УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минтранса России
от 23 июня 2022 г. № 250

ПРАВИЛА
технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации

I. Общие положения

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее – Правила) устанавливают систему организации движения поездов, требования к технической эксплуатации сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования [1] (далее – инфраструктура), железнодорожных путей необщего пользования [2], железнодорожного подвижного состава [3] и определяют обязанности работников железнодорожного транспорта общего[4] и необщего пользования[5] (далее – железнодорожный транспорт, работники железнодорожного транспорта соответственно).

2. Правила и приложения к ним обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы (оказывающие услуги) для пользователей услугами железнодорожного транспорта[6], связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса[7], работы (услуги), связанные с техническим обслуживанием и ремонтом железнодорожных путей, сооружений и устройств инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования и находящихся на них сооружений и устройств, железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, охраной объектов железнодорожного транспорта и грузов, и работниками железнодорожного транспорта.

---

[1] Абзац четвертый пункта 1 статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2018, № 32, ст. 5105) (далее – Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации).

[2] Абзац шестой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[3] Абзац седьмой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[4] Абзац второй пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[5] Абзац третий пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[6] Абзац девятый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[7] Абзац восьмой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

3. Требования к видимым и звуковым сигналам для обеспечения безотказной[8] и безопасной работы железнодорожного транспорта, типы сигнальных приборов для передачи сигналов на железнодорожном транспорте приведены в Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам.

4. Правила приема, отправления и пропуска поездов[9], выполнения маневровой работы и закрепления железнодорожного подвижного состава, правила приема и отправления поездов в условиях выполнения ремонтно-строительных работ, порядок назначения поездов и выполнения поездной и маневровой работы, приведены в Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам.

II. Обязанности работников железнодорожного транспорта

5. Работники железнодорожного транспорта в соответствии со своими должностными обязанностями должны обеспечивать выполнение Правил и приложений к ним, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Соблюдение требований Правил работниками железнодорожного транспорта обеспечивается организациями железнодорожного транспорта и индивидуальными предпринимателями, выполняющими функции работодателя по отношению к указанным работникам.

6. Ответственными за содержание и (или) исправное техническое состояние железнодорожных путей, сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением периодичности выполнения ремонтов, установленных нормативной 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 содержать в

---

[8] Подпункт 6 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021 «Национальный стандарт Российской Федерации. Надежность в технике. Надежность объекта. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 октября 2021 г. № 1104-ст (М., «ФГБУ «РСТ», 2021) (далее – ГОСТ Р 27.102-2021).

[9] Абзац тридцать пятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза http://www.tsouz.ru/, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310)(далее – ТР ТС 001/2011).

исправном [10] и (или) работоспособном [11] техническом состоянии [12], выполнять техническое обслуживание и ремонт в соответствии с ремонтной [13] и эксплуатационной документацией [14], соблюдать метрологические требования, установленные Федеральным законом от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений»[15].

7. Работники железнодорожного транспорта обязаны соблюдать правила и нормы по охране труда, промышленной, экологической, пожарной безопасности, санитарно-эпидемиологические правила и нормативы в соответствии со своими должностными обязанностями и должностными инструкциями.

Работники железнодорожного транспорта обязаны незамедлительно оповещать любыми доступными средствами связи руководителя о ситуациях, представляющих угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества работодателя[16].

8. В случаях обнаружения неисправностей, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения, а также при проследовании поезда без установленных в приложении № 1 к Правилам поездных сигналов, работники железнодорожного транспорта, обнаружившие такую неисправность или отсутствие установленных в приложении № 1 к Правилам поездных сигналов, обязаны подавать сигнал остановки поезду, маневрирующему составу или отдельно идущему локомотиву в соответствии с приложением № 1 к Правилам, принимать незамедлительные меры к его остановке, устранению неисправности и (или) к ограждению опасного места в соответствии с приложением № 1 к Правилам и (или) сообщить дежурному по ближайшей железнодорожной станции[17].

9. Доступ на локомотивы, в кабины управления мотор-вагонного подвижного состава [18], к специальному самоходному подвижному составу [19], к сигналам,

---

[10] Подпункт 12 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021.
[11] Подпункт 14 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021.
[12] Подпункт 22 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021
[13] Абзац тридцатый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 003/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза http://www.tsouz.ru/, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г., Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (далее – ТР ТС 003/2011).
[14] Абзац пятьдесят четвертый пункта 4 ТР ТС 003/2011.
[15] Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 26, ст. 3021; 2021, № 24, ст. 4188.
[16] Абзац восьмой части второй статьи 21 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2006, № 27, ст. 2878).
[17] Абзац одиннадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.
[18] Абзац двадцать шестой пункта 4 ТР ТС 001/2011.
[19] Подпункт 3.2.22 пункта 3 ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 231-ст (М., «Стандартинформ», 2017) (далее – ГОСТ 34056-2017).

железнодорожным стрелкам[20] (далее – стрелка), аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в помещения, из которых производится управление сигналами и указанными устройствами, имеют работники железнодорожного транспорта, в случае, если нахождение работников железнодорожного транспорта на указанных объектах предусмотрено их должностными обязанностями. Запрещается доступ посторонних лиц на указанные в настоящем пункте объекты.

Переводить стрелки, управлять сигналами, аппаратами, механизмами и устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатацией железнодорожного транспорта, разрешается работникам железнодорожного транспорта в соответствии с их должностными обязанностями.

Работники железнодорожного транспорта допускаются к управлению локомотивами, мотор-вагонным подвижным составом, специальным самоходным подвижным составом при исполнении служебных обязанностей в порядке, устанавливаемом работодателем в соответствии с требованиями, установленными на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования при наличии свидетельства, выданного в соответствии с Порядком выдачи свидетельства, подтверждающего право на управление курсирующими по железнодорожным путям локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом и (или) специальным самоходным подвижным составом, приостановления действия и аннулирования указанного свидетельства, а также требований к его оформлению, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 августа 2019 г. № 273[21].

Допуск к управлению локомотивами, мотор-вагонным подвижным составом, самоходным специальным подвижным составом, сигналами, аппаратами, механизмами и устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, к переводу стрелок работников железнодорожного транспорта, проходящих стажировку и лиц, проходящих профессиональное обучение по профессиям, связанным с безопасностью движения поездов и управлением локомотивами, мотор-вагонным, специальным самоходным подвижным составом, осуществляется в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее – владелец инфраструктуры) [22] (владельца

---

[20] Подпункт 25 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ», 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» (М., «Стандартинформ», 2012) (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

[21] Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 7 октября 2019 г., регистрационный № 56154.

[22] Абзац десятый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

железнодорожных путей необщего пользования[23]) и должен включать в себя требования, содержащиеся в статьях 25 и 25.1 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[24].

10. В соответствии с пунктом 3 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[25] 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, включающие в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов в соответствии с Порядком проведения обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров на железнодорожном транспорте, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 октября 2020 г. № 428[26].

Работники железнодорожного транспорта, которые осуществляют производственную деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой проходят обязательные предрейсовые или предсменные медицинские осмотры, а также по требованию работодателей медицинское освидетельствование на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения)[27].

В соответствии с требованиями абзаца второго части первой статьи 76 Трудового кодекса Российской Федерации[28] работники железнодорожного транспорта, находящиеся в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения, отстраняются от работы.

11. Работники железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний Правил, инструкций по организации движения поездов и маневровой работы, по сигнализации на железнодорожном транспорте, и иных

---

[23] Абзац четырнадцатый статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170) (далее – Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»).

[24] Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2019, № 30, ст. 4135.

[25] Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2015, № 29, ст. 4356.

[26] Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 27 ноября 2020 г., регистрационный № 61125. В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 19 октября 2020 г. № 428 данный акт действует до 1 января 2027 г.

[27] Абзац третий пункта 3 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[28] Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, №1, ст. 3.

нормативных правовых актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта[29].

Работники железнодорожного транспорта, 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[30].

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

Проведение указанных аттестаций осуществляется в соответствии с пунктом 4 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[31].

III. Организация эксплуатации технологических систем, сооружений, устройств и объектов технического назначения железнодорожного транспорта

12. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должен обеспечивать безопасную эксплуатацию сооружений, устройств и объектов железнодорожного транспорта.

13. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны соответствовать утвержденной проектной[32], конструкторской и эксплуатационной документации[33]. Владелец сооружений, устройств, механизмов и оборудования железнодорожного транспорта должен иметь на них техническую документацию.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожного пути необщего пользования) должен иметь:

ремонтную и эксплуатационную документацию на железнодорожные пути, сооружения и устройства;

масштабные и схематические планы железнодорожных станций[34], продольные профили всех главных, станционных железнодорожных путей[35] и сортировочных

---

[29] Абзац второй пункта 4 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[30] Абзац третий пункта 4 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[31] Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2013, № 27, ст. 3477.

[32] Подпункт 3.1. пункта 3 ГОСТ Р 21.001-2021 «Национальный стандарт Российской Федерации. Система проектной документации для строительства. Общие положения», введенного в действие приказом Росстандарта от 10 декабря 2021 г. № 1762-ст (М., «ФГБУ «РСТ», 2022).

[33] Пункт 3.1.1 пункта 3 ГОСТ Р 2.601-2019 «Национальный стандарт. Единая система конструкторской документации. Эксплуатационные документы», введенного в действие приказом Росстандарта от 29 апреля 2019 г. № 177-ст (М., «Стандартинформ», 2019).

[34] Абзац одиннадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

[35] Подпункт 14 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

горок[36], расположенных на принадлежащих им железнодорожных путях, а владелец инфраструктуры, в том числе железнодорожных путей необщего пользования, на которых обращаются его локомотивы.

Размещение и техническое оснащение эксплуатационных и ремонтных локомотивных, мотор-вагонных депо, пунктов технического обслуживания локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств, предназначенных для обслуживания локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, осуществляется таким образом, чтобы были обеспечены установленные размеры движения поездов, эффективное использование локомотивов, мотор-вагонного 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 эксплуатационных и ремонтных вагонных депо, пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов, промывочно-пропарочных станций и других сооружений и устройств вагонного хозяйства осуществляется таким образом, чтобы были произведены качественный ремонт и техническое обслуживание, рационально использовались материальные ресурсы, обеспечивались экологическая безопасность, безопасные условия труда, условия для проведения работ по тушению пожаров и ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами.

14. Порядок оформления, заполнения, передачи бланков и документов, связанных с эксплуатацией, обслуживанием, ремонтом объектов инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, организацией движения поездов и маневровой работы, их хранения, в том числе с использованием автоматизированных систем, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

15. Сооружения и устройства инфраструктуры должны содержаться в техническом состоянии, обеспечивающем пропуск поездов с допустимой скоростью движения[37], но не более конструкционной скорости[38].

---

[36] Подпункт 15 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[37] Подпункт 2.2.35 пункта 2 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

На железнодорожных путях общего пользования, отнесенных к малоинтенсивным линиям (участкам) в соответствии с Критериями отнесения железнодорожных путей общего пользования к малоинтенсивным линиям (участкам), утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 27 марта 2018 г № 330[39], сооружения и устройства инфраструктуры должны обеспечивать пропуск поездов и скоростями, установленными локальными нормативными актами владельца инфраструктуры, но не более указанных в настоящем пункте.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, а также на малоинтенсивных участках, железнодорожных станциях, на которых отменены дежурства дежурных по железнодорожным станциям, порядок движения поездов, обслуживаемых машинистом без помощника машиниста, а также перечень таких участков устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На участках с особо интенсивным движением поездов[40], не оборудованных диспетчерской централизацией, вождение поездов машинистом без помощника машиниста допускается при наличии дежурных по железнодорожным станциям

Конструкция и состояние железнодорожных путей необщего пользования, примыкающих непосредственно или через другие железнодорожные пути необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования, должны обеспечивать пропуск вагонов с допустимыми на железнодорожных путях общего пользования[41] нормами погонных нагрузок, предельно допустимых сил по воздействию на железнодорожный путь, расчетных осевых нагрузок [42], а также пропуск 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 устанавливаются скорости, соответствующие состоянию сооружений и устройств на этих участках.

16. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта должны удовлетворять требованиям габаритов приближения строений[43] С[44], $С_п$[45], $С_{250}$[46],

---

[38] Подпункт 2.2.34 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.
[39] Собрание законодательства Российской Федерации, 2018, № 14, ст. 1980.
[40] Подпункт 2.12.38 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г., № 748-ст (М., Стандартинформ, 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения»(«ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).
[41] Абзац пятый статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).
[42] Подпункт «и» пункта 13 ТР ТС 001/2011.
[43] Абзац восьмой пункта 4 ТР ТС 003/2011.

1-СМ[47].

Габариты приближения строений должны соблюдаться у всех эксплуатируемых железнодорожных путей общего и необщего пользования, сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным в настоящем пункте габаритам.

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

Запрещается 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.

17. На прямых участках перегонов расстояние между осями первого и второго главных путей, а также третьего и четвертого главных путей должно быть не менее 4100 мм.

Расстояние между осями второго и третьего главных железнодорожных путей на прямых участках перегонов должно быть не менее 10000 мм – при скорости движения по любому из смежных путей свыше 140 км/ч, не менее 8000 мм – при скорости движения не выше 140 км/ч, а в сложных топографических, инженерно-геологических, планировочных и других местных условиях, когда применение основных норм проектирования вызывает значительное увеличение объема строительно-монтажных работ на существующих линиях необходимость переустройства земляного полотна, станционных железнодорожных путей и искусственных сооружений, сноса капитальных строений (далее – трудные условия) – не менее 6000 мм с соответствующим снижением скорости до 90 км/ч и менее.

До реконструкции железнодорожной линии допускается сохранять расстояние между осями второго и третьего главных железнодорожных путей не менее 5000 мм с соответствующим снижением скорости до 90 км/ч и менее.

Расстояние между осями смежных железнодорожных путей на железнодорожных станциях, прямых участках должно быть не менее 4800 мм, на второстепенных железнодорожных путях (железнодорожные пути стоянки

---

[44] Подпункт 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013 «Межгосударственный стандарт. Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений», введенного в действие приказом Росстандарта от 22 ноября 2013 г. № 1608-ст (М., «Стандартинформ», 2014), с изменениями ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений» («ИУС «Национальные стандарты», 2015, № 6), ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 1) (далее – ГОСТ 9338-2013).

[45] Абзац четвертый подпункта 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013.

[46] Абзац пятый подпункта 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013.

[47] Абзац шестой подпункта 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013.

железнодорожного подвижного состава, железнодорожные пути грузовых дворов) и железнодорожных путях грузовых районов – не менее 4500 мм.

До реконструкции путевого развития действующих железнодорожных станций допускается 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 не менее 4100 мм.

Расстояние между осями железнодорожных путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов, контейнеров из вагона в вагон, может составлять не менее 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 габаритом приближения строений на перегонах и железнодорожных станциях должно соответствовать проектной документации (для вновь строящихся и реконструируемых железнодорожных линий) и требованиям габаритов железнодорожного подвижного состава[48] и приближения строений[49].

18. Пассажирские и грузовые платформы, расположенные на железнодорожных линиях со смешанным движением пассажирских[50] и грузовых поездов[51] на прямых участках, должны соответствовать габариту приближения строений.

В процессе эксплуатации пассажирских платформ с номинальной высотой 1300, 1100, 550 и 200 мм допускается изменение их высоты от уровня головок рельсов[52] до 20 мм в сторону увеличения (кроме пассажирских платформ с высотой 1300 мм) и до 50 мм в сторону уменьшения.

Порядок эксплуатации и содержание платформ с номинальной высотой 1300 мм устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

В процессе эксплуатации пассажирских платформ с номинальными значениями высоты 1300, 1100, 550 мм и расстояния от оси железнодорожного пути 1920 мм, и пассажирских платформ с номинальными значениями высоты 200 мм и

---

[48] Подпункт 2.1 пункта 2 ГОСТ 9238-2013.
[49] Подпункт 2.2 пункта 2 ГОСТ 9238-2013.
[50] Подпункт 2.12.10 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.
[51] Подпункт 2.12.28 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.
[52] Подпункт 64 пункта 4 ГОСТ Р 50542-93 «Государственный стандарт Российской Федерации. Изделия из черных металлов для верхнего строения рельсовых путей. Термины и определения», введенного в действие постановлением Госстандарта России от 30 марта 1993 г. № 97 (М., «Стандартинформ», 2006) (далее – ГОСТ Р 50542-93).

расстояния от оси железнодорожного пути 1745 мм допускается изменение установленных габаритом приближения строений расстояний от оси железнодорожного пути до 30 мм в сторону увеличения и до 25 мм в сторону уменьшения.

Существующие пассажирские платформы с номинальной высотой 200 мм разрешается эксплуатировать до их переустройства, если высота таких платформ не превышает 270 мм при расстоянии от оси пути не менее 1425 мм.

На пассажирских остановочных пунктах владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должны обеспечивать освещение мест посадки пассажиров в вагоны и высадки из вагонов и помещения для пассажиров.

19. Пассажирские платформы, расположенные у железнодорожных путей общего пользования, по которым пропускаются пассажирские поезда со скоростью более 200 км/ч, оборудуются владельцем инфраструктуры защитными ограждениями пассажиров от воздушного удара на расстоянии не менее 2 м от края высокой платформы и не менее 2,3 м от края низкой платформы[53].

Владельцем инфраструктуры на расстоянии не менее 2 м от края платформы со стороны движения скоростного[54] или высокоскоростного пассажирского поезда[55] наносится линия, обозначающая границу опасной зоны.

20. Железнодорожные линии на участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 160 км/ч должны быть ограждены владельцем инфраструктуры. Ограждения не устанавливаются в местах, где доступ к железнодорожному полотну ограничен естественными и (или) искусственными препятствиями. Требования к ограждениям на указанных железнодорожных линиях устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

21. Элементы железнодорожного подвижного состава не должны нарушать габарит железнодорожного подвижного состава[56].

Грузы, контейнеры (груженые или порожние) размещаются и закрепляются в железнодорожном подвижном составе в соответствии с техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах[57].

Для проверки соответствия внешних границ погруженного на открытый железнодорожный подвижной состав груза габариту погрузки в местах массовой погрузки (более 100 вагонов в сутки) устанавливаются контрольно-габаритные устройства [58] . Все средства измерений и контроля технических параметров

---

[53] Подпункт 5.5.1 пункта 5 ГОСТ 9238-2013.
[54] Подпункт 2.12.17 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.
[55] Подпункт 2.12.18 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.
[56] Абзац девятый пункта 4 ТР ТС 001/2011.
[57] Часть вторая статьи 23 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).
[58] Подпункт 94 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

сооружений и устройств железнодорожного транспорта, а также железнодорожного подвижного состава, применяемые на железнодорожном транспорте должны соответствовать Федеральному закону от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений» [59].

Возможность пропуска транспортного средства по условиям габаритов проводов, расположенных на опорах контактной сети и воздушных линий электропередачи на железнодорожных переездах, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

22. Грузы, выгруженные из вагонов или контейнеров либо подготовленные к погрузке в вагоны или контейнеры около железнодорожного пути, размещаются так, чтобы габарит приближения строений не нарушался, и закрепляются от самопроизвольного перемещения.

Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1,2 м должны находиться не ближе 2 м от наружной грани головки крайнего рельса, а при большей высоте – не ближе 2,5 м.

Выгруженные из вагона или подготовленные к погрузке в вагон багаж [60], почтово-багажные тележки или грузы, находящиеся на пассажирских платформах, расположенных у железнодорожного пути, по которому пропускается скоростной [61] или высокоскоростной железнодорожный подвижной состав [62], размещаются на расстоянии не менее 2 м от края платформы этого железнодорожного пути с закрепленными почтово-багажными тележками.

23. Путевое развитие и техническое оснащение железнодорожной станции осуществляется таким образом, чтобы обеспечивалось 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.

24. Железнодорожные станции оборудуются железнодорожной электросвязью [63] (далее – технологическая электросвязь), виды которой установлены

---

[59] Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 26, ст. 3021; 2021, № 24, ст. 4188.

[60] Абзац девятый статьи 2 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

[61] Абзац сороковой пункта 4 ТР ТС 001/2011.

[62] Абзац десятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» ТР ТС 002/2011, принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза http://www.tsouz.ru, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г., Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе (далее – ТР ТС 002/2011).

[63] Абзац двенадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

в пункте 105 Правил.

В зависимости от объема работы железнодорожные станции 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.

25. На железнодорожных станциях должны освещаться:

здания и сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров;

железнодорожные пути и парки приема и отправления поездов, производства погрузочно-выгрузочной, 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[64], стационарные устройства для закрепления вагонов;

места встречи поездов работниками железнодорожного транспорта;

стрелочные горловины, склады, пешеходные переходы;

указатели устройств сбрасывания, путевого заграждения, стационарных устройств для закрепления вагонов, гидравлических колонок;

сигнальные приборы на железнодорожных путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств.

Железнодорожные переезды должны освещаться на станциях и на перегонах.

Освещение осуществляется в целях обеспечения безопасности движения поездов и маневровых передвижений, безопасности пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, бесперебойной и безопасной работы обслуживающего персонала, охраны грузов, багажа и грузобагажа.

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.

До реконструкции указанных объектов допускается их эксплуатация с действующими параметрами освещенности.

26. Горки сортировочной станции[65] (далее – сортировочные горки) оборудуются светофорной сигнализацией, станционной радиосвязью и устройствами двусторонней парковой связи.

Сортировочные горки в зависимости от объема работы оборудуются устройствами механизации и автоматизации роспуска вагонов, горочной

[64] Подпункт «д» пункта 31 ТР ТС 003/2011.
[65] Подпункт 2.11.10 пункта 2.11 ГОСТ 34530-2019.

централизацией стрелок, горочной автоматической локомотивной сигнализацией[66] и устройствами для передачи и пересылки необходимых документов. Все стрелки, включаемые в горочную централизацию, оборудуются 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.

27. Сооружения, устройства, места выполнения приема к перевозке, сортировки и выдачи грузов на железнодорожных станциях и железнодорожных путях необщего пользования, предназначенные для выполнения грузовых операций, должны быть в состоянии, обеспечивающем сохранность грузов, железнодорожного подвижного состава и безопасное выполнение грузовых операций.

Помещения для работников железнодорожного транспорта, обслуживающих грузоотправителей и грузополучателей должны быть в состоянии, обеспечивающем выполнение операций по приему к перевозке, сортировке и выдаче грузов.

Железнодорожные станции в местах выполнения грузовой работы оборудуются устройствами посекционного отключения напряжения в контактной сети железнодорожного пути для проведения осмотра грузовых поездов в коммерческом отношении.

28. Вагонные весы (автоматического[67] и неавтоматического[68] действия) и иные устройства автоматического выявления непригодных в коммерческом отношении[69] вагонов и поездов могут устанавливаться в местах, определяемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Технические средства коммерческого осмотра (вагонные весы, автоматизированные системы коммерческого осмотра поездов и вагонов, посты автоматизированного приема и диагностики подвижного состава на сортировочных станциях), установленные на железнодорожных путях общего пользования, должны

---

[66] Абзац второй пункта 4 ТР ТС 001/2011.

[67] Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 8.647-2015 «Межгосударственный стандарт. Государственная система обеспечения единства измерений. Весы вагонные автоматические. Часть 1. Метрологические и технические требования. Методы испытаний», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 мая 2016 г. № 446-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 8.647-2015 «Государственная система обеспечения единства измерений. Весы вагонные автоматические. Часть 1. Метрологические и технические требования. Методы испытаний» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 2).

[68] Подпункт Т.1.2 раздела Т ГОСТ Р 53228-2008 «Национальный стандарт Российской Федерации. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 25 декабря 2008 г. № 739-ст (М., «Стандартинформ»,2010), с изменениями ГОСТ Р 53228-2008 «Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания» («ИУС «Национальные стандарты», 2013, № 7).

[69] Часть пятая статьи 20 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

быть подключены к автоматизированным системам владельца инфраструктуры с целью организации передачи и хранения информации в базе данных.

29. Кабельные линии связи и системы железнодорожной автоматики и телемеханики [70], принадлежащие владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования) и используемые в перевозочном процессе, прокладываются в границах полосы отвода железных дорог (далее – полоса отвода)[71], вне пределов земляного полотна. Порядок прокладки кабельных линий связи в переделах земляного полотна устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Допускается осуществлять подвеску линий связи на основе волоконно-оптических кабелей, принадлежащих владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования) и используемых в перевозочном процессе, на опорах контактной сети или линий электропередачи на высоте [72], установленной проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.

Линии железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи [73], управления объектами железнодорожного электроснабжения [74] и другие линии, за исключением линий электропередачи напряжением выше 1000 В, при пересечении электрифицированных железнодорожных путей выполняются только в кабельном исполнении.

До реконструкции допускается эксплуатация воздушных линий связи при максимальной стреле провеса на высоте не менее:

2,5 м – от земли в ненаселенной местности;

3 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.

30. Сооружения и устройства линий железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи, управления объектами электроснабжения защищаются от электромагнитных помех и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, атмосферных и коммутационных перенапряжений и повышенных токов устройствами защиты с параметрами,

---

[70] Абзац десятый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

[71] Абзац семнадцатый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[72] Подпункт 4.1.3 пункта 4 ГОСТ 33799-2016 «Межгосударственный стандарт. Железнодорожная электросвязь. Правила подвески самонесущего волоконно-оптического кабеля на опорах контактной сети железной дороги и линий электропередачи напряжением выше 1000В», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 июля 2016 г. № 821-ст (М., «Стандартинформ», 2016).

[73] Абзац двенадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

[74] Абзац тринадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

соответствующими проектной, ремонтной или эксплуатационной документации.

31. Эксплуатация технических средств инфраструктуры, систем интервального регулирования[75] до ввода их в постоянную эксплуатацию и меры, обеспечивающие безопасность движения поездов, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

32. В служебных помещениях дежурных по железнодорожным станциям устанавливаются приборы управления и контроля устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической электросвязи, пульты управления секционными разъединителями, дистанционного включения наружного освещения и аппаратура автоматизированного рабочего места, относящаяся к работе дежурного по железнодорожной станции.

33. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) оборудует помещения станционных постов централизации и стрелочных постов сигнальными приборами, инструментами и материалами. Стрелочные посты дополнительно к указанным устройствам оборудуются телефонной связью.

34. Сооружения, устройства и объекты инфраструктуры, предназначенные для обслуживания пассажиров и других пользователей услугами железнодорожного транспорта, в том числе маломобильных граждан, должны обеспечивать беспрепятственный доступ к ним и пользования ими в соответствии со статьей 15 Федерального закона от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»[76].

Помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров и других пользователей услугами железнодорожного транспорта, для мероприятий, относящихся к оказанию дополнительных услуг для пассажиров и других пользователей услугами железнодорожного транспорта, не допускается занимать для других целей.

35. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования пешеходные переходы в одном уровне с железнодорожными путями оборудуются пешеходными настилами, указателями и предупредительными надписями. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом определяет перечень пешеходных переходов, которые дополнительно к указанным устройствам оборудуются автоматической сигнализацией.

36. Перечень объектов железнодорожного транспорта, принадлежащих владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего

[75] Подпункт 6 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[76] Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 48, ст. 4563; 2021, № 22, ст. 3687.

пользования), подлежащих оборудованию системами и устройствами отображения времени, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Информационно-вычислительные системы контроля и управления объектами инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования или железнодорожным подвижным составом (далее – информационно-управляющие системы) оборудуются комплексом технических средств и кабельных линий, которые обеспечивают выдачу, корректировку и демонстрацию точного времени, синхронизированного с эталонными сигналами точного времени [77] Российской Федерации (далее – система Единого точного времени). Перечень информационно-управляющих систем, подлежащих оборудованию системами Единого точного времени устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Погрешность устройств отображения времени, с учетом регионального (часового пояса) времени по сравнению с эталонными сигналами синхронизации Российской Федерации допускается ±5 с.

Погрешность устройств учета времени в информационно-управляющих системах, с учетом регионального (часового пояса) времени по сравнению с эталонными сигналами синхронизации Российской Федерации допускается ±1 с.

37. Применяемые на железнодорожном транспорте автоматизированные системы управления оборудованием (исполнительными устройствами), технологическими процессами управления, контроля и обеспечения безопасности движения поездов должны соответствовать требованиям функциональной [78], [79] и информационной безопасности [80] и Требованиям к обеспечению защиты информации в автоматизированных системах управления производственными и технологическими процессами на критически важных объектах, потенциально опасных объектах, а также объектах, представляющих повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей природной среды, утвержденным

---

[77] Подпункт 3.2.24 пункта 3 ГОСТ 8.567-2014 «Межгосударственный стандарт. Государственная система обеспечения единства измерений. Измерения времени и частоты. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 28 октября 2014 г. № 1450-ст (М., «Стандартинформ», 2014).

[78] Подпункт 3.26 пункта 3 ГОСТ 33477-2015 «Межгосударственный стандарт. Система разработки и постановки продукции на производство. Технические средства железнодорожной инфраструктуры. Порядок разработки, постановки на производство и допуска к применению», введенного в действие приказом Росстандарта от 6 октября 2015 г. № 1483-ст (М., «Стандартинформ», 2016).

[79] ГОСТ 33432-2015 «Межгосударственный стандарт. Безопасность функциональная. Политика, программа обеспечения безопасности. Доказательство безопасности объектов железнодорожного транспорта», введенного в действие приказом Росстандарта от 4 декабря 2015 г. № 2107-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33432-2015 «Безопасность функциональная. Политика, программа обеспечения безопасности. Доказательство безопасности объектов железнодорожного транспорта» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 3).

[80] Подпункт 3.2.1 пункта 3 ГОСТ Р 53114-2008 «Национальный стандарт Российской Федерации. Защита информации. Обеспечение информационной безопасности в организации. Основные термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 18 декабря 2008 г. № 532-ст (М., «Стандартинформ», 2009).

приказом Федеральной службы по техническому и экспортному контролю от 14 марта 2014 г. № 31[81].

Автоматизированные системы управления, используемые на железнодорожном транспорте, должны содержаться в работоспособном состоянии и обеспечивают 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.

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

38. Устройства водоснабжения и водообработки владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) должны обеспечивать бесперебойное снабжение водой локомотивов, поездов, железнодорожных станций и другие хозяйственные, противопожарные и питьевые потребности для обеспечения технологической работы железнодорожного транспорта.

Владелец инфраструктуры и владелец железнодорожных путей необщего пользования должны содержать очистные сооружения в технически исправном состоянии.

39. Владелец инфраструктуры размещает средства, позволяющие принять незамедлительные меры по ликвидации последствий транспортных происшествий, чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте:

восстановительные поезда [82] для восстановления движения поездов в соответствии с графиком движения поездов вследствие транспортных происшествий, ликвидации их последствий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

пожарные поезда[83] и подразделений пожарной охраны для предупреждения и тушения пожаров, 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,

---

[81] Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 30 июня 2014 г., регистрационный № 32919, с изменениями, внесенными приказами Федеральной службы по техническому и экспортному контролю от 23 марта 2017 г. № 49 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 25 апреля 2017 г., регистрационный № 46487), от 9 августа 2018 г. № 138 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 5 сентября 2018 г., регистрационный № 52071), от 15 марта 2021 г. № 46 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 1 июля 2021 г., регистрационный № 64063).

[82] Подпункт 2.12.22 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

[83] Подпункт 2.12.23 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

средств пожаротушения и других средств для проведения работ по предупреждению и ликвидации последствий аварийных ситуаций в соответствии с требованиями статьи 24 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[84].

40. Железнодорожные пути, определенные владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), для стоянки восстановительных и пожарных поездов, автомотрис[85] и дрезин[86], предназначенных для ведения восстановительных работ, запрещается занимать другим железнодорожным подвижным составом.

IV. Обслуживание сооружений и устройств железнодорожного транспорта

41. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) обязан содержать все элементы железнодорожного пути[87], железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционные здания, сооружения[88] и устройства инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования в исправном и (или) работоспособном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов и маневровой работы, выполнение заданных размеров движения поездов с установленными скоростями в соответствии с графиком движения поездов, требования по охране труда, промышленной и транспортной безопасности, санитарно-эпидемиологических норм в соответствии с проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.

42. Порядок организации и выполнения работ, связанных с эксплуатацией всех элементов железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий, сооружений (за исключением искусственных сооружений) и устройств инфраструктуры общего и необщего пользования, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании проектной, ремонтной или эксплуатационной документации и должен содержать, в том числе:

номенклатуру и периодичность выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту;

---

[84] Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2003, № 28, ст. 2884.
[85] Подпункт 2.3.37 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.
[86] Подпункт 2.3.44 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.
[87] Абзац восемнадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.
[88] Подпункт 3.1.3 пункта 3 ГОСТ Р ИСО 6707-1-2020 «Национальный стандарт Российской Федерации. Здания и сооружения. Общие термины», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 декабря 2020 г. № 1388-ст (М., «Стандартинформ», 2021).

порядок планирования и контроля выполнения работ;

нормы материально-технического и технологического обеспечения работ по техническому обслуживанию и ремонту;

состав, порядок оформления, согласования и утверждения технологической документации, используемой для проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту.

43. Периодичность, порядок проведения и оформления осмотров и проверок железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий, сооружений (за исключением искусственных сооружений) и устройств инфраструктуры на основании проектной, ремонтной или эксплуатационной документации определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должен проводить не реже двух раз в год осмотр стрелочных переводов, главных и приемо-отправочных железнодорожных путей железнодорожных станций, определять сроки и мероприятия по устранению обнаруженных неисправностей, вести учет результатов их осмотра.

Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных железнодорожных путей, железнодорожных путей для скатывания вагонов с вагоноопрокидывателей проверяются не реже одного раза в три года, на остальном протяжении станционных железнодорожных путей всех железнодорожных станций общего и необщего пользования профиль проверяется не реже одного раза в десять лет. При нарушении предельных сроков проверки продольных профилей указанных путей запрещается оставление железнодорожного подвижного состава на этих путях без локомотива.

Продольный профиль железнодорожных путей (участков железнодорожных путей), на которых производится реконструкция и ремонт, вызывающие изменение продольного профиля, проверяется после окончания этих работ.

Участки железнодорожного пути, на которых производятся работы с изменением плана и профиля, проверяются после их окончания с представлением владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования) документации, в соответствии с пунктом 14 Правил.

44. Техническое обслуживание и ремонт всех элементов инфраструктуры: железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий, сооружений (за исключением мостов) и устройств инфраструктуры эксплуатируемых на железнодорожных участках с номинальным

размером ширины железнодорожной колеи (далее – ширина колеи) 1435 мм на территории Российской Федерации, выполняется в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

V. Сооружения и устройства путевого хозяйства

45. Номинальный размер ширины колеи на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более должен быть1520 мм. Номинальный размер ширины колеи на более крутых кривых должен быть:

при радиусе от 300 до 350 м – 1530 мм;

при радиусе менее 300 м – 1535 мм.

На железнодорожных путях общего пользования, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, допускается до их реконструкции на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом 650 м и более, а для железнодорожных путей необщего пользования на прямых и кривых участках радиусом 350 м и более с деревянными шпалами номинальный размер ширины колеи – от 1520 до 1524 мм до их реконструкции. В этих случаях на более крутых кривых ширина колеи принимается:

при радиусе от 450 до 650 м – 1530 мм;

при радиусе от 350 до 450 м – 1535 мм;

при радиусе менее 350 м – 1540 мм.

Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранений на прямых и кривых участках железнодорожного пути, не должны превышать по уширению +8 мм, по сужению -4 мм. Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Движение закрывается на участках железнодорожного пути с шириной колеи менее 1512 мм и более 1548 мм.

46. Ширина земляного полотна [89] поверху на прямых участках железнодорожного пути общего и необщего пользования должна соответствовать верхнему строению железнодорожного пути. На существующих железнодорожных линиях до их реконструкции запрещается эксплуатация путей, на которых ширина земляного полотна на однопутных железнодорожных линиях менее 5,5 м, двухпутных – менее 9,6 м, а в скальных и дренирующих грунтах – на однопутных железнодорожных линиях – менее 5 м, двухпутных – менее 9,1 м. Минимальная ширина обочины земляного полотна поверху должна быть не менее 0,4 м с каждой стороны железнодорожного пути.

[89] Подпункт 2.7.25 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

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 локальным нормативным актом владельца 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.

Бровка земляного полотна [90] железнодорожного пути в местах разлива вод сооружается не менее чем на 0,5 м выше максимальной высоты наката волны при сильных ветрах[91].

Ширина плеча балластной призмы [92] должна быть не менее 250 мм для участков бесстыкового железнодорожного пути[93] и не менее 200 мм – для участков звеньевого железнодорожного пути. Значения параметров ширины балластной призмы при отступлениях от указанных значений на протяжении более 10 м на звеньевом железнодорожном пути в кривых со стороны наружной нити и на бесстыковом железнодорожном пути в прямых и кривых, требующие ограничения скорости или закрытия движения поездов, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

47. Значения параметров, характеризующих положение рельсовых нитей в профиле, плане, по уровню и по ширине колеи (далее – геометрия рельсовой колеи), требующих закрытия движения должны быть:

---

[90] Подпункт «в» пункта 27 ТР ТС 003/2011.

[91] Подпункт 2.3.1 пункта 2.3 Общих требований технической эксплуатации железных дорог пространства 1520, утвержденных Протоколом пятьдесят девятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 20 ноября 2013 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 20 ноября 2013 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах
железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[92] Подпункт 2.7.27 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

[93] Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ 34665-2020 «Межгосударственный стандарт. Рельсы железнодорожные, сваренные электроконтактным способом. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 20 августа 2020 г. № 519-ст (М., «Стандартинформ», 2020) (далее – ГОСТ 34665-2020).

при отступлениях по уровню и перекосам на 50 мм и более, по отклонению рельсовых нитей по уровню, при одновременном отклонении левой и правой нитки (далее – просадка) на 45 мм и более;

при разности смежных стрел, измеряемых от середины хорды длиной 20 м при длине неровности пути от 10 до 20 м включительно превышающий 65 мм и более, а при длине неровности пути более 20 до 40 м включительно превышающей 90 мм и более (для путей необщего пользования на 100 мм и более);

по рельсовым стыкам, имеющим по рабочей поверхности[94] и (или) боковой грани[95] головки рельсов горизонтальные и вертикальные ступеньки более 5 мм.

Значения параметров геометрии рельсовой колеи, требующих ограничения скорости, определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании проектной, ремонтной или эксплуатационной документации.

Переход от рельсов одного типа[96] к рельсам другого типа осуществляется с использованием переходных рельсов или накладок[97].

48. Верх головок рельсов обеих нитей железнодорожного пути должен быть в одном уровне на прямых участках.

На прямых участках железнодорожного пути допускается содержание одной рельсовой нити, по уровню верха головки рельса, не требующее устранений, на 6 мм выше другой.

Владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) на кривых участках железнодорожного пути в зависимости от радиуса кривой и скоростей движения поездов устанавливается возвышение наружной рельсовой нити в соответствии с проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.

Величина непогашенного ускорения[98], если иное не предусмотрено конструкторской документацией на железнодорожный подвижной состав, не должна превышать следующих значений:

при опрокидывании наружу кривой и расположения вагона на участке

---

[94] Подпункт 75 пункта 4 ГОСТ Р 50542-93.

[95] Подпункт 76 пункта 4 ГОСТ Р 50542-93.

[96] Пункт 4.1 ГОСТ Р 51685-2013 «Национальный стандарт Российской Федерации. Рельсы железнодорожные. Общие технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 14 октября 2013 г. № 1155-ст (М., «Стандартинформ», 2014), с изменениями ГОСТ Р 51685-2013 «Рельсы железнодорожные. Общие технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 февраля 2016 г. № 65-ст («ИУС «Национальные стандарты», 2016, № 5).

[97] Пункт 56 приложения № 1 к ТР ТС 003/2011, пункт 17 приложения № 3 к ТР ТС 003/2011.

[98] Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ Р 55050-2012 «Национальный стандарт Российской Федерации. Железнодорожный подвижной состав. Нормы допустимого воздействия на железнодорожный путь и методы испытаний», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 ноября 2012 г. № 703-ст (М., «Стандартинформ», 2013) (далее – ГОСТ Р 55050-2012).

круговой кривой среднего радиуса 650 м – 0,7 м/с^2 [99];

при опрокидывании внутрь кривой и расположении вагона на участке круговой кривой среднего радиуса 300 м – 0,9 м/с^2 [100].

Скорость изменения величины непогашенного ускорения не должна превышать 0,6 м/с^3.

На кривых участках пути независимо от радиуса кривой возвышение наружного рельса не должно превышать 150 мм. Величина возвышения наружной нити на стрелочных переводах[101] не должна превышать 75 мм.

На перегонах многопутных линий головки рельсов всех путей, расположенных на общем земляном полотне, должны устраиваться на одном уровне. В процессе эксплуатации разница на уровне поверхности катания головок рельсов на прямых участках пути должна составлять не более 150 мм в соответствии с проектной документацией.

Запрещается превышать величину уклона отвода возвышения наружного рельса в кривых участках пути более 3,2 мм/м на всей длине переходной кривой или ее части длиной не менее 30 м.

На закрестовинных и переводных кривых стрелочных переводов при понижении наружной нити по отношению к внутренней (обратного возвышения) более 40 мм движение запрещается.

49. Для определения условий пропуска подвижного состава в зависимости от обращающихся и перспективных нагрузок все мосты должны быть проклассифицированы по грузоподъемности владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Мосты и тоннели по перечню, утвержденному, владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), ограждаются контрольно-габаритными устройствами, оборудуют оповестительной сигнализацией[102] и заградительными светофорами[103] в соответствии с требованиями Федерального закона от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»[104].

50. Порядок применения диагностических средств контроля состояния железнодорожного пути и сооружений инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования)

---

[99] Подпункт 5.3.1 пункт 5 ГОСТ 33211-2014 «Межгосударственный стандарт. Вагоны грузовые. Требования к прочности и динамическим качествам», введенного в действие приказом Росстандарта от 5 июня 2015 г. № 565-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33211-2014 «Вагоны грузовые. Требования к прочности и динамическим качествам» («ИУС «Национальные стандарты», 2017, № 8) (далее – ГОСТ 33211-2014).

[100] Подпункт 5.3.2 пункта 5 ГОСТ 33211-2014.

[101] Подпункт 24 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[102] Подпункт 86 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[103] Подпункт 50 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[104] Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 1, ст. 5; 2013, № 27, ст. 3477.

в соответствии с эксплуатационной документацией.

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

Рельсы железнодорожного пути(на прямых и в кривых участках) должны иметь установку с уклоном внутрь рельсовой колеи по отношению к верхней постели шпал (далее – подуклонка) 1/20 (наклон внутрь колеи относительно поверхности шпал), если иное не предусмотрено проектной документацией.

Подуклонка рельсов не должна быть меньше 1/60 и больше 1/12, а по внутренней рельсовой нити в кривых участках пути при возвышении наружной нити свыше 85 мм – соответственно меньше 1/30 и больше 1/12 и должны соответствовать проектной или эксплуатационной документации железнодорожного пути.

52. Стрелочные переводы на железнодорожных путях общего пользования должны иметь крестовины[105] следующих марок:

на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, по которым происходит движение пассажирских поездов, – не круче 1/11;

на перекрестных переводах и одиночных, являющихся продолжением перекрестных, – не круче 1/9;

стрелочные переводы, по которым пассажирские поезда проходят только по прямому пути перевода, допускаются крестовины марки не круче 1/9, при этом допускается отклонение движения пассажирских поездов на боковой путь [106] 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 –

[105] Подпункт 35 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[106] Подпункт 2.7.5 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

не круче 1/6.

На стрелочных переводах, глухих пересечениях[107] и примыкающих к ним путям запрещается укладка рельсов разного типа.

Расстояние между отведенным остряком и рамным рельсом должно обеспечивать проход колес без касания остряка. Разность ширины колеи и величины желоба между остряком и рамным рельсом в конце строжки остряка не должна быть более 1458 мм.

Вертикальный износ рамных рельсов, остряков[108], усовиков и сердечников крестовин[109] и порядок их эксплуатации при превышении норм износа определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с проектной, эксплуатационной и ремонтной документацией.

Взаимное положение остряков и рамных рельсов контролируется средством измерений (далее – шаблон). Измерение производится в контрольных точках: в острие остряка и на расстоянии (450 ± 10) мм от него – для стрелок марки 1/22; (350 ± 10) мм – для стрелок марки 1/18; (200 ± 10) мм – для обыкновенных и симметричных стрелок марок 1/11 и 1/9; (120 ± 10) мм – для симметричных стрелок марки 1/6 и перекрестных переводов марки 1/9. При наличии просвета между наклонной гранью шаблона и головкой рамного рельса движение по стрелочному переводу в направлении от рамного рельса к крестовине запрещается.

При зазоре между подошвой остряка, подвижного (поворотного) сердечника и подушкой стрелочного башмака более 10 мм на двух и более брусьях в пределах участка прилегания к рамному рельсу (усовику) движение закрывается.

При наличии просвета между рабочей гранью упорных накладок и шейкой остряка (подвижного сердечника) более 10 мм на двух и более накладках, движение закрывается.

53. Запрещается эксплуатировать на железнодорожных путях общего и необщего пользования стрелочные переводы и глухие пересечения, у которых выявлена одна из следующих неисправностей:

1) разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников крестовин с тягами;

2) отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины

---

[107] Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ 33535-2015 «Межгосударственный стандарт. Соединения и пересечения железнодорожных путей. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 29 октября 2015 г. № 1663-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33535-2015 «Соединения и пересечения железнодорожных путей. Технические условия» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 2) (далее – ГОСТ 33535-2015).

[108] Подпункт 3.8 пункта 3 ГОСТ 33722-2016 «Межгосударственный стандарт. Остряки стрелочных переводов. Общие технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 19 сентября 2016 г. № 1154-ст (М., «Стандартинформ», 2016) (далее – ГОСТ 33722-2016).

[109] Подпункты 3.26, 3.27, 3.28, 3.29, 3.30, 3.31 пункта 3 ГОСТ 33535-2015.

против первой тяги, у сердечника острой крестовины – в острие сердечника при запертом положении стрелки;

3) в противошерстном направлении [110] (от остряков до крестовины) при глубине выкрашивания остряка более 3 мм и длине выкрашивания;

4) на главных железнодорожных путях – 200 мм и более;

5) на приемо-отправочных железнодорожных путях – 300 мм и более;

6) на прочих станционных железнодорожных путях – 400 мм и более;

7) в пошерстном направлении [111] (от крестовины в сторону дефектного остряка) при выкрашивании остряка в сечении 0 – 20 мм, глубиной более 12 мм при длине выкрашивания остряка;

8) на главных железнодорожных путях – 200 мм и более;

9) на приемо-отправочных железнодорожных путях – 300 мм и более;

10) на прочих станционных железнодорожных путях – 400 мм и более;

11) при образовании цепочки из отдельных дефектов в общую длину дефекта включаются смежные дефекты, расположенные на расстоянии, меньшем длины наименьшего из 2 смежных дефектов;

12) 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;

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

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

15) излом остряка или рамного рельса;

16) излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);

17) разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.

Запрещается эксплуатация стрелочных переводов с шириной колеи более 1546 мм и менее 1512 мм.

Порядок и технология измерения указанных параметров стрелочных переводов и глухих пересечений устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с учетом периодичности, указанной в пункте 44 Правил.

54. Порядок пропуска железнодорожного подвижного состава по дефектным и остродефектным рельсам и по стрелочным переводам, имеющим дефекты металлических частей, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования),

[110] Подпункт 151 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[111] Подпункт 150 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

содержащий меры, гарантирующие безопасность движения, и должен соответствовать требованиям Правил.

При изломе рельса в пределах моста или тоннеля движение запрещается, а на других участках железных дорог при изломе рельса меры, гарантирующие безопасность движения, в том числе запрещение движения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

55. Стрелочными контрольными замками оборудуются стрелки нецентрализованные[112] на железнодорожных путях общего пользования[113]:

расположенные на железнодорожных путях, по которым производится прием и отправление поездов;

охранные стрелки;

ведущие на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами[114] класса 1 (взрывчатыми материалами) (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ);

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

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики.

Контрольными стрелочными замками оборудуются стрелки нецентрализованные на железнодорожных путях необщего пользования:

примыканий к главным и приемо-отправочным железнодорожным путям[115] общего пользования;

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики.

Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных железнодорожных путях), в том числе централизованные [116] и имеющие контрольные замки, оборудуются приспособлениями для возможности запирания их навесными замками [117] . Эти приспособления должны обеспечивать (не допуская отставания на 4 мм и более) плотное прилегание остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника крестовины к усовику.

56. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего

---

[112] Подпункт 27 пункта 3 ГОСТ Р 53431 – 2009.
[113] Подпункт 38 пункта 3 ГОСТ Р 53431 – 2009.
[114] Подпункт 3.13 пункт 3 ГОСТ Р 57479-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Грузы опасные. Маркировка», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 мая 2017 г. № 455-ст (М., «Стандартинформ», 2017), с изменениями ГОСТ Р 57479-2017 «Грузы опасные. Маркировка» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 8).
[115] Подпункт 2.7.13 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.
[116] Подпункт 28 пункта 2 ГОСТ Р 53431-2009.
[117] Подпункт 3.27 пункта 3 ГОСТ 5089-2011 «Межгосударственный стандарт. Замки, защелки, механизмы цилиндровые. Технические условия», введенного приказом Росстандарта от 20 сентября 2012 г. № 394-ст (М., «Стандартинформ», 2013).

пользования) оборудует стрелки нецентрализованные стрелочными указателями в соответствии с эксплуатационной документацией в соответствии с приложением № 1 к Правилам.

Дистанционно управляемые из кабины локомотива, мотор-вагонного или специального самоходного подвижного состава стрелки оборудуются стрелочными указателями (освещаемыми или неосвещаемыми) в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

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

57. Для предотвращения самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава или составов без локомотива за пределы полезной длины путей на железнодорожных станциях, разъездах и обгонных пунктах продольный профиль вновь построенных и реконструированных приемоотправочных 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.

Для предупреждения самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава вагонов на другие железнодорожные пути и маршруты [118] приема, следования и отправления поездов в необходимых случаях предусматривается устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков , стрелочных сбрасывающих остряков [119] (далее – сбрасывающий остряк), сбрасывающих стрелок [120] и применение стационарных устройств для закрепления вагонов.

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.

Оборудование путей устройствами предупреждения самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава выполняется в соответствии с порядком, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

58. Движение пассажирских поездов со скоростями от 140 до 250 км/ч осуществляется по железнодорожному пути со сварными рельсовыми плетями, у которых при изменениях температуры концевые участки удлиняются или укорачиваются, а на остальном протяжении возникают продольные силы, пропорциональные изменениям температуры (далее – бесстыковой

[118] Подпункт 133 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[119] Подпункт 32 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[120] Подпункт 3.17 пункта 3 ГОСТ 33535-2015.

железнодорожный путь).

59. 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 деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»[121].

Места пересечений железнодорожных путей общего и необщего пользования на территориях предприятий специально обустроенными дорогами, предназначенными для обеспечения технологического процесса работы данного предприятия, содержатся, обслуживаются и оснащаются устройствами, обеспечивающими безопасность движения в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

Порядок устройства, содержания и обслуживания, открытия и закрытия указанных пересечений устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

60. Эксплуатация железнодорожных переездов осуществляется в соответствии с требованиями условий эксплуатации железнодорожных переездов[122].

61. Пересечения железнодорожных путей инженерными сооружениями, в том числе линиями связи, электропередачи, нефте-, газо-, продуктопроводами и другими наземными и подземными сооружениями, на стадии проектирования согласовываются владельцами указанных объектов с владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

62. Запрещается примыкание проектируемых и вновь строящихся железнодорожных путей необщего пользования к главным железнодорожным путям на перегонах железнодорожных путей общего пользования.

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 по согласованию с владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) и в соответствии с проектной документацией.

При переводе на консервацию раздельного пункта решение о сохранении или закрытии примыкания на перегоне железнодорожного пути необщего

---

[121] Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5553; 2018, № 53, ст. 8434.

[122] Пункт 4 статьи 21 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

пользования принимает владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования).

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

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

Места примыкания действующих железнодорожных путей необщего пользования, соединительных железнодорожных путей, объединяющих несколько путей необщего пользования, к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям общего и необщего пользования для предотвращения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон должны быть оборудованы владельцами примыкающих железнодорожных путей необщего пользования одним из соответствующих устройств: предохранительный тупик, охранная стрелка, сбрасывающий башмак, сбрасывающий остряк или сбрасывающая стрелка. Если в местах примыкания к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям имеются существующие устройства, указанные в настоящем пункте (в том числе владельца инфраструктуры), дополнительно оборудовать места примыкания путей необщего пользования не требуется.

Полезная длина предохранительных тупиков должна быть не менее 50 м.

Допускается эксплуатация предохранительных тупиков полезной длиной менее 50 метров до проведения реконструкции данных путей.

При проектировании и строительстве перегонов, имеющих затяжные спуски, и 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.

64. На железнодорожном пути на участках со скоростью движения поездов более 140 км/ч запрещается перекладка рельсов с боковым износом головки рельса с одной нити на другую или из кривых участков железнодорожного пути в прямые.

65. Стрелочные переводы, по которым осуществляется пропуск пассажирских поездов со скоростью от 140 до 250 км/ч включительно, оборудуются внешними замыкателями и стационарными устройствами очистки от снега и льда.

66. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с приложением № 1 к Правилам обеспечивает

установку:

сигнальных и путевых знаков[123] у главных железнодорожных путей;

предельных столбиков стрелочных переводов.

Для обозначения границ железнодорожной полосы отвода железнодорожных путей общего и необщего пользования, для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна устанавливаются особые путевые знаки в порядке, определяемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На электрифицированных участках запрещается устанавливать сигнальные и путевые знаки на опорах контактной сети, на которых установлены светофорные головки, комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети.

Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в месте, где расстояние между осями сходящихся железнодорожных путей составляет не менее 4100 мм. На существующих станционных железнодорожных путях, по которым не обращается железнодорожный подвижной состав, построенный по габариту Т [124], разрешается сохранить расстояние не менее 3810 мм. На перегрузочных железнодорожных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в месте, где ширина междупутья составляет не менее 3600 мм.

Сигнальные, путевые и особые путевые знаки должны соответствовать требованиям, установленным приложением № 1 к Правилам.

67. Порядок содержания участка железнодорожного пути в местах морозного пучения грунтов [125] (далее – пучина) устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных пути путей необщего пользования).

Основными требованиями к исправлению железнодорожного пути на пучинах являются:

проведение контрольных мероприятий за местом образования пучины;

устройство отводов от вершины пучины;

обеспечение безопасности движения поездов при производстве работ по устройству отводов от пучин.

Участки железнодорожного пути, на которых предполагается укладка

---

[123] ГОСТ 8442-65* «Государственный стандарт Союза ССР. Знаки путевые и сигнальные железных дорог», введенного в действие Госстандартом СССР 17 апреля 1965 г., с изменениями ГОСТ 8442-65 «Знаки путевые и сигнальные железных дорог», введенного в действие постановлением Госстандарта СССР от 27 июня 1990 г. № 1906 («ИУС «Государственные стандарты», 1990, № 10) (М., «Издательство стандартов», 1983) (далее – ГОСТ 8442-65*).

[124] Подпункт 4.2.1 пункта 4 ГОСТ 9238-2013.

[125] Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 28622-2012 «Межгосударственный стандарт. Грунты. Метод лабораторного определения степени пучинистости», введенного в действие приказом Росстандарта от 27 декабря 2012 г. № 2016-ст (М., «Стандартинформ», 2013) (далее – ГОСТ 28622-2012).

пучинных подкладок, должны быть заблаговременно (до замерзания балласта) подготовлены для исправления пучин (заменены дефектные и подтесанные шпалы, изломанные подкладки, дефектные костыли, подрезан балласт под подошвой рельса[126] с целью обеспечения зазора не менее 30 мм между поверхностью балласта и подошвой рельса).

При исправлении железнодорожного пути на пучинах должны соблюдаться следующие правила:

уклоны отводов от пучин должны быть не круче номинальных уклонов отводов (по обеим нитям) при исправлении пути на пучинах, приведенных в таблице № 1;

между концами отводов двух смежных пучин должна устраиваться разделительная площадка параллельно элементу профиля пути длиной не менее 10 м;

при длине разделительной площадки менее 10 м пучинные подкладки должны укладываться на всем протяжении между пучинами с соблюдением уклонов, указанных в таблице № 1;

конец отвода от пучины должен располагаться на расстоянии не менее 10 м от перелома профиля, если это условие нельзя обеспечить, устраивается участок длиной не менее 10 м со средним уклоном между двумя смежными уклонами проектного профиля пути.

Таблица № 1

Номинальные уклоны отводов (по обеим нитям) при исправлении пути на пучинах

Скорость движения поездов, км/ч	Уклоны отводов на расстоянии от горба в обе стороны, мм/м		
	до 5 м	более 5 м	на всем протяжении
60 и менее	2,0	3,0	-
более 60 до 80 включительно	1,5	2,5	-
более 80 до 100 включительно	1,0	2,0	-
более 100 до 120 включительно	-	-	0,8

[126] Подпункт 3.2 пункта 3 ГОСТ 32698-2014 «Межгосударственный стандарт. Скрепление рельсовое промежуточное железнодорожного пути. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 22 августа 2014 г. № 932-ст (М., «Стандартинформ», 2015) (далее – ГОСТ 32698-2014). В соответствии с пунктом 2 приказа Росстандарта от 20 апреля 2021 г. № 224-ст данный межгосударственный стандарт действует
до 1 сентября 2023 г.

более 120 до140 включительно	-	-	0,7

При исправлении пучины на стрелочном переводе в пределах рамных рельсов и крестовины устраивается площадка на протяжении переводной кривой, перед рамными рельсами и за крестовиной отвод устраивается с уклоном 0,001.

68. Эксплуатация верхнего строения пути[127] осуществляется при соблюдении следующих требований к верхнему строению пути:

1) зазор в стыке, находящемся на противоположном от изолирующего стыка конца рельса, должен быть не менее 3 мм;

2) при величине зазора более 35 мм с диаметром отверстий в рельсах 36 мм и величине зазора более 38 мм с диаметром отверстий в рельсах 40 мм движение закрывается;

3) при величинах зазоров, не соответствующих нормативным параметрам и не требующих закрытия движения до производства работ по их регулировке, допускаемые скорости поездов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с обеспечением требований безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

4) при изломе одной стыковой накладки движение поездов прекращается;

5) расстояния между осями шпал должны соответствовать проектной (для вновь строящихся и реконструируемых линий), ремонтной или эксплуатационной документации;

6) отклонения от нормативных значений на главных железнодорожных путях общего и необщего пользования допускаются не более 80 мм при деревянных шпалах и не более 40 мм – при железобетонных шпалах.

Допустимые скорости движения в зависимости от наличия дефектных (негодных) деревянных шпал, негодных узлов скреплений переводных и мостовых брусьев устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

В зоне острия остряков стрелочных переводов запрещается наличие более двух расположенных подряд дефектных брусьев, не обеспечивающих параметров содержания геометрии рельсовой колеи,.

При обнаружении на звеньевом пути зазоров между рельсом и подкладкой, при которых подошва рельса оказывается выше реборд подкладок[128] с наружной стороны:

на 4 шпалах (брусьях) на прямых, на подходах к мостам и тоннелям движение закрывается;

---

[127] Подпункт 2.7.23 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.
[128] Подпункт 102 пункта 5 ГОСТ Р 50542-93.

на 5 шпалах (брусьях) движение закрывается.

При наличии дефектов рельсовой колеи, не соответствующих проектной (для вновь строящихся и реконструируемых линий), ремонтной документации и не требующих закрытия движения поездов по участку, скорости движения устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с учетом эксплуатационной документации.

69. Верхнее строение железнодорожного пути на мостах, в тоннелях и на подходах к ним должно соответствовать проектной (для вновь строящихся и реконструируемых мостов и тоннелей), ремонтной или эксплуатационной документации.

Толщина балластного слоя под шпалой должна быть не менее 250 мм, до реконструкции тоннеля должна – не менее 150 мм.

70. Перечень инструмента строгого учета, порядок его учета и хранения, получения и выдачи, а также порядок нанесения клейма с целью учета устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

VI. Системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики

71. Сигнальные приборы железнодорожного транспорта[129] (далее – сигналы) предназначены для обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, для четкой организации движения поездов и маневровой работы.

Требования сигналов являются обязательными к выполнению работниками железнодорожного транспорта.

72. На железнодорожном транспорте светофоры и семафоры применяются в качестве постоянных сигнальных устройств, в соответствии с приложением № 1 к Правилам.

73. Места установки светофоров определяются комиссией при проектировании систем автоматики и телемеханики, назначаемой владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), и в условиях эксплуатации должны соответствовать выполненному проекту оборудования перегонов и станций системами железнодорожной автоматики и телемеханики.

74. Для красных, желтых и зеленых сигнальных огней входных,

[129] Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ 34707-2021 «Межгосударственный стандарт. Элементы оптические для световых сигнальных приборов железнодорожного транспорта. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 10 февраля 2021 г. № 51-ст. (М., «Стандартинформ», 2021).

предупредительных, проходных, заградительных светофоров и светофоров прикрытия, в соответствии с приложением № 1 к Правилам на прямых участках железнодорожного пути общего пользования минимально допустимое расстояние видимости из кабины управления подвижной единицей составляет не менее 1000 м.

В кривых участках железнодорожного пути видимость показаний указанных светофоров и сигнальных полос на светофорах должна быть обеспечена на расстоянии не менее 400 м. В исключительных случаях, когда установка повторительных светофоров невозможна по условиям габарита или особенностей местности, допускается сокращение расстояния видимости огней перечисленных светофоров не менее 200 м.

75. На железнодорожных путях необщего пользования видимость сигнальных огней светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути обеспечивается на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и установленной скорости движения, а сигнализации на железнодорожных путях необщего пользования применяемой для разрешения выезда и въезда железнодорожного подвижного состава в производственное помещение (далее – въездной сигнализации) и технологической сигнализации – не менее 50 м.

76. Видимость сигнальных огней выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей составляет не менее 400 м, выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей в кривых, боковых железнодорожных путей, горочных светофоров, пригласительных сигналов и маневровых светофоров – не менее 200 м, а показания маршрутных указателей – не менее 100 м.

77. Видимость сигнальных огней повторительных светофоров (в совокупности с основным) обеспечивается на расстоянии, установленном требованиями для данного типа светофоров (основного).

78. Видимость огней переездных светофоров на прямых участках автомобильных дорог составляет не менее 100 м, на кривых участках автодорог – не менее 50 м.

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

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

При автоматической блокировке светофоры должны автоматически

принимать запрещающее показание при входе поезда на ограждаемые ими блок-участки[130] или 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.

81. К системам железнодорожной автоматики и телемеханики[131] относятся: системы интервального регулирования движения поездов, устройства автоматической локомотивной сигнализации и контроля схода подвижного состава, системы электрической централизации стрелок и светофоров, диспетчерской централизации[132], диспетчерского контроля и диагностики устройств железнодорожной автоматики, устройства механизации и автоматизации сортировочных горок, маневровой автоматической локомотивной сигнализации, переездной и пешеходной сигнализации, ключевой зависимости стрелок и светофоров, системы счета осей.

Оборудование перегонов и станций железнодорожных линий данными системами железнодорожной автоматики и телемеханики осуществляется в соответствии с проектом, выполненным на основании исходных данных, представляемых владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Проектируемые системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики должны соответствовать требованиям безопасности статьи 4 пункта 25 ТР ТС 003/2011.

82. При оборудовании перегонов и станций системами интервального регулирования движением поездов, электрической централизацией стрелок и светофоров предусматриваются устройства для передачи информации о параметрах движения на локомотивные устройства безопасности.

Необходимость применения таких устройств, выбор их типов определяется

---

[130] Подпункт 2.9.2 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

[131] Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 33895-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на перегонах железнодорожных линий. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 234-ст (М., «Стандартинформ», 2017). Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 33892-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на сортировочных станциях. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 марта 2017 г. № 221-ст (М., «Стандартинформ», 2017). Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 33893-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных переездах. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 марта 2017 г. № 222-ст (М., «Стандартинформ», 2017). Подпункт 3.1 пункт 3 ГОСТ 33894-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 233-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

[132] Подпункт 2.9.17 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

проектом на основании исходных данных, представляемых владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

83. Железнодорожные станции оборудуются устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики, оборудование стрелок, входящих в маршруты приема и отправления поездов, зависимостью с входными, выходными и маршрутными светофорами.

Устройствами электрической централизации в процессе эксплуатации не допускаются (кроме случаев применения ответственных команд):

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

перевод стрелки при занятости ее подвижным составом и в случае неисправности технических средств, применяемых для контроля свободности стрелочных путевых участков;

открытие светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в положение по маршруту или охранное;

перевод входящей в маршрут стрелки или открытия светофора враждебного маршрута при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут.

Устройства автоматической [133] и полуавтоматической блокировки [134], автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования[135] движения поездов, не должны допускать открытие выходного, проходного или локомотивного светофора до освобождения железнодорожным подвижным составом ограждаемого ими блок-участка или межстанционного (межпостового) перегона, а также самопроизвольное закрытие светофора в результате перехода питания с основных на резервные устройства, обеспечивающие электроснабжение железнодорожных потребителей.

После открытия на железнодорожной станции выходного светофора исключается открытие соседней железнодорожной станцией выходных светофоров, проходных светофоров блок-постов для отправления поездов на этот же путь перегона в противоположном направлении.

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, или информацию о занятости или свободности впереди лежащих блок-участков – при движении только по показаниям локомотивных светофоров.

Устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава

---

[133] Подпункт 2.9.14 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.
[134] Подпункт 2.9.21 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019
[135] Подпункт 2.9.16 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

при срабатывании передают информацию о сходе и наличии волочащихся деталей в устройства перегонной и станционной железнодорожной автоматики и телемеханики, машинисту локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава. Порядок взаимодействия устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава при срабатывании и устройств железнодорожной автоматики и телемеханики устанавливается технической документацией владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

84. Схемы расстановки светофоров, таблицы зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на железнодорожных станциях утверждаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

85. При демонтаже или укладке вновь станционных путей, стрелочных переводов, сбрасывающих устройств, элементов путевого развития, а также изменении сигнализации действующих станций вносятся изменения в проектную документацию устройств электрической, диспетчерской централизации, диспетчерского контроля и диагностики. После проведения строительно-монтажных и пусконаладочных работ по внесению изменений в вышеуказанные устройства производится проверка зависимостей между стрелками, светофорами и маршрутами на соответствие с вновь утвержденными владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) таблицами зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах.

86. Объекты инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, на которых располагается оборудование железнодорожной автоматики и телемеханики, должны защищаться от помех и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, атмосферных и коммутационных перенапряжений в соответствии с техническими решениями, утверждаемыми порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

87. Перегоны и железнодорожные станции на скоростных и высокоскоростных линиях оборудуются:

автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией как самостоятельным средством интервального регулирования движения поездов как с фиксированными, так и с изменяемыми от скорости движения поезда («подвижными») границами блок-участков;

автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного типа;

электрической централизацией стрелок и светофоров;

устройствами диспетчерской централизации и (или) диспетчерского контроля за движением поездов;

системами диагностики и мониторинга устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

На участках, где движение скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов осуществляется со скоростью от 160 км/ч и до 250 км/ч включительно, устройства автоблокировки или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов[136], дополняются устройствами многозначной автоматической локомотивной сигнализации или другими системами обеспечения безопасности движения поездов (в том числе с использованием радиоканала).

На участках, где движение скоростных пассажирских поездов осуществляется со скоростями не более 160 км/ч разрешается применять системы автоблокировки с трехзначной или четырехзначной сигнализацией и автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного типа.

88. Для пропуска скоростных и высокоскоростных поездов владелец инфраструктуры предусматривает специальный режим работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики (далее – режим скоростного движения), включаемый дежурным по станции или диспетчером поездным[137].

89. Главные пути железнодорожных станций с автономным управлением могут передаваться в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, на диспетчерское управление средствами диспетчерской централизации для обеспечения установки маршрутов пропуска скоростных и высокоскоростных поездов по главным путям железнодорожных станций в правильном направлении и включения режима скоростного движения.

90. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) обязан обеспечивать видимость сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) не реже одного раза в квартал осуществляет проверку видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работу автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, систем автоматического управления торможением поезда, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией.

На малоинтенсивных линиях периодичность проверки видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работы автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, систем автоматического управления торможением поезда устанавливает владелец инфраструктуры.

---

[136] Подпункт 2.9.16 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.
[137] Подпункт 2.12.63 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

Порядок проверки видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работы автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, систем автоматического управления торможением поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

91. В условиях эксплуатации стрелочные переводы, приводные и замыкающие устройства стрелок электрической централизации 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 закладке между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком шаблона толщиной 4 мм и более;

обеспечивать отвод другого остряка от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.

92. Стрелочные контрольные замки, обеспечивающие в устройствах ключевой зависимости взаимное замыкание стрелок и сигналов, в условиях эксплуатации 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 закладке между прижатым остряком и рамным рельсом шаблона толщиной 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 одной группы смежных стрелочных постов, находящихся под контролем одного старшего дежурного стрелочного поста (далее – стрелочного района) и смежных с ним стрелочных постов других районов.

93. На железнодорожных путях необщего пользования могут применяться устройства въездной (выездной) и технологической сигнализации, при которых управление сигнализацией производится уполномоченным лицом. 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 погрузочно-выгрузочных операций.

Порядок управления устройствами сигнализации, обеспечивающий

безопасность движения при передвижении (подаче) вагонов, устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

94. Содержание поверхностей катания колесных пар подвижного состава, поверхностей катания головок рельсов и элементов стрелочных переводов, рельсовых соединителей, элементов обратной тяговой сети, а также регулировка аппаратуры рельсовых цепей осуществляется таким образом, чтобы в условиях эксплуатации обеспечивалась надежная[138] работа электрических рельсовых цепей по фиксации занятости участков пути подвижным составом. Технология, порядок обслуживания и технические параметры содержания вышеуказанных элементов подвижного состава и инфраструктуры для обеспечения надежной работы рельсовых цепей утверждаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

95. Аппараты управления релейных и электромеханических систем железнодорожной автоматики и телемеханики, обеспечивающих зависимости, содержатся закрытыми и опломбированными. Перечень видов пломбируемых устройств устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

96. Вскрытие опломбированных аппаратов управления систем железнодорожной автоматики и телемеханики производится только уполномоченными лицами владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с предварительной записью в журнале осмотра этих устройств. Контроль сохранности целостности пломб на аппаратах устройств автоматики и телемеханики осуществляется уполномоченными работниками владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

97. Порядок ведения технической документации устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, внесения в нее изменений, применения специализированных автоматизированных систем для разработки, хранения и актуализации технической документации устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

98. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок утверждения технических решений (в том числе типовых) по оборудованию устройствами сигнализации, централизации и блокировки.

---

[138] Подпункт 5 пункта 3 ГОСТ 27.102-2021 «Межгосударственный стандарт. Надежность в технике. Надежность объекта. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 октября 2021 г. № 1104-ст (М., «Стандартинформ», 2022).

99. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) на основании технической документации изготовителей (разработчиков) устройств железнодорожной автоматики и телемеханики устанавливает локальным нормативным актом назначенный срок службы принадлежащих им объектов железнодорожной автоматики и телемеханики и порядок его продления.

100. Порядок действий при выключении и включении устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, устройств механизации и автоматизации сортировочных горок при их неисправности, осмотре и ремонте устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с соблюдением требований Правил.

101. Временные изменения зависимостей устройств железнодорожной автоматики и телемеханики осуществляют в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

VII. Устройства технологической железнодорожной электросвязи

102. Поездной диспетчерской и поездной межстанционной железнодорожной электросвязью оборудуются все участки железнодорожного пути, на которых обращаются поезда.

Участки, оборудованные автоблокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, диспетчерской централизацией и все электрифицированные участки железных дорог, оборудуются перегонной связью и энергодиспетчерской связью.

Наряду с перечисленными видами технологической электросвязи на участках инфраструктуры используются установленные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры виды электросвязи для управления движением поездов и перевозками, обеспечения безопасности, содержания и ремонта объектов инфраструктуры, технического обслуживания железнодорожного подвижного состава, взаимодействия организаций железнодорожного транспорта и оказания услуг пассажирам и пользователям услуг железнодорожного транспорта.

103. Поездной радиосвязью оборудуются все участки железнодорожного пути, на которых обращаются поезда.

Двусторонняя связь машинистов поездных локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава устойчиво обеспечивается поездной радиосвязью:

с диспетчером поездным в пределах всего диспетчерского участка;

с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающими перегон;

с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне в пределах зоны радиопокрытия локомотивных радиостанций (при невозможности установления прямой связи между машинистами на одном перегоне связь осуществляется через дежурных по станциям или диспетчера поездного);

с дежурными по железнодорожному переезду в пределах длины участков приближения к переезду;

с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и помощником машиниста при выходе его из кабины для ограждения поезда на расстояние в соответствии с пунктом 57 приложения № 1 к Правилам и при удалении его от оси пути следования поезда в пределах действия носимой радиостанции.

До внедрения цифровых систем поездной радиосвязи разрешается обеспечивать радиосвязь машинистов поездных локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава при следовании по перегону с дежурным по одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон, при условии наличия устойчивой радиосвязи с диспетчером поездным. Порядок организации взаимодействия машинистов, диспетчера поездного и дежурных по железнодорожным станциям, обеспечивающий безопасность движения поездов, и перечень перегонов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок пользования поездной радиосвязью, в том числе для передачи автоматических речевых сообщений, а также порядок действий работников железнодорожного транспорта при неисправности поездной радиосвязи.

Осуществление взаимодействия в области организационно-технологического обеспечения функционирования и эксплуатации средств технологической электросвязи на пограничных переходах, в том числе порядок организации служебных переговоров между диспетчером поездным, дежурным по железнодорожной станции и машинистами поездных локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, в том числе при их нахождении на территории сопредельных государств, и порядок их совместного использования определяется международным договором[139].

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает технические параметры

[139] Пункт 2 статьи 3 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

и функциональность систем поездной радиосвязи и беспроводной передачи данных на железнодорожном транспорте общего пользования.

104. На железнодорожных станциях в зависимости от технологической потребности применяются устройства станционной радиосвязи, устройства двусторонней парковой связи (на основе радиосвязи, или громкоговорящей связи, или их сочетания), ремонтно-оперативная радиосвязь, беспроводная (радиосвязь) передачи данных для информационно-управляющих систем и другие виды технологической электросвязи.

Система громкоговорящего оповещения применяется для информирования пассажиров и пользователей услугами железнодорожного транспорта в зонах их регламентированного присутствия, устанавливаемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), а также для оповещения лиц, работающих на железнодорожных путях, о приближении железнодорожного подвижного состава до перевода их на системы радиосвязи.

Виды используемой технологической электросвязи определяются в порядке, установленном владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Для двусторонней связи дежурного по железнодорожной станции, оператора сортировочной горки, диспетчеров маневровых железнодорожной станции, машинистов маневровых локомотивов и других работников, участвующих в приеме, отправлении, пропуске, формировании и расформировании поездов, закреплении составов и во всех маневровых передвижениях на железнодорожной станции в границах железнодорожной станции ими должна использоваться станционная радиосвязь.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) устанавливает локальным нормативным актом тип, технические решения по организации станционной радиосвязи, порядок пользования и ведения переговоров по ней.

Радиостанции каждого маневрового района железнодорожной станции, локомотивные радиостанции обслуживающих его локомотивов и носимые радиостанции работников, занятых маневровыми передвижениями в этих районах, должны быть включены в отдельную выделенную радиогруппу, организованную по техническим решениям, определяемым владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

В пределах одной железнодорожной станции либо на разных железнодорожных станциях, находящихся в пределах взаимной радиодоступности, не допускается включение в одну радиогруппу станционной радиосвязи радиостанций работников разных маневровых районов .

Устройства двухсторонней парковой связи, применяемые для передачи указаний о поездной и маневровой работе, обслуживании и ремонте объектов инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава, используются с применением радиосредств или средств громкоговорящего исполнения в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Устройства двусторонней парковой связи должны быть постоянно включены.

В пределах железнодорожной станции (раздельного пункта), парка железнодорожной станции или зоны производства работ, в зависимости от технологии работы, устройствами двусторонней парковой связи обеспечивается устойчивая двусторонняя связь между пользователями.

В системах двусторонней парковой связи, системах оповещения, работающих на железнодорожных путях, системах информирования пассажиров применяются устройства громкоговорящей связи направленного действия для обеспечения восприятия команд и информационных сообщений работниками железнодорожного транспорта и пассажирами соответственно, и для уменьшения шумового воздействия за пределами полосы отвода железных дорог инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования.

Устройства громкоговорящего оповещения, предназначенные для информирования лиц, работающих на железнодорожных путях, о приближении железнодорожного подвижного состава должны включаться на период производства работ на железнодорожных станциях и перегонах и выключаться после их окончания.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок применения подвижной радиотелефонной (сотовой) связи общего пользования для организации переговоров работников железнодорожной станции по вопросам, не связанным с обеспечением управления движением и обеспечением безопасности движения, транспортной безопасности, но связанным с обслуживанием и ремонтом технических средств или оказанием услуг.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок применения подвижной электросвязи на железнодорожных станциях для технической эксплуатации или в качестве резервной при перерыве основных видов связи.

105. Двусторонняя связь между работниками ремонтных подразделений с руководителем работ, руководителя работ с машинистами локомотивов хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава, участвующими в ремонтных работах.

Перечень участков, оборудуемых ремонтно-оперативной радиосвязью, перечень пользователей и технические решения определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

106. Устройства документированной регистрации переговоров и (или) видеорегистрации действий дежурного и диспетчерского персонала применяются для оснащения рабочих мест по решению владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок оснащения рабочих мест и применения устройств документированной регистрации переговоров и (или) видеорегистрации действий дежурного
и диспетчерского персонала на железнодорожном транспорте устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

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

Устройствами поездной диспетчерской связи оборудуются помещения:

дежурных по железнодорожным станциям;

дежурных по паркам железнодорожных станций;

диспетчеров: поездных, маневровых, станционных, локомотивных;

операторов железнодорожных станций;

дежурных по эксплуатационным локомотивным и мотор-вагонным депо, подменным пунктам;

энергодиспетчеров и диспетчеров подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики;

сменных инженеров подразделений связи.

На участках с диспетчерской централизацией подключение телефонов дежурных по переездам к поездной диспетчерской связи выполняется в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На железнодорожных станциях, на которых по штатному расписанию не предусмотрено присутствие дежурных работников, должностные обязанности которых связаны с организацией движения поездов и маневровой работой, или не предусмотрено круглосуточное дежурство таких работников, при наличии технической возможности допускается подключение к поездной диспетчерской связи телефонов (переговорных устройств), устанавливаемых по месту жительства

начальников железнодорожных станций, специалистов железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, с подключением таких телефонов (переговорных устройств) диспетчером поездным только на время переговоров.

При наличии технической возможности допускается временно включать в провода и каналы поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны машинистов поездов и водителей дрезин (при вынужденной остановке), начальников восстановительных и пожарных поездов (караулов), электромехаников подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и руководителей восстановительных, путевых работ и работ по устройствам электроснабжения в порядке устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

К поездной межстанционной связи подключаются только телефоны дежурных по железнодорожным станциям, а на участках с автоблокировкой телефоны перегонной связи и дежурных по переездам.

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

109. Перечень закрытых и пломбируемых устройств технологической электросвязи определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок контроля наличия пломб и порядок вскрытия распорядительных и абонентских аппаратов (устройств) технологической железнодорожной электросвязи.

Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов технологической железнодорожной электросвязи, связанных с обеспечением безопасности движения поездов, производятся в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). В случаях, когда при выполнении таких работ необходимо обеспечить перерыв работы технологической электросвязи, который может повлиять на движение поездов, их выполнение производится с согласия дежурного по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – с согласия диспетчера поездного.

Действие поездной радиосвязи и систем технологической беспроводной передачи данных на участках инфраструктуры проверяется с использованием вагона-лаборатории [140] радиосвязи и (или) других технических средств

[140] Подпункт 2.4.25 пункта 2.4 ГОСТ 34530-2019.

с регистрацией результатов[141] в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

110. Поездная радиосвязь и беспроводная передача данных при скорости движения от 140 до 250 км/ч включительно обеспечивается цифровыми системами технологической железнодорожной электросвязи, а также цифровыми системами технологической радиосвязи, которыми оборудуются инфраструктура, локомотивы и мотор-вагонный подвижной состав скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий обеспечивающими в соответствии с требованиями по безопасности и электромагнитной совместимости[142].

111. Поездная радиосвязь гектометрового (с номинальной частотой 2 МГц) и метрового (с номинальной частотой 160 МГц) радиочастотных диапазонов на высокоскоростных линиях используется в качестве резерва цифровых систем поездной радиосвязи.

112. Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом устанавливает порядок измерения уровней радиопомех в радиоканале поездной радиосвязи и системы беспроводной передачи данных на скоростных и высокоскоростных линиях.

113. Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом устанавливает периодичность и объемы технического обслуживания, ремонта средств и сооружений железнодорожной электросвязи скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий.

114. Техническое обслуживание сооружений и устройств железнодорожной электросвязи на скоростных и высокоскоростных железнодорожных линиях выполняется на основании с анализа технического состояния систем, устройств и сооружений связи, полученных с использованием средств контроля их рабочих характеристик, управления качеством передачи и статистики возникновения неисправностей.

VIII. Сооружения и устройства железнодорожного электроснабжения

115. Устройства железнодорожного электроснабжения обеспечивают надежное[143] электроснабжение:

---

[141] Подпункт 6.7 пункта 6 ГОСТ Р МЭК 60300-1-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Менеджмент риска. Руководство по применению менеджмента надежности», введенного в действие приказом Росстандарта от 12 сентября 2017 г. № 1063-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

[142] Подпункт 161-01-07 пункта 2 ГОСТ Р 50397-2011 (МЭК 60050-161:1990) «Национальный стандарт Российской Федерации. Совместимость технических средств электромагнитная. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 декабря 2011 г. № 756-ст (М., «Стандартинформ», 2013).

[143] Подпункт 2 пункта 2 ГОСТ 32192-2013 «Межгосударственный стандарт. Надежность в железнодорожной технике. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 декабря 2013 г. № 2420-ст (М., «Стандартинформ», 2014).

электроподвижного состава (включая мотор-вагонный подвижной состав) для движения поездов с нормами массы, скоростями и интервалами между ними при установленных размерах движения в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования);

устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи и вычислительной техники не менее чем от двух независимых источников электроснабжения. Переход этих источников с основной системы электроснабжения на резервную и (или) наоборот осуществляется автоматически за время не более 1,3 с.

До переустройства систем железнодорожного электроснабжения допускается выполнять переход с основной системы на резервную и (или) обратно за время, установленное локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

116. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает назначенный срок службы принадлежащих им объектов железнодорожного электроснабжения и порядок его продления на основании технической документации изготовителей (разработчиков) устройств электроснабжения.

117. Порядок оснащения объектов железнодорожной автоматики, телемеханики и связи источниками резервного электропитания, нормы их содержания и минимальное время работы устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

118. Напряжение на токоприемнике электроподвижного состава должно быть не менее 21 кВ и не более 29 кВ при переменном токе и не менее 2,7 кВ и не более 4 кВ − при постоянном токе.

Допускается напряжение на токоприемнике электроподвижного состава не менее 19 кВ при переменном токе и не менее 2,4 кВ − при постоянном токе в случаях, устанавливаемых владельцем инфраструктуры.

119. Номинальное напряжение системы электроснабжения переменного тока на устройствах железнодорожной автоматики, телемеханики и связи должно быть 220 В при однофазном электропитании или 380 В − при трехфазном электропитании. Отклонения напряжения от указанных величин допускается не более ± 10 %.

120. Устройства железнодорожного электроснабжения должны защищаться от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные, и перегрузок сверх установленных норм. В точках подключения нагрузки владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей

необщего пользования) в соответствии с проектной и эксплуатационной документацией должна обеспечиваться селективность защиты устройств железнодорожного электроснабжения и электрооборудования потребителей от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные.

Металлические подземные сооружения, металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроколонки, металлические устройства, объекты, конструкции и сооружения инфраструктуры, находящиеся в районе линий, электрифицированных на постоянном токе, защищаются 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 железнодорожной автоматики и телемеханики.

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

121. Высота подвеса контактного провода вне искусственных сооружений должна быть не менее:

5750 мм – на перегонах и железнодорожных станциях ;

6000 мм – на железнодорожных переездах.

Высота подвеса контактного провода в пределах искусственных сооружений должна быть не менее:

5550 мм – для контактной сети постоянного тока с номинальным напряжением 3 кВ;

5570 мм – для контактной сети переменного тока с номинальным напряжением 25 кВ.

Высота подвеса контактного провода должна быть не более 6800 мм.

122. 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.

123. Расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и железнодорожных станциях должна 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 не менее 100 м) расстояние от оси крайнего железнодорожного

пути до внутреннего края опор контактной сети должна быть не менее 5700 мм[144]. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает перечень мест с особо сильно снегозаносимыми выемками.

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[145].

Все указанные размеры устанавливаются для прямых участков пути. На кривых участках указанные выше расстояния увеличиваются в соответствии с габаритным уширением, установленным для опор контактной сети.

124. Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, отдельно стоящие металлические конструкции, расположенные на расстоянии менее 5 м от частей контактной сети, находящиеся под напряжением, заземляются.

Все расположенные в зоне влияния контактной сети и воздушных линий переменного тока металлические сооружения, на которых возникают опасные напряжения, заземляются.

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

125. Контактная сеть должна разделяться на секции при помощи изолирующих сопряжений анкерных участков (обеспечивающих электрическую независимость смежных секций), нейтральных вставок, секционных и секционирующих изоляторов, разъединителей.

Опоры контактной сети, ограничивающие пролет с изолирующим сопряжением (в том числе выполненным в виде секционного изолятора), должны иметь отличительную окраску. Между этими опорами запрещается остановка электроподвижного состава с поднятым токоприемником.

Линии электропередачи автоблокировки и продольного электроснабжения напряжением свыше 1000 В должны разделяться на секции с помощью секционирующих изоляторов и (или) разъединителей.

126. Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного технологического электроснабжения определяется

[144] Подпункт 5.1.12 пункта 5 ГОСТ 9238-2013.
[145] Подпункт 5.1.10 пункта 5 ГОСТ 9238-2013

локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок выверки схемы питания и секционирования контактной сети и линий электропередачи устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

127. Переключение разъединителей контактной сети электровозных и мотор-вагонных депо, экипировочных устройств, железнодорожных путей, специализированных для осмотра оборудования электроподвижного состава, установленного на крыше, производится уполномоченными лицами владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Переключение остальных разъединителей производится по указанию энергодиспетчера.

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

Порядок переключения разъединителей контактной сети, выключателей и разъединителей линий электропередачи, запирания приводов разъединителей на замки, обеспечивающий бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

128. Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса должно быть не менее:

6,0 м – на перегонах, в том числе 5,0 м – в труднодоступных местах;

7,0 м – на пересечениях с автомобильными дорогами, железнодорожных станциях и в населенной местности.

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 не электрифицированных железнодорожных путей должно быть не менее 7,5 м. На электрифицированных линиях это расстояние до проводов контактной сети устанавливается в зависимости от уровня напряжения пересекаемых воздушных линий электропередачи в соответствии с проектной и эксплуатационной документацией.

IX. Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

129. Эксплуатируемый на железнодорожном транспорте железнодорожный подвижной состав должен проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации

железнодорожного транспорта, соответствовать требованиям по охране труда, экологической и пожарной безопасности, санитарно-эпидемиологическим правилам и нормативам в сроки, установленные ремонтной и эксплуатационной документацией.

130. На инфраструктуре и железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация железнодорожного подвижного состава и его составных частей:

с истекшим назначенным сроком службы [146] (ресурсом) железнодорожного подвижного состава, за исключением железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях необщего пользования без выхода на железнодорожные пути общего пользования;

имеющих неисправности, угрожающие безопасности движения железнодорожного транспорта в соответствии с Правилами;

не соответствующих требованиям эксплуатационной документации и Правилам;

не прошедших пономерной учет и не учтеных в соответствующих автоматизированных базах данных;

с нечитаемыми, неразличимыми или отсутствующими маркировкой, идентификационными номерами или приемочными клеймами, когда наличие таких маркировки, идентификации или нанесения приемочного клейма обязательны.

Запрещается установка на железнодорожный подвижной состав деталей и узлов, назначенный срок службы (ресурс) которых истек (при его наличии).

Внесение изменений в конструкцию железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования, влияющих на его эксплуатационные характеристики, допускается в соответствии с законодательством Российской Федерации и Евразийского экономического союза.

Ответственными за содержание в исправном техническом состоянии железнодорожного подвижного состава, соблюдение периодичности выполнения планово-предупредительных ремонтов, за соблюдение назначенного срока службы (ресурса) железнодорожного подвижного состава являются владельцы железнодорожного подвижного состава.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) осуществляет контроль соблюдения указанных требований при эксплуатации железнодорожного подвижного состава и его составных частей .

131. Запрещается включать в поезда на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования железнодорожный подвижной состав, имевший сход с рельсов, до его осмотра и признания годным для движения.

---

[146] Абзац двадцать восьмой пункта 4 ТР ТС 001/2011.

Для движения железнодорожного подвижного состава, имевшего сход с рельсов, производится его комиссионный осмотр по результатам которого определяется возможность включения такого железнодорожного подвижного состава в поезд. При необходимости включения таких вагонов в поезда, следующие по инфраструктуре, состав комиссии утверждает владелец инфраструктуры с участием представителя владельца железнодорожного подвижного состава, а при включении в поезда, следующие по железнодорожным путям необщего пользования, состав комиссии утверждает владелец железнодорожных путей необщего пользования с участием представителя владельца железнодорожного подвижного состава.

Порядок передислокации железнодорожного подвижного состава, имевшего сход с рельсов, определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и должен предусматривать меры, гарантирующие безопасность движения такого состава.

132. На инфраструктуре допускается эксплуатация железнодорожного подвижного состава, представляющего историческую ценность, выпуск которого прекращен, а назначенный срок службы – истек или не был установлен при изготовлении (далее – исторический железнодорожный подвижной состава).

Для подтверждения возможности эксплуатации исторического железнодорожного подвижного состава необходимо:

провести техническое диагностирование с целью определения его остаточного ресурса до перехода в предельное состояние;

выполнить ремонт для восстановления технических характеристик до нормативных значений в соответствии с ремонтной документацией и Правилами.

Владелец инфраструктуры на основании данных пономерного учета должен вести учет исторического железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на инфраструктуре. Эксплуатация исторического железнодорожного подвижного состава допускается при одновременном выполнении следующих условий:

1) подтверждения исправного технического состояния, обеспечивающего безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, выполнение требований по охране труда и пожарной безопасности;

2) оборудования тягового исторического подвижного состава средствами радиосвязи, совместимыми со средствами радиосвязи инфраструктуры на участках обращения;

3) наличия идентификационного номера[147].

[147] Приказ Минтранса России от 24 января 2018 г. № 28 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по осуществлению

Порядок допуска к эксплуатации на инфраструктуре, включения в перечень исторического железнодорожного подвижного состава и подтверждения его исправного технического состояния определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Эксплуатация исторического железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре допускается в исторических поездах или для участия в исторических мероприятиях.

133. На каждую единицу железнодорожного подвижного состава ведется паспорт[148] (технический паспорт[149]) или формуляр[150] (при наличии) в бумажном и (или) электронном виде, содержащий сведения о его вводе в эксплуатацию, отметку о приемке, в том числе по результатам инспекторского контроля[151] (при его проведении), типах оборудования, модернизации[152] и проведенных плановых ремонтах, о комплектации номерными составными частями в случае, если наличие данной информации предусмотрено в паспорте (техническом паспорте) или формуляре (при наличии).

134. Ремонт, в том числе проводимый в рамках сервисного обслуживания[153], железнодорожного подвижного состава выполняется на предприятиях, имеющих условный номер клеймения[154], полученный на соответствующий вид работ. Данное требование не распространяется на ремонт тягового железнодорожного подвижного состава, обращающегося на железнодорожных путях необщего пользования без права выхода на инфраструктуру.

пономерного учета железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях общего и необщего пользования» (зарегистрирован Минюстом России 16 февраля 2018 г., регистрационный № 50063).

[148] Абзац тридцать второй пункта 4 ТР ТС 001/2011.

[149] Пункт 1.1 статья 17 Федерального закона от 10 января 2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2022, № 12, ст. 1783).

[150] Абзац пятьдесят второй пункта 4 ТР ТС 001/2011.

[151] Подпункт 3.10 пункта 3 ГОСТ 32894-2014 «Межгосударственный стандарт. Продукция железнодорожного назначения. Инспекторский контроль. Общие положения», введенного в действие приказом Росстандарта от 22 августа 2014 г. № 952-ст (М., «Стандартинформ», 2015) (далее – ГОСТ 32894-2014).

[152] Абзац двадцать четвертый пункта 4 ТР ТС 001/2011.

[153] Подпункт 43 пункта 2 ГОСТ 32884-2014 «Межгосударственный стандарт. Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 27 октября 2014 г. № 1432-ст (М., «Стандартинформ», 2015).

[154] Положение об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, утверждено Протоколом шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 21 октября 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 21 октября 2014 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г.

(Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

Ремонт составных частей железнодорожного подвижного состава, входящих в перечень составных частей, подлежащих клеймению, выполняется на предприятиях, имеющих условный номер клеймения, полученный на соответствующие виды работ.

На каждую единицу вновь изготовленного, модернизированного или прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава предприятием, выполнившим данные виды работ, оформляется документ, подтверждающий его приемку:

уведомление о приемке формы ВУ-36 [155] – для вновь изготовленного и модернизированного железнодорожного подвижного состава, а также для грузовых вагонов, прошедших ремонт;

документы, подтверждающие приемку пассажирских вагонов, локомотивов, мотор-вагонного и специального подвижного состава, прошедших ремонт, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Предприятие, оформившее документ, подтверждающий приемку, подтверждает соответствие[156] железнодорожного подвижного состава при выпуске его в эксплуатацию:

требованиям конструкторской документации − вновь изготовленного или модернизированного железнодорожного подвижного состава;

требованиям ремонтной или эксплуатационной документации (в части требований к ремонту) − прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава.

Ответственными за качество выполненного технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава, его составных частей являются предприятия, непосредственно их осуществляющие.

Предприятие, осуществляющее изготовление, модернизацию или ремонт составных частей железнодорожного подвижного состава является ответственным

---

[155] Приложение Е, Г к Протоколу шестьдесят седьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 20 октября 2017 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 20 октября 2017 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[156] Абзац восемнадцатый статьи 2 Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании». Собрание законодательства Российской федерации, 2002, № 52, ст. 5140, 2007, № 19, ст. 2293, 2016, № 15, ст. 2066) (далее – Федеральный закон «О техническом регулировании»).

за их соответствие конструкторской (при изготовлении и модернизации) или ремонтной документации (при выполнении ремонта) при выпуске железнодорожного подвижного состава в эксплуатацию.

135. Ответственным за допуск к эксплуатации на инфраструктуре (железнодорожных путях необщего пользования) вновь изготовленного, модернизированного, прошедшего плановый ремонт (в соответствии с ремонтной или эксплуатационной документацией) железнодорожного подвижного состава является владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования).

Допуск к эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования железнодорожного подвижного состава осуществляется при наличии документов об обязательном подтверждении соответствия [157] (для вновь изготовленного железнодорожного подвижного состава в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации и правом Евразийского экономического союза), документа, подтверждающего его приемку, и в случае, если в паспорт (технический паспорт) или формуляр (при наличии) должны быть внесены сведения, указанные в пункте 133 Правил.

Допуск железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования осуществляется после его осмотра, в ходе которого проводится:

сверка технических и эксплуатационных характеристик железнодорожного подвижного состава с указанными в паспорте (техническом паспорте) или формуляре
(при наличии);

сверка идентификационных номеров составных частей, определенных данными информационных систем учета железнодорожного подвижного состава[158] с их фактическим наличием на железнодорожном подвижном составе.

По результатам осмотра оформляется акт допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на железнодорожных путях общего

---

[157] Пункт 3 статьи 20 Федерального закона «О техническом регулировании»

[158] Пункты 1-10 Методических положений по ведению автоматизированного банка данных парка грузовых вагонов, утвержденных Протоколом шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 22 октября 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 22 октября 2014 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г.
(Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

пользования после изготовления, модернизации, ремонта (далее – Акт допуска) (рекомендуемый образец приведен в приложении № 3 к Правилам).

При выявлении несоответствия (несоответствий) требованиям, установленным настоящим пунктом, владелец инфраструктуры указывает их в Акте допуска.

После устранения несоответствия (несоответствий) железнодорожный подвижной состав повторно предъявляется к осмотру для допуска к эксплуатации на инфраструктуре.

Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом определяет порядок организации допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на инфраструктуре, который содержит в себе требования к месту допуска и его оснащению.

Владелец железнодорожных путей необщего пользования локальным нормативным актом определяет порядок организации допуска железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути необщего пользования, который содержит в себе требования к месту допуска и его оснащению.

136. Каждая единица железнодорожного подвижного состава при эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования должна иметь маркировку, нанесенную в соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава»[159].

Для железнодорожного подвижного состава и его составных частей, выпущенных в обращение после 2 августа 2017 г., стран участников Евразийского экономического союза, также следующие отличительные знаки и надписи[160]:

технический знак (цифровой код) принадлежности к железнодорожной администрации;

оператор железнодорожного подвижного состава или иной владелец железнодорожного подвижного состава;

номер, табличка с указанием завода-изготовителя, дата и место постройки;

идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях в случаях и в местах, установленных конструкторской документацией;

---

[159] Пункт 8 ТР ТС 001/2011.

[160] Пункты 1 – 5 Альбома-справочника 632-2011 ПКБ ЦВ. Знаки и надписи на вагонах грузового парка железных дорог колеи 1520 мм, утвержденных Протоколом пятьдесят седьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 17 октября 2012 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 17 октября 2012 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г.

(Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

дата и место производства видов ремонта, установленных ремонтной и эксплуатационной документацией;

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

Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи:

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

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

грузоподъемность – на грузовых, почтовых, багажных вагонах.

серия, номер, наименование юридического лица, физического лица (фамилия, имя, отчество (при наличии) – на тендерах паровозов.

На раму вагона, предназначенного для установки железнодорожных сменных кузовов, наносятся данные о массе тары грузового вагона с массой сменного железнодорожного кузова (кузовов).

Каждый железнодорожный кузов должен иметь следующие отличительные знаки и надписи:

наименование (товарный знак) изготовителя[161];

дату выпуска;

идентификационный номер вагона;

грузоподъемность вагона.

Необходимость нанесения других знаков и надписей на железнодорожный подвижной состав, не препятствующих видимости знаков и надписей, указанных в настоящем пункте, определяется локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава .

Каждый крупнотоннажный контейнер должен соответствовать требованиям Международной конвенции по безопасным контейнерам от 2 декабря 1972 г.[162] , Таможенной конвенции, касающейся контейнеров от 2 декабря 1972 г.[163] .

Эксплуатация железнодорожного подвижного состава без табличек завода-изготовителя допускается при условии нанесения на него трафарета с обозначением кода (наименования) завода-изготовителя и даты постройки единицы железнодорожного подвижного состава, и наличия данной информации в

---

[161] Абзац третий пункта 100 ТР ТС 001/2011.

[162] Ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 июля 1976 г. № 4251-IX (Ведомости Верховного Совета СССР, 1976, № 31, ст. 442), вступила в силу для СССР 6 сентября 1977 г.

[163] Ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 июля 1976 г. № 4252-IX (Ведомости Верховного Совета СССР, 1976, № 31, ст. 441) вступила в силу для СССР 23 февраля 1977 г.

его паспорте (техническом паспорте) или формуляре (при наличии).

137. Порядок проследования опытных образцов подвижного состава[164] к месту проведения испытаний или выставочных мероприятий и обратно устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Порядок передислокации по инфраструктуре железнодорожного подвижного состава, отцепленного в пути следования по причине технической неисправности, к ближайшему месту проведения ремонта и железнодорожного подвижного состава на промывочно-пропарочные станции с обеспечением мер, гарантирующих безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

138. На инфраструктуре и железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатировать железнодорожный подвижной состав со следующими отсутствующими или неисправными устройствами:

специальными подножками, поручнями или приспособлениями, предусмотренными конструкцией локомотива для безопасности обслуживающего персонала при эксплуатации, осмотре, техническом обслуживании или ремонте;

предусмотренными конструкцией локомотива ограждениями вращающихся частей дизеля, электрических машин, вентиляторов, компрессоров.

139. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается включать в состав поезда (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях и пересылки локомотивов в недействующем состоянии) и эксплуатировать для выполнения маневровой работы локомотивы, мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав (если конструкторской документацией предусмотрено наличие перечисленных устройств), имеющие:

1) неисправность средств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимости с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава;

2) неисправность устройств автоматической локомотивной сигнализации;

3) неисправность локомотивных устройств безопасности, обеспечивающих контроль установленных скоростей движения, соответствия скорости сигналам автоматической локомотивной сигнализации, периодическую проверку бдительности (бодрствования) машиниста, управление электропневматическим клапаном автостопа ЭПК [165] для включения экстренного торможения поезда (далее – локомотивные устройства безопасности);

4) неисправность приборов для подачи звукового сигнала;

---

[164] Подпункт 3. 8 пункта 3 ГОСТ Р 55050-2012.

[165] Пункт 113 ГОСТ 34703-2020 «Межгосударственного стандарта. Оборудование тормозное железнодорожного подвижного состава. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 15 декабря 2020 г. № 1316-ст (М., «Стандартинформ», 2020).

5) неработающих устройств для очистки лобовых стекол кабины машиниста;

6) неисправность систем жизнеобеспечения (системы обеспечения микроклиматом и санитарного узла);

7) неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного или автоматического стояночного тормозов[166], или компрессора;

8) неисправность привода передвижения;

9) неисправность вентилятора выпрямительной установки, неисправность вентилятора холодильника дизеля, неисправность тягового преобразователя электрической энергии, выпрямительной установки;

10) неисправность радиоэлектронных средств передачи данных при наличии системы управления движением и контроля, использующей радиоканал в качестве среды передачи данных;

11) неисправность сцепных [167] (автосцепных [168]) устройств, в том числе при обрыве цепочки расцепного рычага или его деформации;

12) неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;

13) трещину в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;

14) неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;

15) трещину или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;

16) неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающую вытекание смазки;

17) неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры;

18) неисправность токоприемника;

19) неисправность средств пожаротушения и пожарной сигнализации;

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

21) посторонний шум (стук) в дизеле;

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

---

[166] Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 32880-2014 «Межгосударственный стандарт. Тормоз стояночный железнодорожного подвижного состава. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 23 октября 2014 г. № 1397-ст (М., «Стандартинформ», 2015) (далее – ГОСТ 32880-2014).

[167] Подпункт 3.12 пункта 3 ГОСТ 33434-2015 «Межгосударственный стандарт. Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки», введенного в действие приказом Росстандарта от 4 декабря 2015 г. № 2109-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33434-2015 «Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 3); ГОСТ 33434-2015 «Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки» («ИУС «Национальные стандарты», 2016, № 12) (далее – ГОСТ 33434-2015).

[168] Подпункт 3.5 пункта 3 ГОСТ 33434-2015.

23) отсутствие защитных кожухов электрооборудования;

24) неисправность гидродемпферов;

25) неисправность аккумуляторной батареи;

26) неисправность системы регистрации и анализа параметров работы подвижного состава;

27) неисправность системы определения географической координаты местоположения;

28) неисправность системы учета расхода дизельного топлива, газа или электроэнергии;

29) неисправность систем информирования машиниста о расписании и энергооптимальной скорости движения поезда;

30) неисправность или отсутствие предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на железнодорожный путь;

31) неисправность кодового бортового датчика системы автоматической идентификации.

140. На инфраструктуре запрещается включать в состав поезда (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях и локомотивов, пересылаемых в недействующем состоянии):

1) локомотивы, имеющие:

неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя (за исключением случаев штатного отключения исправных тяговых электродвигателей для повышения энергоэффективности локомотива при неполной тяговой нагрузке);

неисправность системы газоподготовки и системы контроля загазованности (для газомоторных локомотивов);

неисправность или отсутствие устройств станционной радиосвязи на локомотивах, предназначенных для выполнения маневровых работ;

неисправность системы подачи песка;

неисправность устройства отбора мощности для высоковольтного отопления с учетом расхода электроэнергии на отопление вагонов (для пассажирских электровозов);

2) мотор-вагонный подвижной состав, имеющий:

неисправность связи «пассажир – машинист»;

неисправность запорных устройств или контроля закрывания входных дверей;

3) специальный самоходный подвижной состав, имеющий:

неисправность системы подачи песка;

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

Запрещается эксплуатация локомотивов, используемых для перевозки пассажиров, специальных и опасных грузов, и головных вагонов мотор-вагонного подвижного состава без предусмотренной конструкторской документацией исправно работающей аппаратуры спутниковой навигации.

Порядок эксплуатации локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава на инфраструктуре (железнодорожных путях необщего пользования) при возникновении указанных неисправностей в пути следования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

141. Локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав запрещается допускать к эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования без обслуживания (регулировки) и проверки действия (работоспособности), предусмотренных эксплуатационной документацией, следующих устройств:

локомотивных устройств безопасности;

устройств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимость с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава;

средств беспроводной передачи данных (при использовании);

систем автоведения, регистрации параметров работы, систем учета расходов дизельного топлива или электроэнергии (при использовании);

системы автоматизированного вождения грузовых соединенных поездов и поездов повышенной массы и длины (при использовании);

системы автоматического и (или) дистанционного управления (при использовании).

Периодичность и порядок осмотра перечисленных устройств, порядок расшифровки скоростемерных лент и (или) файлов, размещенных на электронных носителях, устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава, с учетом требований, установленных на инфраструктуре (железнодорожных путях необщего пользования).

142. На отдельных участках железнодорожных путей общего пользования в соответствии с перечнем, определенным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, допускается обслуживание локомотива, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава машинистом без помощника машиниста.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования), владелец железнодорожного подвижного состава локальным нормативным актом устанавливает порядок обслуживания локомотива, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава машинистом

без помощника машиниста, обеспечивающий безопасность движения поездов в соответствии с Правилами.

143. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатировать локомотивы (кроме маневровых), мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав, управляемые машинистом без помощника машиниста, при неисправности (в соответствии с эксплуатационной документацией) или отсутствии следующих устройств (дополнительно к устройствам, указанным в пункте 141 Правил):

систем контроля скорости движения поезда, автоматического торможения при превышении допустимой скорости, контроля бодрствования (бдительности) машиниста;

зеркал и (или) видеокамер заднего вида;

блокировки тормоза (для локомотивов);

устройств для очистки лобовых стекол кабины машиниста;

устройств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимости с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава.

Запрещается эксплуатировать на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования маневровые локомотивы, управляемые машинистом без помощника машиниста, при неисправности (в соответствии с эксплуатационной документацией) или отсутствии следующих устройств (помимо указанных в настоящем пункте):

устройств дистанционной отцепки маневрового локомотива от вагонов;

второго пульта управления;

зеркал и (или) видеокамер заднего вида;

устройств, обеспечивающих автоматическую остановку в случае внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива;

средств станционной радиосвязи, совместимых со станционной радиосвязью, используемой на железнодорожных станциях обращения;

локомотивных устройств безопасности на маневровых локомотивах владельцев железнодорожных путей необщего пользования, выходящих на железнодорожную станцию примыкания железнодорожных путей общего пользования.

144. Запрещается включать в состав поезда пассажирские вагоны (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях), имеющие:

неисправность электропневматического тормоза;

неисправность системы отопления или электроотопления;

неисправность электрооборудования, вентиляции, климатических систем;

неисправность радиосвязи начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива в пассажирском вагоне с радиокупе (штабном вагоне).

Запрещается выдавать под пассажирские поезда электровозы без исправно работающего устройства отбора мощности для высоковольтного отопления с учетом расхода электроэнергии на отопление вагонов.

Запрещается следование пассажирских вагонов на тележках типа КВЗ-5[169], специальных вагонов на тележках типа КВЗ-И2[170] со скоростью более 120 км/ч. Запрещается включать в пассажирские поезда специальные вагоны на тележках типа КВЗ-И2, ЦМВ[171], КВЗ-5.

145. Запрещается включать в состав поезда, следующие по инфраструктуре во всех видах сообщения груженые грузовые вагоны (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях), в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению

---

[169] Абзац восьмой подпункта 2.6.22 пункта 2.6 Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкции осмотрщику вагонов) № 808-2017 ПКБ ЦВ, утвержденной Протоколом пятидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 22 мая 2009 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 22 мая 2009 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[170] Таблица 4.1 Правил технического обслуживания и текущего отцепочного ремонта рефрижераторного подвижного состава № 769-2014 ПКБ ЦВ, утвержденных Протоколом пятьдесят третьего заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 ноября 2015 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 ноября 2015 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[171] Таблица 4.2 Правил технического обслуживания и текущего отцепочного ремонта рефрижераторного подвижного состава № 769-2014 ПКБ ЦВ, утвержденных Протоколом пятьдесят третьего заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 ноября 2015 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 ноября 2015 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

назначенных сроков службы (ресурсов), за исключением:

специального железнодорожного подвижного состава, включаемого в хозяйственные поезда и предназначенного для производства работ по содержанию, обслуживанию, ремонту сооружений и устройств железных дорог;

вагонов пожарных и восстановительных поездов;

вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки желтого фосфора, виноматериалов, гептила, амила, уксусной кислоты, ядохимикатов, алкилбензолсульфокислоты, меланжа, молока, поливинилхлорида, капролактама, суперфосфорной кислоты, сульфанола;

рефрижераторных вагонов;

вагонов-термосов;

вагонов-ледников;

вагонов-дизель-электростанций;

вагонов-транспортеров;

вагонов-платформ для перевозки гусеничной и колесной техники.

146. После выгрузки груза грузовые вагоны должны быть очищены внутри и снаружи от его остатков в соответствии с Правилами очистки и промывки вагонов и контейнеров после выгрузки грузов, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 10 апреля 2013 г. № 119[172].

При погрузке грузовых вагонов не допускается попадание груза на буксовые узлы или подшипники колесных пар и элементы тележек или тормозное оборудование, автосцепное оборудование грузовых вагонов.

Запрещается эксплуатация грузовых вагонов при наличии признаков температурного воздействия на элементы грузовых вагонов, превышающего значения, определенные эксплуатационной документацией.

При погрузочно-разгрузочных работах запрещается открывать и закрывать двери, погрузочные и разгрузочные крышки люков, борта грузовых вагонов с применением тракторов, погрузчиков, лебедок, кранов и другой техники, не предназначенной для выполнения данных работ.

Запрещается устранение сдвига и восстановление сыпучести грузов в грузовых вагонах способами и устройствами, не предназначенными для этих целей.

147. Колесные пары железнодорожного подвижного состава при эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования должны подвергаться осмотру под железнодорожным подвижным составом и иметь на бирке или иных, предусмотренных ремонтной документацией местах, поставленные знаки о дате и месте их изготовления и выполненных ремонтах.

148. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация колесных пар, у которых расстояние между внутренними

[172] Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 16 мая 2013 г., регистрационный № 28417.

гранями колес в ненагруженном состоянии не соответствует следующим значениям:

от 1439 до 1443 мм – у мотор-вагонного подвижного состава;

от 1439 до 1443 мм –у локомотивов, вагонов и специального самоходного подвижного состава, эксплуатируемых со скоростью от 120 до 140 км/ч включительно;

от 1437 до 1443 мм – у локомотивов, вагонов, специального самоходного подвижного состава эксплуатируемых со скоростью до 120 км/ч, а также у железнодорожного подвижного состава, не имеющего права выхода на железнодорожные пути общего пользования;

от 1439 до 1441 мм – у локомотивов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 200 км/ч включительно;

от 1439 до 1443 мм – у пассажирских вагонов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 160 км/ч включительно.

149. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация колесных пар железнодорожного подвижного состава при наличии следующих неисправностей буксового узла, оснащенного подшипниками роликовыми цилиндрическими, сдвоенными, кассетными в корпусе буксы:

1) ослабление болтового крепления смотровой или крепительной крышек корпуса буксы[173];

2) трещины, вмятины, выпуклости и протертости смотровой или крепительной крышек буксы;

3) сдвиг корпуса буксы;

4) разрушение или трещины корпуса буксы;

5) выброс смазки на диск и обод колеса;

6) нагрев верхней части корпуса буксы с роликовыми цилиндрическими и сдвоенными подшипниками более 60 °С без учета температуры окружающего воздуха, а для букс с кассетными подшипниками в корпусе – более 70 °С без учета температуры окружающего воздуха.

Запрещается допускать к эксплуатации колесные пары железнодорожного подвижного состава с подшипниками кассетного типа, с адаптером, имеющие следующие неисправности:

1) трещину или откол наружного кольца кассетного подшипника;

2) нарушение целостности уплотнения или кожуха уплотнения подшипника;

3) смещение (перекос) адаптера на наружном кольце кассетного подшипника,

[173] Подпункт 3.4 пункта 3 ГОСТ 34385-2018 «Межгосударственный стандарт. Буксы и адаптеры для колесных пар тележек грузовых вагонов. Общие технические условия», введенный в действие приказом Росстандарта от 24 мая 2018 г. № 275-ст (М., «Стандартинформ», 2018), с изменениями ГОСТ 34385-2018 «Буксы и адаптеры для колесных пар тележек грузовых вагонов. Общие технические условия» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 5) (далее – ГОСТ 34385-2018).

откол или трещина адаптера;

4) трещину или излом вставки между опорной поверхностью буксового проема боковой рамы и адаптером, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией;

5) отсутствие, или обрыв, или ослабление одного или более болтов торцевого крепления подшипников на оси;

6) выброс смазки на колесо или боковую раму тележки;

7) сдвиг подшипника на шейке оси колесной пары;

8) нагрев корпуса подшипника кассетного типа более 80 °С без учета температуры окружающего воздуха или верхней части адаптера более 70 °С без учета температуры окружающего воздуха.

Колесная пара железнодорожного подвижного состава допускается к эксплуатации в соответствии с эксплуатационной документацией при выделении смазки в виде равномерно распределенного валика на уплотнении кассетного подшипника.

150. Запрещается эксплуатация колесных пар локомотива, имеющих:

1) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;

2) параметр крутизны (опасная форма гребня) менее 6,0 мм;

3) выщербину, раковину или вмятину на круге катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной более 10 мм;

4) раковины на поверхности катания бандажа[174], обода цельнокатаного колеса;

5) выщербины или вмятины на вершине гребня глубиной более 3 мм, длиной более 4 мм;

6) ослабление бандажа на колесном центре;

7) сдвиг контрольной отметки бандажа относительно контрольной отметки колесного центра;

8) ослабление и сдвиг цельнокатаного колеса или колесного центра на оси;

9) ослабление зубчатого колеса на оси или ступице колесного центра;

10) смещение металла (далее – навар) на поверхности катания более 0,5 мм;

11) протертые места на средней части оси локомотивов тех серий, где средняя часть оси открыта при эксплуатации глубиной более 4,0 мм;

12) местное или общее увеличение ширины бандажа или обода цельнокатаного колеса более 6,0 мм;

---

[174] Подпункт 3.8 пункта 3 ГОСТ 11018-2011 «Межгосударственный стандарт. Колесные пары тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 5 марта 2012 г. № 14-ст (М., «Стандартинформ», 2012), с изменением ГОСТ 11018-2011 «Колесные пары тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия» («ИУС «Национальные стандарты», 2016, № 1) (далее – ГОСТ 11018-2011).

13) ослабление бандажного кольца более чем в трех местах по его окружности суммарной длиной ослабленного места более 30 % окружности кольца, а также ближе 100 мм к замку кольца;

14) трещину в любой части оси колесной пары, ободе, диске, ступице или бандаже колеса;

15) кольцевые выработки от тормозных колодок на поверхности катания на расстоянии до 40 мм от наружного торца бандажа глубиной более 2 мм, шириной более 15 мм, а на других участках поверхности катания бандажа глубиной более 1 мм, шириной более 2 мм;

16) неисправность буксовых, моторно-осевых подшипников и опорных подшипников тяговых редукторов, характеризующаяся нагревом их узлов до температуры более 80 °С;

17) электродуговые ожоги и плены на средней части оси;

18) вертикальный подрез гребня более 18 мм;

19) разность толщины гребней у одной колесной пары локомотива при минимальной толщине одного из гребней 27 мм и менее более 4 мм;

20) забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);

21) следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;

22) сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;

23) местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;

24) поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм.

При скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):

25) равномерный прокат по кругу катания у локомотивов – более 7 мм, а у локомотивов на железнодорожных путях необщего пользования – более 9 мм;

26) толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов (для локомотивов на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий) – менее 22 мм) при измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, у локомотивов с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

27) ползун (выбоину) на круге катания колеса глубиной более 1 мм.

При скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

28) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;

29) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у локомотивов с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

30) ползун (выбоину) по кругу катания глубиной более 1 мм;

31) толщину обода цельнокатаного колеса менее 25 мм;

32) толщину бандажа менее 45 мм для электровозов и менее 36 мм для тепловозов;

При скоростях движения от 140 до 160 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения более 120 до 140 км/ч включительно):

33) ползун (выбоину) по кругу катания глубиной более 0,5 мм;

34) толщину обода цельнокатаного колеса менее 40 мм;

35) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм;

36) разницу проката у левого и правого колеса одной колесной пары не более 1,5 мм;

37) толщину бандажа менее 50 мм для электровозов и менее 45 мм для тепловозов;

38) разницу диаметров бандажей (колес) комплекта колесных пар локомотива – не более 5 мм, в одной тележке – не более 3 мм;

при скоростях движения более 160 до 200 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения от 140 до 160 км/ч включительно):

39) ползуны (выбоину) и выщербины любой глубины;

40) толщину обода цельнокатаного колеса менее 45 мм;

41) равномерный прокат по кругу катания более 2 мм;

42) толщину бандажа менее 60 мм для электровозов и менее 55 мм для тепловозов.

Допускается эксплуатация колесной пары локомотива со скоростями до 160 км/ч включительно с выщербиной глубиной до 1 мм при отсутствии расслоения металла независимо от их длины.

151. Запрещается эксплуатация колесных пар мотор-вагонного подвижного состава, имеющих:

1) трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;

2) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;

3) забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);

4) следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;

5) сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;

6) кольцевые выработки на круге катания колеса глубиной у основания гребня более 1 мм или кольцевые выработки – на средних участках поверхности круга катания колеса более 1 мм, кольцевые выработки на фаске с внешней стороны колесной пары – более 2 мм или шириной более 15 мм;

7) местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;

8) поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;

9) навар на поверхности катания более 0,5 мм.

При скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):

10) равномерный прокат по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) – более 7 мм, в поездах пригородного сообщения – более 8 мм;

11) толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

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

13) ползун (выбоину) на круге катания колеса более 1 мм.

При скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

14) равномерный прокат по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) – более 5 мм;

15) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм;

16) трещины или расслоение в выщербине, идущее вглубь металла;

17) выщербины при наличии расслоения металла глубиной более 1 мм независимо от их длины;

18) выщербина, раковина или вмятина на круге катания глубиной более 3 мм и длиной у моторного вагона подвижного состава более 10 мм, у прицепного вагона – более 25 мм.

При скоростях движения от 140 до 250 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения более 120 до 140 км/ч включительно):

19) выщербину, раковину или вмятину на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм;

20) ползун (выбоину) на поверхности катания при скорости

движения от 140 до 200 км/ч более 0,5 мм, при скорости движения от 200 до 250 км/ч − более 0,17 мм.

Для скоростного и высокоскоростного мотор-вагонного подвижного состава запрещается эксплуатация колесных пар при следующих износах и повреждениях при любых скоростях движения (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения от 140 до 250 км/ч включительно):

21) прокат по кругу катания более 5 мм;

22) толщину гребня более 35 мм или менее 29 мм;

23) выщербину, раковину или вмятину на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм.

152. Запрещается эксплуатация грузовых вагонов, в том числе рефрижераторных, укомплектованных колесными парами, имеющих:

при скоростях движения до 120 км/ч включительно:

1) трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;

2) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;

3) забоины, вмятины средней части оси глубиной более 2 мм, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);

4) следы контакта с электродом или с электросварочным проводом в любой части оси и (или) колеса;

6) сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси;

7) кольцевые выработки на поверхности катания колеса у основания гребня глубиной более 1 мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм (при наличии кольцевых выработок на других участках поверхности катания нормы их браковки такие же как у кольцевых выработок, расположенных у гребня);

8) местное уширение (раздавливание) обода колеса более 5 мм;

9) откол наружной боковой поверхности обода колеса, включая откол кругового наплыва, глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, или если ширина оставшейся части обода колеса в месте откола менее 120 мм или в поврежденном месте независимо от размеров откола имеется трещина, идущая вглубь металла;

10) навар на поверхности катания колеса высотой более 1 мм;

11) ползун на поверхности катания колеса глубиной более 1 мм;

12) неравномерный прокат по кругу катания колеса – более 2 мм, определяемый разностью измерений в сечениях максимального износа и с каждой стороны от этого сечения на расстоянии до 500 мм по окружности;

13) выщербины на поверхности катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм;

14) трещины в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла;

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

16) толщину обода колеса по кругу катания менее 22 мм;

17) равномерный прокат по кругу катания колеса более 9 мм;

18) толщину гребня колеса более 33 мм или менее 24 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

19) толщину гребня колеса более 33 мм или менее 22 мм у железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий);

при скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

20) повреждение на круге катания колеса, вызванное наваром высотой более 0,5 мм;

21) выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 25 мм, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла,

22) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;

23) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм;

24) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

25) толщину обода колеса по кругу катания менее 35 мм.

153. Запрещается эксплуатация колесных пар специального железнодорожного подвижного состава, имеющих:

1) трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;

2) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;

3) сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси;

4) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм;

5) ползун на поверхности катания колеса более 1 мм;

6) следы контакта с электродом или с электросварочным проводом в любой части оси и (или) колеса;

7) забоины, вмятины глубиной более 2 мм, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру);

8) кольцевые выработки на поверхности катания колеса у основания гребня глубиной более 1 мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм;

9) местное уширение (раздавливание) обода колеса более 5 мм;

10) повреждение на поверхности катания колеса, вызванное наваром, высотой более 1 мм;

11) неравномерный прокат по кругу катания более 2 мм;

12) выщербины или раковины на поверхности катания глубиной более 3 мм или длиной у приводных колесных пар более 10 мм, а у неприводных – более 25 мм;

13) толщину обода колеса по кругу катания менее 22 мм;

14) откол наружной боковой поверхности обода колеса, включая откол кругового наплыва, глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, или если ширина оставшейся части обода колеса в месте откола менее 120 мм или в поврежденном месте независимо от размеров откола имеется трещина, идущая вглубь металла;

при скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):

15) равномерный прокат по кругу катания более 8 мм;

16) толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм при высоте гребня 28 мм и измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня или при высоте гребня 30 мм и измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня;

при скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

17) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;

18) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при высоте гребня 28 мм и измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня или при высоте гребня 30 мм и измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня.

Запрещается эксплуатация специального железнодорожного подвижного состава, мотор-вагонного подвижного состава, грузовых вагонов, укомплектованного колесными парами, имеющих неисправности, указанные в пунктах 152 и 153 Правил соответственно.

154. Запрещается эксплуатация колесных пар пассажирских вагонов, имеющих:

1) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;

2) трещины в любой части оси колесной пары или трещины в ободе, диске и (или) ступице колеса;

3) трещины, откол гребня колеса;

4) забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру);

5) следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;

6) сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси;

7) кольцевые выработки на поверхности катания колес у основания гребня глубиной более 1мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм;

8) местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;

9) поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;

10) повреждение на круге катания колеса, вызванное наваром высотой более 0,5 мм;

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

12) выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 25 мм, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла, допускается эксплуатация колесной пары пассажирского вагона с выщербиной глубиной до 1 мм.

При скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):

13) равномерный прокат по кругу катания в поездах дальнего сообщения – более 7 мм, пригородного сообщения – более 8 мм;

14) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 2 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм;

15) толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

16) толщину обода колеса по кругу катания, в том числе у пассажирских вагонов пригородного сообщения – менее 30 мм.

При скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

17) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;

18) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм;

19) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

20) толщину обода колеса по кругу катания менее 35 мм.

При скоростях движения от 140 до 160 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения более 120 до 140 км/ч включительно):

21) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;

22) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм;

23) толщину гребня более 33 мм или менее 30 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

24) толщину обода колеса по кругу катания менее 40 мм.

При скоростях движения от 160 до 250 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения от 140 до 160 км/ч включительно):

25) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;

26) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1 мм;

27) толщину гребня более 33 мм или менее 30 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

28) толщину обода колеса по кругу катания менее 40 мм.

Наличие ползунов (выбоин) на поверхности катания колес пассажирских вагонов при отправлении из пункта формирования и оборота не допускается.

155. При обнаружении в пути следования ползунов (выбоин) на поверхности катания колес колесных пар разрешается довести поезд:

1) до железнодорожной станции назначения, где колесная пара должна быть заменена:

Со скоростью не более 200 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной не более 1 мм на колесной паре скоростного и высокоскоростного мотор-вагонного подвижного состава;

со скоростью не более 140 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной не более 1 мм на колесной паре пассажирского вагона;

со скоростью не более 100 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре немоторного вагона мотор-вагонного подвижного состава;

2) до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар:

со скоростью не более 100 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре пассажирского вагона;

со скоростью не более 70 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре грузового вагона (тендер);

с установленной скоростью − при выщербине длиной более 25 до 40 мм включительно, на колесной паре пассажирского вагона;

со скоростью не более 100 км/ч − при выщербине длиной более 40 до 80 мм

включительно, на колесной паре пассажирского вагона;

3) до ближайшей железнодорожной станции, где колесная пара должна быть заменена:

со скоростью не более 15 км/ч − при выщербине длиной более 80 мм на колесной паре пассажирского вагона;

со скоростью не более 15 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре локомотива, моторного вагона мотор-вагонного подвижного состава или специального самоходного подвижного состава;

со скоростью не более 15 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 4 мм включительно, на колесной паре немоторного вагона мотор-вагонного подвижного состава;

со скоростью не более 15 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 6 мм включительно, на колесной паре пассажирского и грузового вагонов;

со скоростью не более 10 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 4 мм включительно, на колесной паре локомотива, моторного вагона мотор-вагонного подвижного состава или специального самоходного подвижного состава;

со скоростью не более 10 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 6 до 12 мм включительно, на колесной паре пассажирского и грузового вагонов;

4) до ближайшей железнодорожной станции при условии вывешивания колесной пары или исключения возможности вращения колеса:

со скоростью не более 10 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 4 мм на колесной паре локомотива, мотор-вагонного или специального самоходного подвижного состава;

со скоростью не более 10 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 12 мм на колесной паре пассажирского и грузового вагонов.

Локомотив, мотор-вагонный или специальный самоходный подвижной состав, на колесных парах которых имеются ползуны (выбоины), требующие вывешивание или исключение возможности вращения колеса, должны быть отцеплены от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей), осевой редуктор поврежденной колесной пары − отключены.

156. Эксплуатация скоростных пассажирских вагонов сочлененного типа[175] с использованием колесных блоков, наклоном кузова и системой установки колес по радиусу кривой запрещается:

при толщине гребня колеса менее 27 мм и более 33 мм;

---

[175] Подпункт 2.4.35 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

при разнице диаметров колес по кругу катания одной тележки более 10 мм;

при наличии трещины в любой части оси колесного блока или трещины в ободе, диске или ступице колеса;

при наличии остроконечного наката на гребне колеса;

при вертикальном подрезе гребня высотой более 18 мм, измеряемого специальным шаблоном.

При обнаружении в пути следования ползуна (выбоины) на колесе указанных пассажирских вагонов разрешается довести поезд:

до железнодорожной станции назначения, где колесный блок должен быть заменен:

с установленной скоростью – при ползуне (выбоине) глубиной не более 1 мм;

со скоростью не более 100 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно;

до ближайшей железнодорожной станции:

со скоростью не более 15 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 6 мм включительно;

со скоростью не более 10 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 6 мм.

157. Железнодорожный подвижной состав, оборудованный сцепками, совместимыми с автосцепкой[176] СА-3[177], запрещается включать в состав поезда при высоте продольной оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов:

у локомотивов, пассажирских, почтовых, багажных, почтово-багажных вагонов и специального железнодорожного подвижного состава – более 1080 мм и менее 980 мм;

у грузовых вагонов – более 1080 мм и менее 950 мм.

Головные пассажирские вагоны, оборудованные автосцепкой полужесткого типа[178], запрещается включать в поезда, курсирующие в международном сообщении, с высотой продольной оси хвостовика автосцепки над уровнем верха головок рельсов менее 1015 мм и более 1115 мм.

Запрещается включать в состав поезда железнодорожный подвижной состав, у которого разница по высоте между продольными осями автосцепок, совместимых с автосцепкой СА-3 составляет:

в грузовом поезде – более 100 мм;

между локомотивом и первым груженым грузовым вагоном грузового поезда – более 110 мм;

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

в пассажирском поезде, следующем со скоростью от 120 до 140 км/ч

---

[176] Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 33434-2015.

[177] Пункт 3 ГОСТ 32885-2014 «Межгосударственный стандарт. Автосцепка модели СА-3. Конструкция и размеры», введенного в действие приказом Росстандарта от 23 октября 2014 г. № 1395-ст (М., «Стандартинформ», 2015).

[178] Подпункт 3.4 пункта 3 ГОСТ 33434-2015.

включительно – более 50 мм;

между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда – более 100 мм;

между локомотивом и подвижными единицами специального железнодорожного подвижного состава – более 100 мм.

Автосцепное устройство пассажирских вагонов и специального железнодорожного подвижного состава, работающего по технологии совместно в сцепе, должно иметь устройство, предотвращающее несанкционированное расцепление.

158. Транспортировка мотор-вагонного подвижного состава и пассажирских вагонов, оборудованных сцепными устройствами жесткого типа, допускается при наличии переходных устройств (адаптеров) с высотой продольной оси переходного устройства (адаптера) над уровнем верха головок рельсов от 980 до 1080 мм включительно.

159. К эксплуатации со скоростью от 140 до 160 км/ч включительно, допускаются пассажирские вагоны, оборудованные сцепными (автосцепными) устройствами, отвечающими следующим требованиям:

устройство должно быть ударно-тяговым и включать автосцепку полужесткого типа[179] или сцепку жесткого типа;

центрирующий прибор должен быть жесткого типа (только в комплекте с автосцепкой полужесткого типа) или с эластичной опорой хвостовика сцепки (в комплекте с автосцепкой полужесткого типа или со сцепкой жесткого типа).

Для пассажирских вагонов, эксплуатируемых со скоростью движения от 160 до 200 км/ч включительно, допускается применение автосцепки полужесткого типа с нижним ограничителем вертикальных перемещений в соответствии с конструкторской документацией на вагон.

Наличие буферов при использовании сцепных устройств жесткого типа не является обязательным.

Головная и хвостовая сцепки высокоскоростных поездов для эксплуатации в интервале скорости движения от 200 до 250 км/ч включительно, должны быть жесткого типа.

160. Локомотивы (кроме маневровых), эксплуатируемые на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования снабжаются двумя носимыми радиостанциями, инвентарем для подачи сигналов в соответствии с приложением № 1 к Правилам, инструментами и дополнительным инвентарем в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава с учетом требований, установленных на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования.

На локомотиве допускается иметь одну носимую радиостанцию при

[179] Подпункт 3.4 пункта 3 ГОСТ 33434-2015.

оборудовании локомотива (кроме маневровых) двухдиапазонной или трехдиапазонной радиостанцией

Допускается снабжать одной носимой радиостанцией маневровые локомотивы и локомотивы, обслуживаемые машинистом без помощника машиниста.

В случаях, когда локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав эксплуатируются в автоматическом режиме без машиниста и его помощника, допускается не снабжать данный железнодорожный подвижной состав носимыми радиостанциями.

Локомотивы и мотор-вагонный подвижной состав дополнительно к указанному оборудованию снабжаются тормозными башмаками[180] для закрепления состава на перегоне при возникновении аварийных ситуаций в соответствии с приложением № 2 к Правилам.

Порядок оснащения специального самоходного подвижного состава инвентарем для подачи ручных и звуковых сигналов в соответствии с приложением № 1 к Правилам, носимыми радиостанциями и инструментами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

161. Порядок обслуживания и состав работников, осуществляющих управление и обслуживание локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава (далее – локомотивные бригады) и специального самоходного подвижного состава (далее – бригады ССПС), в том числе при обслуживании машинистом без помощника машиниста, устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава с учетом требований установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования) в зависимости от типа железнодорожного подвижного состава, от местных условий эксплуатации и применяемых систем управления и автоматизации.

162. На отдельных участках инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с перечнем, определенным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), допускается эксплуатация локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава в автоматическом и (или) дистанционном режимах.

Локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав для эксплуатации в автоматическом и (или) дистанционном режиме оборудуются составными частями, необходимыми программными средствами и должны иметь возможность управления ими в ручном режиме.

Оборудование составными частями и необходимыми программными

[180] Подпункт 2.5.19 пункта 2.5 ГОСТ 34530-2019.

средствами локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава для эксплуатации в автоматическом и (или) дистанционном режимах или выполнение таких работ при их изготовлении, производится в соответствии с требованиями пунктов 4, 22 – 26 ТР ТС 001/2011, конструкторской документации и Правил. Порядок оборудования устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава.

Ответственность за надежную работу систем автоматического и (или) дистанционного управления железнодорожного подвижного состава в соответствии с требованиями безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта при эксплуатации локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава в автоматическом и (или) дистанционном режимах, возлагается на разработчиков и производителей этих систем.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от местных условий участков инфраструктуры (железнодорожных путей необщего пользования), на которых эксплуатируются локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав в автоматическом и (или) дистанционном режиме и организации поездной и маневровой работы, может устанавливать локальным нормативным актом дополнительные составные части подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечивающие безопасность движения поездов на таких участках.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом определяет дополнительные положения по организации движения поездов и порядку производства маневровой работы на участках инфраструктуры (железнодорожных путей необщего пользования), на которых эксплуатируются локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав в автоматическом и (или) дистанционном режиме, обеспечивающие безопасность движения.

В случае необходимости выхода эксплуатирующихся в автоматическом и (или) дистанционном режиме локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава на другие участки инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав должны быть переведены в ручной режим и управляться машинистом.

163. Пассажирские, грузовые вагоны при эксплуатации на инфраструктуре на железнодорожных станциях формирования, назначения, оборота, расформирования и в пути следования должны проходить техническое обслуживание (включая безотцепочный ремонт), а при выявлении неисправности

должны быть отремонтированы.

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.

Организация системы технического обслуживания и текущего ремонта пассажирских и грузовых вагонов, обращающихся на инфраструктуре и его составных частей, а также контроля за соблюдением норм межремонтных пробегов определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

На инфраструктуре порядок проведения технического обслуживания, порядок предъявления пассажирских и грузовых вагонов к техническому обслуживанию, порядок подтверждения их готовности к следованию в поездах после его проведения, а также порядок осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет пунктов технического обслуживания, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры. Периодичность проведения технического обслуживания должна соответствовать требованиям эксплуатационной документации.

Порядок технического обслуживания локомотивов, мотор-вагонного и специального подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава в соответствии с эксплуатационной документацией.

164. При техническом обслуживании пассажирских и грузовых вагонов проверяются (если перечисленные составные части предусмотрены конструкцией вагона):

состояние и износ узлов и деталей, и их соответствие размерам, установленным для эксплуатации;

исправность действия тормозного оборудования, буферного и автосцепного устройств, средств сигнализации;

исправность действия устройств связи (для пассажирских вагонов);

состояние и исправность ходовых частей (тележек);

исправность кузовов и котлов цистерн грузовых вагонов, обеспечивающая сохранность перевозимых грузов;

исправность переходных площадок помоста и поручня помоста крыши, специальных подножек и поручней;

наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на железнодорожный путь деталей и оборудования;

сроки ремонта, а у пассажирских вагонов, кроме того, сроки единой технической ревизии;

исправность рамы и кузова вагона.

Техническое обслуживание, проведенное пассажирским и грузовым вагонам, направлено на их безопасное проследование по инфраструктуре до следующего технического обслуживания.

Требования к пунктам технического обслуживания пассажирских и грузовых вагонов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Требования к пунктам технического обслуживания грузовых вагонов, эксплуатируемых только на железнодорожных путях необщего пользования устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Работники пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов должны в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов производить техническое обслуживание и ремонт вагонов, обеспечивающие проследование вагонов в исправном состоянии в составе поезда до следующего технического обслуживания.

165. Проезд в нерабочей кабине локомотива наряда ведомственной охраны при исполнении ими своих служебных обязанностей, а также иных лиц, допускается в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

166. Запрещается оставлять на деповских железнодорожных путях и железнодорожных путях необщего пользования в рабочем состоянии локомотивы, мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и умеющего остановить локомотивы, мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав, а на станционных железнодорожных путях – без машиниста или его помощника.

167. Выход локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования осуществляется в соответствии с пунктом 2 статьи 17 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[181].

168. Техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях общего пользования с номинальной шириной колеи 1435 мм на территории Российской Федерации, выполняется в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры в соответствии с Правилами.

---

[181] Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Правилам технической эксплуатации
железных дорог Российской Федерации,
утвержденным приказом Министерства
транспорта Российской Федерации
от 23 июня 2022 г. № 250

Инструкция
по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации

I. Общие положения

1. Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации устанавливает требования к сигналам для обеспечения безотказной и безопасной работы железнодорожного транспорта, а также типы сигнальных приборов для передачи сигналов на железнодорожном транспорте.

2. Нормативные и технические документы, относящиеся к сигнализации на железнодорожном транспорте, разрабатываются в соответствии с требованиями настоящей Инструкции.

II. Сигналы на железнодорожном транспорте

3. На железнодорожном транспорте применяются визуальные (видимые) и звуковые[1] сигналы.

4. Визуальные (видимые) сигналы подаются сигнальными приборами железнодорожного транспорта[2] (светофорами[3], локомотивными светофорами (устройствами индикации локомотивных устройств безопасности), семафорами[4], дисками, щитами, фонарями, флагами, сигнальными указателями и сигнальными знаками[5]).

---

[1] Подпункт 4.1.1 пункта 4 ГОСТ Р 57612-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Эргономика. Система звуковых и визуальных сигналов опасности и информационных сигналов», введенного в действие приказом Росстандарта от 18 октября 2017 г. № 1447-ст (М., «Стандартинформ», 2019).

[2] Подпункт 3.3 пункта 2 ГОСТ 34707-2021 «Межгосударственный стандарт. Элементы оптические для световых сигнальных приборов железнодорожного транспорта. Технические условия», введен в действие приказом Росстандарта от 10 февраля 2021 г. № 51-ст (М., «Стандартинформ», 2021).

[3] Подпункт 2.9.9 пункта 2 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019. «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

[4] [4] Подпункт 2.9.10 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

[5] Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ 12.4.026-2015 «Межгосударственный стандарт. Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие

Визуальные (видимые) сигналы по времени их применения подразделяются на следующие типы:

1) круглосуточные, подаваемые одинаково в светлое и темное время суток[6]; такими сигналами служат огни светофоров установленных настоящей Инструкцией цветов, маршрутные и другие световые указатели, постоянные диски уменьшения скорости, квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета), красные диски со светоотражателем для обозначения хвоста грузового поезда, сигнальные указатели и знаки;

2) дневные, подаваемые в светлое время суток; для подачи таких сигналов служат диски, щиты, флаги, крылья семафоров и сигнальные указатели (стрелочные, путевого заграждения, устройств сбрасывания и гидравлических колонок);

3) ночные, подаваемые в темное время суток; такими сигналами служат огни установленных цветов в ручных и поездных фонарях, фонарях на шестах, крыльях семафоров и сигнальных указателях.

Ночные сигналы должны применяться в светлое время суток при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, когда видимость дневных сигналов остановки не соответствует нормам, указанным в пункте 74 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных настоящим Приказом.

В железнодорожных тоннелях применяются только ночные или круглосуточные сигналы.

Периоды, относящиеся к светлому и темному времени суток, устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей общего пользования (далее – владелец инфраструктуры) или владельца железнодорожного пути необщего пользования.

Чертежи конструкций типовых постоянных дисков уменьшения скорости, переносных сигналов, сигнальных и путевых знаков утверждаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования соответственно.

технические требования и характеристики. Методы испытаний», введенного в действие приказом Росстандарта от 10 июня 2016 г. № 614-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 12.4.026-2015 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний» («ИУС «Национальные стандарты», 2016, № 12), ГОСТ 12.4.026-2015 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 3), ГОСТ 12.4.026-2015 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 4), ГОСТ 12.4.026-2015 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 1).

[6] Абзац пятьдесят шестой пункта 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 декабря 1993 г. № 1090 (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531).

5. Звуковые сигналы выражаются числом и сочетанием звуков различной продолжительности в соответствии с главой IX настоящей Инструкции.

Звуковые сигналы подаются свистками локомотивов, дрезин съемного типа, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава, ручными свистками, духовыми рожками, сиренами, гудками и петардами. При взрыве петарды требуется немедленно остановить поезд.

III. Светофоры на железнодорожном транспорте

6. Светофоры по назначению подразделяются на следующие типы:

1) входной – железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают поезду следовать с железнодорожного перегона на станцию[7];

2) выходной – железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают поезду отправиться с железнодорожной станции на перегон[8];

3) маршрутный – железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают железнодорожному поезду проследовать из одного района железнодорожной станции в другой[9];

4) проходной – железнодорожный светофор, разрешающий или запрещающий железнодорожному поезду проследовать с одного блок-участка на другой[10];

5) прикрытия – железнодорожный светофор, предназначенный для ограждения мест пересечений железнодорожных путей в одном уровне с другими железнодорожными путями, трамвайными путями и троллейбусными линиями, разводными мостами и участков, проходимых с проводником[11];

6) заградительный – железнодорожный светофор, сигнальные показания которого требуют остановки железнодорожного подвижного состава при опасности, возникающей на железнодорожных переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах[12];

7) предупредительный – железнодорожный светофор, устанавливаемый перед входным, проходным, заградительным светофором или светофором прикрытия и предупреждающий о сигнальном показании железнодорожного светофора, перед которым он установлен [13];

---

[7]Подпункт 47 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ») (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

[8] Подпункт 48 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[9] Подпункт 54 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[10] Подпункт 59 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[11] Подпункт 58 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[12] Подпункт 50 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[13] Подпункт 57 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009

8) повторительный – железнодорожный светофор, предназначенный для информирования о разрешающем показании выходного, маршрутного или горочного светофора, когда не обеспечивается по местным условиям видимость основного светофора[14];

9) локомотивный – устройство отображения оптических сигнальных показаний на основе кодов автоматической локомотивной сигнализации[15];

10) маневровый – железнодорожный светофор, сигнальные показания которого регулируют движение маневровых составов[16];

11) горочный – железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают роспуск железнодорожных вагонов с сортировочной горки и который регламентирует скорость роспуска и направление движения отцепов[17];

12) въездной (выездной) – разрешающие или запрещающие въезд железнодорожного подвижного состава в производственное помещение и выезд из него на железнодорожных путях необщего пользования;

13) технологический – разрешающие или запрещающие подачу или уборку железнодорожного подвижного состава при обслуживании объектов, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования (вагоноопрокидывателей, вагонных весов, устройств для восстановления сыпучести грузов, сливо-наливных устройств).

Совмещение одним светофором нескольких типов из перечня, приведенного в пункте 6 настоящей Инструкции, устанавливается в порядке, определяемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца пути необщего пользования).

7. В качестве источников света в светофорах используются светоизлучающие диоды или лампы накаливания. По конструкции различают железнодорожные светофоры: мачтовые, консольные, на мостиках, с маршрутным указателем, карликовые, линзовые, прожекторные[18].

Светофоры должны находиться в непрерывно горящем или нормально негорящем режиме работы. Нормально негорящим режимом работы светофора является режим, при котором светофор не показывает ни один из имеющихся сигналов в том случае, когда такой режим предусматривается настоящей Инструкцией. В остальных случаях при отсутствии сигналов на светофоре – такой светофор считается неисправным.

На светофоре предусматривается литерная табличка, содержащая его обозначение. Проходные светофоры автоблокировки обозначаются цифрами, все

[14] Подпункт 56 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[15] Подпункт 51 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[16] Подпункт 53 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[17] Подпункт 49 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[18] Абзац второй пункта 46 ГОСТ Р 53431-2019.

остальные светофоры – буквами или буквами и цифрами. Литерная табличка на проходных светофорах предусматривается с двух сторон мачты на двухпутных и многопутных перегонах, вновь оборудуемых постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути[19], по сигналам локомотивных светофоров.

8. Светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения или над осью ограждаемого ими железнодорожного пути. Светофоры устанавливаются так, чтобы подаваемые ими сигналы нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к смежным железнодорожным путям.

9. При отсутствии габарита для установки светофоров с правой стороны в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), располагаются с левой стороны:

а) 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;

б) входные и проходные светофоры, устанавливаемые временно на период строительства и реконструкции железнодорожных путей;

в) заградительные светофоры и предупредительные к ним, устанавливаемые на перегонах перед железнодорожными переездами, мостами и тоннелями;

г) маневровые светофоры на железнодорожных путях необщего пользования;

д) горочные и повторительные к ним светофоры;

е) светофоры (входной (выходной) временных путевых постов, организованных при производстве капитального ремонта пути;

ж) въездные (выездные) светофоры;

з) технологические светофоры.

10. На участках железнодорожных путей, оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием проходных светофоров является разрешающее показание или нормально негорящее, а входных, маршрутных и выходных – запрещающее показание.Нормально негорящие сигнальные огни проходного светофора на участках, оборудованных автоблокировкой, загораются при вступлении поезда на блок-участок перед ним и гаснут после выхода поезда с этого блок-участка.

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

---

[19] Подпункт 2.7.51 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

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

Нормальное показание светофоров прикрытия устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

11. Выходные светофоры устанавливаются 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 (маршрутным) светофором, на его обратной стороне устанавливается повторительная головка светофора в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Установка групповых выходных и маршрутных светофоров для группы железнодорожных путей, кроме тех, по которым производится безостановочный пропуск поездов, производится в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Групповые выходные и маршрутные светофоры дополняются 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.

13. На железнодорожных станциях, расположенных на участках с автоматической или полуавтоматической блокировкой, а также участках с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, где предусматривается безостановочный пропуск поездов по главным и приемо-отправочным железнодорожным путям, на входных и маршрутных светофорах применяется сигнализация безостановочного пропуска поездов по этим железнодорожным путям. Сигнализация безостановочного пропуска применятся на главном и прилегающем к нему боковом пути железнодорожной станции. Перечень станционных железнодорожных путей, оборудованных сигнализацией безостановочного пропуска, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

14. На железнодорожном транспорте должны применяться следующие значения сигналов светофоров:

«светофор закрыт» – на светофоре горит красный или синий огонь (далее – светофор закрыт);

«светофор открыт» – на светофоре горит (непрерывно или в мигающем режиме) зеленый, желтый, лунно-белый огонь или их сочетание (далее – светофор открыт).

Светофоры на железнодорожном транспорте должны подавать следующие значения сигналов:

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, следующий светофор открыт;

2) один желтый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью, следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью;

3) один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт;

4) два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор открыт;

5) два желтых огня – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего светофора, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу;

6) один красный огонь – запрещается проезжать светофор;

7) один лунно-белый огонь – разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров;

8) один синий огонь – запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор.

В пунктах 16 – 39 настоящей Инструкции предусмотрено применение перечисленных сигналов на светофорах различного назначения. Порядок применения этих сигналов в других, не предусмотренных настоящей Инструкцией, случаях с соблюдением их сигнального значения устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях необщего пользования, оборудованных двузначной сигнализацией, значения показаний светофоров (кроме заградительных и светофоров прикрытия) устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

15. 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[20] на максимальной реализуемой скорости, но не более:

120 км/ч – для пассажирских поездов;

80 км/ч – для грузовых поездов.

Указанное расстояние 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. Кроме того, на участках, где видимость сигналов менее 400 м, а также на железнодорожных линиях, вновь оборудуемых автоблокировкой, расстояние между смежными светофорами, 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 разрешается устанавливать менее необходимого тормозного пути. На таких светофорах, а также на предупредительных к ним должны устанавливаться световые указатели. Световые указатели применяются на железнодорожных станциях, если расстояние между смежными светофорами (входным, маршрутным, выходным) главного железнодорожного пути менее тормозного пути.

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, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство интервального регулирования движением поездов, 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.

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

[20] Подпункт 77 пункта 2 ГОСТ 34703-2020 «Межгосударственный стандарт. Оборудование тормозное железнодорожного подвижного состава. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 15 декабря 2020 г. № 1316-ст (М., «Стандартинформ», 2020), (далее – ГОСТ 34703-2020).

оборудованном автоблокировкой, расположенного от основного сигнала на расстоянии менее тормозного пути при полном служебном торможении, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

16. 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 установка производится не ближе стыка рамного рельса противошерстного или не ближе 3,5 м от предельного столбика пошерстного стрелочного перевода.

До реконструкции железнодорожных станций разрешается 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 изолирующими сопряжениями или секционными изоляторами контактной сети (со стороны перегона), отделяющими контактную сеть перегонов от контактной сети железнодорожной станции.

Входными светофорами при приеме по пути, по которому осуществляется движение железнодорожного подвижного состава в специализированном направлении (далее – правильный железнодорожный путь), и неправильному железнодорожному пути подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт (рисунок 1);

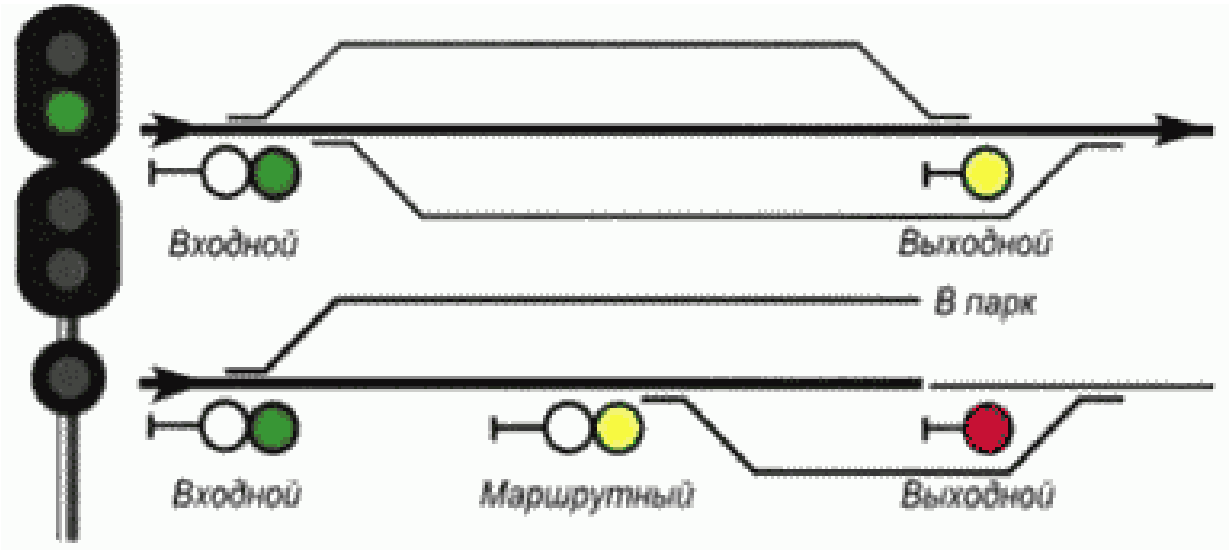


Рисунок 1

2) один желтый мигающий огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью с отклонением по стрелочному переводу (рисунок 2);

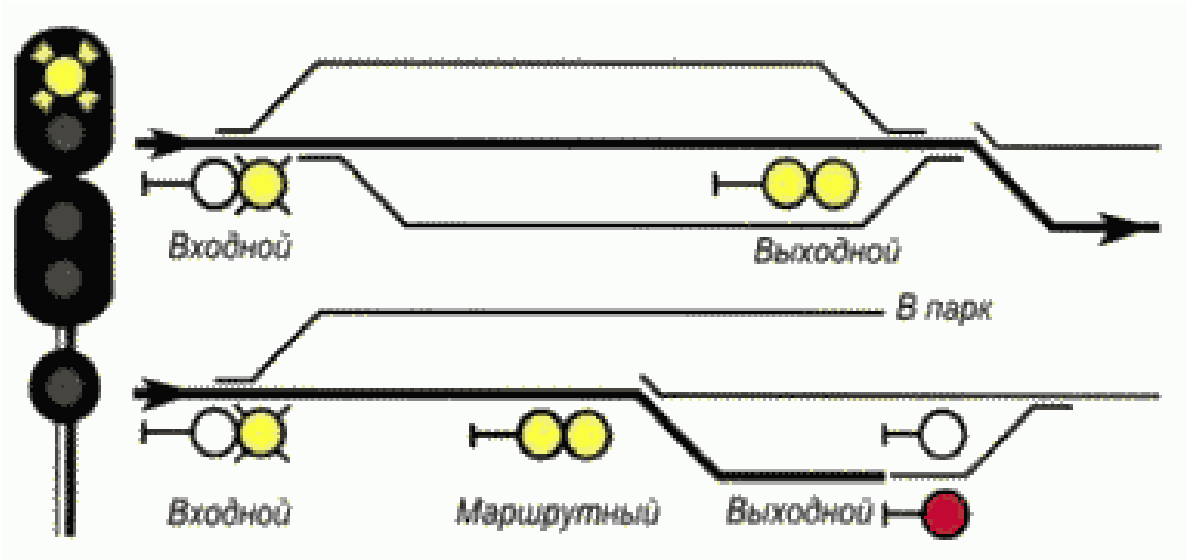


Рисунок 2

3) один желтый огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с готовностью остановиться, следующий светофор (маршрутный или выходной) закрыт (рисунок 3);

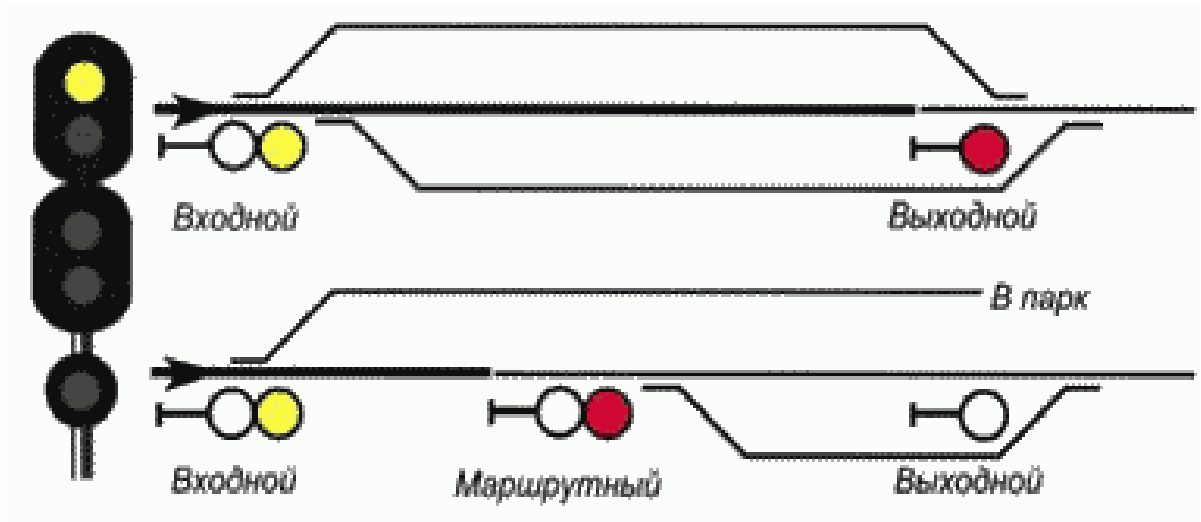


Рисунок 3

4) два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью с отклонением

по стрелочному переводу на главный или боковой железнодорожный путь, оборудованный сигнализацией для безостановочного пропуска, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт (рисунок 4);

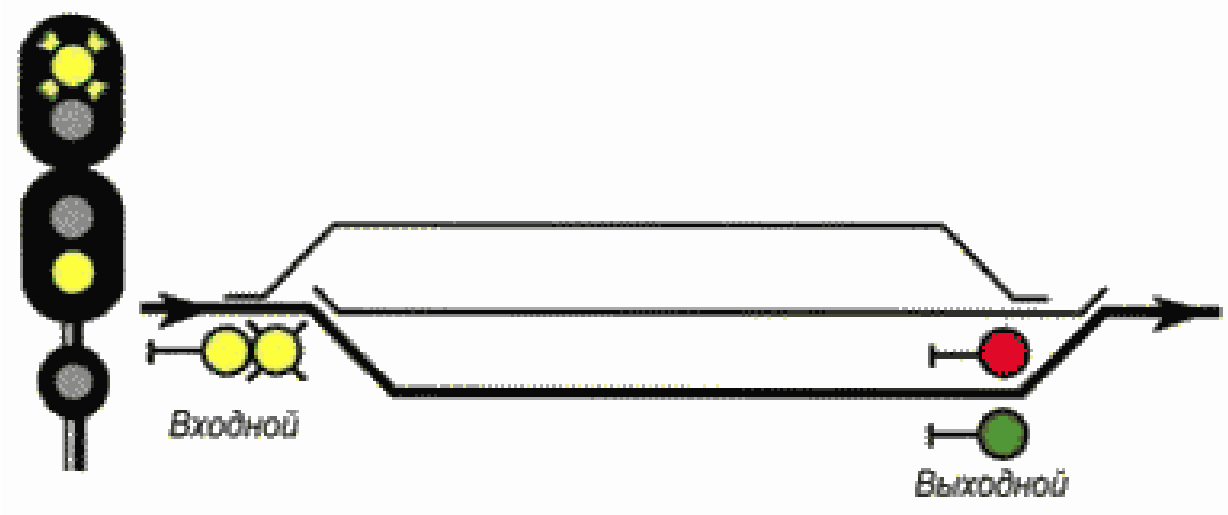


Рисунок 4

5) два желтых огня – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу с уменьшенной скоростью на боковой железнодорожный путь и готовностью остановиться (рисунок 5);

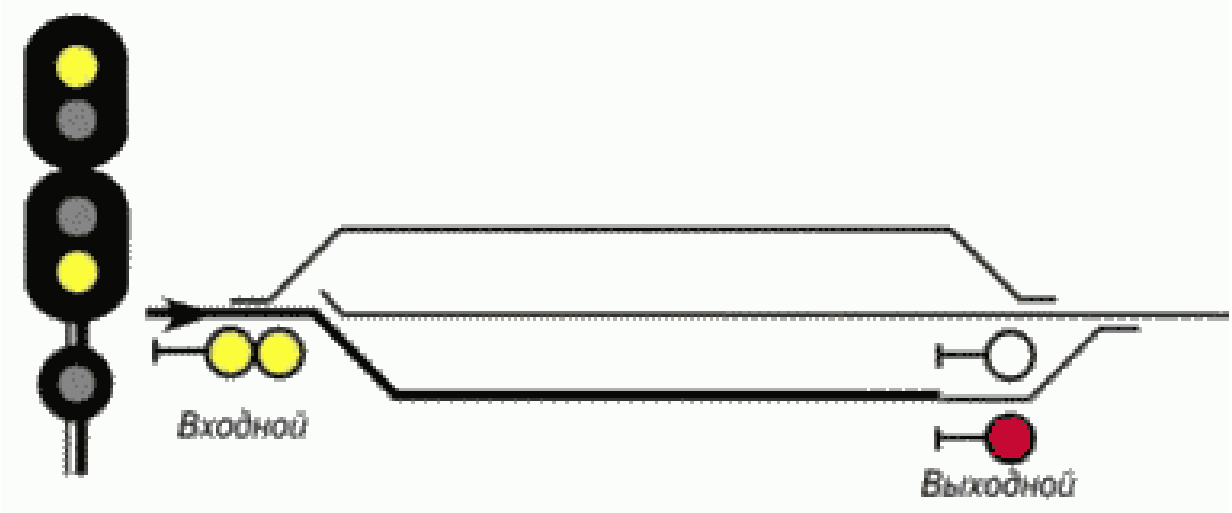


Рисунок 5

6) один красный огонь – запрещается проезжать светофор (рисунок 6).

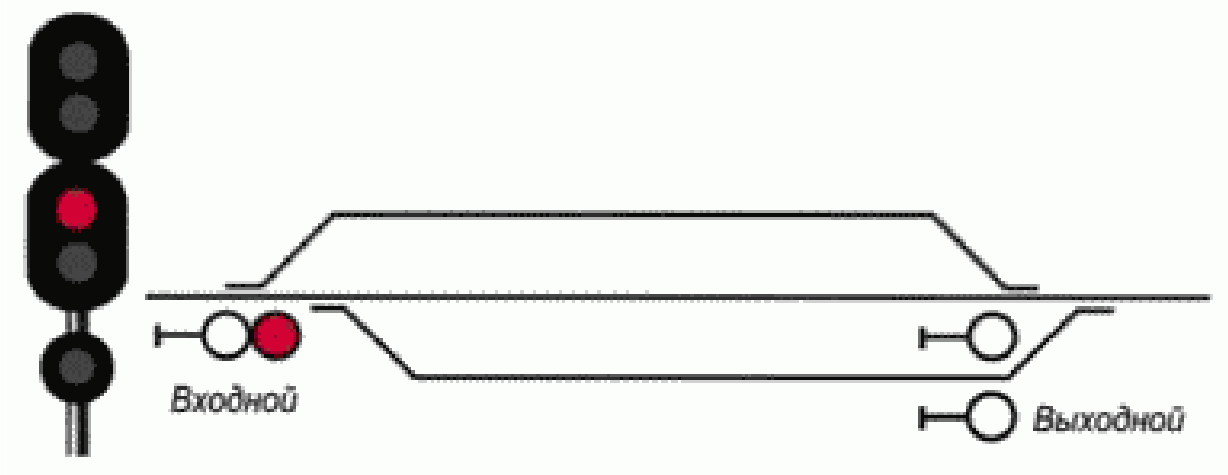


Рисунок 6

До реконструкции устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), для приема поездов на железнодорожную станцию по неправильному железнодорожному пути с двухпутного (многопутного) перегона для входных светофоров устанавливаются сигналы:

1) два желтых огня – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего выходного (маршрутного) светофора или предельного столбика;

2) один красный огонь – запрещается проезжать светофор.

На железнодорожных путях необщего пользования к сигналам входных светофоров, указанных в настоящем пункте, в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, дополнительно подается сигнал: один лунно-белый огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию при погашенных основных огнях светофора до первого попутного маневрового светофора с дальнейшим движением маневровым порядком на железнодорожный путь, частично занятый железнодорожным подвижным составом, или к объекту, расположенному на железнодорожных путях необщего пользования, с особой бдительностью[21] и

[21] Абзацы третий, четвертый пункта 5 Регламента действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях при работе на сопредельных участках других железнодорожных администраций, утвержден Протоколом семьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 16 октября 2019 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 16 октября 2019 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров,

готовностью остановиться (рисунок 7).

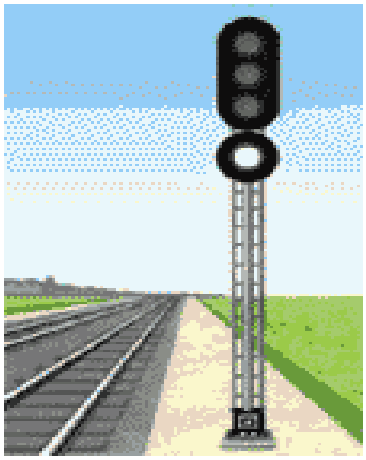


Рисунок 7

17. На входных и маршрутных светофорах железнодорожных путей общего пользования при приеме поездов на железнодорожные пути с отклонением по стрелочным переводам с крестовинами пологих марок применяются сигналы:

1) один зеленый мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 80 км/ч, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и разрешает его проследование с установленной скоростью, но не более 80 км/ч (рисунок 8);

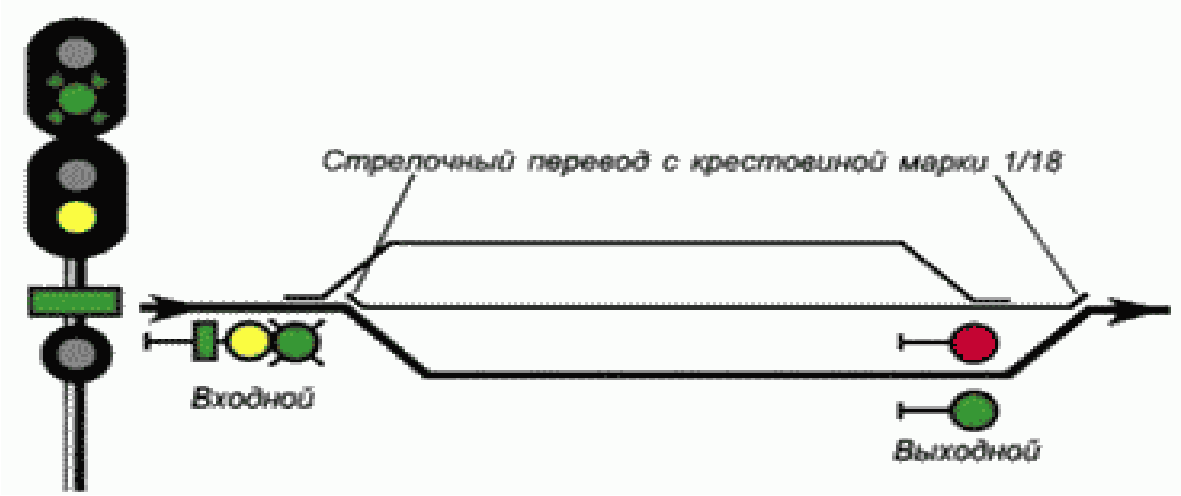


Рисунок 8

2) два желтых огня, из них верхний мигающий, и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 80 км/ч на боковой железнодорожный путь, следующий светофор

1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

(маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью (рисунок 9);

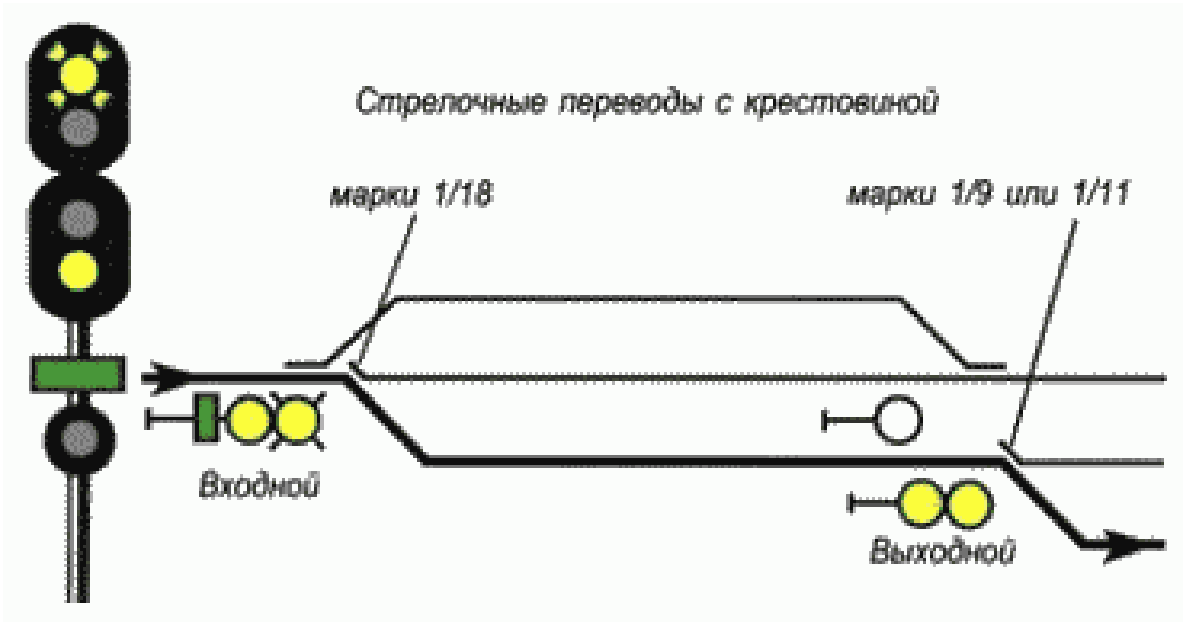


Рисунок 9

3) два желтых огня и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 60 км/ч и готовностью остановиться, следующий светофор закрыт (рисунок 10);

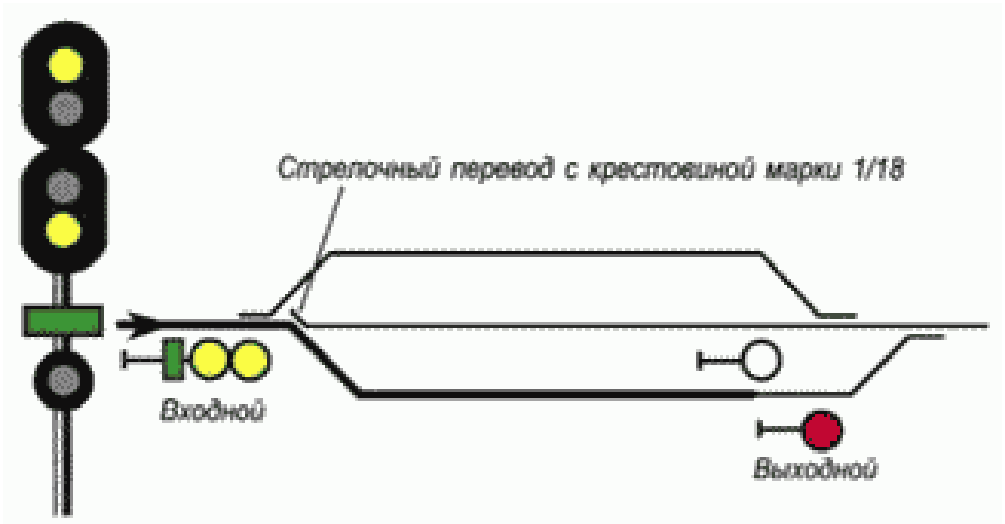


Рисунок 10

4) один зеленый мигающий и один желтый огни и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 120 км/ч, следующий

светофор открыт и разрешает проследование его с установленной скоростью (рисунок 11);

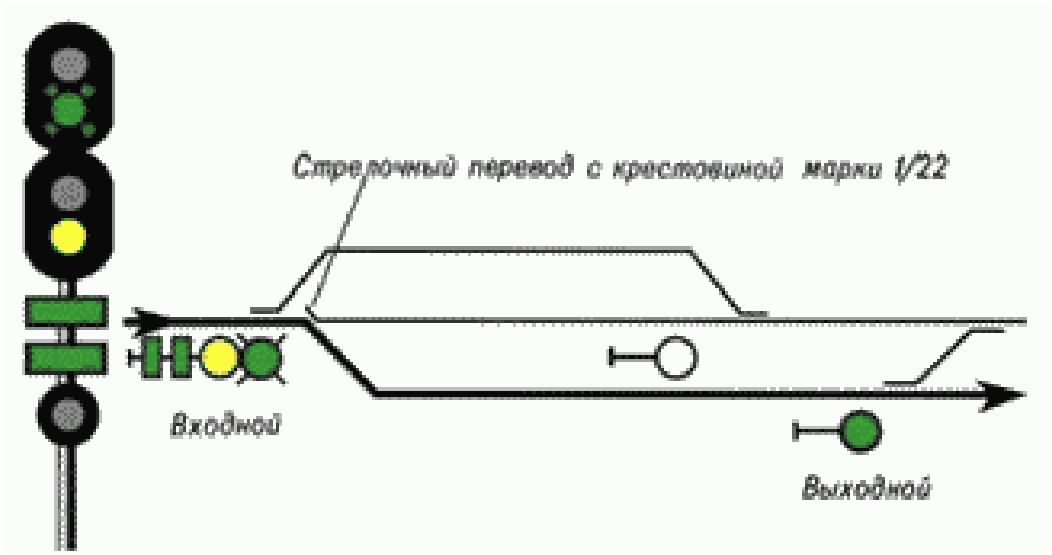


Рисунок 11

5) два желтых огня, из них верхний мигающий, и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 120 км/ч, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью (рисунок 12);

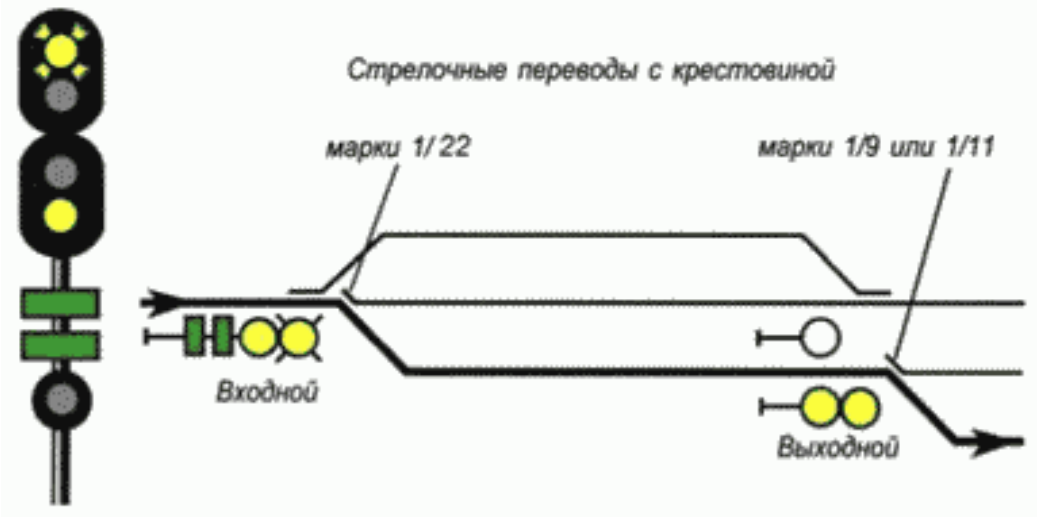


Рисунок 12

6) два желтых огня и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 60 км/ч и готовностью остановиться, следующий светофор закрыт (рисунок 13).

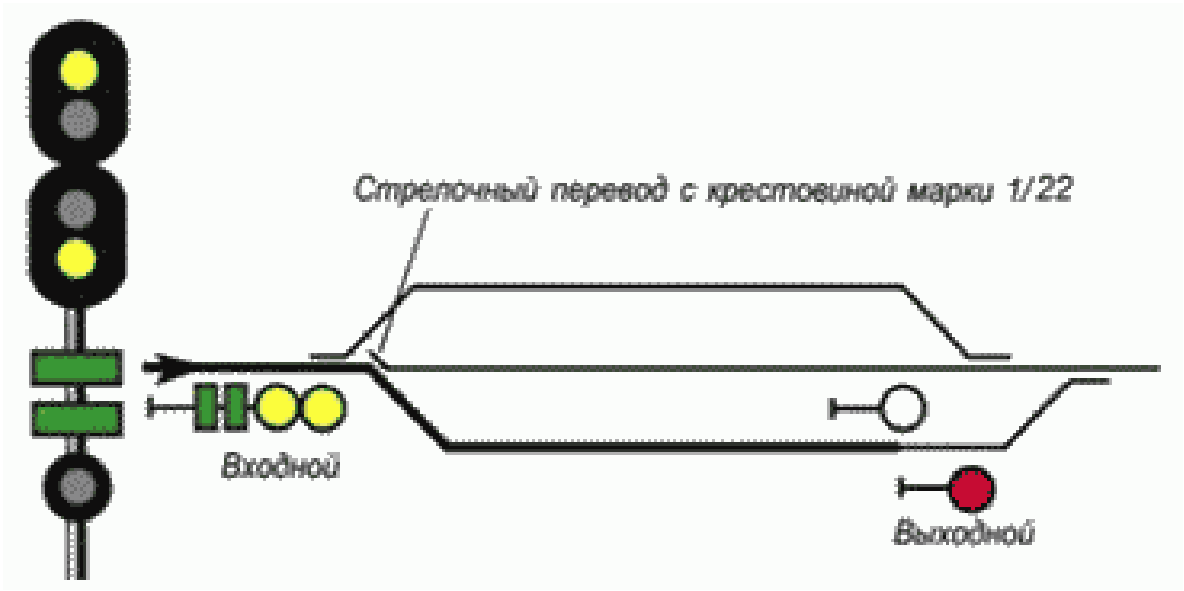


Рисунок 13

На входных и маршрутных светофорах в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), применяется сигнал:

один зеленый мигающий огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его со скоростью не более 60 км/ч (рисунок 14).

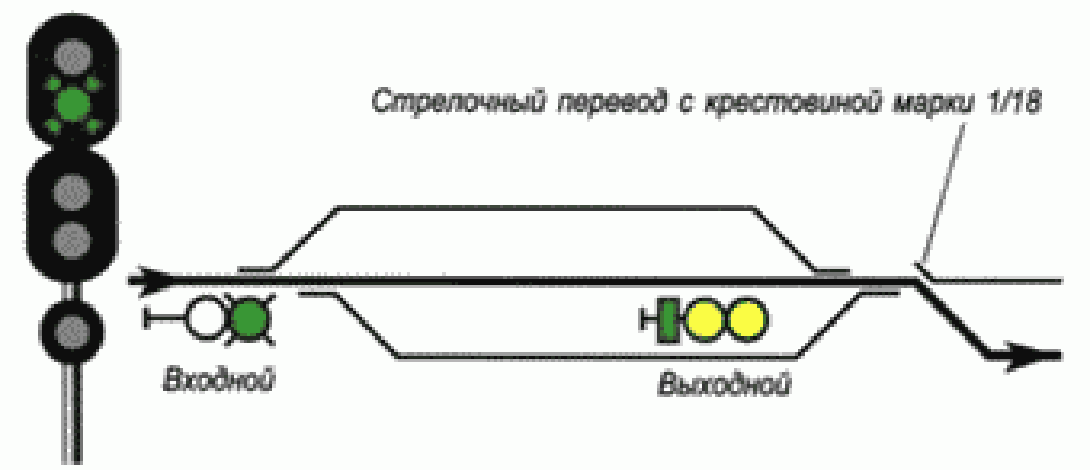


Рисунок 14

В порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), на входных и маршрутных светофорах применяется сигнал:

три желтых огня – разрешается локомотиву, мотор-вагонному и самоходному специальному подвижному составу следовать на свободный участок железнодорожного пути с особой осторожностью и со скоростью на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, от начала пути приема до маршрутного светофора с красным огнем (рисунок 15).

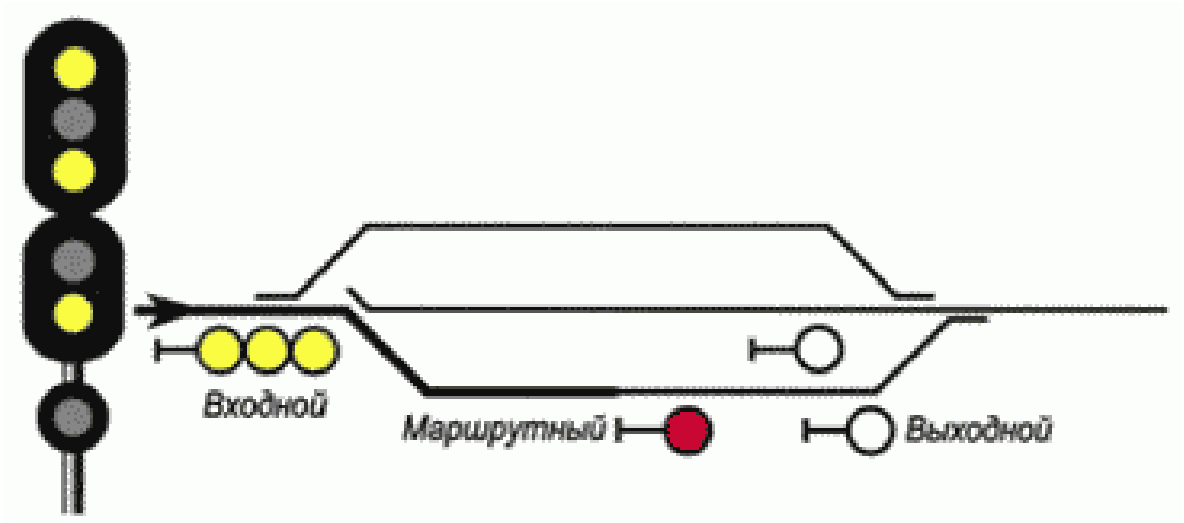


Рисунок 15

18. На входных, маршрутных и выходных (кроме групповых) светофорах один лунно-белый мигающий огонь пригласительного сигнала разрешает поезду проследовать светофор с красным (или погасшим) огнем и продолжать движение до следующего светофора (или до предельного столбика при приеме на железнодорожный путь без выходного светофора, для мотор-вагонного подвижного состава до остановки на остановочной платформе) со скоростью не более 20 км/ч – на железнодорожных путях общего пользования, не более 15 км/ч – на железнодорожных путях необщего пользования, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения (рисунки 16, 17).



Рисунок 16



Рисунок 17

Отправление по пригласительному сигналу выходного светофора разрешается только на пути двухпутных (многопутных) перегонов, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, по правильному железнодорожному пути.

На железнодорожных путях необщего пользования до реконструкции устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, и на входных светофорах применяются пригласительные сигналы с одним лунно-белым немигающим огнем.

19. Выходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции (в том числе с бокового пути) и следовать со скоростью, установленной

локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, впереди свободны два или более блок-участка (рисунок 18);



Рисунок 18

2) один желтый огонь – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и следовать, с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт (рисунок 19);



Рисунок 19

3) два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор открыт (рисунок 20);

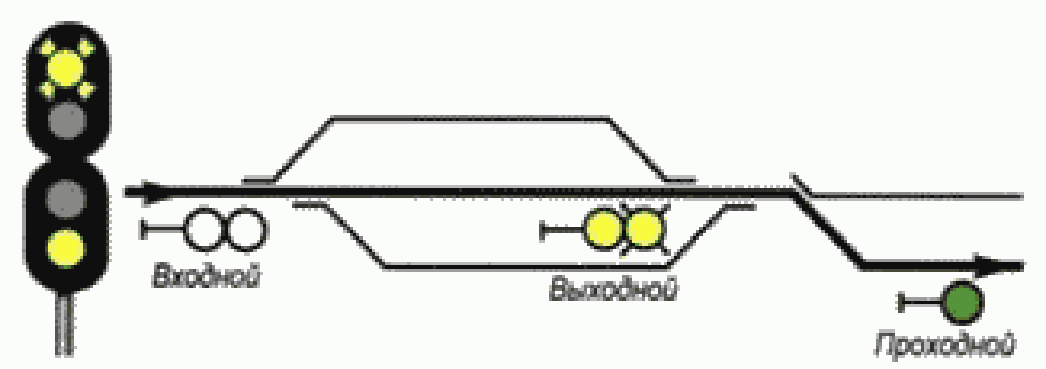


Рисунок 20

4) два желтых огня – разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор закрыт (рисунок 21);

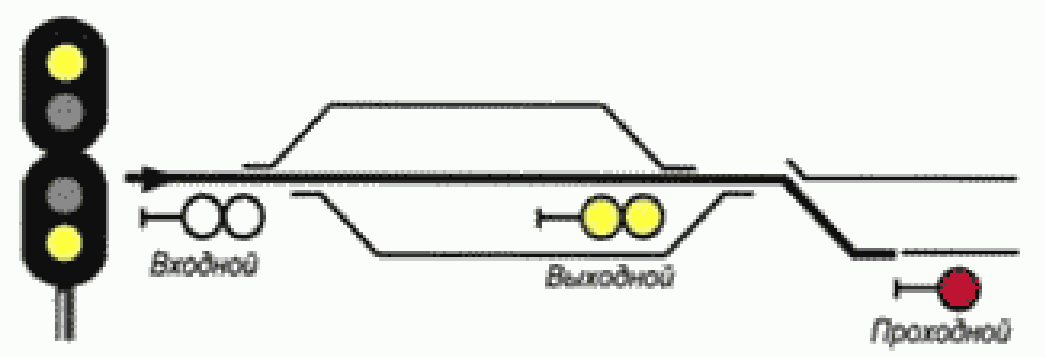


Рисунок 21

5) один красный огонь – запрещается проезжать светофор (рисунки 22, 23).

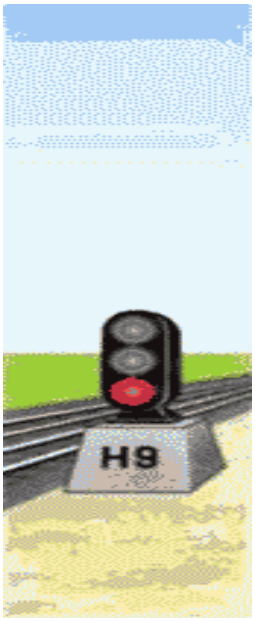


Рисунок 22



Рисунок 23

20. Выходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, при отправлении поездов с отклонением по стрелочным переводам с крестовинами пологих марок подаются сигналы:

1) один зеленый мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 80 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт (рисунок 24);

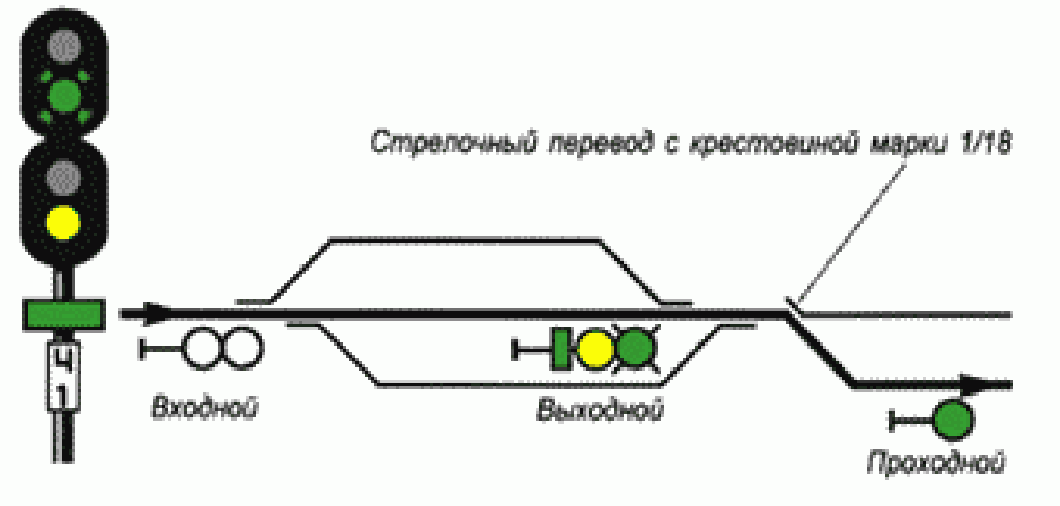


Рисунок 24

2) два желтых огня и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор закрыт (рисунок 25);

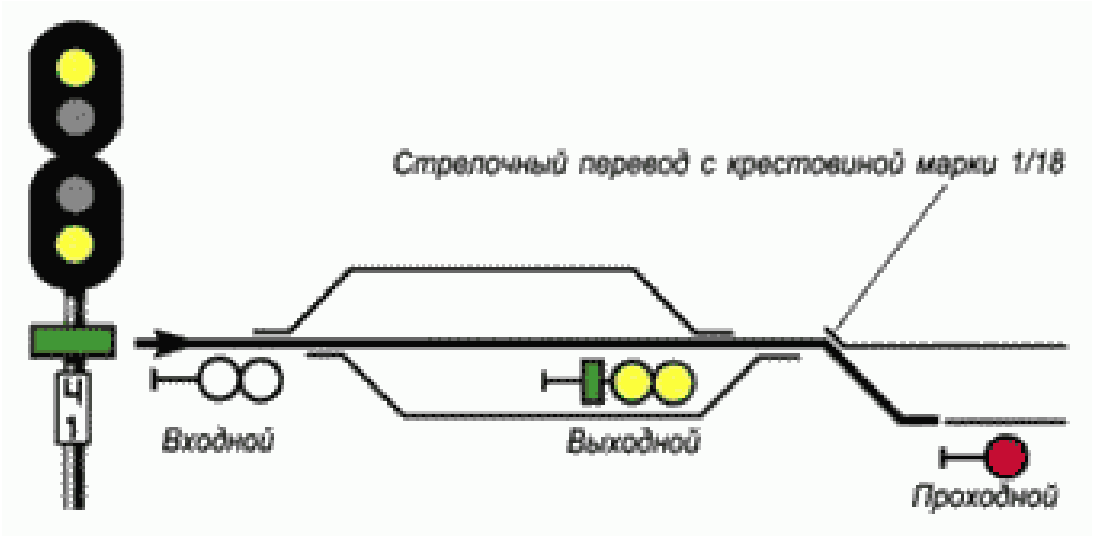


Рисунок 25

3) один зеленый мигающий и один желтый огни и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 120 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт (рисунок 26);

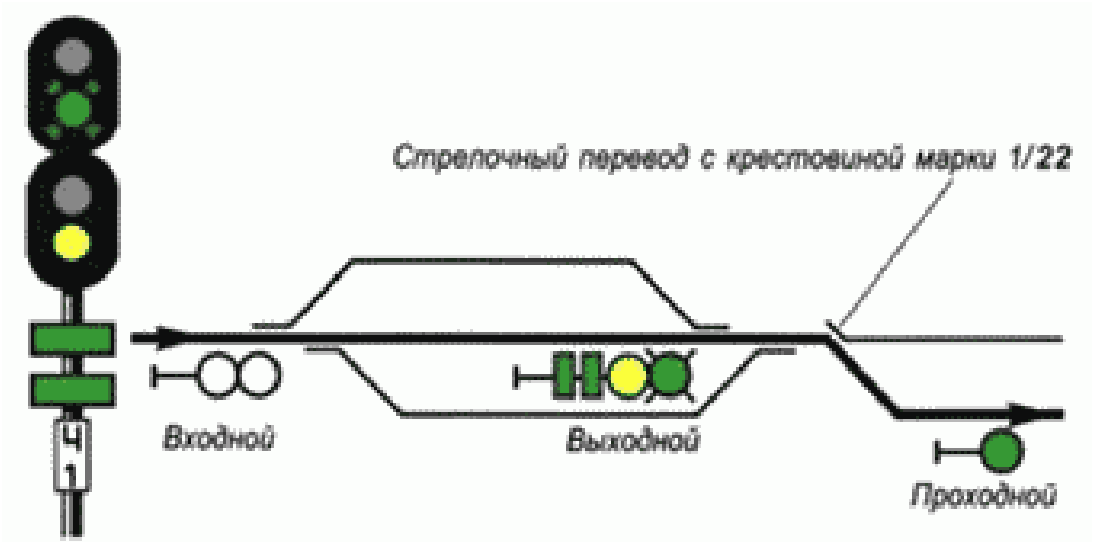


Рисунок 26

4) два желтых огня и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор закрыт (рисунок 27).

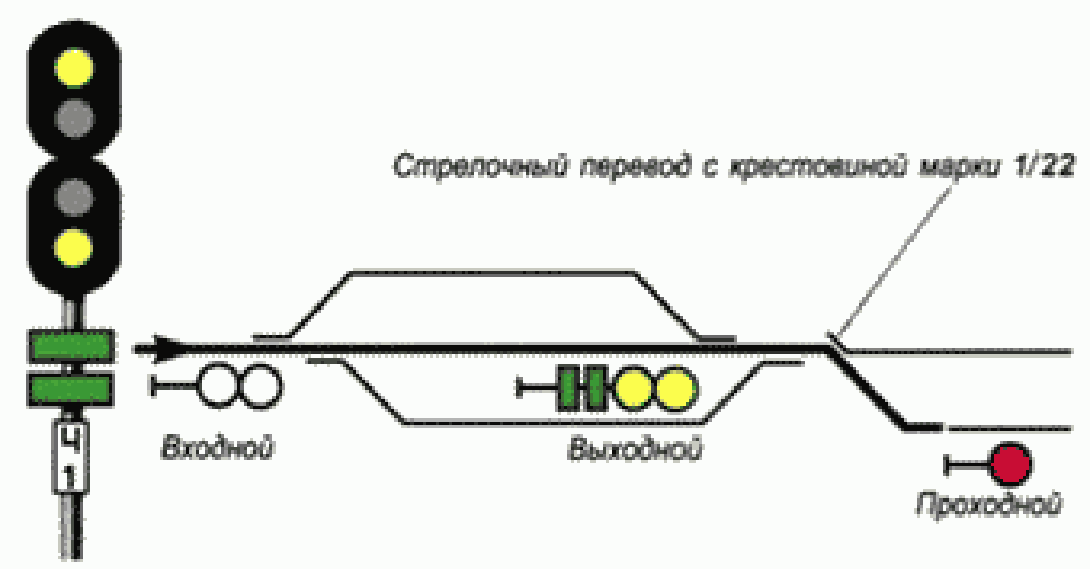


Рисунок 27

21. Выходными светофорами на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции (в том числе с бокового пути) и следовать со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рисунок 28);

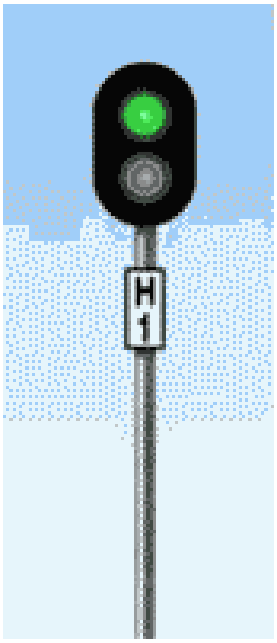


Рисунок 28

2) один красный огонь – запрещается проезжать светофор (рисунок 29);

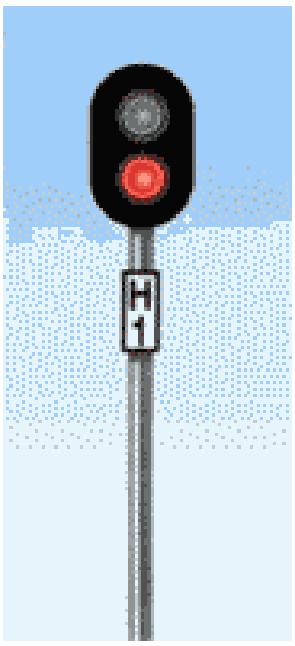


Рисунок 29

3) два желтых огня – разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рисунок 30);

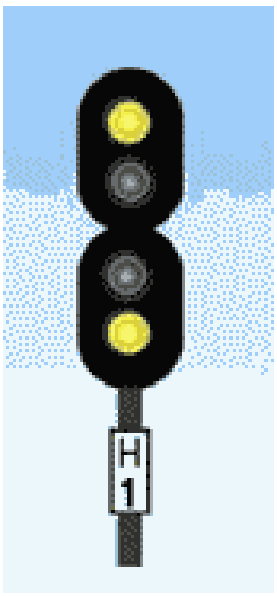


Рисунок 30

4) два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен, входной (проходной)

светофор следующей железнодорожной станции (путевого поста) открыт (рисунок 30а).

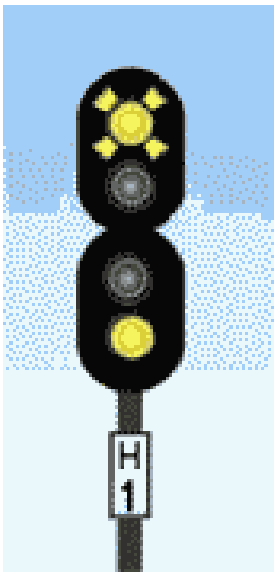


Рисунок 30а

22. На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, и участках, оборудованных постоянно действующей двухсторонней автоблокировкой для движения по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивных светофоров, выходными светофорами подаются сигналы:

1) один зеленый и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции (в том числе с бокового пути) и следовать со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, впереди свободны два или более блок-участка (рисунок 31);

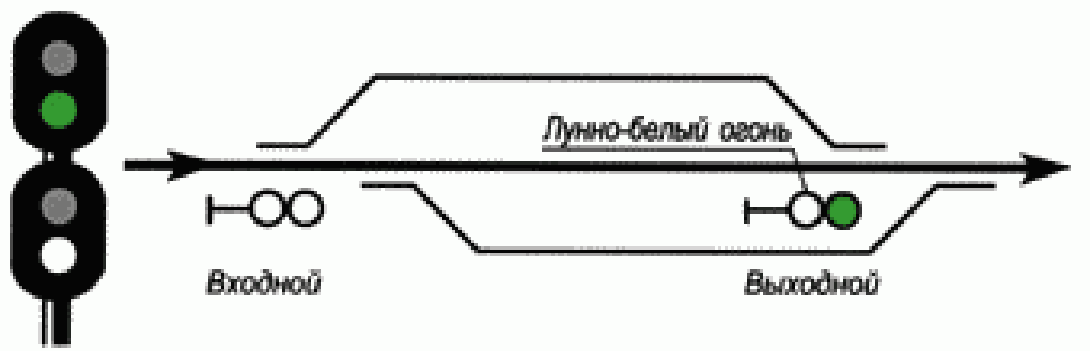


Рисунок 31

2) один желтый и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции, впереди свободен один блок-участок (рисунок 32);

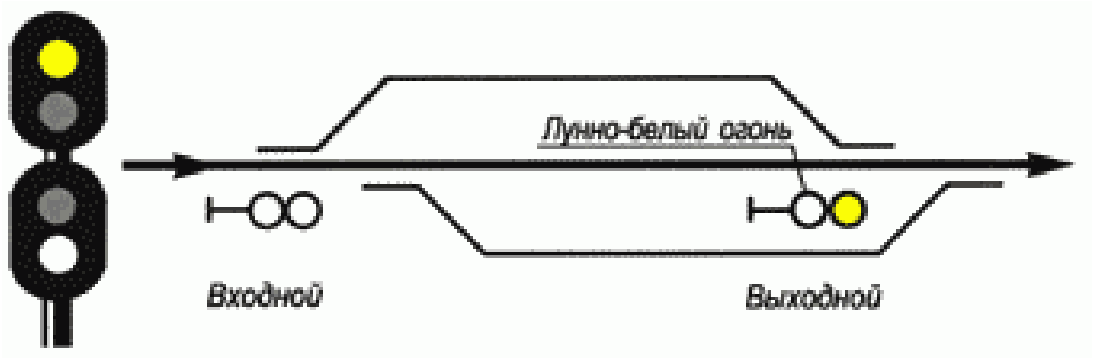


Рисунок 32

3) два желтых, из них верхний мигающий и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; впереди свободны два и более блок-участка;

4) два желтых и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, впереди свободен один блок-участок;

5) один зеленый мигающий, один желтый, один лунно-белый огни и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 80 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/18, впереди свободны два и более блок-участка;

6) два желтых, один лунно-белый огни и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/18, впереди свободен один блок-участок;

7) один зеленый мигающий, один желтый, один лунно-белый огни и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 120 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/22, впереди свободны два и более блок-участка;

8) два желтых, один лунно-белый огни и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/22, впереди свободен один блок-участок;

9) один красный огонь – запрещается проезжать светофор.

10) один зеленый огонь – разрешается поезду отправиться со станции (в том числе с бокового пути) со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, на свободный от поездов перегон до входного светофора следующей железнодорожной станции.

23. При наличии ответвления, оборудованного путевой блокировкой, а также для указания железнодорожного пути, на который отправляется поезд на многопутных участках, оборудованных путевой блокировкой, и на двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, огни выходного светофора в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, дополняются показанием маршрутного указателя.

При отсутствии маршрутного указателя до реконструкции устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), применяется сигнал: два зеленых огня на выходном светофоре – при отправлении поезда на ответвление, оборудованное путевой блокировкой, или на железнодорожный путь многопутного участка, или по неправильному железнодорожному пути при двусторонней автоблокировке. Сигнал светофора указывает на свободность не менее двух блок-участков при автоблокировке, на свободность перегона до следующей железнодорожной станции (путевого поста) – при полуавтоматической блокировке (рисунок 33).

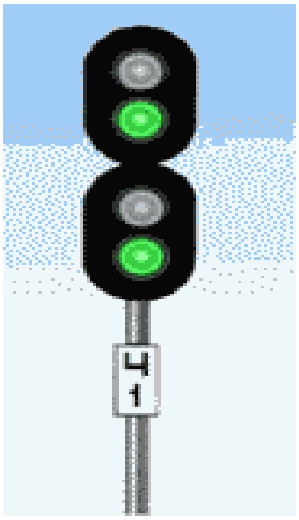


Рисунок 33

До реконструкции устройств электрической централизации выходными светофорами допускается подавать сигнал один желтый мигающий и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и далее следовать по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора (рисунок 34) при отправлении с железнодорожной станции:

по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов;

по правильному железнодорожному пути – по сигналам автоблокировки;

по неправильному железнодорожному пути – по показаниям локомотивных светофоров.

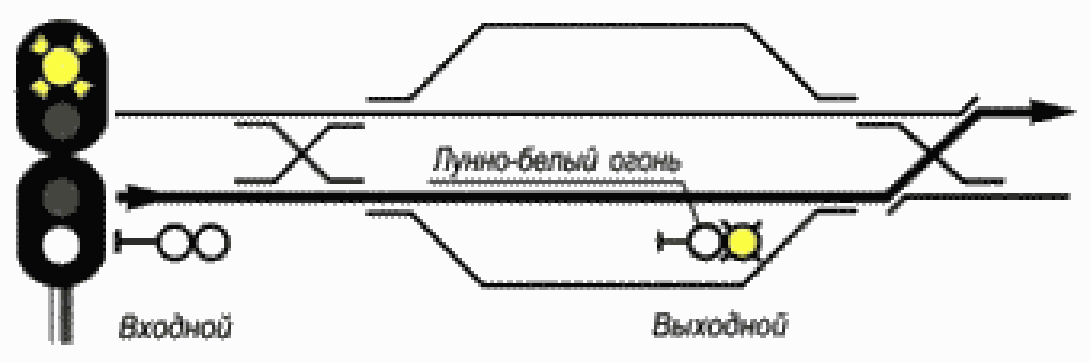


Рисунок 34

При включении на двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоблокировкой временных устройств организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров на период производства ремонтных, строительных и восстановительных работ в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, отправление поездов по неправильному железнодорожному пути производится по сигналам, установленным для движения по правильному железнодорожному пути.

Скорость движения при отправлении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных (многопутных) участках, оборудованных постоянно действующей двухсторонней автоблокировкой для движения по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

24. На железнодорожных станциях, имеющих выходные светофоры, при наличии ответвления, не оборудованного путевой блокировкой, готовность маршрута отправления на ответвление указывается одним лунно-белым огнем выходного светофора. Поезда отправляются на ответвление при лунно-белом огне и погашенном красном огне выходного светофора (рисунок 35) с выдачей машинисту ключа-жезла или бланка ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных

дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция, Правила соответственно).

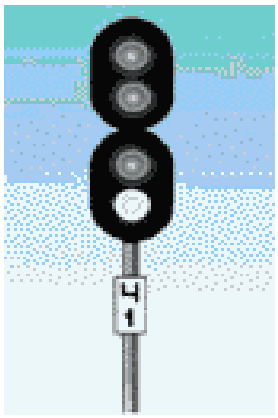


Рисунок 35

На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, имеющих выходные светофоры, для указания готовности маршрута отправления на ответвление, не оборудованное путевой блокировкой, выходные светофоры дополняются показаниями, значения которых устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При готовности маршрута отправления на ответвление сигнал светофора один лунно-белый огонь дополняется показанием маршрутного указателя, при наличии на железнодорожных станциях маневровой сигнализации.

На железнодорожных станциях, где отправление поездов производится с железнодорожных путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным (маршрутным) светофором, на обратной стороне светофора устанавливается повторительная головка, сигнализирующая зеленым огнем при открытом выходном (маршрутном) светофоре и свободности впереди двух и более блок-участков (рисунок 36).



Рисунок 36

25. Маршрутными светофорами подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт;

2) один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться, следующий светофор (маршрутный или выходной) закрыт;

3) один желтый мигающий огонь – разрешается проследование светофора с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью;

4) два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью, поезд следует на боковой железнодорожный путь, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт;

5) два желтых огня – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться на железнодорожной станции, поезд следует на боковой железнодорожный путь, следующий светофор закрыт;

6) один красный огонь – запрещается проезжать светофор.

26. Проходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, впереди свободны два или более блок-участка (рисунок 37);

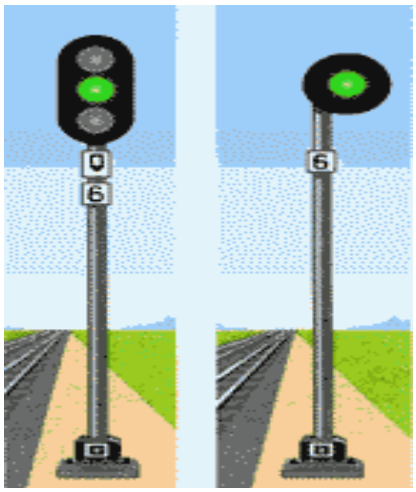


Рисунок 37

2) один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт (рисунок 38);

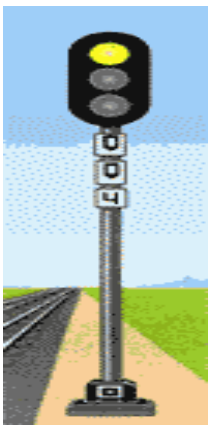


Рисунок 38

3) один красный огонь – запрещается проезжать светофор (рисунок 39).



Рисунок 39

27. На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, на светофоре (входном, маршрутном, выходном или проходном), ограждающем на главном железнодорожном пути блок-участок длиной менее требуемого тормозного пути, устанавливается световой (светоотражающий) указатель белого цвета в виде двух вертикальных стрел (рисунок 38), а на предупредительном к нему светофоре – такой же указатель в виде одной стрелы (рисунок 37).

На светофоре (входном, маршрутном), ограждающем на главном железнодорожном пути железнодорожной станции блок-участок длиной менее требуемого тормозного пути, в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), применяется сигнал – один зеленый и один желтый огни – разрешается движение с уменьшенной скоростью. В таких случаях световые указатели не устанавливаются.

Световые указатели должны сохранять сигнальные значения и в погашенном состоянии.

28. На участках, оборудованных автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией, проходными, входными, маршрутными по главному железнодорожному пути и выходными светофорами подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – впереди свободны три или более блок-участка;

2) один желтый и один зеленый огни – впереди свободны два блок-участка (рисунок 40);

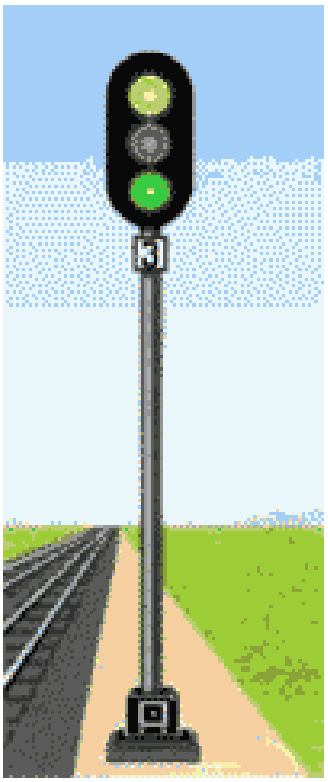


Рисунок 40

3) один желтый огонь – впереди свободен один блок-участок;

4) один красный огонь – запрещается проезжать светофор.

29. На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной или четырехзначной сигнализацией, на проходных светофорах, расположенных перед входными светофорами (предвходных), применяются следующие сигналы:

1) один желтый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью, входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью, поезд принимается на железнодорожный путь железнодорожной станции с отклонением по стрелочному переводу (рисунок 41);

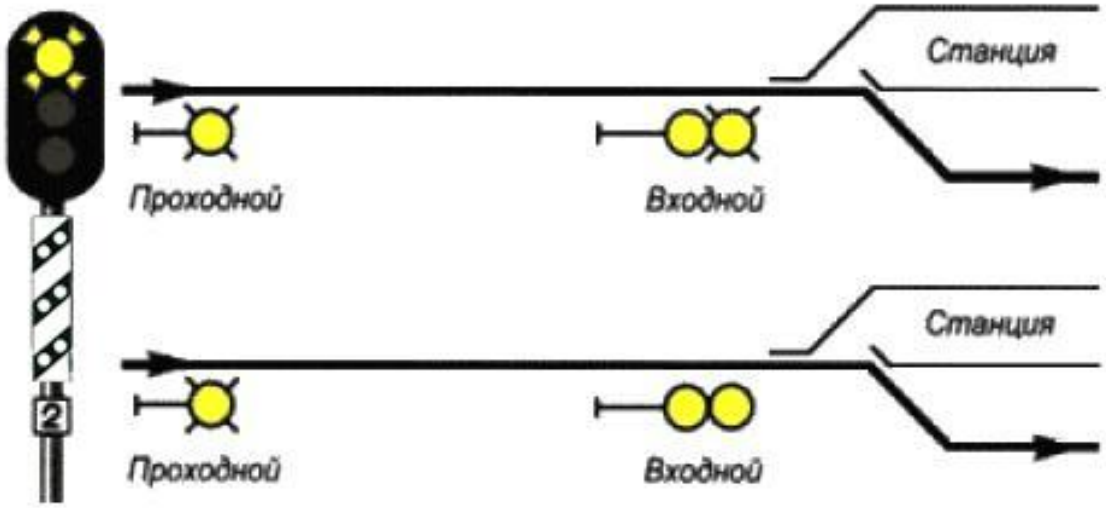


Рисунок 41

2) один зеленый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью, входной светофор открыт и требует проследования его со скоростью не более 80 км/ч, поезд принимается на железнодорожный путь железнодорожной станции с отклонением по стрелочному переводу (рисунок 42).

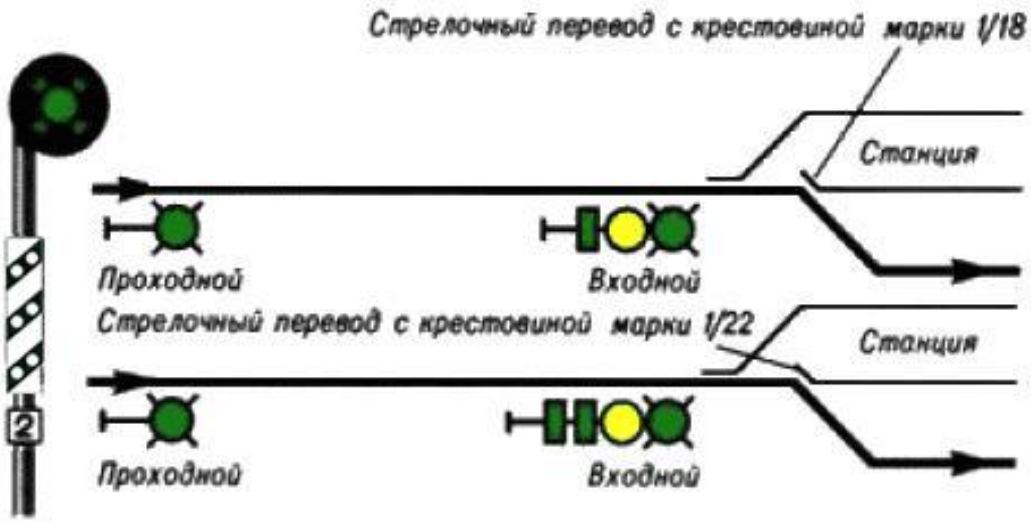


Рисунок 42

При движении с отклонением по стрелочным переводам, допускающим следование на железнодорожный путь железнодорожной станции со скоростью до 120 км/ч, на предвходном светофоре также подается сигнал – один зеленый мигающий огонь.

На мачте предвходного светофора устанавливается оповестительная табличка в виде трех наклонных полос с отражателями на них, которая размещается между нижним краем фонового щита и литерной табличкой (рисунки 41, 42).

Аналогичная табличка устанавливается на обратной стороне мачты светофора, который является предвходным при следовании по неправильному железнодорожному пути, а также на предвходном сигнальном указателе «Граница

блок-участка» на перегонах, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов с фиксированными блок-участками.

30. Проходными светофорами на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рисунок 43);

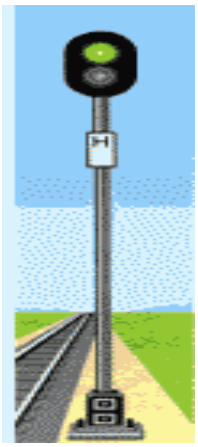


Рисунок 43

2) один красный огонь – запрещается проезжать сигнал (рисунок 44).



Рисунок 44

31. На участках с автоблокировкой и участках с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, на затяжном подъеме применяется условно-разрешающий сигнал проходного светофора в виде буквы «Т» прозрачно-белого цвета с отражателями, нанесенными на щите (рисунки 45, 45а). Условно-разрешающий сигнал разрешает грузовому поезду проследование светофора с красным огнем или знака «Граница блок-участка» при показании локомотивного светофора «желтый огонь с красным» со скоростью на железнодорожных путях

общего пользования не более 20 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

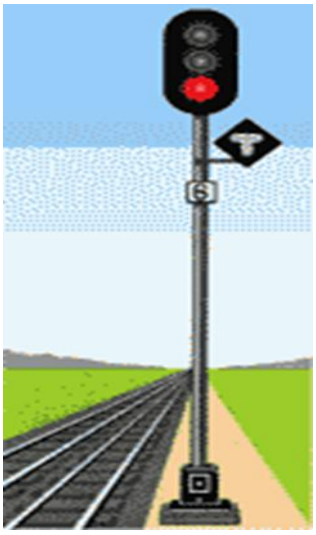


Рисунок 45



Рисунок 45а

Условно-разрешающий сигнал закрепляется на опоре светофора или на опоре сигнального знака «Граница блок-участка». Условно-разрешающий сигнал применяется при движении по правильному и по неправильному железнодорожному пути[22]. Условно-разрешающий сигнал действует до следующего проходного светофора или сигнального знака «Граница блок-участка».

На участках с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов с изменяемыми от скорости движения поезда («подвижными») блок-участками, в начале затяжного подъема устанавливается условно-разрешающий сигнал на отдельной стойке (рисунок 45б), а в конце затяжного подъема – знак «Отмена действия условно-разрешающего сигнала» (рисунок 45в).

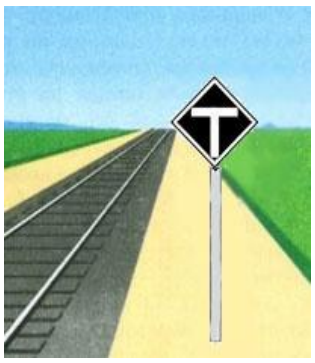


Рисунок 45б



Рисунок 45в

[22] Подпункт 2.7.51 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.

На электрифицированных участках данные знаки устанавливают на опорах контактной сети.

32. Светофоры прикрытия устанавливаются с обеих сторон на расстоянии не ближе 50 м 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 остальных светофоров, одновременное открытие которых создает угрозу безопасности движения поездов.

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

Светофорами прикрытия подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью (рисунок 46);

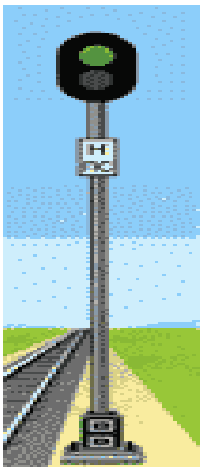


Рисунок 46

2) один красный огонь – запрещается проезжать светофор (рисунок 47).

Запрещается совмещение светофоров прикрытия с другими светофорами.

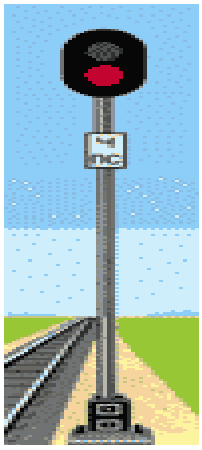


Рисунок 47

33. Заградительными светофорами подается сигнал один красный огонь – запрещается проезжать светофор (рисунок 48).

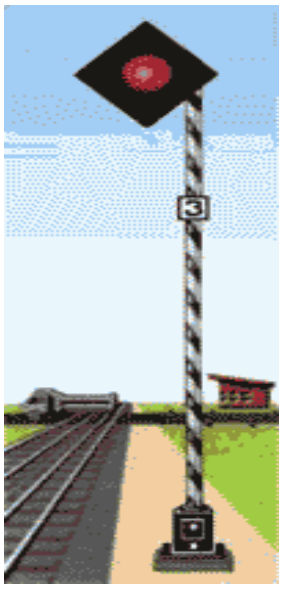


Рисунок 48

Предупредительными светофорами перед заградительными подается сигнал один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться, основной заградительный светофор закрыт (рисунок 49).

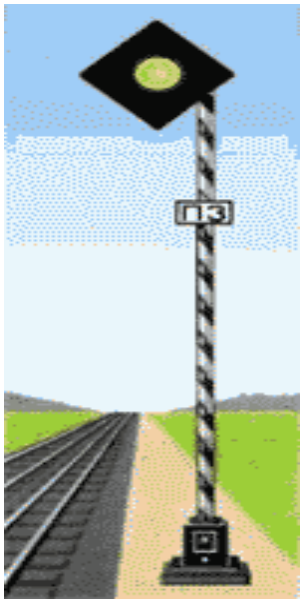


Рисунок 49

При отсутствии опасности, возникающей на железнодорожных переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах, сигнальные огни заградительных светофоров и предупредительных светофоров к ним не горят (рисунок 50). В этом положении светофоры сигнального значения не имеют.

Заградительные и предупредительные к ним светофоры с непрерывно горящими сигнальными огнями применяются в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).



Рисунок 50

Мачты заградительных светофоров должны иметь окраску в виде чередующихся черных и белых наклонных полос.

Заградительные светофоры в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), совмещаются с маневровыми светофорами.

34. 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 интервального регулирования движением поездов.

Предупредительные светофоры устанавливаются от основных светофоров:

на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного участка при экстренном торможении на максимальной реализуемой скорости – на участках, не оборудованных автоблокировкой;

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 – при наличии на участках приближения путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации.

Предупредительными светофорами перед входными, проходными и светофорами прикрытия на участках, не оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, основной светофор открыт (рисунок 51);

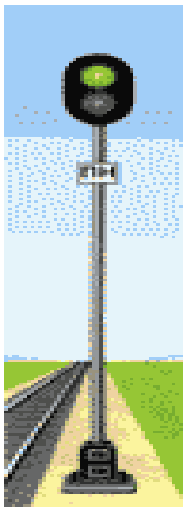


Рисунок 51

2) один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться, основной светофор закрыт (рисунок 52);

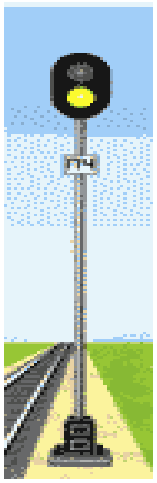


Рисунок 52

3) один желтый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью; входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью, поезд принимается на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции.

35. Повторительный светофор с одним зеленым огнем указывает, что выходной или маршрутный светофор открыт (рисунок 53).

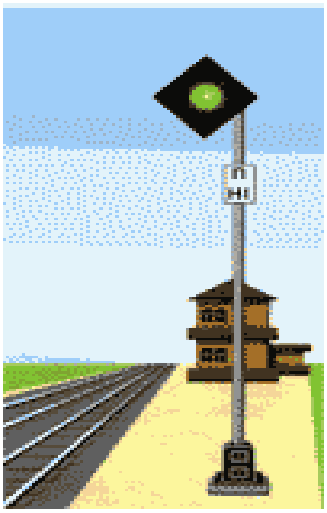


Рисунок 53

На железнодорожных путях необщего пользования в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца пути необщего пользования, применяются повторительные светофоры, подающие сигналы:

1) один лунно-белый огонь – маневровый светофор открыт (рисунок 54);

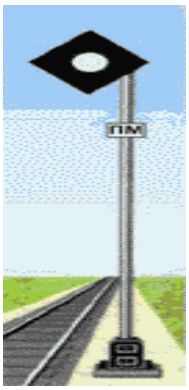


Рисунок 54

2) один желтый огонь – въездной (выездной), технологический светофор открыт (рисунок 55).

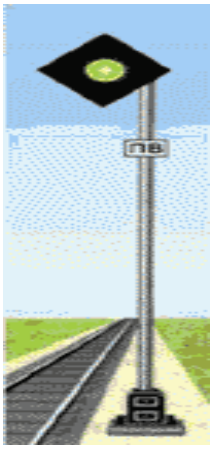


Рисунок 55

При отсутствии разрешающего показания на основном светофоре сигнальные огни повторительных светофоров не горят. В этом положении светофоры сигнального значения не имеют.

Пассажирские поезда, имеющие остановку на железнодорожной станции с повторительными светофорами, приводятся в движение только при наличии зеленого огня на повторительном светофоре. Порядок проезда неисправного повторительного светофора (или выходного светофора) приведен в Инструкции.

36. На участках, оборудованных автоблокировкой и автоматической локомотивной сигнализацией, локомотивными светофорами подаются сигналы:

1) зеленый огонь – разрешается движение, на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит зеленый огонь (рисунок 56);



Рисунок 56

2) желтый огонь – разрешается движение, на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит один или два желтых огня (рисунок 57);

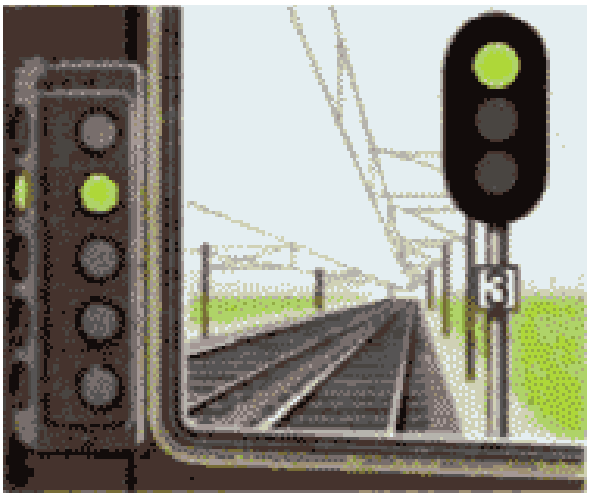


Рисунок 57

3) желтый огонь с красным – разрешается движение с готовностью остановиться, на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит красный огонь (рисунок 58);

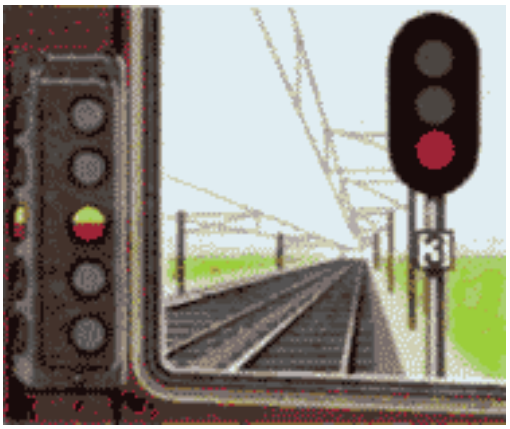


Рисунок 58

4) красный огонь – загорается в случае проезда путевого светофора с красным огнем (рисунок 59).

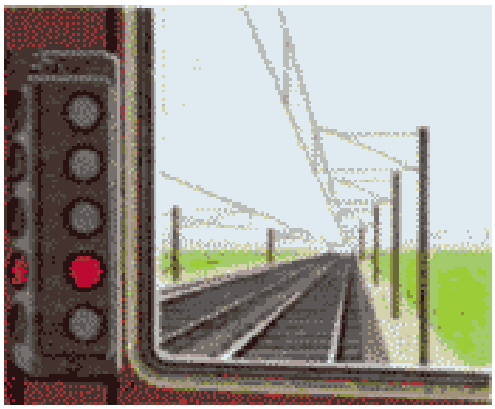


Рисунок 59

На локомотивном светофоре белый огонь (рисунок 60) указывает, что локомотивные устройства включены, но показания путевых светофоров на локомотивный светофор не передаются, и машинист руководствуется только показаниями путевых светофоров.

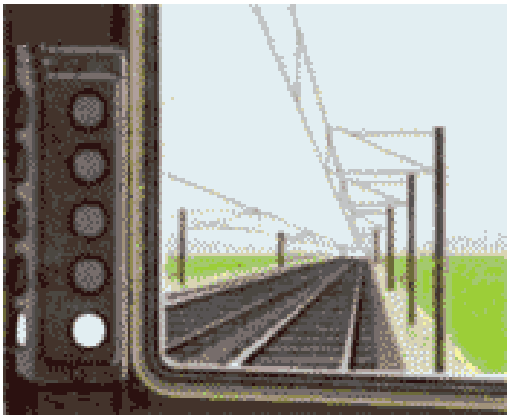


Рисунок 60

Локомотивный светофор также сигнализирует:

1) зеленым огнем – о приближении поезда к путевому светофору с одним желтым мигающим огнем, с одним зеленым мигающим огнем или с одним желтым и одним зеленым огнями и другими сигнальными показаниями, при которых проследование светофора производится с установленной скоростью;

2) желтым огнем – о приближении поезда к путевому светофору с одним желтым и одним зеленым огнями, ограждающему блок-участок, на котором не обеспечивается требуемая длина тормозного пути, с двумя желтыми огнями, из них верхний мигающий, а также с другими сигнальными показаниями, при которых требуется проследование светофора с уменьшенной скоростью.

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.

37. На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, локомотивными светофорами подаются сигналы:

1) зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, впереди свободны два или более блок-участка;

2) желтый огонь – разрешается движение с уменьшенной скоростью, впереди свободен один блок-участок;

3) желтый огонь с красным – разрешается движение с готовностью остановиться, следующий блок-участок занят.

4) красный огонь – при вступлении поезда на занятый блок-участок;

5) белый огонь – локомотивные устройства включены, сигналы с железнодорожного пути на локомотив не передаются.

При подходе к путевым светофорам локомотивные светофоры должны подавать сигналы, указанные в пункте 36 настоящей Инструкции.

На участках, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), применяются системы многозначной автоматической локомотивной сигнализации, которые посредством локомотивного устройства индикации передают информацию о количестве

свободных впереди лежащих блок-участков и допустимой скорости движения (рисунок 61).



Рисунок 61

38. На железнодорожных путях необщего пользования въездными (выездными) светофорами подаются сигналы:

1) один желтый огонь – разрешается въезд в производственное помещение или выезд из него (рисунок 62);



Рисунок 62

2) красный огонь – запрещен въезд в производственное помещение или выезд из него (рисунок 63).

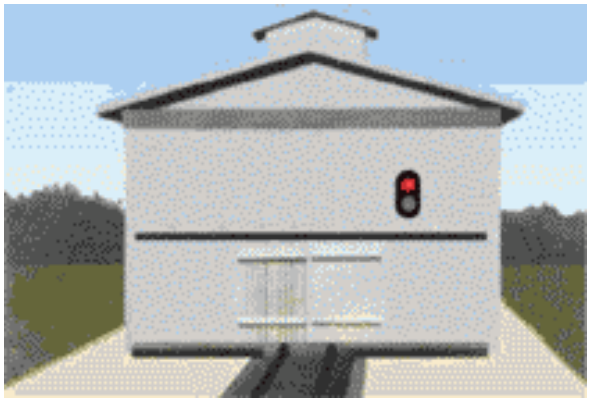


Рисунок 63

Технологическими светофорами подаются сигналы:

1) один желтый огонь – разрешается подача вагонов к объекту, расположенному на железнодорожных путях необщего пользования, с готовностью остановиться (рисунок 64);

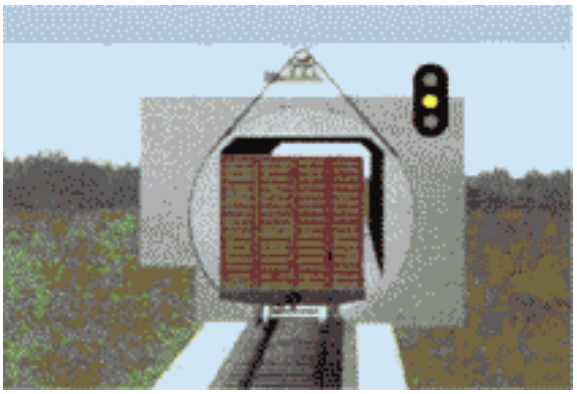


Рисунок 64

2) красный огонь – запрещается подавать вагоны на объект, расположенный на железнодорожном пути необщего пользования (рисунок 65);

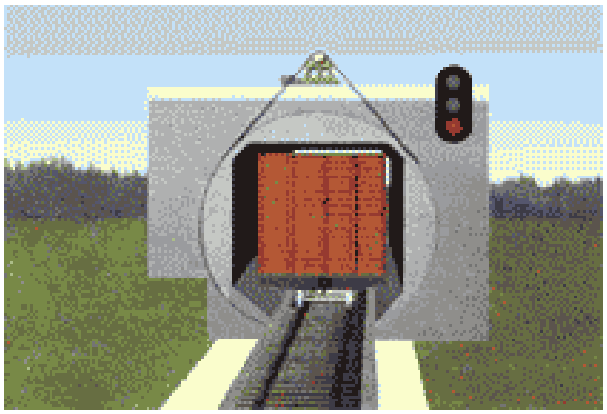


Рисунок 65

3) один лунно-белый огонь, установленный на обратной стороне светофора – убрать вагоны с объекта, расположенного на железнодорожном пути необщего пользования (рисунок 66).

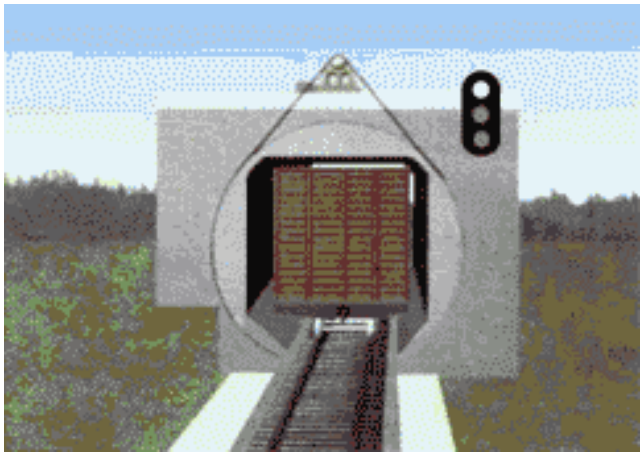


Рисунок 66

На железнодорожном пути необщего пользования в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, применяется сигнал один лунно-белый огонь, горящий одновременно с красным огнем – убрать вагоны с объекта.

Показания въездных (выездных) и технологических светофоров дополняются звуковыми и световыми сигналами, порядок подачи и управления которыми устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

39. Недействующие светофоры обозначаются двумя скрещенными планками, а сигнальные огни на них должны быть погашены (рисунок 67).

Порядок временного включения огней недействующих светофоров для их проверки устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

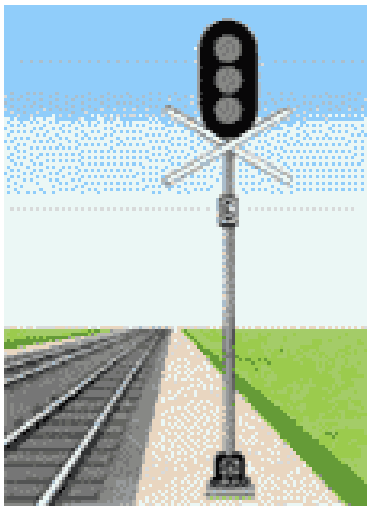


Рисунок 67

IV. Сигналы ограждения на железнодорожном транспорте

40. Сигналы ограждения устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования с правой стороны по направлению движения на расстоянии не менее 3100 мм от оси крайнего железнодорожного пути.

В выемках (кроме скальных) и на выходах из них сигналы ограждения устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования за пределами кюветов и лотков с полевой стороны. В особо сильно снегозаносимых выемках и на выходах из них (в пределах до 100 м) указанные сигналы устанавливаются на расстоянии не менее 5700 мм[23] от оси

[23] Подпункт 5.1.12 пункта 5 ГОСТ 9238-2013.

крайнего железнодорожного пути. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает перечень мест с особо сильно снегозаносимыми выемками.

41. Диском желтого цвета (рисунок 68) подается сигнал – разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места» (рисунки 95, 96), со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.



Рисунок 68

Диском зеленого цвета (рисунок 69) подается сигнал – поезд проследовал опасное место. На однопутных участках такой сигнал должен располагаться с левой стороны по направлению движения.



Рисунок 69

Места, устанавливаемые локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования и требующие постоянного уменьшения скорости, ограждаются с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м от границ опасного места постоянными сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места». Скорость проследования сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца пути необщего пользования). От этих сигнальных знаков на расстоянии А, указанном в графе 3 таблицы 1, в зависимости от руководящего уклона[24] при движении на спуск (далее – руководящий спуск) и максимальной допускаемой скорости движения поездов на железнодорожных путях общего пользования устанавливаются постоянные сигналы уменьшения скорости, а на железнодорожных путях необщего пользования – на расстоянии величины тормозного пути, определяемой и устанавливаемой локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования (далее – расстояние «Т»), – сигналы уменьшения скорости.

В таблице 1 и на всех рисунках, приведенных в настоящей Инструкции, расстояния даны в метрах.

Таблица 1

Расстояния установки сигнальных знаков

№ п/п	Руководящий спуск и максимальная допускаемая скорость движения поездов на перегоне	Расстояние **А** от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости, не менее, м	Расстояние **Б** от переносных красных сигналов и от места внезапно возникшего препятствия до первой петарды, не менее, м
1	2	3	4
1.	На перегонах, где имеются руководящие спуски с уклоном менее 0,006, при скорости движения:		
	грузовых поездов – не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов – не более 100 км/ч	800	1000
	рефрижераторных поездов от 100 до 120 км/ч включительно, пассажирских поездов от 100 до 140 км/ч включительно, грузовых поездов от 120 до 140 км/ч	1000	1200

[24] Подпункт «в», абзац пятый подпункта «р» пункта 36 Положения о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 8, ст. 744).

	включительно (с применением электропневматического тормоза)		
	грузовых поездов от 80 до 120 км/ч	1100	1300
	пассажирских поездов от 140 до 160 км/ч грузовых поездов от 120 до 140 км/ч (с применением пневматического тормоза)	1400	1600
	пассажирских поездов от 160 до 200 км/ч	1600	2200
2.	На перегонах, где имеются руководящие спуски с уклоном от 0,006 до 0,010, при скорости движения:		
	грузовых поездов – не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов – не более 100 км/ч	1000	1200
	рефрижераторных поездов от 100 до 120 км/ч, пассажирских поездов от 100 до 140 км/ч, грузовых поездов от 120 до 140 км/ч (с применением электропневматического тормоза)	1100	1300
	грузовых поездов от 80 до 120 км/ч	1300	1500
	пассажирских поездов от 140 до 160 км/ч, грузовых поездов от 120 до 140 км/ч (с применением пневматического тормоза)	1500	1700
	пассажирских поездов от 160 до 200 км/ч	1700	2300
3.	На перегонах, где имеются руководящие спуски уклоном круче 0,010	Устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры	

Минимально допустимые расстояния установки постоянных дисков уменьшения скорости и сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» на инфраструктуре на однопутном участке указаны на рисунке 70, на одном из железнодорожных путей двухпутного участка – на рисунке 71, на обоих железнодорожных путях двухпутного участка – на рисунке 72, на железнодорожных путях необщего пользования – соответственно на рисунках 73 – 75.

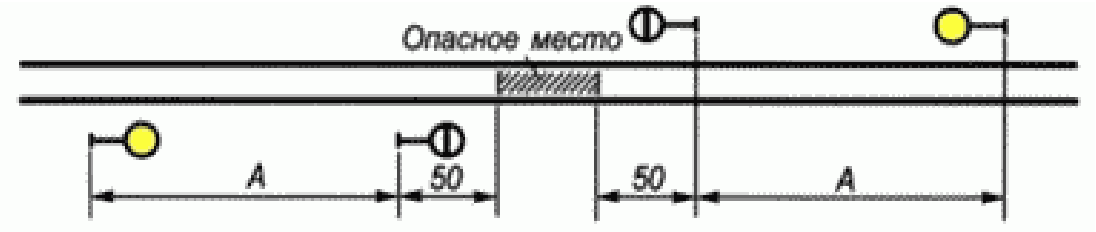


Рисунок 70

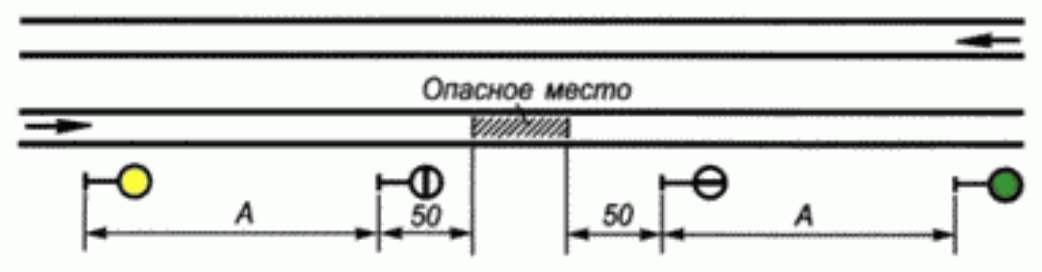


Рисунок 71

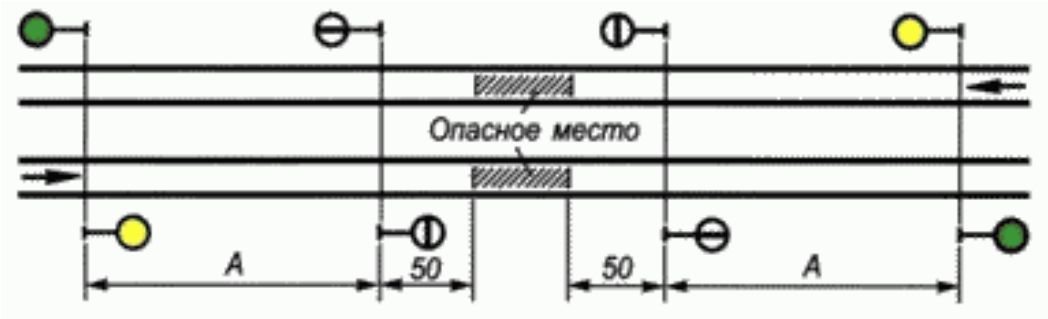


Рисунок 72

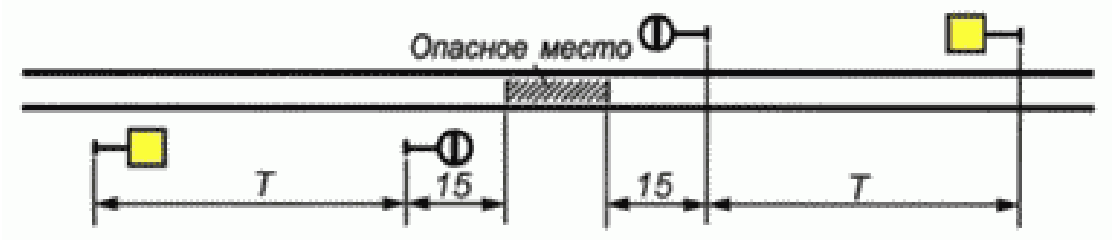


Рисунок 73

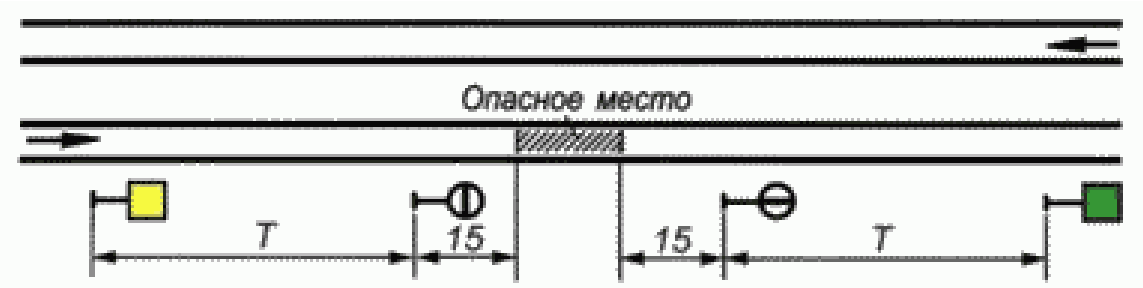


Рисунок 74

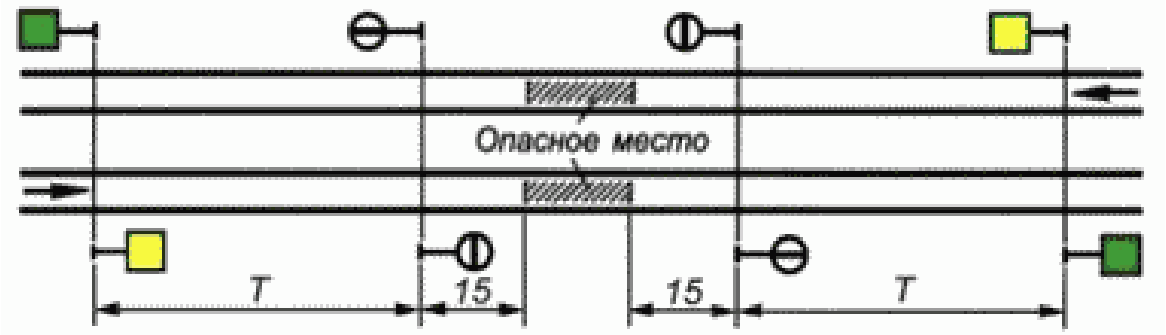


Рисунок 75

42. К переносным сигналам[25] относятся:

1) щиты прямоугольной формы красного цвета с обеих сторон или с одной стороны красного, а с другой – белого цвета;

2) квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета);

3) фонари на шестах с красным огнем и красные флаги на шестах.

43. Переносными сигналами подаются сигналы:

1) прямоугольный щит красного цвета (или красный флаг на шесте) в светлое время суток и красный огонь фонаря на шесте в темное время суток – запрещается проезжать сигнал (рисунок 76);

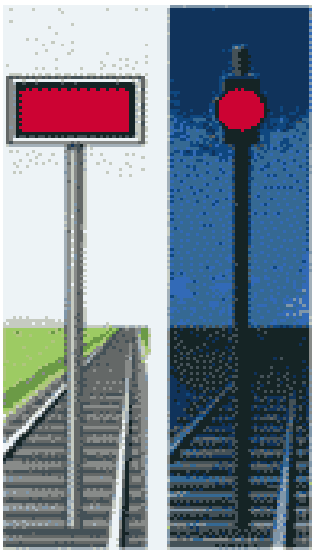


Рисунок 76

2) квадратный щит желтого цвета в светлое и темное время суток (рисунок 77) при расположении опасного места:

на перегоне – разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее остановки или проследования с уменьшенной скоростью;

на главном железнодорожном пути железнодорожной станции – разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее проследования с уменьшенной скоростью;

на остальных станционных железнодорожных путях – разрешается проследование сигнала со скоростью, указанной в предупреждении на поезд, а при его отсутствии – на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – со скоростью не более 15 км/ч.

[25] Подпункт «г» пункта 4 ГОСТ 8442-65* «Государственный стандарт Союза ССР. Знаки путевые и сигнальные железных дорог», введенного в действие Госстандартом 17 апреля 1965 г. (М., «Издательство стандартов», 1983), с изменениями ГОСТ 8442-65* «Государственный стандарт Союза ССР. Знаки путевые и сигнальные железных дорог» («ИУС «Государственные стандарты», 1990).

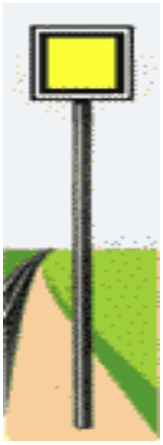


Рисунок 77

Обратная сторона квадратного щита (зеленого цвета) (рисунок 78) на перегоне и на главном железнодорожном пути железнодорожной станции отменяет скоростные ограничения, связанные с опасным местом, и разрешает повышение скорости до установленной после проследования опасного места всем составом.

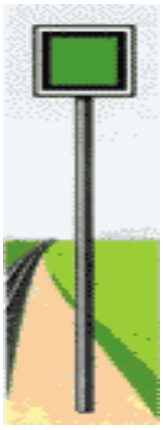


Рисунок 78

44. Препятствия для движения поездов на перегоне ограждаются сигналами остановки.

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.

Места производства работ на перегоне, требующие остановки поездов, ограждаются так же, как и препятствия.

Руководитель работ для установки и охраны переносных сигналов, ограждающих место производства работ на железнодорожном пути,

предупреждения работающих на железнодорожных путях о приближении железнодорожного подвижного состава назначает работников (далее – сигналист), прошедших проверку знаний в соответствии с требованиями пункта 11 главы II Правил.

На участках, оборудованных автоматизированной системой ограждения места производства работ, сигналисты выставляются в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

При производстве работ на железнодорожном пути, а также в местах с ограниченной видимостью сигналов и на участках с интенсивным движением поездов руководитель работ устанавливает связь (телефонную или по радио) с сигналистами. Сигналисты и руководители работ обеспечиваются носимыми радиостанциями.

Запрещается производство работ при отсутствии связи между руководителем работ и сигналистами.

Препятствия на перегоне ограждаются с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м от границ ограждаемого участка переносными красными сигналами. На железнодорожных путях общего пользования от этих сигналов на расстоянии Б, указанном в графе 4 таблицы 1, укладывается по три петарды и на расстоянии не менее 200 м от ближней к месту работ петарды, в направлении от места работ, а на железнодорожных путях необщего пользования на расстоянии «Т» устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости. Данные сигнальные знаки дополняются предупредительным сигнальным знаком «С» о подаче свистка в случаях, предусмотренных настоящей Инструкцией.

На железнодорожных путях необщего пользования при движении вагонами вперед расстояние установки переносных сигналов увеличивается на длину поезда, обращающегося на конкретном участке.

Схемы ограждения препятствий и мест производства работ на железнодорожных путях общего пользования на однопутном участке приведены на рисунке 79, на одном из железнодорожных путей двухпутного участка – на рисунке 80, на обоих железнодорожных путях двухпутного участка – на рисунке 81, а на железнодорожных путях необщего пользования – соответственно на рисунках 82 – 84.



Рисунок 79



Рисунок 80

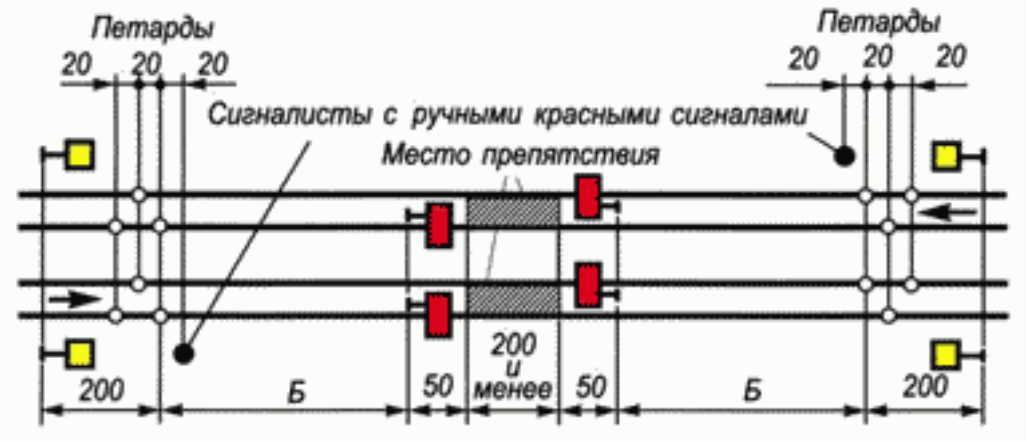


Рисунок 81

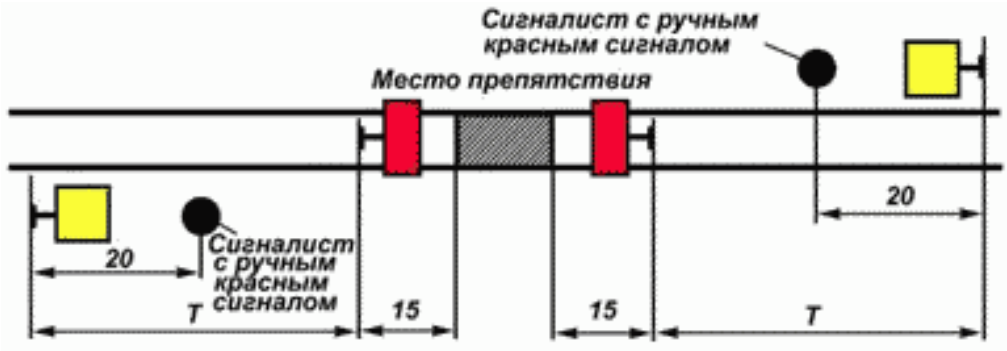


Рисунок 82

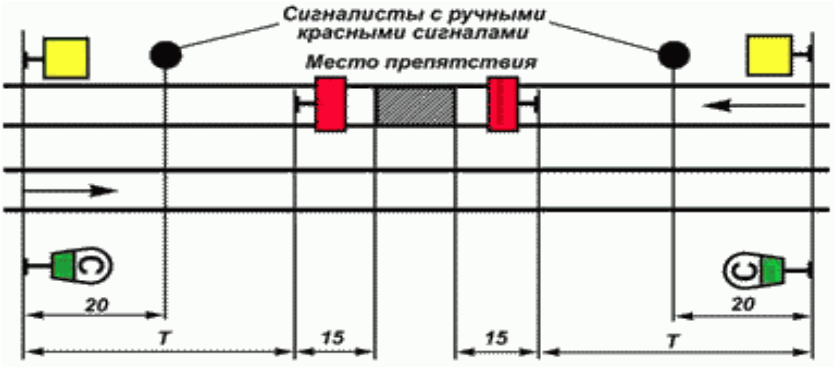


Рисунок 83

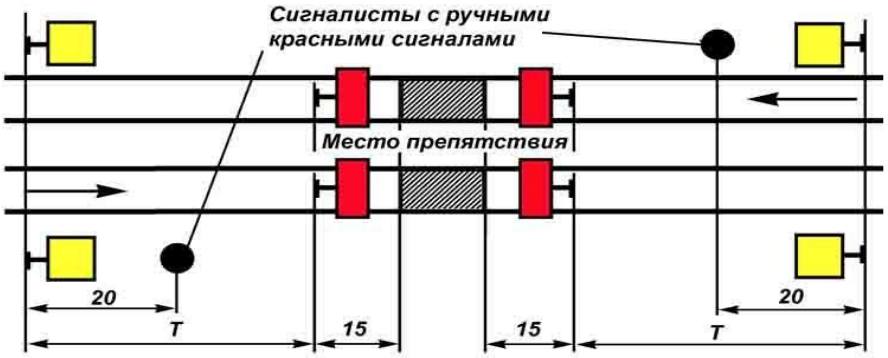


Рисунок 84

На железнодорожных путях общего пользования переносные сигналы уменьшения скорости и петарды устанавливаются сигналистами и находятся под их охраной. Сигналисты располагаются с ручными красными сигналами на расстоянии от 20 до 25 м от первой петарды, а на железнодорожных путях необщего пользования – от сигналов уменьшения скорости в сторону места работ (места препятствия). Ответственным за размещение и снятие переносных красных сигналов является руководитель работ.

При производстве работ развернутым фронтом (более 200 м) места работ ограждаются в соответствии с рисунком 85. На железнодорожных путях общего пользования переносные красные сигналы, установленные на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м от границ участка, требующего ограждения, устанавливаются сигналистами и находятся под их охраной. Сигналисты располагаются около них с ручными красными сигналами.

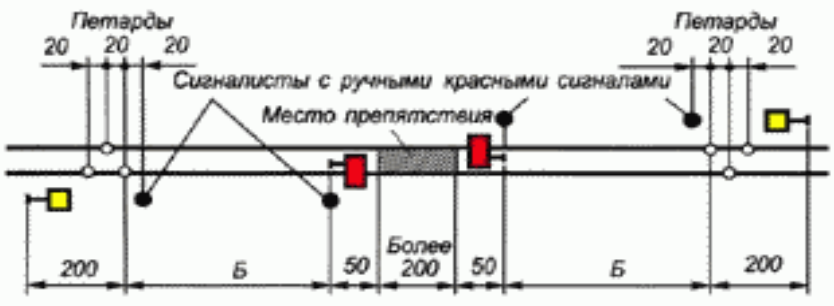


Рисунок 85

Если место препятствия или место производства работ на железнодорожных путях общего пользования на перегоне со стороны железнодорожной станции находится на расстоянии менее суммы расстояний Б и 250 м от входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака «Граница станции», то для ограждения со стороны железнодорожной станции устанавливается переносной красный сигнал на оси железнодорожного пути напротив входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака «Граница станции» и укладываются три петарды, охраняемые сигналистом в соответствии со схемами, приведенными на рисунках 86, 86а.

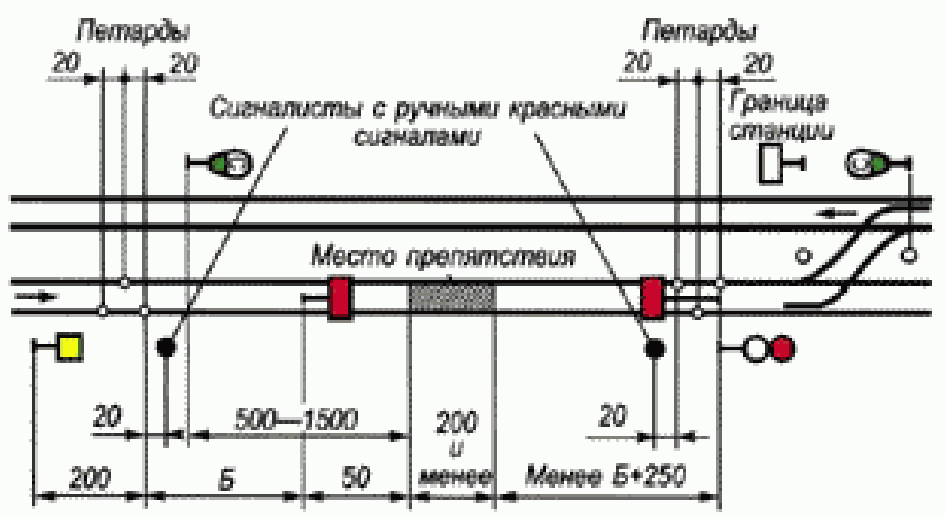


Рисунок 86

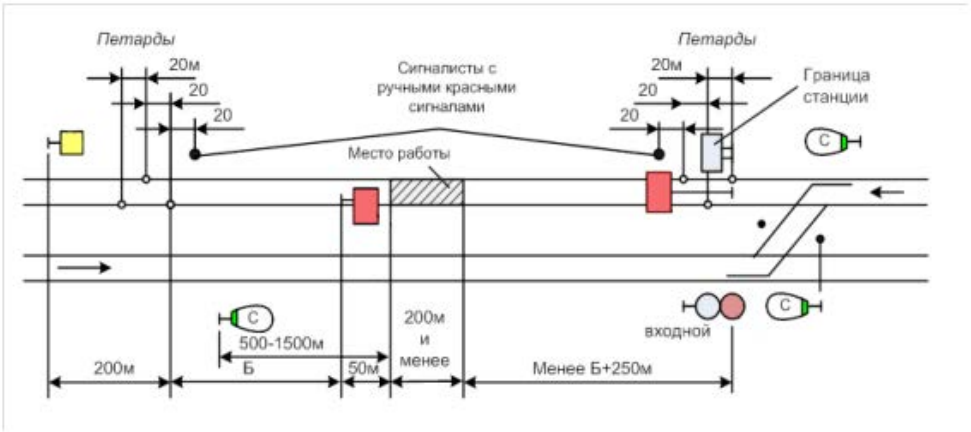


Рисунок 86а

Если место препятствия или производства работ на железнодорожных путях общего пользования на перегоне со стороны железнодорожной станции расположено на расстоянии менее 60 м от входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака «Граница станции», то петарды со стороны железнодорожной станции не укладываются (рисунок 86б).

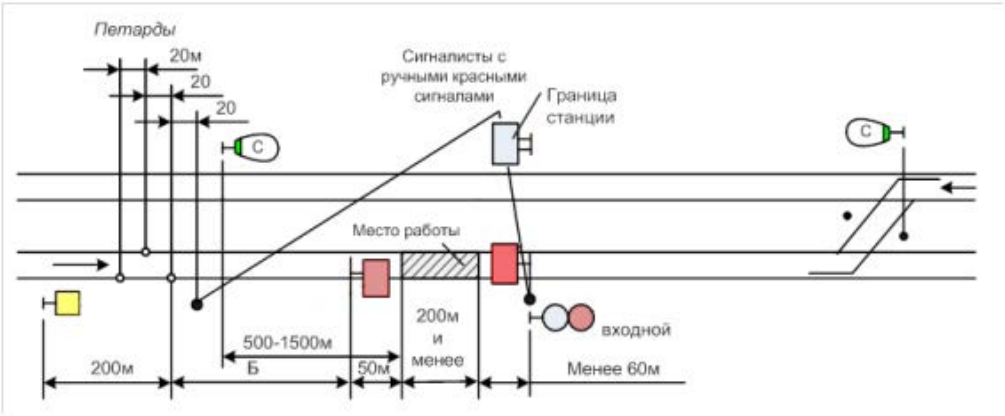


Рисунок 86б

Если место препятствия или место производства работ на железнодорожных путях необщего пользования на перегоне со стороны железнодорожной станции находится на расстоянии менее суммы расстояний «Т» и 15 м от входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака «Граница станции», то для ограждения со стороны железнодорожной станции устанавливается переносной красный сигнал на оси железнодорожного пути напротив входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака «Граница станции» в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 87.

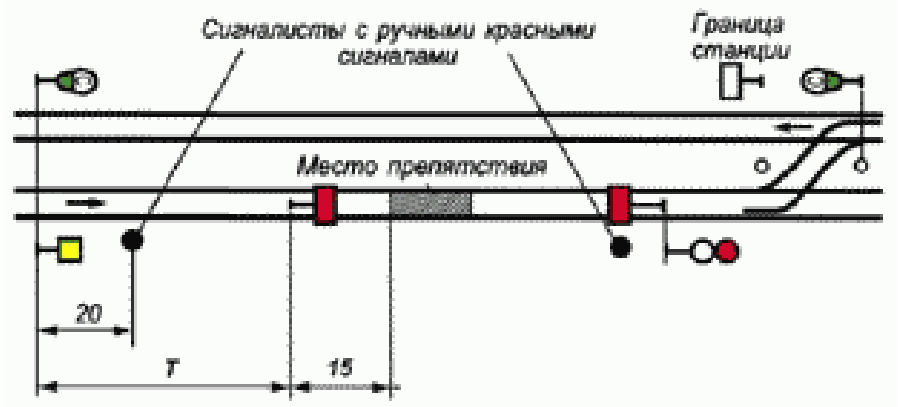


Рисунок 87

Если после снятия сигналов остановки по месту препятствия (работ) поезда пропускаются с уменьшением скорости, то со стороны перегона оно ограждается в соответствии с пунктами 44 – 48 настоящей Инструкции, а со стороны станции напротив остряков выходной стрелки и напротив входного сигнала устанавливаются переносные желтые сигналы и на расстоянии не менее 50 м от места работ – сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» (рисунок 93). Если расстояние от места работ до границы станции составляет менее 50 м, сигнальный знак «Начало опасного места» устанавливается напротив знака «Граница станции».

На железнодорожных путях необщего пользования место препятствия для производства работ на перегонах, требующее следования поездов с уменьшенной скоростью, ограждается на расстоянии «Т» от границ ограждаемого участка переносными сигналами уменьшения скорости.

Схема установки сигнала уменьшения скорости на однопутном перегоне приведена на рисунке 88, на одном из железнодорожных путей двухпутного перегона – на рисунке 89, на обоих железнодорожных путях двухпутного перегона – на рисунке 90.

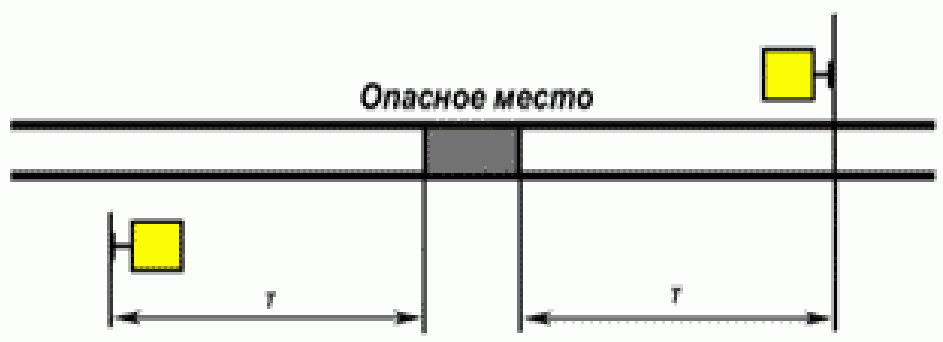


Рисунок 88

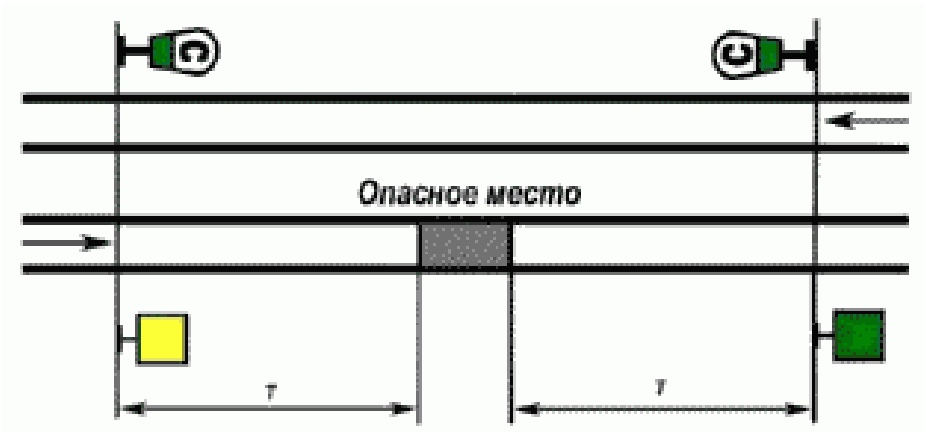


Рисунок 89

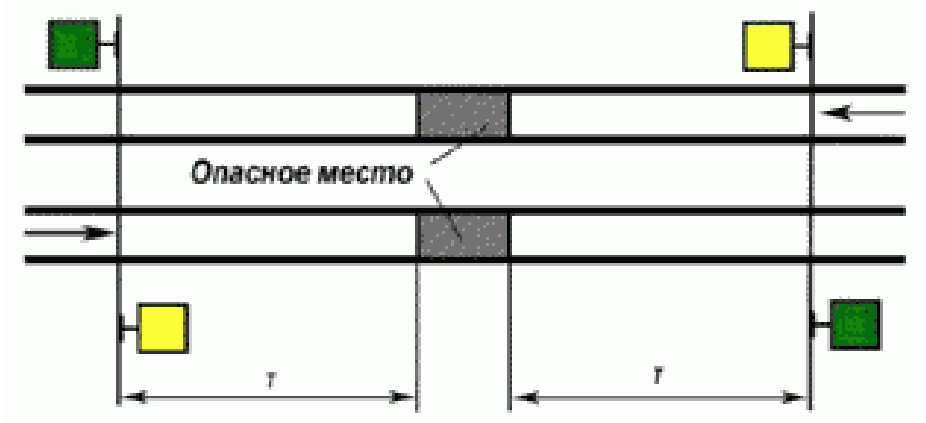


Рисунок 90

При подходе поезда к переносному желтому сигналу машинист подает один длинный свисток локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава, а при подходе к сигналисту с ручным красным сигналом подает сигнал остановки и принимает меры к немедленной остановке поезда, чтобы остановиться, не проезжая переносного красного сигнала.

Сигналисты для отличия от других работников железнодорожного транспорта должны носить головной убор с верхом желтого цвета.

Места препятствий для движения поездов и места производства работ, требующие остановки поездов на многопутном участке перегона, ограждаются в соответствии со схемами, приведенными на рисунках 90а, 90б, 90в. При этом сигналисты должны находиться на обочине или в междупутье, если его ширина не менее 6 м, а при ширине междупутья менее 6 м сигналисты должны находиться на обочине. В случае подхода поезда по крайнему пути, у которого стоит сигналист, и отсутствия на этом пути препятствия сигналист встречает поезд со свернутым желтым флагом.

На перегонах, где расстояние от переносных красных сигналов до первой, ближайшей к месту работ петарды установлено более 1200 м, а также при ограниченной[26] или недостаточной[27] видимости, в случае отсутствия устойчивой двусторонней радиосвязи, кроме сигналистов, охраняющих петарды, выставляются дополнительные сигналисты, в обязанности которых входит повторение сигналов руководителя работ и основных сигналистов.

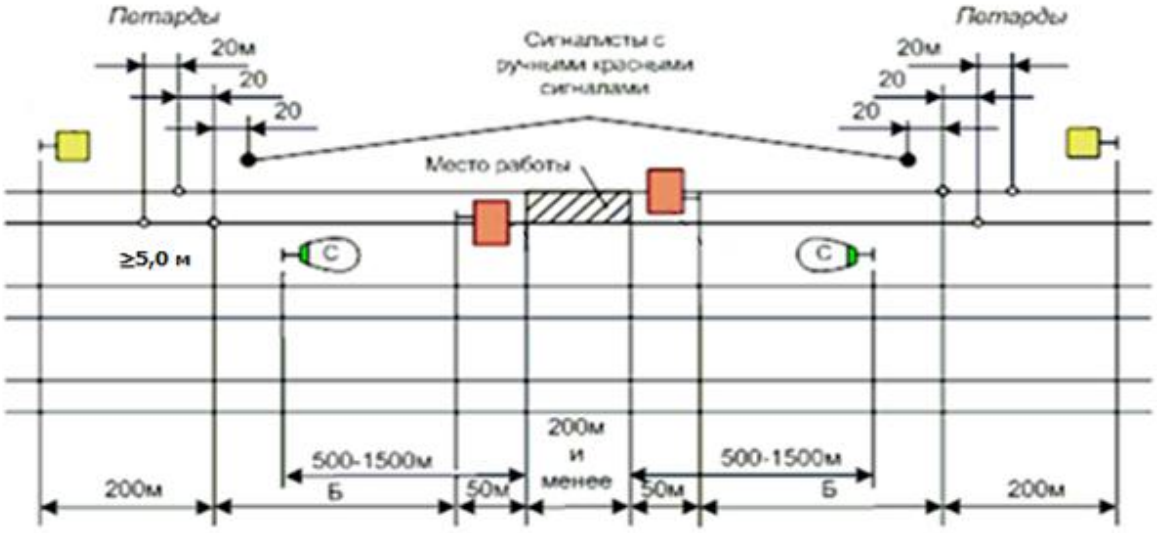


Рисунок 90а

[26] Абзац двадцать шестой пункта 1.2 Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531; Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 20, ст. 2471).

[27] Абзац двадцать первый пункта 1.2 Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531).

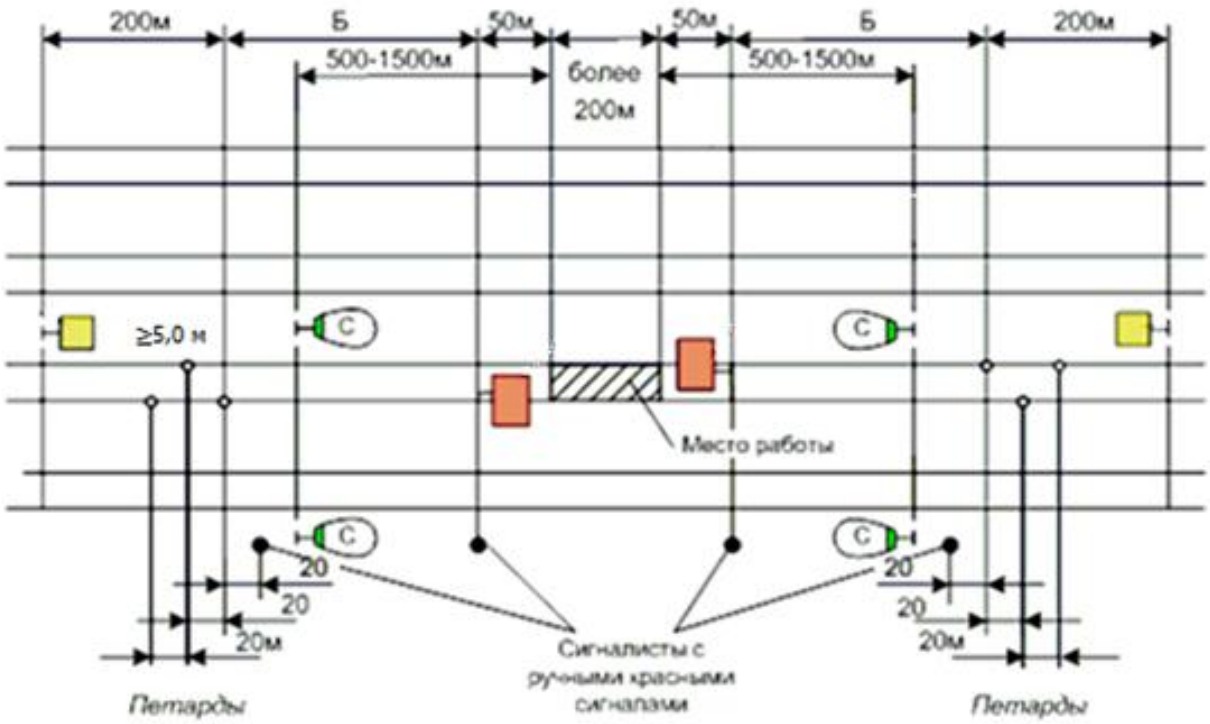


Рисунок 90б

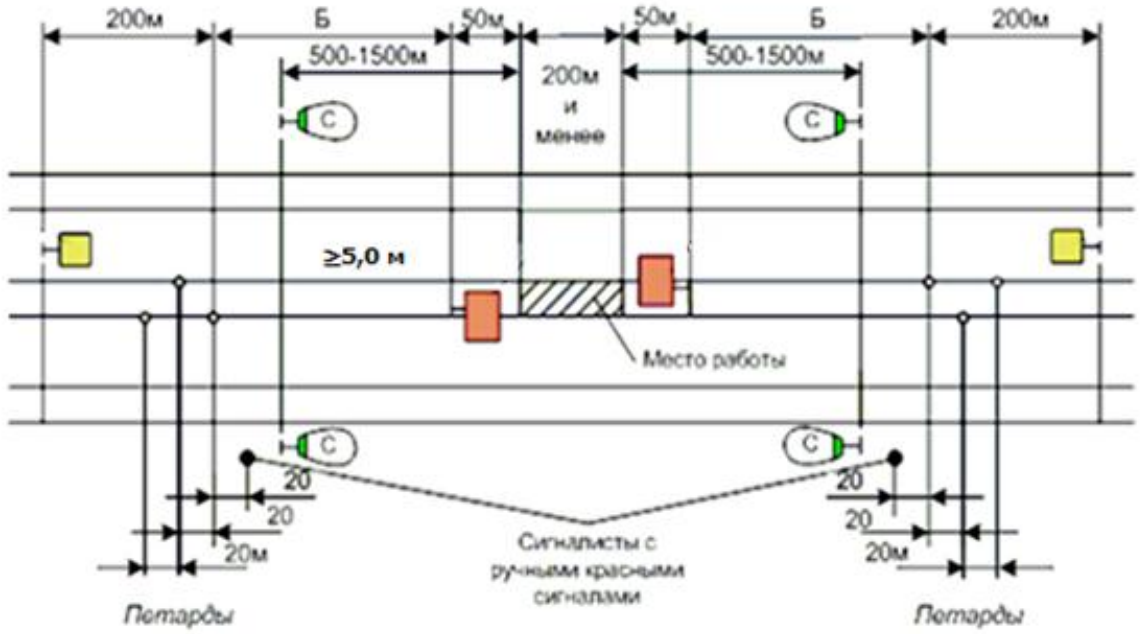


Рисунок 90в

45. При внезапном возникновении препятствия на перегоне и отсутствии необходимых переносных сигналов на месте препятствия немедленно устанавливается сигнал остановки (рисунок 91) в светлое время суток – красный флаг, в темное время суток – фонарь с красным огнем, а также с двух сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии Б, указанном в графе 4

таблицы 1, укладывается по три петарды, а на железнодорожных путях необщего пользования устанавливается сигнал остановки со стороны ожидаемого поезда – на расстоянии «Т».

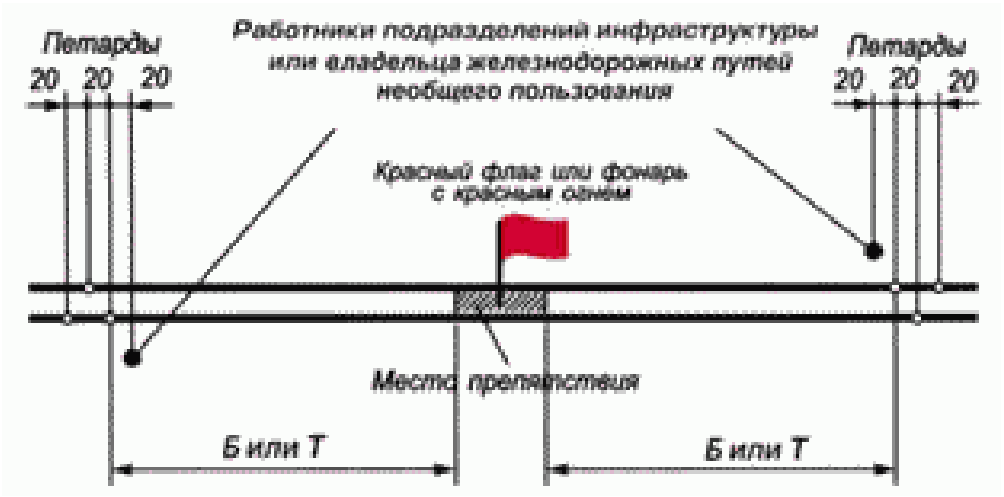


Рисунок 91

Петарды охраняются работниками подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, в обязанности которых входит нахождение с ручными красными сигналами на расстоянии от 20 до 25 м от первой петарды в сторону места препятствия.

В первую очередь сигналы устанавливаются со стороны ожидаемого поезда. На однопутных участках, если неизвестно с какой стороны ожидается поезд, сигналы устанавливаются со стороны спуска к ограждаемому месту, а на площадке – со стороны кривой или выемки.

Дополнительные действия работников при ограждении внезапно возникших препятствий определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

46. Места, через которые поезда проходят только с проводником (со скоростью менее 15 км/ч), а также сплетения железнодорожных путей на двухпутных участках в одном уровне ограждаются для движения как место препятствия, но без укладки петард. Об установке таких сигналов ограждения на поезда необходимо выдавать письменные предупреждения на бланке ДУ-61, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции.

При пропуске поезда с проводником, на который не выдано предупреждение, укладка петард обязательна.

Переносные красные сигналы могут заменяться светофорами прикрытия, оставляемыми в закрытом положении, с установкой впереди них предупредительных светофоров (рисунок 92) в порядке, установленном локальным

нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

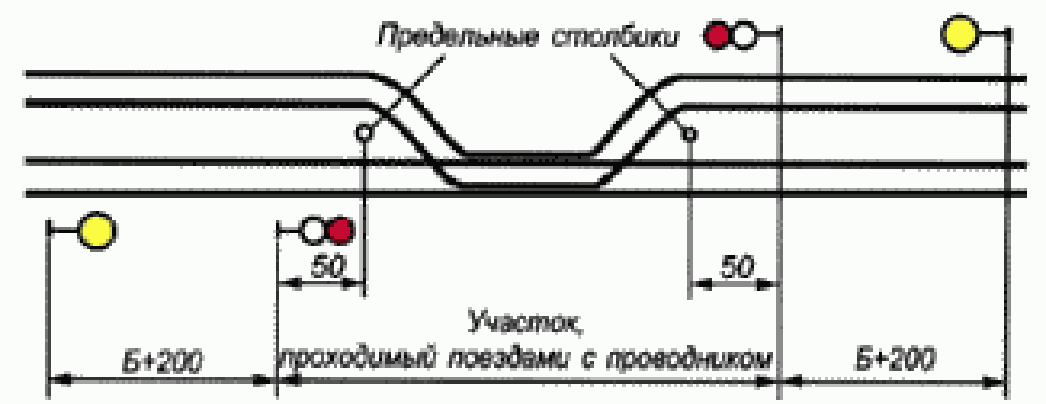


Рисунок 92

При открытии с обеих сторон ограждаемого места путевых постов движение поездов между этими постами производится по одному из применяемых средств интервального регулирования движения поездов без проводника. Для наблюдения за следованием поезда по огражденному месту с установленной скоростью назначается проводник в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования.

47. Петарды во всех случаях укладываются в количестве трех штук: две на правом рельсе железнодорожного пути по ходу поезда и одна на левом (рисунок 91). Расстояние между петардами должно быть от 20 до 25 м.

48. Переносные сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» устанавливаются на железнодорожных путях общего пользования по схемам, указанным на рисунках 70 – 72, а на железнодорожных путях необщего пользования – на рисунках 73 – 75.

Места производства работ на перегонах, требующие следования поездов с уменьшенной скоростью, ограждаются с обеих сторон на расстоянии не менее 50 м от границ участка работы переносными сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места». От этих сигнальных знаков на расстоянии А (рисунки 73 – 75) устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости.

Места производства работ, требующие уменьшения скорости движения поездов, на многопутных участках ограждаются в соответствии со схемами, приведёнными на рисунках 92а, 92б, 92в.

Во всех случаях ограждения мест препятствий или мест производства работ на многопутных участках сигналы и сигнальные знаки, относящиеся к средним путям, устанавливаются на междупутье шириной 5 м и более, с правой стороны по

направлению движения к месту работ (при невозможности установки сигналов и сигнальных знаков в данных условиях с правой стороны, допускается установка их с левой стороны по направлению движения), а сигналы и сигнальные знаки, относящиеся к крайним путям, устанавливаются на ближайшей обочине с одной стороны пути.

Если место, требующее уменьшения скорости, расположено на перегоне на расстоянии менее А от знака «Граница станции», то со стороны перегона оно ограждается в соответствии со схемами, приведенными на рисунках 70 –75, 92а, 92б, 92в, а со стороны железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования – на рисунке 93, и на железнодорожных путях необщего пользования – на рисунке 94.

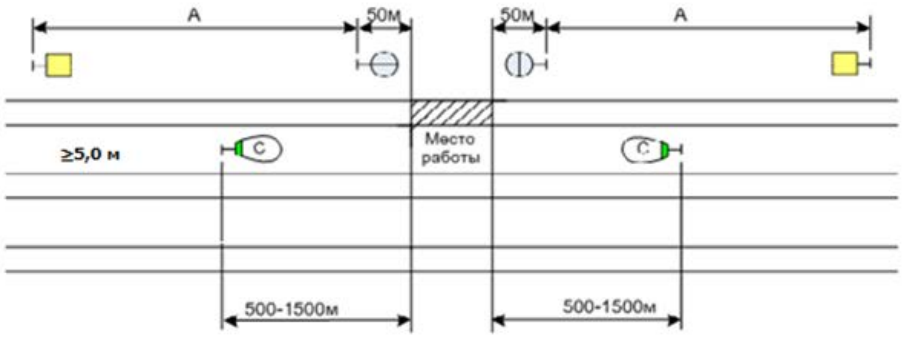


Рисунок 92а

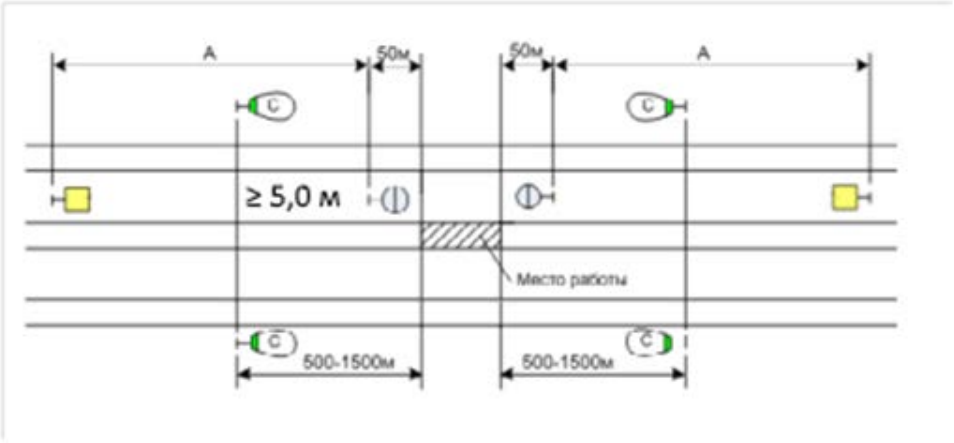


Рисунок 92б

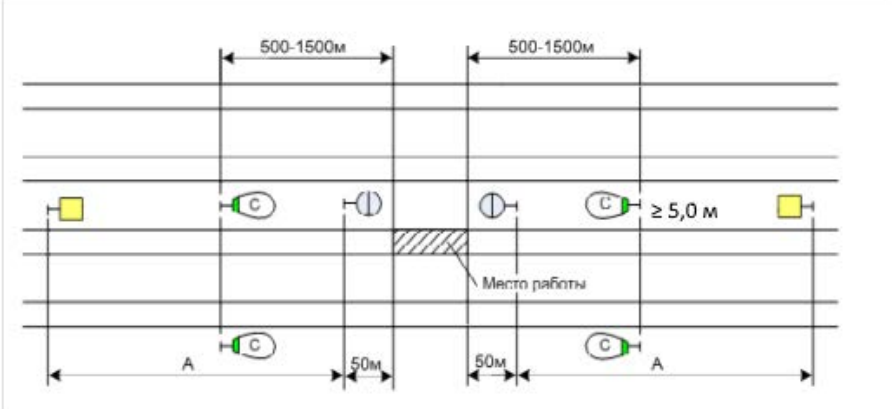


Рисунок 92в

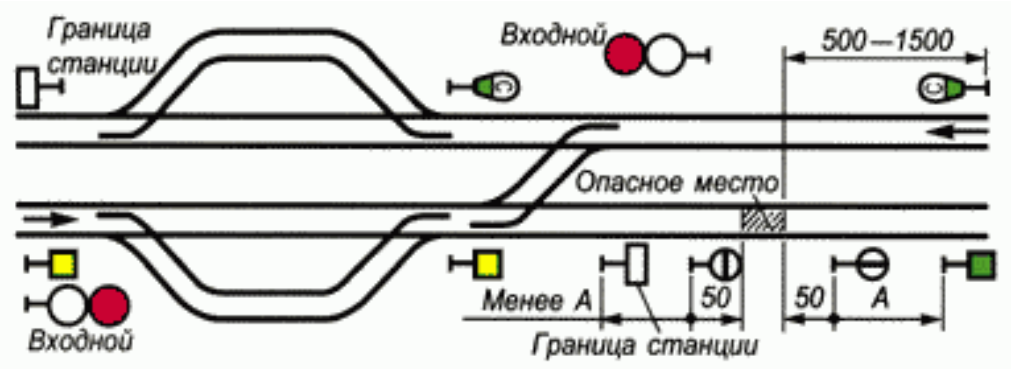


Рисунок 93

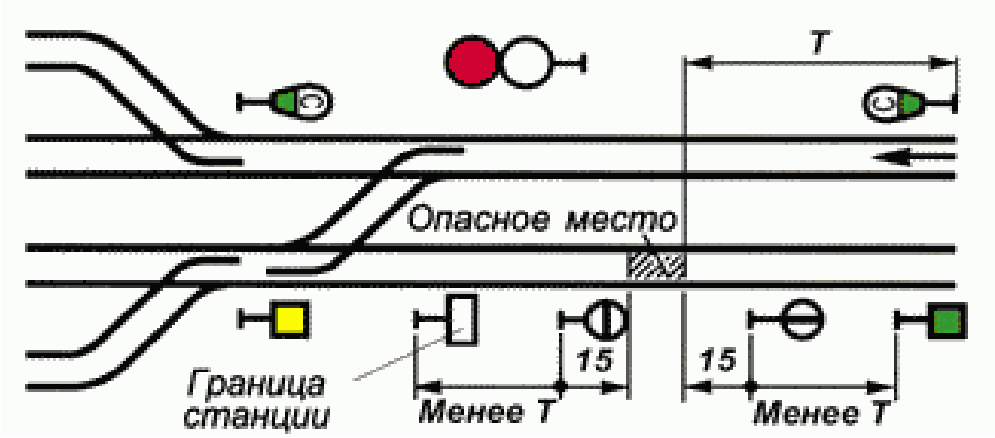


Рисунок 94

При подходе к переносному желтому сигналу машинист локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава подает один длинный свисток и ведет поезд так, чтобы проследовать место, огражденное переносными сигнальными знаками «Начало опасного места» (рисунок 95) и «Конец опасного места» (рисунок 96), со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии предупреждения на железнодорожных путях общего пользования – со скоростью не более 25 км/ч и на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.



Рисунок 95



Рисунок 96

Сигнальный знак «Конец опасного места» размещается на обратной стороне знака «Начало опасного места».

Переносные сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» с укороченными шестами применяются на станционных железнодорожных путях и многопутных перегонах в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожного пути необщего пользования).

При пропуске поездов по месту производства работ с уменьшением скорости после снятия сигналов остановки переносные желтые сигналы оставляются на своих местах и дополнительно на расстоянии не менее 50 м от границы участка работ с правой стороны по направлению движения устанавливаются переносные сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места». Знаки устанавливаются таким образом, чтобы сторона знака «Начало опасного места» была обращена в сторону приближающегося поезда, а сторона знака «Конец опасного места» – в сторону места работ. Сигналист, охраняющий петарды, после снятия их встречает поезд с развернутым желтым флагом, а сигналист, охранявший петарды с другой стороны от места работ, встречает поезд, следующий от места работ, со свернутым желтым флагом.

При развернутом фронте работ (более 200 м) сигналисты у переносных красных сигналов, установленных на расстоянии не менее 50 м от места работ, в случае, когда по месту работ поезда должны пропускаться с уменьшением скорости, после снятия красных сигналов встречают поезд с развернутым желтым флагом.

При пропуске поездов по месту работ без уменьшения скорости сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» не устанавливаются. После снятия петард, сигналисты встречают поезд со свернутым желтым флагом.

Переносные сигналы уменьшения скорости устанавливаются с обеих сторон места работ с правой стороны железнодорожного пути по направлению движения на расстоянии не ближе 3100 мм от оси крайнего пути на шестах высотой не менее 3 м.

Сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» устанавливаются на расстоянии не менее 50 м от границ места работ с обеих его сторон с правой стороны железнодорожного пути по направлению движения на расстоянии не ближе 3100 мм от оси крайнего пути на шестах высотой не менее 3 м.

Сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» на трех-, многопутных участках и в пределах станции, а также сигнальные знаки «С» на трех- и многопутных участках устанавливаются:

при ширине междупутья менее 5,45 м – на шестах высотой не менее 1,2 м (карликовый переносной сигнал или сигнальный знак);

при ширине междупутья 5,45 м и более – на шестах высотой не менее 3 м.

49. Места производства работ на железнодорожном пути, не требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, но требующие предупреждения работающих о приближении поезда, ограждаются переносными сигнальными знаками «С» (подача свистка), которые устанавливаются у железнодорожного пути, где производятся работы, а также у каждого смежного главного железнодорожного пути.

Расстановка сигнальных знаков «С» выполняется в соответствии с рисунком 97, где для железнодорожных путей необщего пользования расстояние от места работ до сигнального знака «С» равно расстоянию «Т».

Переносные сигнальные знаки «С» устанавливаются в соответствии с требованиями настоящего пункта у смежных главных железнодорожных путей и при производстве работ на местах, огражденных сигналами остановки (рисунки 80, 86 – 90) или сигналами уменьшения скорости.

На перегонах, где обращаются поезда со скоростью более 120 км/ч, переносные сигнальные знаки «С» устанавливаются на расстоянии от 800 до 1500 м от границ участка работ.

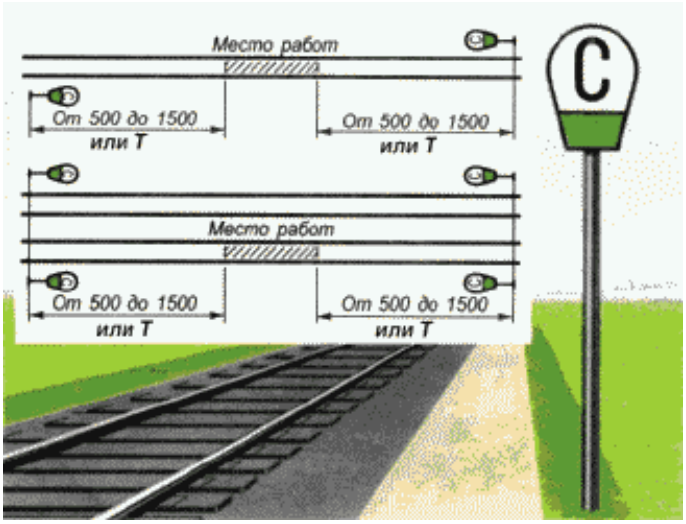


Рисунок 97

50. При ограждении на станционном железнодорожном пути места препятствия или производства работ сигналами остановки все ведущие к этому месту стрелки устанавливаются в такое положение, чтобы исключить выезд на место препятствия железнодорожного подвижного состава, и запираются[28], или их остряки (подвижные сердечники крестовин) механически закрепляются костылями (зашиваются). На месте препятствия или производства работ на оси железнодорожного пути устанавливается переносной красный сигнал (рисунок 98).

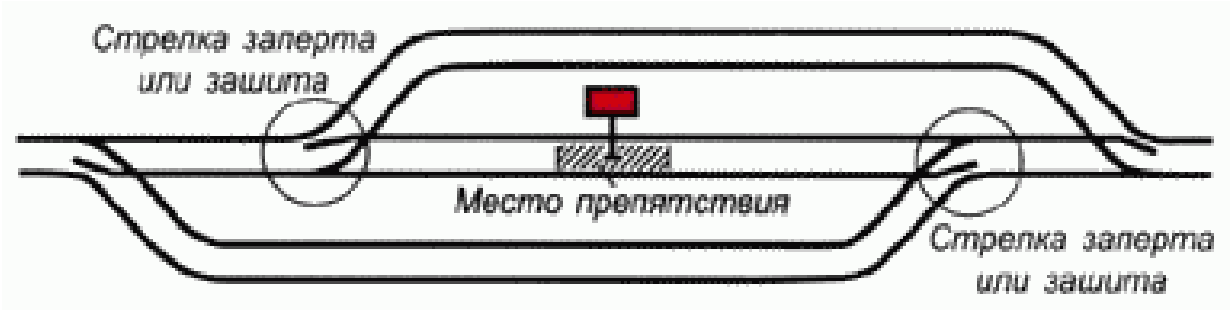


Рисунок 98

При направленности остряков стрелок, ведущих к месту препятствия и не изолирующих железнодорожный путь, в сторону места препятствия или производства работ, место препятствия с двух сторон ограждается переносными красными сигналами, устанавливаемыми на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м от границ места препятствия или производства работ (рисунок 99). В том случае, когда остряки стрелок на железнодорожных путях общего пользования расположены ближе чем на 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – ближе чем на 15 м от места препятствия или производства работ, между остряками каждой такой стрелки устанавливается переносной красный сигнал (рисунок 100).

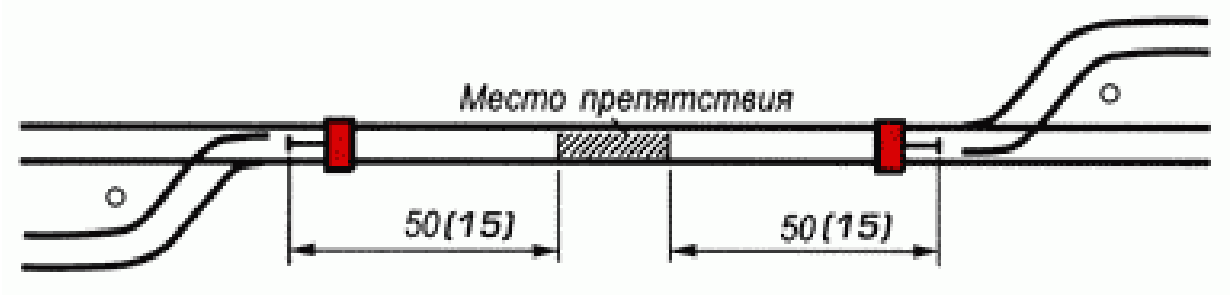


Рисунок 99

[28] Пункт 156 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009.

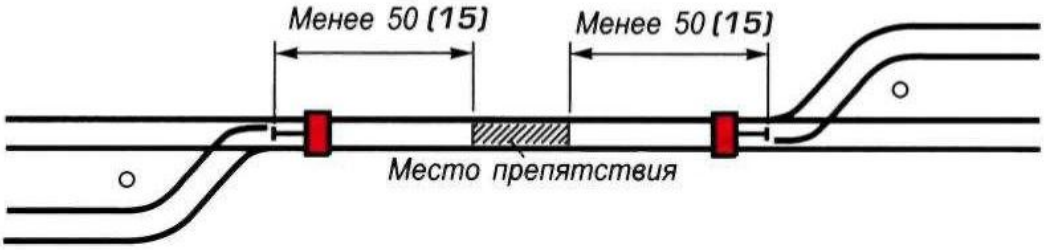


Рисунок 100

При ограждении переносными красными сигналами места препятствия или производства работ на стрелочном переводе сигналы устанавливаются:

со стороны крестовины – напротив предельного столбика на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей;

с противоположной стороны на железнодорожных путях общего пользования – на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м от остряка стрелки (рисунок 101).

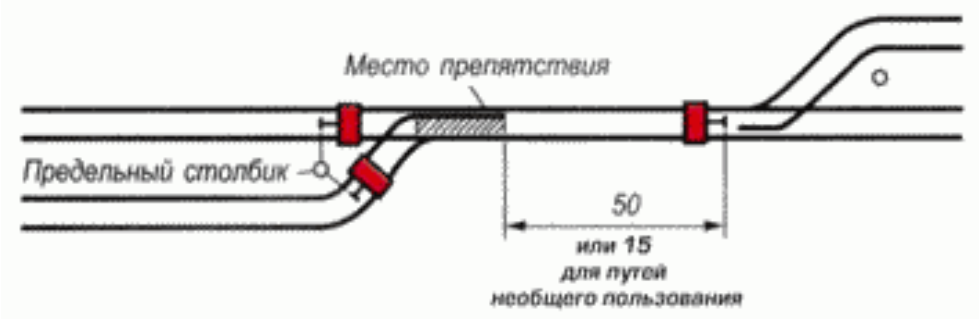


Рисунок 101

Если вблизи от стрелочного перевода, подлежащего ограждению, расположен второй стрелочный перевод, позволяющий исключить выезд железнодорожного подвижного состава на стрелочный перевод, где имеется препятствие, то второй стрелочный перевод устанавливается в такое же положение и запирается или зашивается. В этом случае переносной красный сигнал со стороны второй изолирующей стрелки не ставится (рисунок 102).

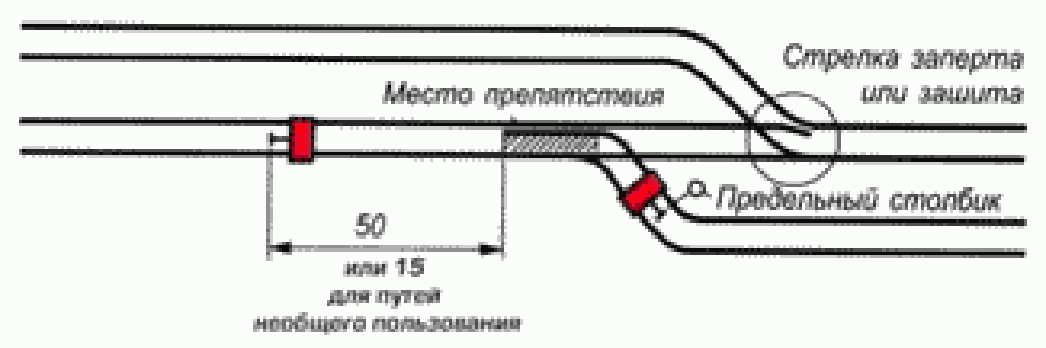


Рисунок 102

Когда второй стрелочный перевод нельзя установить в положение, позволяющее исключить выезд железнодорожного подвижного состава на стрелочный перевод, где имеется препятствие, то на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м от места препятствия или производства работ, в направлении к этой стрелке устанавливается переносной красный сигнал (рисунок 101).

Если место препятствия или производства работ находится на входной стрелке, то со стороны перегона оно ограждается закрытым входным светофором, а со стороны железнодорожной станции – переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей напротив предельного столбика (рисунок 103).



Рисунок 103

Если место препятствия или производства работ, требующее остановки поезда, находится на выходной стрелке двухпутного участка, то со стороны перегона оно ограждается по правильному железнодорожному пути закрытым входным светофором, по неправильному железнодорожному пути – переносным красным сигналом, устанавливаемым в створе с сигнальным знаком «Граница станции», со стороны железнодорожной станции – переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей напротив предельного столбика. Спаренный стрелочный перевод запирается или зашивается по направлению, исключающему выезд железнодорожного подвижного состава на место работ (рисунок 103а).

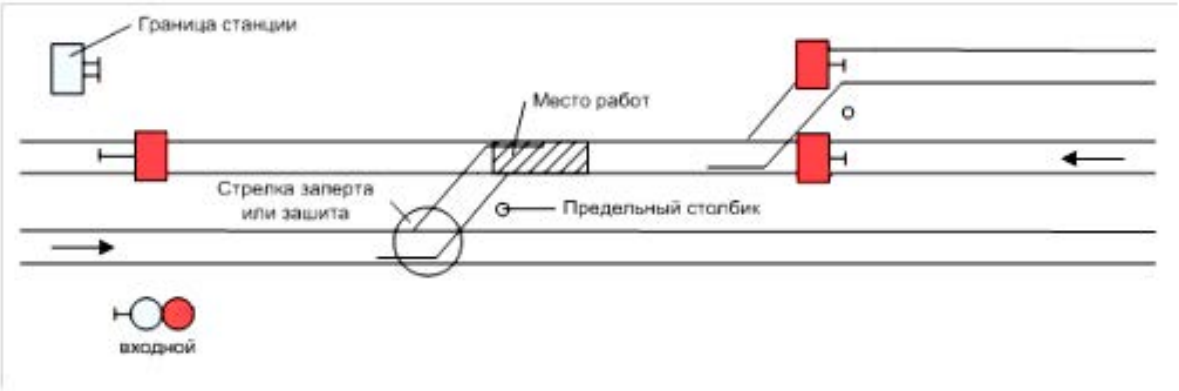


Рисунок 103а

Если место препятствия или производства работ находится между входной стрелкой и входным светофором, оно ограждается со стороны перегона закрытым входным светофором, а со стороны железнодорожной станции – переносным красным сигналом, установленным между остряками входной стрелки (рисунок 104).

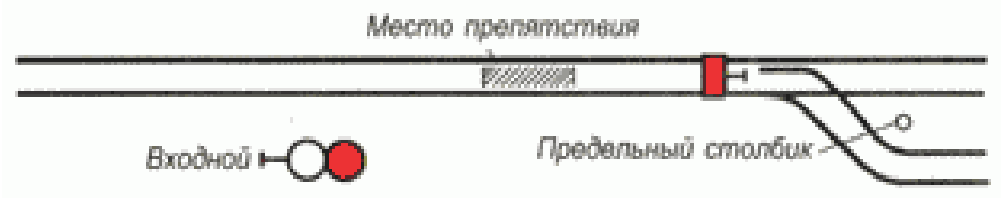


Рисунок 104

Если место препятствия или производства работ на железнодорожной станции, требующее остановки поезда, находится между выходной стрелкой и сигнальным знаком «Граница станции», оно ограждается со стороны перегона по правильному железнодорожному пути закрытым входным светофором, по неправильному железнодорожному пути – переносным красным сигналом, устанавливаемым в створе с сигнальным знаком «Граница станции», а со стороны железнодорожной станции – переносным красным сигналом, установленным между остряками входной стрелки (рисунок 104а).

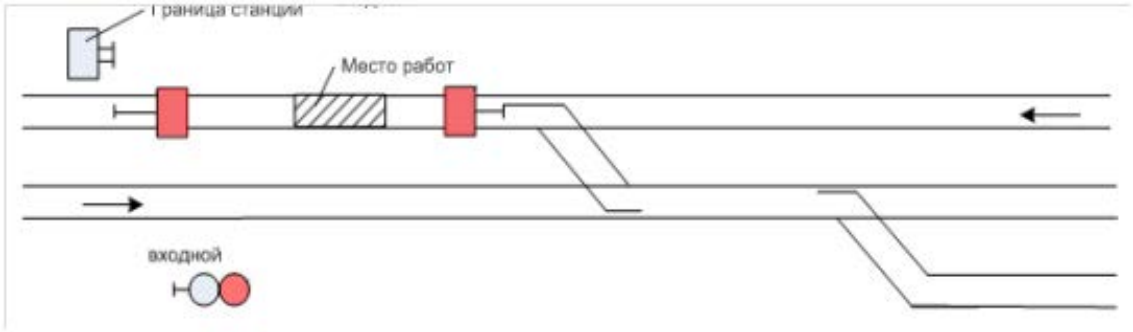


Рисунок 104а

Дежурный стрелочного поста, обнаруживший препятствие на стрелочном переводе, должен немедленно установить один переносной красный сигнал на месте препятствия (до начала работ по ремонту) и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции.

51. Место, требующее уменьшения скорости, расположенное на главном железнодорожном пути железнодорожной станции, ограждается переносными сигналами уменьшения скорости и сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», в соответствии с рисунками 105 и 106.

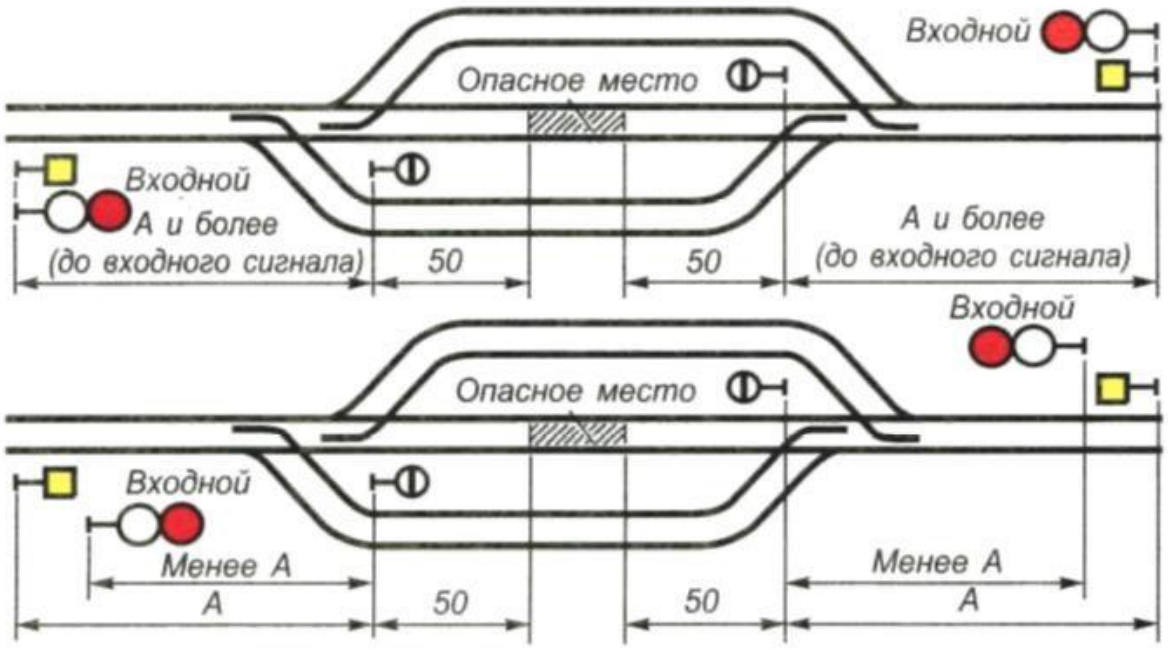


Рисунок 105

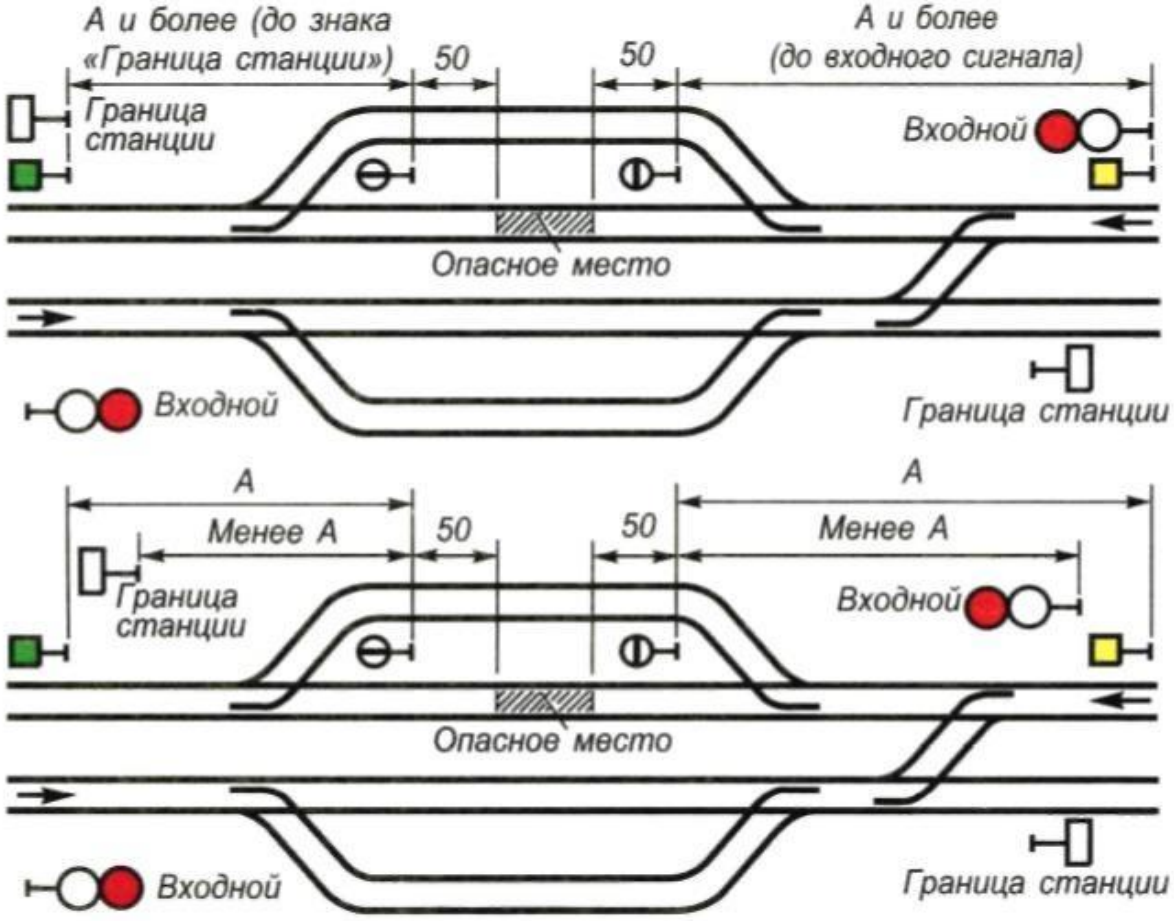


Рисунок 106

Место, требующее уменьшения скорости, расположенное на стрелочном переводе, расположенном на главном железнодорожном пути железнодорожной станции, ограждается переносными сигналами уменьшения скорости и сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», в соответствии с рисунком 106а.

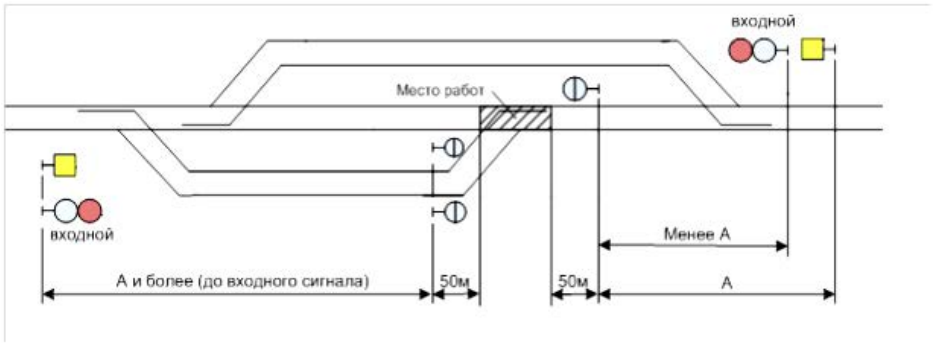


Рисунок 106а

Если место, требующее уменьшения скорости, расположено не на главных станционных железнодорожных путях, то оно ограждается только переносными сигналами уменьшения скорости в соответствии с рисунком 107.

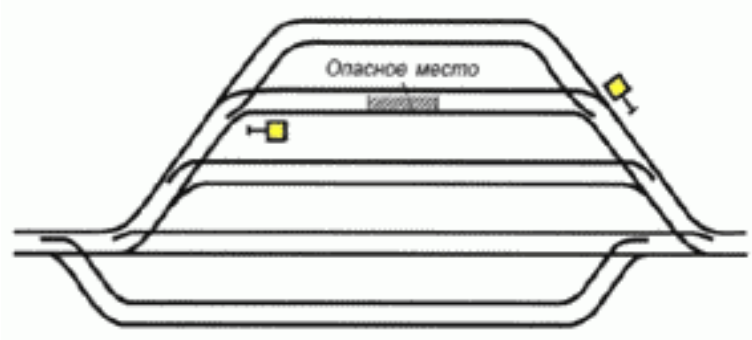


Рисунок 107

На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, не оборудованных устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, в случае остановки поезда в горловине железнодорожной станции и отсутствия прохода по смежным железнодорожным путям, все выходы с этих железнодорожных путей ограждаются сигналами остановки (рисунок 108).

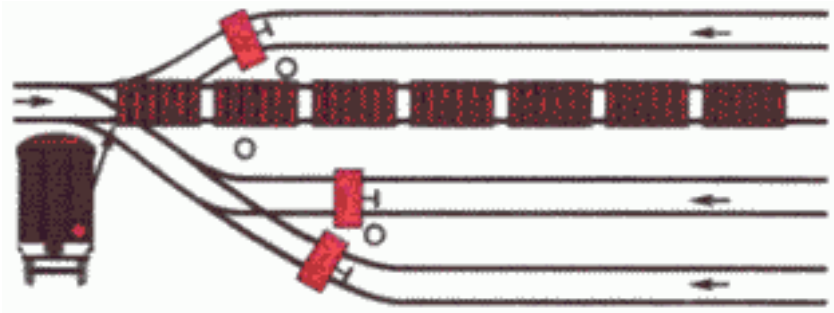


Рисунок 108

52. Вагоны, ремонтируемые на станционных железнодорожных путях, и вагоны с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы), стоящие на отдельных железнодорожных путях, ограждаются переносными красными сигналами, устанавливаемыми на железнодорожных путях общего пользования на оси железнодорожного пути на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м (на сквозных железнодорожных путях – с обеих сторон, а на тупиковых железнодорожных путях – со стороны стрелочного перевода).

При нахождении крайнего вагона на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии менее 50 м от предельного столбика, а на железнодорожных путях необщего пользования – менее 15 м, переносной красный сигнал с этой стороны устанавливается на оси железнодорожного пути напротив предельного столбика.

Устройства централизованного ограждения составов применяются при техническом обслуживании и ремонте вагонов в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

53. На железнодорожных путях общего и необщего пользования места проведения погрузочно-разгрузочных работ и промывки вагонов ограждаются переносными красными сигналами, установленными на расстоянии не менее 10 м от крайнего вагона (на сквозных железнодорожных путях – с обеих сторон, а на тупиковых железнодорожных путях – со стороны стрелочного перевода).

При нахождении крайнего вагона на местах проведения погрузочно-разгрузочных работ и промывки вагонов на расстоянии менее 10 м от предельного столбика, переносной красный сигнал с этой стороны устанавливается на оси железнодорожного пути напротив предельного столбика.

54. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда ограждение должно производиться проводником последнего пассажирского вагона по указанию машиниста в случаях:

1) затребования восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива, если помощь оказывается с хвоста поезда;

2) если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств интервального регулирования движения поездов и связи по правильному железнодорожному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с извещением об отправлении за ним другого поезда.

Проводник последнего пассажирского вагона, ограждающий остановившийся поезд, приводит в действие ручной тормоз, укладывает на расстоянии не менее 800 м от хвоста поезда петарды, после чего отходит от места уложенных петард

обратно к поезду на расстояние от 20 до 25 м и показывает ручной красный сигнал в сторону перегона (рисунок 109).

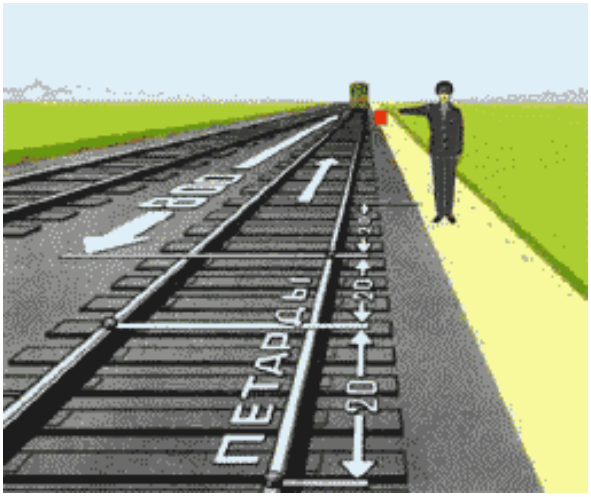


Рисунок 109

При вынужденной остановке на перегоне других поездов они ограждаются в случаях, когда отправление было произведено в условиях перерыва действия всех средств интервального регулирования движения поездов и связи по правильному железнодорожному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с выдачей извещения об отправлении за ним другого поезда. При этом ограждение производится помощником машиниста, который немедленно после остановки переходит в хвост поезда, проверяет наличие поездного сигнала, наблюдает за перегоном и в случае появления следом идущего поезда принимает меры к его остановке.

Если помощь остановившемуся поезду оказывается с головы, машинист ведущего локомотива при приближении восстановительного или пожарного поезда, или вспомогательного локомотива подает сигнал общей тревоги, при ограниченной или недостаточной видимости включает прожектор.

55. Проводник вагона, ограждающий хвост остановившегося на перегоне пассажирского поезда, возвращается к составу только после подхода и остановки восстановительного, или пожарного поезда, вспомогательного локомотива либо при передаче ограждения работнику, уполномоченному владельцем инфраструктуры (владельцем пути необщего пользования), подошедшему к месту остановки пассажирского поезда.

Помощник машиниста, находящийся у хвоста поезда, отправленного при перерыве действия всех средств интервального регулирования движения поездов и связи, возвращается на локомотив только после подхода и остановки следом идущего поезда или по сигналу машиниста, подаваемому свистком локомотива, после снятия ограждения.

56. На участках, оборудованных автоблокировкой, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона проверяет видимость поездных сигналов, наблюдает за перегоном и в случае появления следом идущего поезда принимает меры к его остановке.

57. При вынужденной остановке поезда на двухпутном или многопутном перегоне вследствие схода с рельсов, столкновения, развалившегося груза и случаях, когда требуется оградить место препятствия для движения поездов, возникшее на смежном железнодорожном пути, машинист подает сигнал общей тревоги.

При этом в случае остановки пассажирского поезда ограждение производится укладкой петард на расстоянии не менее 1000 м от головы и хвоста поезда, как указано на рисунке 110, со стороны головы поезда помощником машиниста, а с хвоста поезда – проводником последнего пассажирского вагона.

На железнодорожных путях необщего пользования, если поезд сопровождается составителем, ограждение места препятствия производится со стороны головы поезда – помощником машиниста, а с хвоста поезда – составителем, которые отходят на расстояние «Т» и показывают ручной красный сигнал в сторону перегона с головы и хвоста поезда соответственно. Если поезд не сопровождается составителем, ограждение места препятствия на смежном железнодорожном пути производится помощником машиниста со стороны ожидаемого поезда на расстоянии «Т». В случае получения машинистом поезда сообщения об отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути, он свистком локомотива вызывает помощника машиниста для ограждения препятствия с противоположной стороны.



Рисунок 110

При остановке других поездов ограждение производится помощником машиниста укладкой петард на смежном железнодорожном пути со стороны ожидаемого по этому железнодорожному пути поезда на расстоянии не менее 1000 м от места препятствия (рисунок 111). Если голова поезда находится на расстоянии более 1000 м от места препятствия, петарды на смежном железнодорожном пути укладываются напротив локомотива. Если машинистом поезда будет получено сообщение о том, что по смежному железнодорожному пути отправлен поезд по неправильному железнодорожному пути, он по радиосвязи или

свистком локомотива вызывает помощника машиниста для укладки петард на таком же расстоянии от места препятствия с противоположной стороны, а на железнодорожных путях необщего пользования для ограждения препятствия – с противоположной стороны.

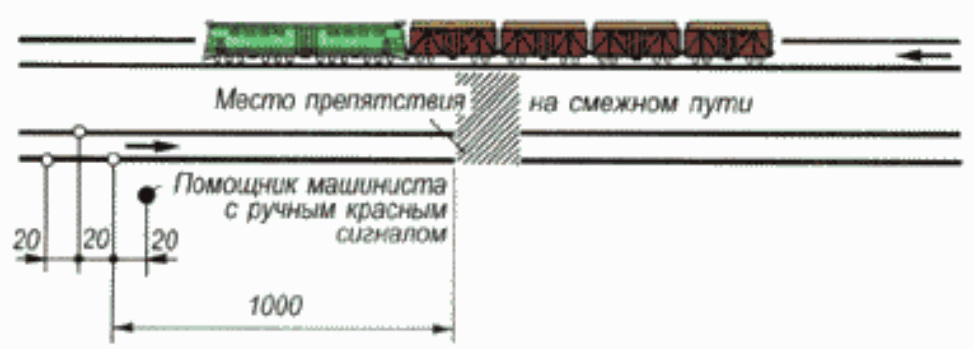


Рисунок 111

На участках, где обращаются пассажирские поезда со скоростью свыше 120 км/ч, расстояния укладки петард устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

После укладки петард помощник машиниста и проводник вагона отходят от места уложенных петард обратно к поезду на расстояние от 20 до 25 м и показывают красный сигнал в сторону возможного приближения поезда.

58. В случае вынужденной остановки поезда на перегоне для ограждения хвоста и головы поезда, а также мест препятствий для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона по распоряжению машиниста ведущего локомотива привлекаются работники локомотивной бригады, проводники пассажирских вагонов, кондукторы, иные работники в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов машинистом без помощника машиниста ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

При обслуживании локомотивов грузовых поездов машинистом без помощника машиниста ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

V. Ручные сигналы на железнодорожном транспорте

59. Ручными сигналами предъявляются требования:

1) красным развернутым флагом в светлое время суток и красным огнем ручного фонаря темное время суток – движение запрещено (рисунок 112).



Рисунок 112

При отсутствии в светлое время суток красного флага, а в темное время суток ручного фонаря с красным огнем, сигналы остановки подаются (рисунок 113):

в светлое время суток – движением по кругу желтого флага, руки или какого-либо предмета;

в темное время суток – движением по кругу фонаря с огнем любого цвета;



Рисунок 113

2) желтым развернутым флагом в светлое время суток и желтым огнем ручного фонаря в темное время суток – разрешается движение со скоростью, указанной в предупреждении или в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), а при отсутствии этих указаний на железнодорожных путях общего пользования со скоростью – не более 25 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч (рисунок 114).



Рисунок 114

Желтый огонь ручного фонаря применяется только в пределах железнодорожных станций. При отсутствии в темное время суток ручного фонаря с желтым огнем сигнал уменьшения скорости на железнодорожной станции подается движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 115).

Сигнал уменьшения скорости на перегоне в темное время суток во всех случаях подается только движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 115).



Рисунок 115

60. При опробовании автотормозов подаются сигналы:

1) требование машинисту произвести пробное торможение (после устного предупреждения): в светлое время суток – поднятой вертикально рукой, в темное время суток – поднятым ручным фонарем с прозрачно-белым огнем (рисунок 116).

Машинист отвечает одним коротким[29] свистком локомотива и приступает к торможению;



Рисунок 116

2) требование машинисту отпустить тормоза: в светлое время суток – движениями руки перед собой по горизонтальной линии, в темное время суток – такими же движениями ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 117). Машинист отвечает двумя короткими свистками локомотива и отпускает тормоза.

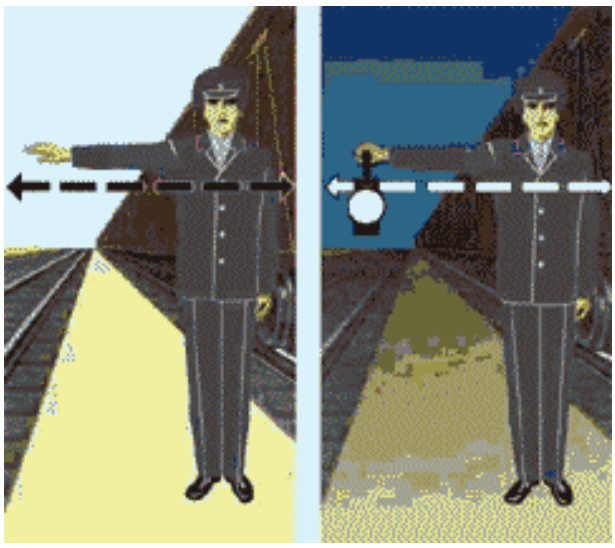


Рисунок 117

Для передачи команды по опробованию автотормозов применяются средства радиосвязи или устройства двусторонней парковой связи в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

[29] Пункт 3.5 пункта 3 ГОСТ Р 57612-2017.

61. Дежурный работник, где в соответствии с технически-распорядительным актом железнодорожной станции или с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования на него возложена обязанность встречать и провожать поезда, при отправлении или проходе поезда по железнодорожной станции без остановки показывает (рисунок 118):

в светлое время суток – поднятый вертикально в вытянутой руке ручной диск, окрашенный в белый цвет с черным окаймлением, или свернутый желтый флаг;

в темное время суток – поднятый ручной фонарь с зеленым огнем.



Рисунок 118

Сигналы, приведенные в настоящем пункте, разрешают отправление поезда с железнодорожной станции (с железнодорожных путей, не имеющих выходных сигналов, по разрешению на занятие перегона или следование безостановочно со скоростью, установленной для прохода по железнодорожной станции. Указанный сигнал при следовании поезда без остановки показывается до прохода локомотива прибывающего поезда мимо дежурного по железнодорожной станции.

Порядок встречи поездов, местонахождение работников определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

Дежурный работник в месте, определенном встречать и провожать поезда технически-распорядительным актом железнодорожной станции или локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, для остановки поезда показывает (рисунок 119):

в светлое время суток – ручной красный диск или развернутый красный флаг;

в темное время суток – красный огонь ручного фонаря.

Дежурный по железнодорожной станции встречает поезд, прибывающий на графиковую стоянку: в светлое время суток – поднятым вертикально в вытянутой руке ручным диском, со световозвращающей пленкой белого цвета с черным окаймлением, или свернутым желтым флагом; в темное время суток – поднятым ручным фонарем с белым огнем.

На железнодорожных станциях, где рабочее место дежурного по железнодорожной станции вынесено на стрелочный пост, дежурный по железнодорожной станции в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции показывает:

в светлое время суток – развернутый желтый флаг;

в темное время суток – желтый огонь ручного фонаря.



Рисунок 119

62. Сигналисты и дежурные стрелочных постов встречают поезда:

1) в случае пропуска по главному железнодорожному пути без остановки на железнодорожной станции (рисунок 120):

в светлое время суток – со свернутым желтым флагом;

в темное время суток – с прозрачно-белым огнем ручного фонаря;

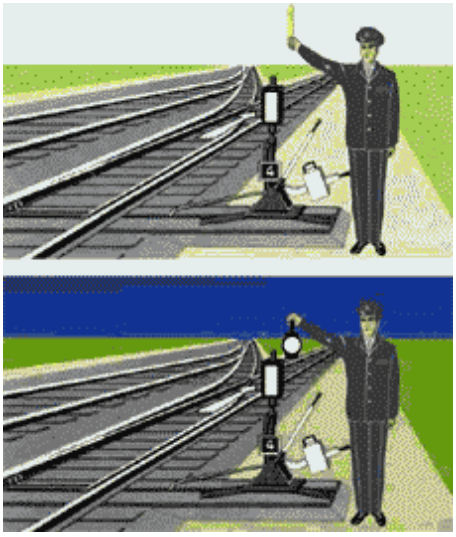


Рисунок 120

2) в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции (рисунок 121):

в светлое время суток – с развернутым желтым флагом;

в темное время суток – с желтым огнем ручного фонаря.



Рисунок 121

63. Сигналисты и дежурные стрелочных постов провожают поезда, отправляющиеся с железнодорожных станций, во всех случаях со свернутым желтым флагом в светлое время суток и прозрачно-белым огнем ручного фонаря в темное время суток.

64. Сигнал остановки с поезда подается машинисту локомотива:

в светлое время суток – развернутым красным флагом;

в темное время суток – красным огнем ручного фонаря.

65. При отправлении пассажирского поезда с железнодорожной станции после остановки проводники пассажирских вагонов закрывают боковые двери и наблюдают через тамбурное окно за подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

В пассажирском поезде, оборудованном системами автоматического закрытия боковых дверей вагонов и системами контроля закрытого положения дверей, проводники вагонов после автоматического закрытия дверей и начала движения поезда наблюдают через тамбурное окно за подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

66. Обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений и дежурные по железнодорожным переездам на перегонах при свободном от железнодорожного подвижного состава железнодорожного пути должны встречать поезда (рисунок 122):

в светлое время суток – со свернутым желтым флагом;

в темное время суток – с прозрачно-белым огнем ручного фонаря.

В местах, огражденных сигналами уменьшения скорости или остановки, обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений и дежурные по

железнодорожным переездам встречают поезда в светлое или в темное время суток с сигналами.

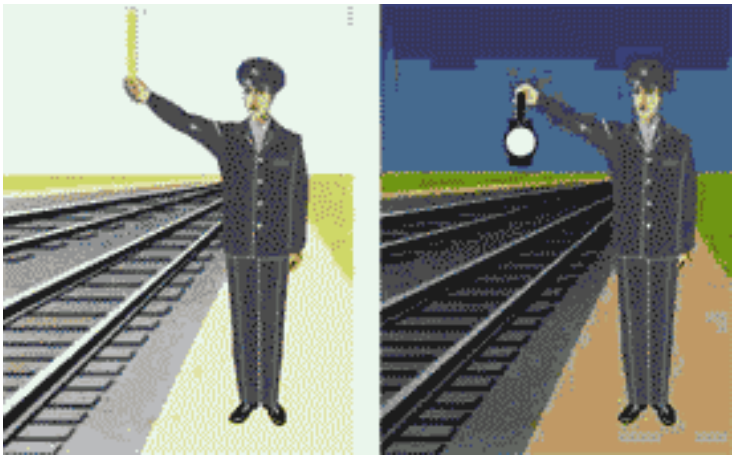


Рисунок 122

VI. Сигнальные указатели и знаки на железнодорожном транспорте

67. Для указания железнодорожного пути приема, направления следования поезда или маневрового состава, рода тяги и других особых условий следования поезда применяются маршрутные световые указатели белого цвета (цифровые, буквенные или положения)[30], помещаемые на мачтах светофоров или на отдельной мачте (рисунок 123).

На станциях участков, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией как самостоятельным средством интервального регулирования движения поездов, с интенсивным движением поездов[31] на входных, выходных и маршрутных светофорах главных путей железнодорожной станции устанавливаются световые указатели белого цвета в виде двух светящихся наклонных пересекающихся полос в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), которые включаются при переводе железнодорожной станции на автоматический режим управления. При включении светового указателя сигнальные показания на таких светофорах выключаются и сигнального значения не имеют (рисунок 123а). Движение поездов при этом осуществляется по сигналам автоматической локомотивной сигнализации.

[30] Подпункт 3.1.9 пункта 3 ГОСТ Р 56057-2014 «Национальный стандарт Российской Федерации. Системы светооптические светодиодные для железнодорожной светофорной сигнализации. Общие технические требования и методы испытаний», введенного в действие приказом Росстандарта от 3 июля 2014 г № 691-ст (М., Стандартинформ, 2015).

[31] Подпункт 2.12.37 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.



Рисунок 123

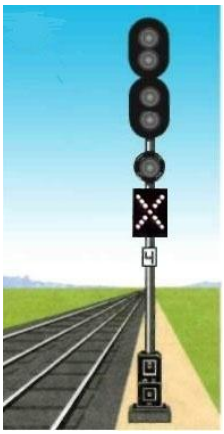


Рисунок 123а

Для указания номера железнодорожного пути, с которого разрешено движение поезду, на групповых выходных и маршрутных светофорах устанавливаются маршрутные световые указатели зеленого цвета (рисунок 124).

Маршрутные световые указатели зеленого цвета также используются для указания номера железнодорожного пути, с которого разрешено движение маневрового состава при наличии на выходном или маршрутном светофоре лунно-белого огня.



Рисунок 124

Маршрутные световые указатели на железнодорожных станциях стыкования видов тяги на железнодорожных путях общего пользования применяются в

соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, включая организацию безостановочного пропуска по таким станциям электротягового подвижного состава с переключением систем тока.

68. Освещаемые стрелочные указатели одиночных стрелок в обе стороны показывают:

1) стрелка установлена по прямому железнодорожному пути – в светлое время суток белый прямоугольник узкой стороны указателя, в темное время суток – молочно-белый огонь (рисунок 125);

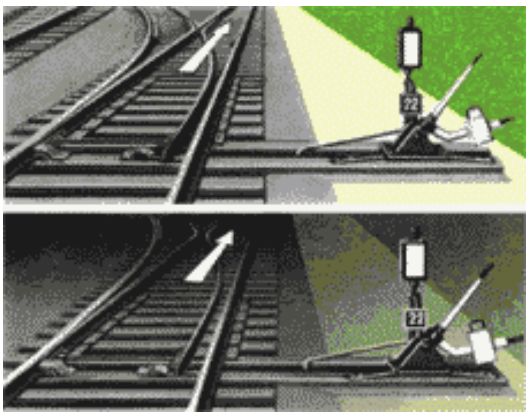


Рисунок 125

2) стрелка установлена на боковой железнодорожный путь – в светлое время суток широкая сторона указателя, в темное время суток – желтый огонь (рисунок 126).

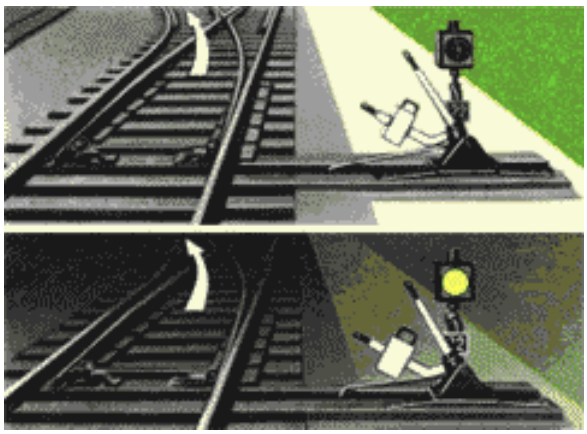


Рисунок 126

69. Положение перекрестных стрелок обозначается двумя обычными стрелочными указателями, которые показывают, что стрелки установлены:

1) по прямому железнодорожному пути – в светлое время суток на обоих указателях белые прямоугольники узкой стороны указателей, в темное время суток – молочно-белые огни (рисунок 127);

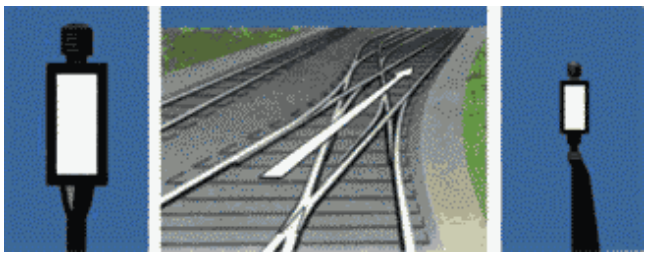


Рисунок 127

2) с пересечением прямого железнодорожного пути – в светлое время суток на обоих указателях широкие стороны указателей, в темное время суток – желтые огни (рисунок 128);



Рисунок 128

3) с прямого на боковой железнодорожный путь – в светлое время суток на ближнем указателе видна широкая сторона указателя, в темное время суток – желтый огонь, а на дальнем – в светлое время суток виден белый прямоугольник узкой стороны указателя, в темное время суток – молочно-белый огонь (рисунок 129);



Рисунок 129

4) с бокового на прямой железнодорожный путь – в светлое время суток на ближнем указателе виден белый прямоугольник узкой стороны указателя, в темное время суток – молочно-белый огонь, а на дальнем – в светлое время суток видна широкая сторона указателя, в темное время суток – желтый огонь (рисунок 130).

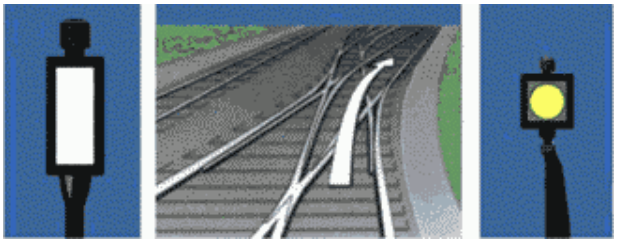


Рисунок 130

На железнодорожных путях необщего пользования положение стрелок, управляемых с локомотива, определяется стрелочными указателями, которые показывают:

1) стрелка установлена для движения по прямому железнодорожному пути – в светлое и темное время суток молочно-белый огонь (рисунок 125);

2) стрелка установлена на боковой железнодорожный путь – в светлое и темное время суток желтый огонь (рисунок 126).

70. Неосвещаемые стрелочные указатели показывают:

1) стрелка установлена по прямому железнодорожному пути – стреловидный указатель направлен ребром вдоль железнодорожного пути (рисунок 131);

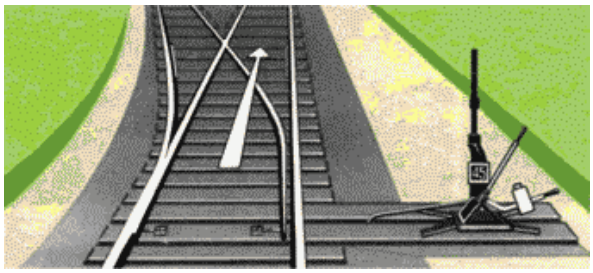


Рисунок 131

2) стрелка установлена на боковой железнодорожный путь – стреловидный указатель направлен в сторону бокового железнодорожного пути (рисунок 132).

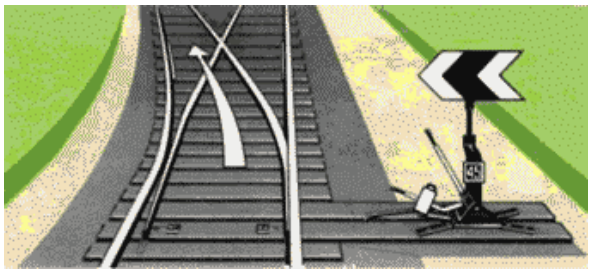


Рисунок 132

71. Указатели устройств сбрасывания и путевого заграждения показывают:

1) железнодорожный путь огражден – в светлое время суток виден белый круг с горизонтальной черной полосой, в темное время суток – молочно-белый огонь с той же черной полосой (рисунок 133);

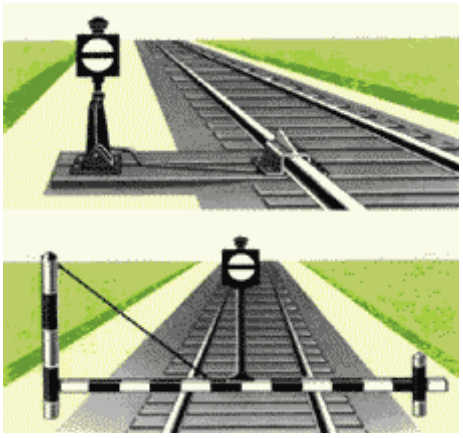


Рисунок 133

2) заграждение с железнодорожного пути снято – в светлое время суток виден белый круг или прямоугольник с вертикальной черной полосой, в темное время суток – молочно-белый огонь с той же черной полосой (рисунок 134).

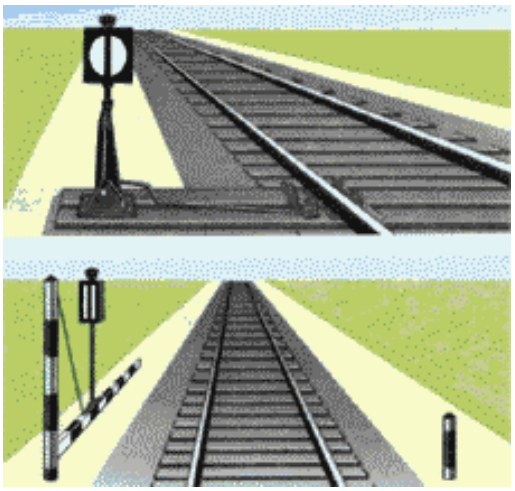


Рисунок 134

Места установки устройств сбрасывания (сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков или сбрасывающих стрелок) оборудуются указателями в тех случаях, когда эти устройства не включены в централизацию и не имеют контроля заграждающего положения. Указатели путевого заграждения на упорах устанавливаются на правом конце бруса и дают сигнальное показание только в сторону железнодорожного пути (рисунок 135).

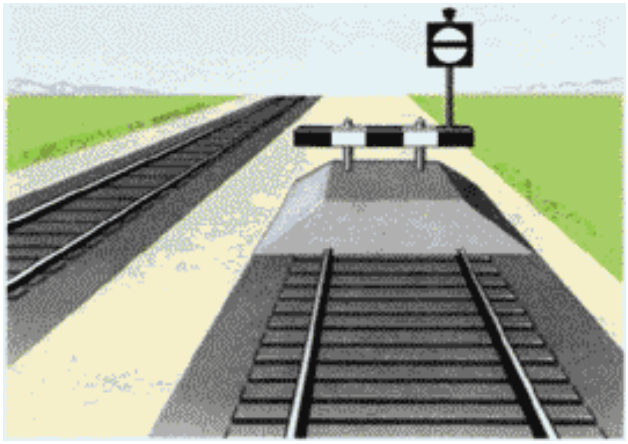


Рисунок 135

В качестве сигнальных приборов путевого заграждения в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), используются типовые стрелочные фонари.

72. Указатель гидравлической колонки – фонарь – показывает в темное время суток красный огонь в обе стороны, если поворачивающаяся часть колонки

установлена поперек железнодорожного пути; в светлое время суток видна сама поворачивающаяся часть колонки, окрашенная в красный цвет, – сигнал запрещения движения (рисунок 136).

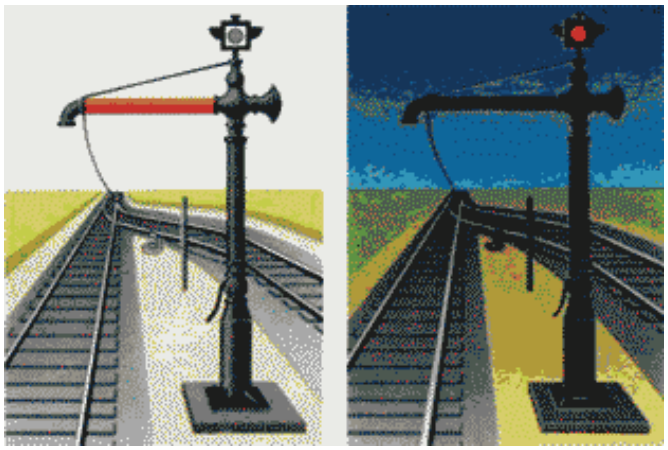


Рисунок 136

Если поворачивающаяся часть гидравлической колонки установлена вдоль железнодорожного пути, то в темное время суток виден в обе стороны прозрачно-белый огонь.

73. На участках железнодорожных путей общего пользования с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, с блок-участками фиксированной длины устанавливаются сигнальные знаки «Граница блок-участка» со светоотражателями и цифровыми литерными табличками для обоих направлений движения на границах блок-участков (рисунок 138).

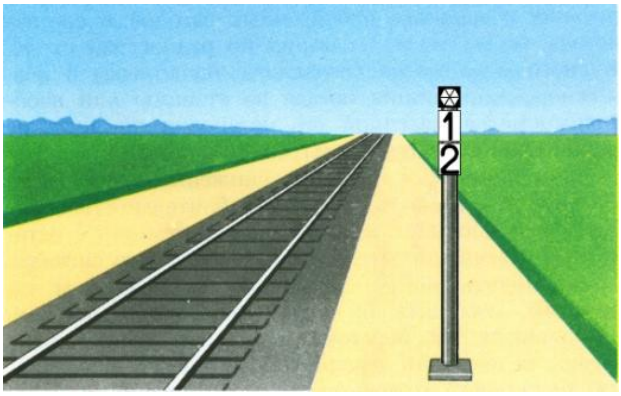


Рисунок 138

В случае применения на таких участках системы автоматической локомотивной сигнализации с изменяемыми в зависимости от скорости движения поезда границами блок-участков (далее – подвижные блок-участки) сигнальные знаки «Граница блок-участка» не устанавливаются.

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.

На участках железнодорожных путей общего пользования, оборудованных автоматической блокировкой, где движение поездов по неправильному железнодорожному пути осуществляется по показаниям автоматической локомотивной сигнализации, границей блок-участков являются проходные светофоры, установленные для движения по правильному железнодорожному пути. На таких светофорах с обратной стороны устанавливаются дополнительные литерные знаки, соответствующие знакам, установленным на светофоре для движения по правильному железнодорожному пути (рисунок 139).

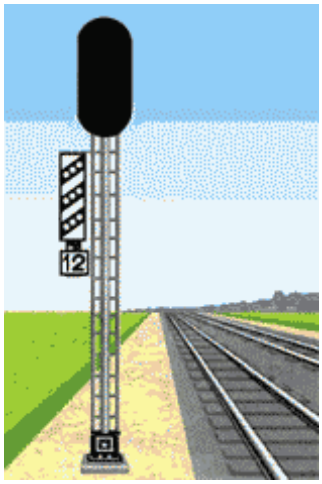


Рисунок 139

В случае если по результатам тяговых расчетов для движения по неправильному железнодорожному пути светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному железнодорожному пути, не является границей блок-участка, на мачте такого светофора с обратной стороны устанавливается литерный знак и сигнальный указатель в виде двух пересекающихся наклонных полос с отражателями белого цвета (рисунок 139а).

На предвходном светофоре устанавливается литерный знак и оповестительная табличка в виде трех наклонных полос с отражателями белого цвета (рисунок 139).

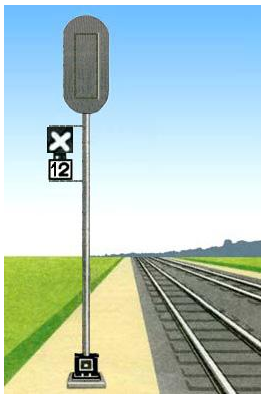


Рисунок 139а

74. На электрифицированных участках постоянного тока перед изолирующими сопряжениями или секционными изоляторами контактной сети, где в случае внезапного снятия напряжения в одной из секций контактной сети не допускается проход электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, применяются сигнальные указатели «Опустить токоприемник», помещаемые на опорах контактной сети или отдельных мачтах (рисунок 140).



Рисунок 140

При появлении на сигнальном указателе мигающей светящейся полосы прозрачно-белого цвета машинист обязан немедленно принять меры к проследованию ограждаемого изолирующего сопряжения или секционного изолятора с опущенными токоприемниками.

Нормальным показанием сигнального указателя является не горящее показание полосы и при таком показании указатели сигнального значения не имеют.

75. Постоянные сигнальные знаки «Газ» и «Нефть» (рисунки 141, 142) устанавливаются в местах пересечения железнодорожных путей с нефте-, газо-, продуктопроводами на опорах контактной сети или отдельных столбах и указывают на проследование к месту пересечения с особой бдительностью.

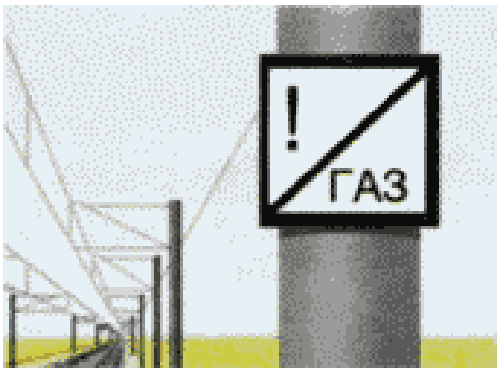


Рисунок 141



Рисунок 142

Постоянные сигнальные знаки «Начало карстоопасного участка» и «Конец карстоопасного участка» (рисунки 143, 144) устанавливаются в местах прохождения железнодорожных путей в закарстованных зонах на опорах контактной сети или отдельных столбах и указывают на проследование огражденного участка с особой бдительностью.



Рисунок 143



Рисунок 144

76. Постоянные сигнальные знаки «Начало торможения» (рисунок 145) и «Конец торможения» (рисунок 146) указывают машинисту локомотива места проверки действия автотормозов в пути следования.

Порядок расстановки сигнальных знаков «Начало торможения» и «Конец торможения» утверждается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).



Рисунок 145

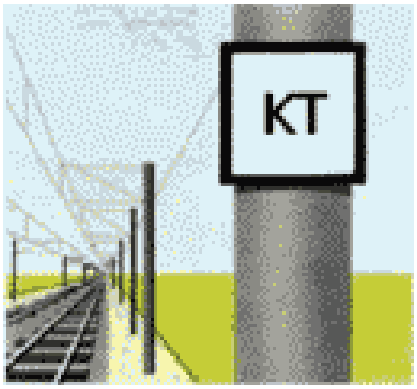


Рисунок 146

77. В случае применения сигнальных указателей «Опустить токоприемник» перед ним устанавливается постоянный сигнальный знак с отражателями «Внимание! Токораздел» (рисунок 147).

За изолирующим сопряжением или секционным изолятором, ограждаемым сигнальным указателем «Опустить токоприемник», в направлении движения устанавливается постоянный сигнальный знак «Поднять токоприемник» с отражателями на нем (рисунок 148).

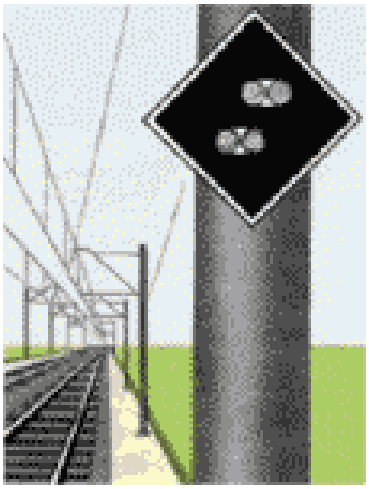


Рисунок 147

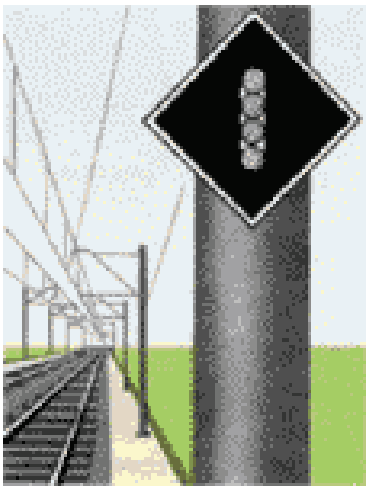


Рисунок 148

Сигнальный указатель «Опустить токоприемник» и постоянные сигнальные знаки «Поднять токоприемник» и «Внимание! Токораздел» должны устанавливаться в соответствии со схемой установки, приведенной на рисунке 149, для железнодорожных путей общего пользования и в соответствии со схемой установки, приведенной на рисунке 150, для железнодорожных путях необщего пользования. Сигнальные указатели должны размещаться таким образом, чтобы не ухудшать видимость и восприятие постоянных сигналов.



Рисунок 149



Рисунок 150

78. На опорах контактной сети, ограничивающих пролет с изолирующим сопряжением или секционным изолятором, устанавливаются сигнальные знаки: чередующиеся четыре черные и три белые горизонтальные полосы. Первая опора по направлению движения поезда, дополнительно обозначается вертикальной черной полосой (рисунок 151).

Знаки наносятся на опоры или щиты, закрепляемые на опорах (рисунок 152). В пределах железнодорожных станций, а также на многопутных участках указанные знаки устанавливаются на конструкциях контактной сети над осью железнодорожного пути в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Остановка электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками между этими опорами (знаками) запрещается.

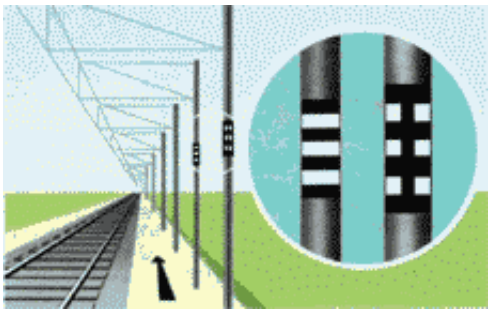


Рисунок 151

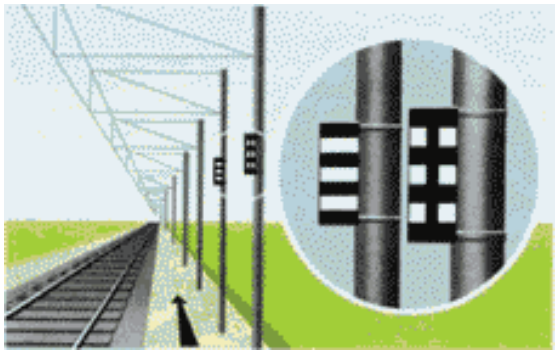


Рисунок 152

На железнодорожных станциях стыкования разного рода электрической тяги для безостановочного пропуска поездов должны применяться сигнальные указатели и знаки. Порядок их применения устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

79. Предельные столбики указывают место, далее которого на железнодорожном пути нельзя устанавливать железнодорожный подвижной состав в направлении стрелочного перевода или глухого пересечения (сплетения) путей (рисунки 153, 154). Предельные столбики у главных и приемо-отправочных железнодорожных путей должны иметь окраску, приведенную на рисунке 154.

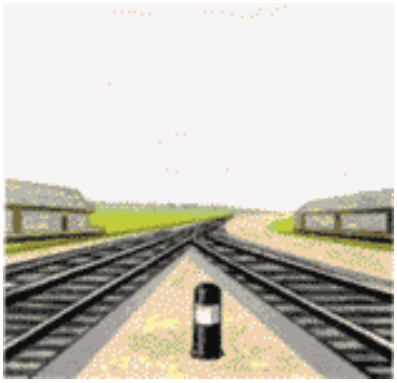


Рисунок 153

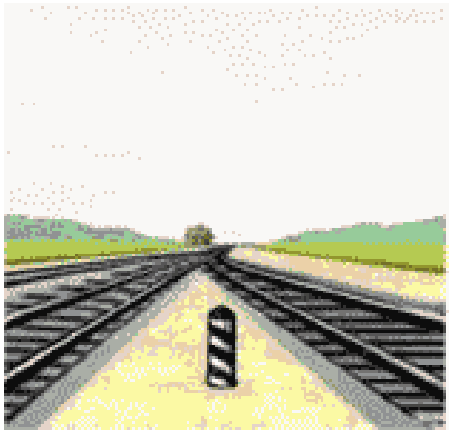


Рисунок 154

80. Знак «Граница станции» (рисунок 155) указывает границу железнодорожной станции на двухпутных и многопутных участках. Надпись на знаке размещается с обеих сторон.



Рисунок 155

81. Постоянные сигнальные знаки «Начало опасного места» (рисунок 156) и «Конец опасного места» (рисунок 157) с отражателями на них указывают границы участка, требующего проследования его поездами с уменьшенной скоростью. Сигнальный знак «Конец опасного места» помещается на обратной стороне знака «Начало опасного места».



Рисунок 156



Рисунок 157

82. К предупредительным сигнальным знакам относятся:

1) знак «С» – подача свистка – устанавливается перед тоннелями, мостами, железнодорожными переездами, а также в местах, определяемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) (рисунок 158);



Рисунок 158

2) «Остановка локомотива» – устанавливается в местах, определяемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) (рисунок 159).



Рисунок 159

Перечень надписей на сигнальных знаках, требующих остановки железнодорожного подвижного состава, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

83. Предупредительные сигнальные знаки с отражателями устанавливаются на электрифицированных участках по правильному и неправильному железнодорожным путям:

1) «Отключить ток» (рисунок 160) – перед нейтральной вставкой;

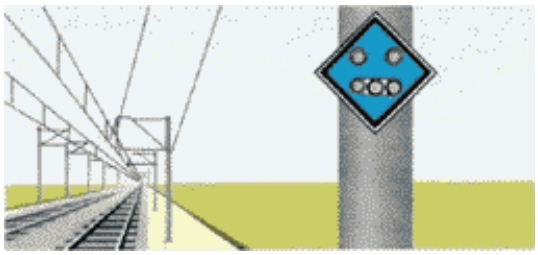


Рисунок 160

2) «Включить ток на электровозе», (рисунок 161), «Включить ток на электропоезде» (рисунок 162) – за нейтральной вставкой.



Рисунок 161



Рисунок 162

Данные знаки устанавливаются в соответствии с рисунками 163, 164.

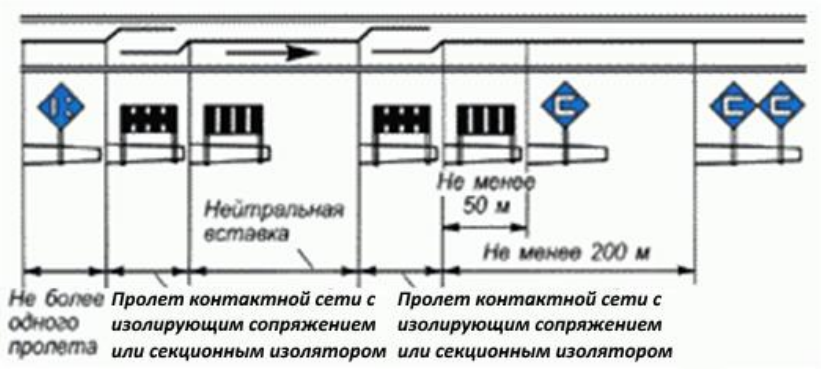


Рисунок 163 (на железнодорожных путях общего пользования)



Рисунок 164 (на железнодорожных путях необщего пользования)

Сигнальный знак «Конец контактной подвески» (рисунок 165) устанавливается на контактной сети в местах, где оканчивается рабочая зона контактного провода.

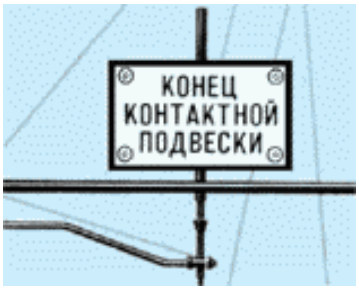


Рисунок 165

На железнодорожных путях необщего пользования в местах, устанавливаемых локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, применяются предупредительные сигнальные знаки:

1) «Переход на боковую контактную сеть» – рисунок 166;

2) «Переход на центральную контактную сеть» – рисунок 167.



Рисунок 166



Рисунок 167

84. Предупредительный сигнальный знак «Остановка МВПС» (рисунок 168) устанавливается на пассажирских платформах участков, где эксплуатируется мотор-вагонный подвижной состав и пригородные поезда локомотивной тяги. Остановка производится первым вагоном напротив знака.



Рисунок 168

85. В местах, где проследование электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками запрещено (при неисправности контактной сети, производстве плановых ремонтных и строительных работ, когда при следовании поездов необходимо опускать токоприемники), устанавливаются временные сигнальные знаки с отражателями, которые показывают:

1) «Подготовиться к опусканию токоприемника» (рисунок 169);
2) «Опустить токоприемник» (рисунок 170);
3) «Поднять токоприемник» (рисунок 171).



Рисунок 169



Рисунок 170



Рисунок 171

Схема установки знаков, приведенных на рисунках 169 – 171, на железнодорожных путях общего пользования указана на рисунке 172, а на железнодорожных путях необщего пользования – на рисунке 173.



Рисунок 172

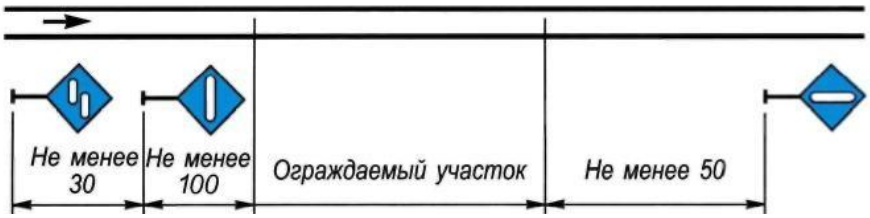


Рисунок 173

Если на двухпутном участке ведутся плановые ремонтные путевые и строительные работы с пропуском поездов по одному из железнодорожных путей и укладкой временных съездов, не оборудованных контактной сетью, сигнальный знак «Опустить токоприемник» устанавливается на расстоянии не менее 100 м от ограждаемого участка. Остальные сигнальные знаки устанавливаются по указанной на рисунке 172 схеме.

В случае обнаружения повреждения контактной сети, не допускающего проследования электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, работник дистанции электроснабжения, обнаруживший эту неисправность, обязан отойти на расстояние не менее 500 м в сторону ожидаемого поезда и подавать машинисту приближающегося поезда ручной сигнал «Опустить токоприемник» (рисунок 174) (за исключением случаев плановой проверки состояния и производства работ на контактной сети):

в светлое время суток – повторными движениями правой руки перед собой по горизонтальной линии при поднятой вертикально левой руке;

в темное время суток – повторными вертикальными и горизонтальными движениями фонаря с прозрачно-белым огнем.



Рисунок 174

Машинист обязан подавать оповестительный сигнал, при обесточенной электрической цепи, опустить токоприемники и проследовать место повреждения. Затем, убедившись в исправности контактной сети, поднять токоприемники и продолжить движение.

86. На участках, где работают снегоочистители, устанавливаются временные сигнальные знаки:

1) «Поднять нож, закрыть крылья» – перед препятствием (рисунок 175);

2) «Опустить нож, открыть крылья» – после препятствия (рисунок 176).

На участках, где работают скоростные снегоочистители, перед знаками «Поднять нож, закрыть крылья» устанавливаются временные сигнальные знаки «Подготовиться к поднятию ножа и закрытию крыльев» (рисунок 177).

Схемы установки знаков на участках, где работают снегоочистители, приведены на рисунке 178, а где работают скоростные снегоочистители – на рисунке 179.

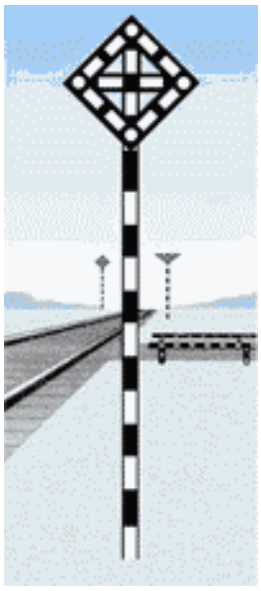


Рисунок 175

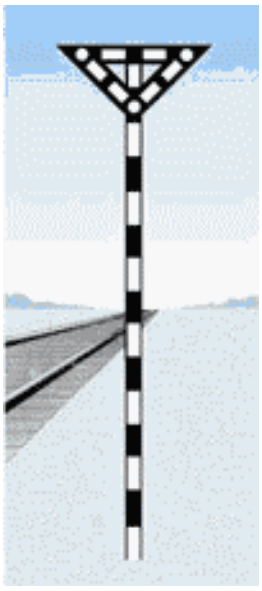


Рисунок 176

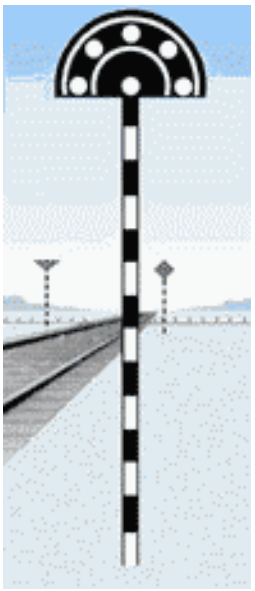


Рисунок 177

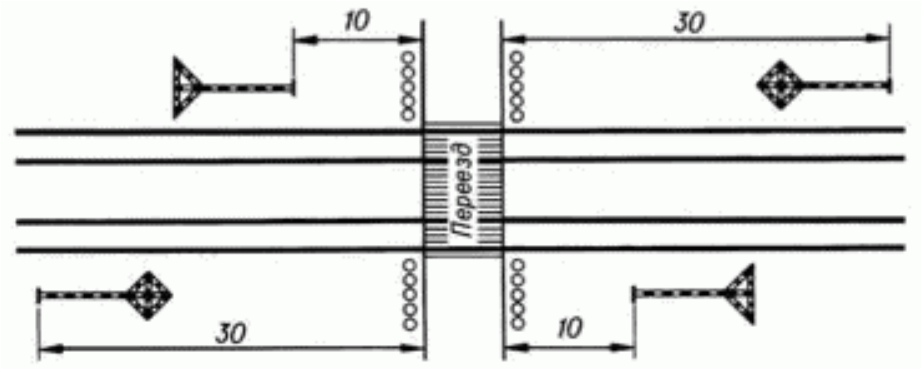


Рисунок 178

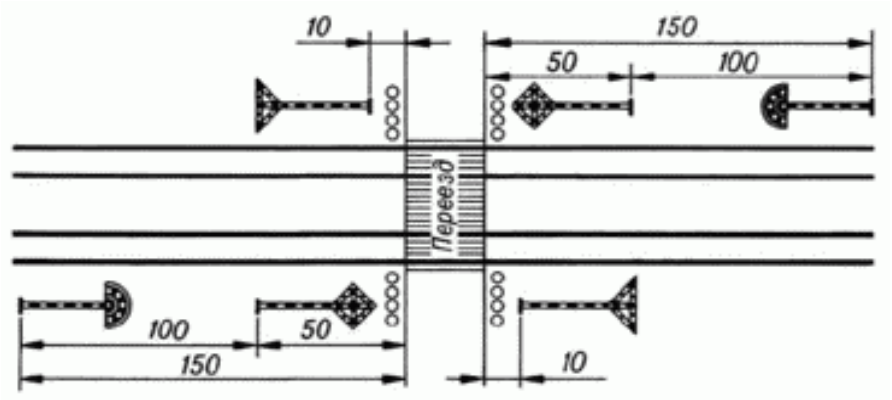


Рисунок 179

При двух подряд расположенных препятствиях, когда между ними работа снегоочистителя невозможна, на шесте помещаются два знака один под другим (рисунок 180).

На участках железнодорожных путей общего пользования, где применяются счетчики осей и устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава, для обозначения места их установки, а также мест установки другого напольного оборудования железнодорожной автоматики и телемеханики размещаются временные сигнальные знаки в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

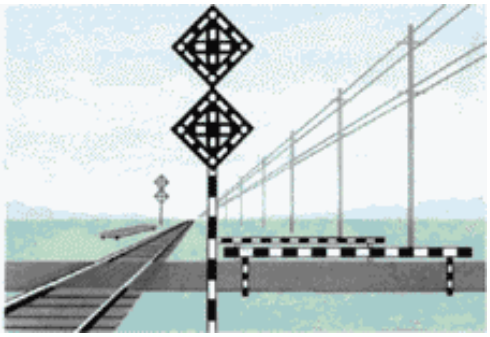


Рисунок 180

87. Отражатели, устанавливаемые на сигнальных знаках, изготавливаются из прозрачно-белого стекла или светоотражающего материала белого цвета.

На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования используются световые или освещаемые сигнальные знаки.

VII. Сигналы, применяемые при маневровой работе

88. Маневровыми светофорами подаются сигналы:

1) один лунно-белый огонь – разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров (рисунок 181);

2) один синий огонь – запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор (рисунок 182).

Разрешение на производство маневровых передвижений подается выходными и маршрутными светофорами с показанием один лунно-белый огонь при погашенном красном огне.



Рисунок 181



Рисунок 182

На железнодорожных станциях однопутных линий, а также двухпутных, оборудованных автоматической блокировкой для двустороннего движения по каждому железнодорожному пути или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движением поездов, на маневровом светофоре, расположенном на мачте входного светофора со стороны железнодорожной станции, в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), используется сигнал один лунно-белый огонь – разрешается выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции.

Групповым маневровым светофором, разрешающим маневры в определенном районе железнодорожной станции, подаются сигналы в одну или обе стороны.

С железнодорожных путей, по которым не предусматривается прием и отправление поездов, из тупиков, а также для приема маневровым порядком с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования устанавливаются маневровые сигналы с красным огнем.

Для приема на свободные участки станционных железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, локомотивов, следующих из депо под составы поездов, восстановительных, хозяйственных (при производстве работ с закрытием перегона) и пожарных поездов, самоходного специального подвижного состава при запрещающем показании входного светофора на мачте входного светофора применятся сигнал один лунно-белый огонь – разрешается прием указанных локомотивов или поездов на свободные участки станционных железнодорожных путей в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

89. Горочными светофорами подаются сигналы (рисунок 183):

1) один зеленый огонь – разрешается роспуск вагонов с установленной скоростью;

2) один желтый огонь – разрешается роспуск вагонов с уменьшенной скоростью;

3) один желтый и один зеленый огни – разрешается роспуск вагонов со скоростью, промежуточной между установленной и уменьшенной;

4) один лунно-белый огонь – разрешается горочному (маневровому) локомотиву проследовать через горб горки в подгорочный парк и производить маневры на железнодорожном пути сортировочного парка;

5) один красный огонь – запрещается роспуск;

6) буква «Н» белого цвета на световом указателе, горящая одновременно с красным огнем, или при погашенном красном огне – осадить вагоны с горки назад.

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках по одному зеленому огню, одному желтому и одному зеленому огням и одному желтому огню горочных светофоров устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

В случаях, когда видимость сигналов горочного светофора не обеспечивается, то для информирования машиниста о показании горочного светофора применяются повторительные светофоры или горочная автоматическая локомотивная сигнализация. Повторительные и локомотивные светофоры сигнализируют теми же огнями, что и основной горочный светофор. На повторительных горочных светофорах, расположенных в середине

железнодорожных путей парка приема, вместо красного огня в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), применяется синий.

Для разрешения подачи составов до горочного светофора на железнодорожных путях парка приема, а также для сигнализации на подгорочных железнодорожных путях в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), применяются маневровые светофоры.

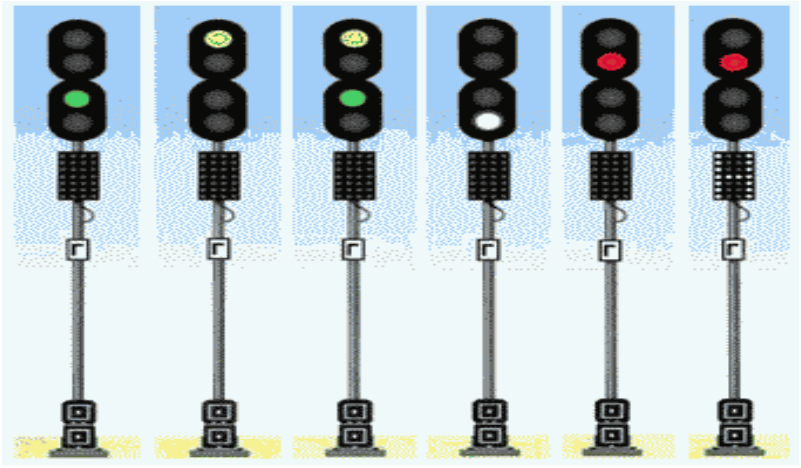


Рисунок 183

90. При отсутствии маневровых светофоров проезд выходных и маршрутных светофоров с красным огнем при маневрах разрешается дежурным по железнодорожной станции или по его указанию руководителем маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или по сигналу, подаваемому ручным сигнальным прибором.

91. При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы:

1) разрешается локомотиву следовать управлением вперед – в светлое время суток движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом, в темное время суток – ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 184) или одним длинным звуком;



Рисунок 184

2) разрешается локомотиву следовать управлением назад – в светлое время суток движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом, в темное время суток – ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 185) или двумя длинными звуками;



Рисунок 185

3) тише – в светлое время суток медленными движениями вверх и вниз развернутого желтого флага, в темное время суток – ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 186) или двумя короткими звуками;



Рисунок 186

4) Запрещается движение – в светлое время суток движениями по кругу развернутого красного или желтого флага, в темное время суток – ручного фонаря с любым огнем (рисунок 187) или тремя короткими звуками.

Звуковые сигналы при маневрах подаются ручным свистком или духовым рожком.



Рисунок 187

92. Сигналы при маневрах повторяются свистками локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава, подтверждающими принятие их к исполнению.

Задание сигналисту или дежурному стрелочного поста установить стрелку на тот или иной железнодорожный путь подается звуками различной продолжительности (свистками локомотивов и свистками руководителей маневров) или другими средствами.

Порядок применения сигнальных устройств большой и малой громкости устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

VIII. Сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и другого железнодорожного подвижного состава

93. В данной главе все указания по размещению сигналов с правой или левой стороны даны по направлению движения.

94. Голова поезда при движении на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается одним прозрачно-белым огнем прожектора и двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса (рисунок 188).

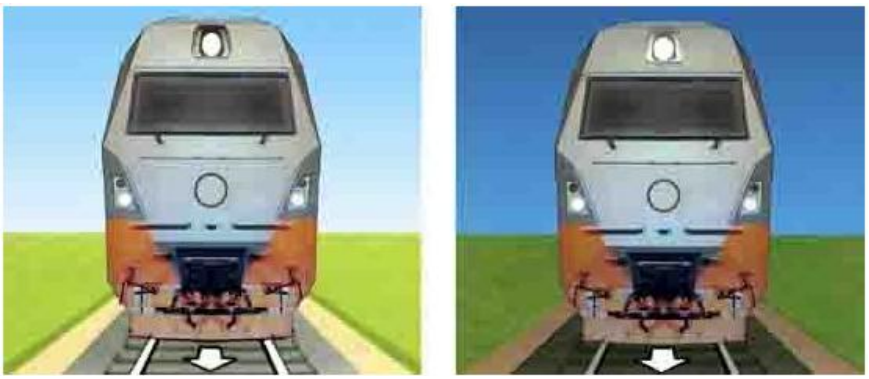


Рисунок 188

Голова поезда при движении по неправильному железнодорожному пути обозначается красным огнем фонаря с левой стороны, прозрачно-белым огнем фонаря с правой стороны, а также сигнальным прозрачно-белым огнем прожектора (рисунок 189).



Рисунок 189

На локомотиве, следующем в голове поезда или без вагонов, мотор-вагонном подвижном составе при движении по железнодорожным путям общего пользования на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках включается сигнальный прозрачно-белый огонь прожектора и два прозрачно-белых огня фонарей у буферного бруса.

95. Голова грузового поезда при движении вагонами вперед на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках в светлое время суток сигналами не обозначается, в темное время суток обозначается прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса (рисунок 190).

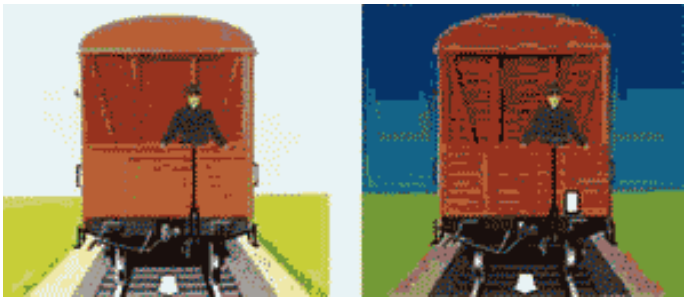


Рисунок 190

При движении вагонами вперед по неправильному железнодорожному пути голова грузового поезда обозначается, в светлое время суток – развернутым красным флагом, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд

работником, находящимся на передней переходной площадке, в темное время суток – прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса и красным огнем ручного фонаря, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником (рисунок 191).

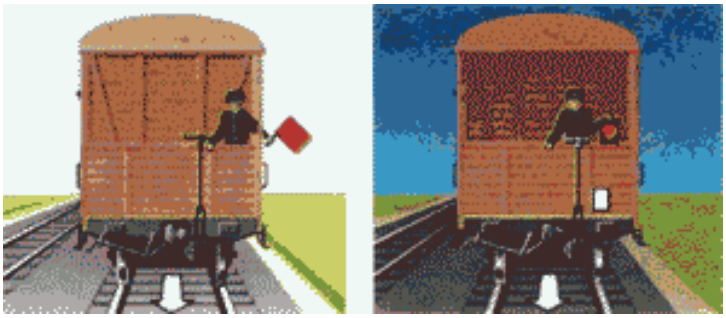


Рисунок 191

96. Хвост поезда при движении на однопутных, а также по правильному и неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается:

1) красным диском со светоотражателем у буферного бруса с правой стороны – грузового и грузопассажирского (рисунок 192);

2) тремя красными огнями – пассажирского, почтово-багажного и мотор-вагонного (рисунок 193).

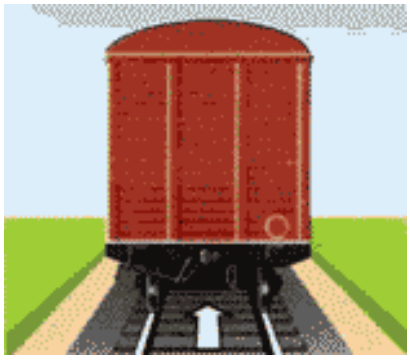


Рисунок 192

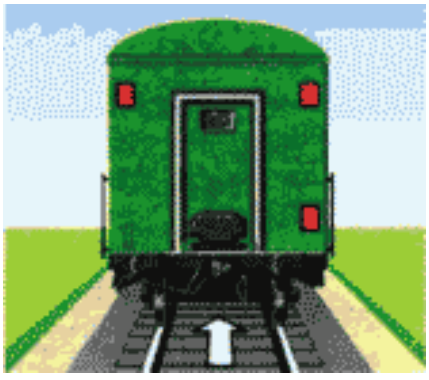


Рисунок 193

Локомотив, находящийся в хвосте грузового поезда, а также локомотив, следующий без вагонов, сзади обозначаются красным огнем фонаря у буферного бруса с правой стороны (рисунок 194).



Рисунок 194

Порядок обозначения сигналами поездов при движении вагонами вперед и не сопровождаемых составителем, обеспечивающим при этом безопасность движения поездов и безопасность работников организаций железнодорожного транспорта, устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях необщего пользования специализированные грузовые поезда постоянного формирования, обращающиеся на открытых горных разработках, при движении на однопутных, двухпутных и многопутных участках, при движении локомотивом вперед и вагонами вперед обозначаются:

1) голова поезда:

в светлое время суток – локомотив сигналами не обозначается, а вагон обозначается диском красного цвета у буферного бруса вагона с правой стороны (рисунок 195);

в темное время суток – двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса локомотива (рисунок 188) или одним прозрачно-белым огнем у буферного бруса вагона с правой стороны, при этом головной вагон дополняется устройством звуковой сигнализации;

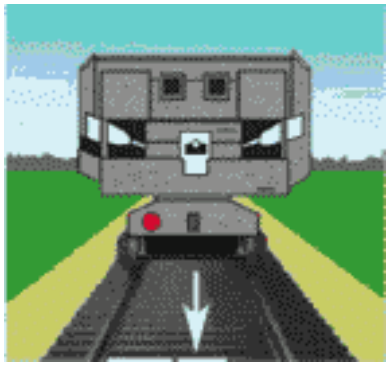


Рисунок 195

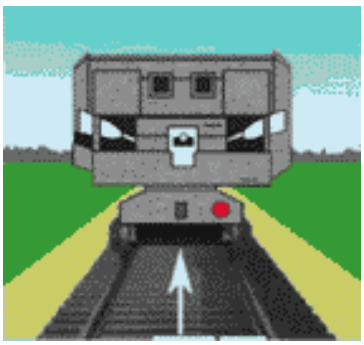


Рисунок 196

2) хвост поезда:

в светлое время суток – диском красного цвета у буферного бруса вагона с правой стороны (рисунок 196), локомотив в хвосте поезда сигналами не обозначается;

в темное время суток – одним прозрачно-белым огнем фонаря на буферном брусе вагона с правой стороны (рисунок 197) или двумя красными огнями на буферном брусе локомотива (рисунок 198).

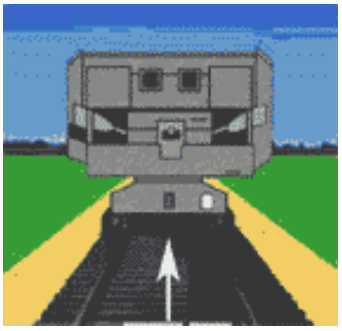


Рисунок 197



Рисунок 198

97. Подталкивающий локомотив и самоходный специальный подвижной состав обозначаются сигналами так же, как и локомотив без вагонов.

Подталкивающий локомотив и хозяйственный поезд при возвращении с двухпутного перегона по неправильному железнодорожному пути

на железнодорожную станцию отправления обозначаются сигналами следования по неправильному железнодорожному пути.

98. В случае разрыва на перегоне грузового поезда хвост части поезда, отправляемой на железнодорожную станцию, обозначается: в светлое время суток – развернутым желтым флагом у буферного бруса с правой стороны; в темное время суток – желтым огнем фонаря (рисунок 199).

Последняя убираемая часть поезда обозначается так же, как хвост грузового поезда.

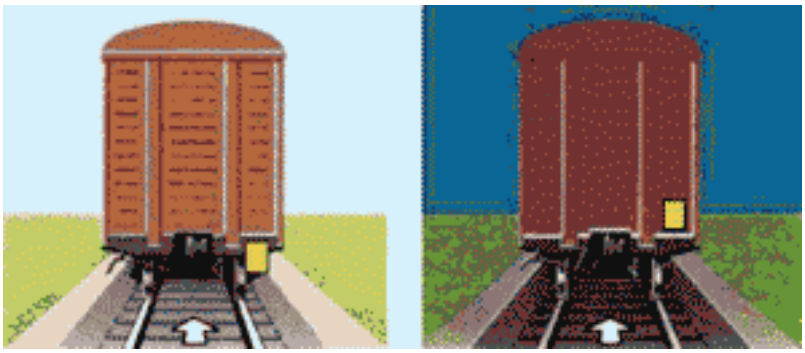


Рисунок 199

99. Поезда на многопутных участках обозначаются в соответствии с пунктами 94 – 98, в соответствии с порядком движения по железнодорожным путям многопутного участка.

100. Снегоочиститель при движении на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках должен иметь:

1) при расположении снегоочистителя в голове состава:

в светлое время суток – два желтых развернутых флага на боковых крюках, в темное время суток – два желтых огня боковых фонарей, а в сторону локомотива – два прозрачно-белых контрольных огня при расположении снегоочистителя в голове (рисунок 200);

2) при расположении локомотива в голове состава:

в светлое время суток – два желтых развернутых флага у буферных фонарей, в темное время суток – два желтых огня буферных фонарей при расположении в голове локомотива (рисунок 201).

Хвост снегоочистителя обозначается как хвост одиночно следующего локомотива.

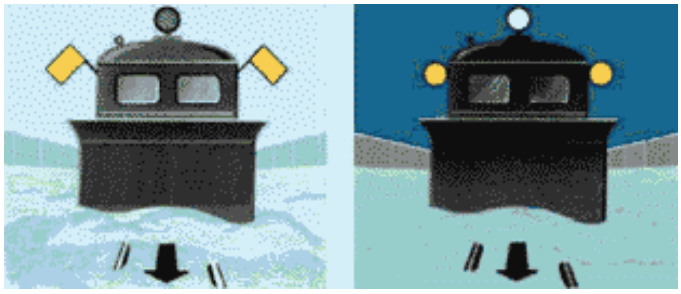


Рисунок 200

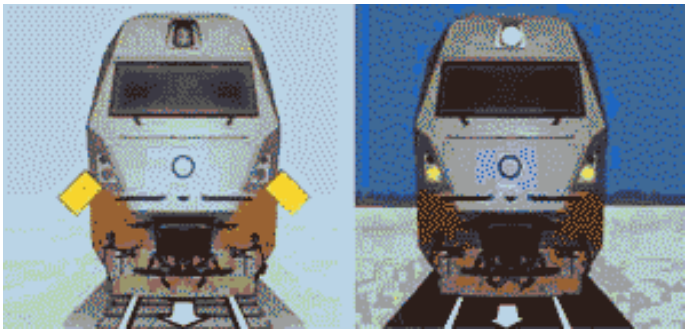


Рисунок 201

101. Снегоочистители при движении их в голове по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначаются:

в светлое время суток – два желтых развернутых флага и красный развернутый флаг под желтым слева на боковых крюках;

в темное время суток – соответственно два желтых и один красный огни фонарей, а в сторону локомотива – три прозрачно-белых контрольных огня (рисунок 202).

Если в голове располагается локомотив, то он обозначается так же, как снегоочиститель при движении в голове (рисунок 202).

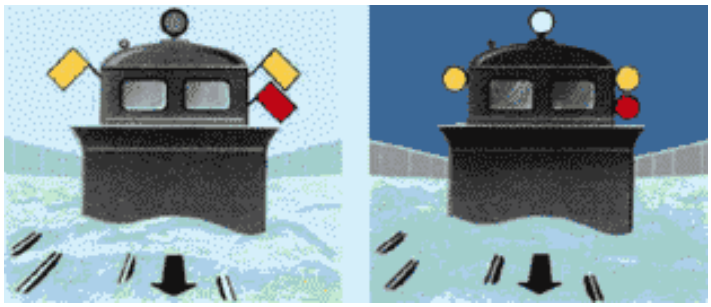


Рисунок 202

102. Локомотив и самоходный специальный подвижной состав при маневровых передвижениях, в том числе при следовании к составу и от состава поезда, включает по одному прозрачно-белому огню впереди и сзади на буферных брусьях со стороны основного пульта управления локомотивом или самоходным специальным подвижным составом, а мотор-вагонный подвижной состав включает в голове поезда два прозрачно-белых огня, в хвосте поезда – три красных огня.

103. Дрезины съемного типа, путевые вагончики и другие съемные подвижные единицы при нахождении на перегоне должны иметь:

на однопутных и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках в светлое время суток – прямоугольным щитом, окрашенным с

обеих сторон в красный цвет, или развернутым красным флагом на шесте; в темное время суток – спереди и сзади красным огнем фонаря, укрепленного на шесте;

на двухпутных участках при следовании по правильному железнодорожному пути в светлое время суток – прямоугольным щитом, окрашенным с передней стороны в белый и с задней в красный цвета, в темное время суток – впереди прозрачно-белым огнем и сзади красным огнем фонаря, укрепленного на шесте.

Съемные изолирующие вышки на электрифицированных участках при работе на перегоне должны иметь:

на однопутных и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках: в светлое время суток – развернутым красным флагом с двух сторон, в темное время суток – спереди и сзади красным огнем фонаря;

на двухпутных участках при следовании по правильному железнодорожному пути в светлое время суток – развернутым красным флагом с правой стороны по ходу движения поездов, в темное время суток – спереди прозрачно-белым огнем фонаря, сзади – красным огнем фонаря.

Сигналы во всех случаях закрепляются на верхнем уровне заземленного пояса съемной изолирующей вышки.

Съемные изолирующие вышки и путевые вагончики на перегоне, ограждаются с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением изолирующей вышки и вагончика, на расстоянии Б, указанном в графе 4 таблицы 1.

При работе на железнодорожной станции:

съемная изолирующая вышка обозначается: в светлое время суток – развернутым красным флагом с двух сторон, в темное время суток – спереди и сзади красным огнем фонаря;

путевой вагончик обозначается в светлое время суток – щитом, окрашенным с обеих сторон в красный цвет, или красным флагом на шесте, в темное время суток – спереди и сзади красным огнем фонаря, укрепленного на шесте.

При движении по станционным железнодорожным путям и стрелочным переводам съемная изолирующая вышка и путевой вагончик ограждаются на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением съемной изолирующей вышки и путевого вагончика.

Ограждение с обеих сторон путевых тележек разного типа и других съемных подвижных единиц, применяемых при работах, производится в случаях, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Если на двухпутном или многопутном участке по смежному железнодорожному пути будет следовать встречный поезд, то красный сигнал, ограждающий съемную изолирующую вышку, путевой вагончик или другую съемную подвижную единицу с передней стороны, до прохода поезда снимается.

На двухпутных электрифицированных участках, кроме участков, оборудованных двухсторонней автоблокировкой, и участков, где пассажирские поезда обращаются со скоростью более 120 км/ч, съемные изолирующие вышки ограждаются только со стороны движения поездов по правильному железнодорожному пути в с соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок организации работы съемных изолирующих вышек на таких участках, обеспечивающий безопасность движения поездов, устанавливается с учетом местных условий локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Работники подразделений железнодорожного транспорта, ограждающие съемные изолирующие вышки, путевые вагончики и другие съемные подвижные единицы, а также работники, руководящие передвижением съемных единиц, снабжаются, кроме переносных щитов, ручных флагов и сигнальных фонарей, петардами и духовыми рожками для подачи сигналов о приближении поезда, а также сигналов для остановки поезда.

IX. Звуковые сигналы на железнодорожном транспорте

104. Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками (таблица 2).

Таблица 2

Звуковые сигналы

Сигнал	**Значение сигнала**	**Работник, подающий сигнал, и порядок подачи сигнала**
Три коротких	«Запрещается движение»	Локомотивная бригада, главный кондуктор, станционные и другие работники
Один длинный	«Отправиться поезду»	Дежурный по железнодорожной станции или по его указанию дежурный по парку, сигналист, дежурный стрелочного поста или главный кондуктор; отвечает машинист ведущего локомотива;

Сигнал	Значение сигнала	Работник, подающий сигнал, и порядок подачи сигнала
		повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге. Если поезд отправляется с железнодорожного пути, имеющего выходной светофор, этот сигнал подает машинист ведущего локомотива после открытия выходного светофора; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге
Три длинных	Требование к работникам, обслуживающим поезд, «Тормозить»	Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге
Два длинных	Требование к работникам, обслуживающим поезд, «Отпустить тормоза»	
Три длинных и один короткий	О прибытии поезда на железнодорожную станцию не в полном составе	Машинист ведущего локомотива
Три длинных и два коротких	Вызов к локомотиву помощника машиниста, главного кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, руководителя работ хозяйственного поезда	Машинист ведущего локомотива остановившегося на перегоне поезда
Следование с двойной тягой		
Один короткий	Требование к машинисту второго локомотива уменьшить тягу	Машинист ведущего локомотива, повторяет сигнал машинист второго локомотива
Два коротких	Требование к машинисту второго локомотива увеличить тягу	
Два длинных и два коротких	Требование к машинисту второго локомотива «Опустить токоприемник»	
Следование с подталкивающим локомотивом		
Два коротких	Требование начать подталкивание	Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист подталкивающего локомотива
Один короткий, один длинный и один короткий	Требование прекратить подталкивание, но не отставать от поезда	
Четыре длинных	Требование прекратить подталкивание и возвратиться обратно	

Порядок подачи сигнала «Опустить токоприемник» машинистом подталкивающего локомотива при следовании двойной тягой устанавливается

локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При наличии устойчивой двусторонней радиосвязи звуковые сигналы при следовании поездов двойной тягой или с подталкивающим локомотивом в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), заменяются радиопереговорами между машинистами.

105. Оповестительный сигнал – один длинный свисток, а при движении по неправильному железнодорожному пути – один длинный, короткий и длинный свисток локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава подается:

1) при приближении поезда к железнодорожным станциям, путевым постам, пассажирским остановочным пунктам, переносным и ручным сигналам, требующим уменьшения скорости, сигнальным знакам «С», выемкам, кривым участкам железнодорожного пути, тоннелям, железнодорожным переездам, съемным дрезинам, съемным ремонтным вышкам, путевым вагончикам и другим съемным подвижным единицам, а также объектам, расположенным на железнодорожных путях необщего пользования;

2) при приближении поезда к месту работ, начиная с километра, предшествующего указанному в предупреждении, независимо от наличия переносных сигналов;

3) при восприятии ручного сигнала «Опустить токоприемник», подаваемого сигналистом;

4) при приближении к находящимся на железнодорожном пути людям и в случаях, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При следовании в условиях недостаточной видимости, оповестительный сигнал повторяется несколько раз.

Составители поездов, прекратившие маневры из-за приема поезда, сигналисты и дежурные стрелочного поста по оповестительному сигналу каждый на своем участке проверяют и убеждаются в том, что безопасность движения принимаемого поезда обеспечена.

106. Сигнал бдительности подается одним коротким и одним длинным свистком локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава и периодически повторяется:

1) при подходе к проходному светофору с красным огнем, имеющему условно-разрешающий сигнал, и дальнейшем следовании по блок-участку;

2) при проследовании проходного светофора с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим после стоянки перед ним и дальнейшем следовании по блок-участку;

3) при подходе к входному светофору с лунно-белым мигающим огнем пригласительного сигнала и во всех других случаях приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного сигнала;

4) при приеме поезда, следующего по неправильному железнодорожному пути, (при отсутствии входного сигнала по этому железнодорожному пути). Этот сигнал подается и при дальнейшем следовании по горловине[32] железнодорожной станции.

107. При встрече поездов на перегонах двухпутных участков подаются оповестительные сигналы одним длинным свистком, первый сигнал – при приближении к встречному поезду, второй – при подходе к хвостовой части встречного поезда.

108. Звуковые сигналы о приближении поезда подаются:

1) на перегоне – обходчиками железнодорожных путей и искусственных сооружений, дежурными по железнодорожным переездам, руководителями путевых работ и работ на контактной сети или работниками, сопровождающими съемные ремонтные вышки и путевые вагончики;

2) на железнодорожных станциях – сигналистами и дежурными входных стрелочных постов.

Оповещение о приближении поезда с нечетным номером производится одним, а поезда с четным номером – двумя длинными звуковыми сигналами.

Сигналисты и дежурные входных стрелочных постов, услышав сигнал отправления поезда, подают один длинный звуковой сигнал.

109. На железнодорожных станциях и перегонах, расположенных в черте крупных городов и населенных пунктов, курортных районов, по перечню, установленному локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), подача звуковых сигналов локомотивами, мотор-вагонным и специальным железнодорожным подвижным составом производится свистком малой громкости, за исключением случаев следования локомотивов в поездах с подталкиванием, возникновения угрозы наезда на людей или препятствия, а также необходимости подачи сигналов бдительности и тревоги.

На указанных железнодорожных станциях сигналы свистком локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава не подаются при отправлении поездов, опробовании автотормозов и при движении по деповским

[32] Пункт 20 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009.

железнодорожным путям. Порядок оповещения пассажиров об отправлении поездов на таких железнодорожных станциях устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

X. Сигналы тревоги и специальные указатели

110. Сигналы тревоги подаются гудками, свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава, сиренами, духовыми рожками, воинскими сигнальными трубами, ударами в подвешенные металлические предметы.

Звуки, обозначенные в схеме звуковых сигналов, в случае подачи их ударами в подвешенные металлические предметы воспроизводятся:

длинные – часто следующими один за другим ударами;

короткие – редкими ударами по числу необходимых коротких звуков.

111. Сигнал «Общая тревога» подается группами из одного длинного и трех коротких звуков:

при обнаружении на железнодорожном пути неисправности, угрожающей безопасности движения;

при остановке поезда в снежном заносе, крушении поезда и в других случаях, когда требуется помощь.

В указанных случаях сигнал подается каждым работником железнодорожного транспорта.

112. Сигнал «Пожарная тревога» подается группами из одного длинного и двух коротких звуков.

При пожарной тревоге сигнал подается каждым работником железнодорожного транспорта.

113. Сигнал «Воздушная тревога» подается протяжным звучанием сирен, а также рядом коротких звуков непрерывно в течении времени от 2 до 3 минут.

На железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта, расположенных в городах, сигнал воздушной тревоги, поданный в городе сиренами или переданный по радиотрансляционной сети, немедленно повторяется сиренами, а также свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава и гудками.

На железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта, расположенных вне городов, сигнал воздушной тревоги подается этими же средствами по распоряжению уполномоченных работников владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На перегонах сигнал воздушной тревоги подается свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава:

в воинских поездах – по распоряжению наблюдателя, выделяемого из личного состава перевозимой воинской части;

в других поездах – машинистом локомотива, ведущего поезд.

При наличии железнодорожной радиотрансляционной сети (в поездах, на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта) оповещение о подаче сигнала воздушной тревоги производится также через эту сеть.

114. Сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» подается в течении времени от 2 до 3 минут:

на перегонах – свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава группами из одного длинного и одного короткого звуков;

на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта – частыми ударами в подвешенные металлические предметы.

Сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта подается по распоряжению уполномоченных работников владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), а на перегонах – машинистом ведущего локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава.

При наличии железнодорожной радиотрансляционной сети оповещение о радиоактивной или химической опасности производится также через нее с передачей текста указанных сигналов.

115. Об окончании воздушной тревоги, а также миновании угрозы поражения радиоактивными или отравляющими веществами работники железнодорожного транспорта и пассажиры оповещаются:

1) на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта – по указанию уполномоченных работников владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) через радиотрансляционную сеть и другие средства связи, включая посыльных;

2) в пассажирских поездах – по указанию начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, передаваемому через работников, обслуживающих поезд, и по поездной радиотрансляционной сети;

3) в людских и воинских поездах – по указанию начальника эшелона средствами связи эшелона при получении извещения от дежурного по железнодорожной станции;

4) в грузопассажирских, почтово-багажных и грузовых поездах – дежурным по железнодорожной станции.

116. Для предупреждения локомотивных бригад и других работников, обслуживающих поезд, о следовании поезда на зараженный участок, а также для предотвращения входа людей на него без средств индивидуальной защиты такой участок ограждается специальными указателями «Заражено» (рисунок 203).

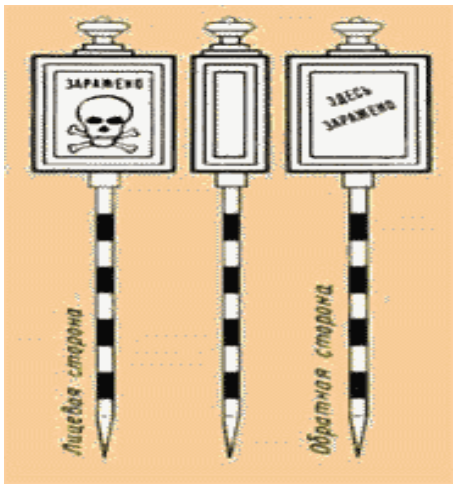


Рисунок 203

Указатели «Заражено» на железнодорожных станциях и перегонах устанавливаются на расстоянии не более 50 м от границ зараженного участка. Перегоны с обеих сторон зараженного участка с правой стороны по направлению движения на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 1200 м, а на железнодорожных путях необщего пользования на расстоянии «Т», от первых указателей «Заражено» ограждаются вторыми такими же указателями. Указатели «Заражено» устанавливаются на обочине земляного полотна или в междупутье.

Перед первым по ходу поезда указателем «Заражено» или перед местом, указанным в уведомлении, полученном от дежурного по железнодорожной станции, о наличии зараженного участка (независимо от того, огражден участок указателями или нет), машинист ведущего локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава должен подавать сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» и проследовать зараженный участок с установленной скоростью.

Указатели «Заражено» ночью освещаются.

117. Сигнальные огни светофоров, фонарей, стрелочных указателей, поездных, ручных и других сигналов обеспечиваются светомаскировочными устройствами.

Светомаскировка светофоров всех типов обеспечивается применением защитных козырьков, предусмотренных конструкцией светофора.

XI. Правила применения семафоров

118. Семафоры: входные, выходные, проходные и прикрытия в качестве постоянных сигналов применяются на малоинтенсивных участках железных дорог, не оборудованных путевой блокировкой, и на железнодорожных станциях, не имеющих электрической централизации стрелок.

Места установки семафоров определяются на основании общих требований для постоянных сигналов, предусмотренных настоящей Инструкцией.

119. Семафор[33] состоит из мачты и укрепленного в ее верхней части крыла. Горизонтальное положение крыла соответствует запрещающему показанию семафора. Положение крыла, поднятого вверх под углом 135°, соответствует разрешающему показанию семафора.

Ночью положение крыла семафора (горизонтальное или поднятое) указывается сигнальными огнями.

120. У двухкрылых семафоров второе крыло семафора имеет нормальное положение вдоль мачты.

121. Однокрылыми семафорами подаются сигналы:

1) в светлое время суток – поднятым вверх крылом под углом 135° к мачте, в темное время суток – одним зеленым огнем – путь свободен (рисунок 204).

Такое показание должны принимать входные семафоры при приеме поезда на главный железнодорожный путь с готовностью остановиться на железнодорожной станции, а также выходные и проходные семафоры и семафоры прикрытия;

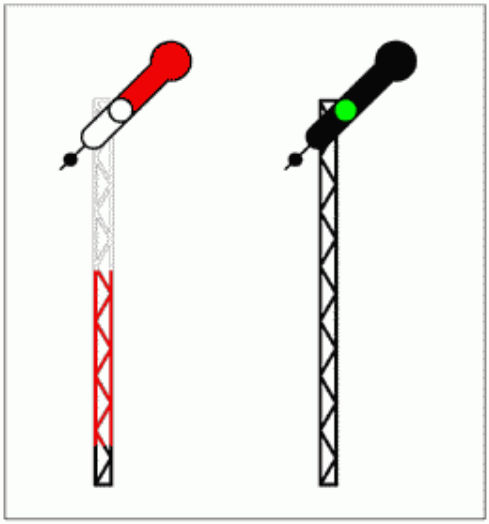


Рисунок 204

2) в светлое время суток – горизонтальным положением крыла семафора, в темное время суток – красным огнем – запрещается проезжать сигнал (рисунок 205).

[33] Подпункт 2.9.10 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

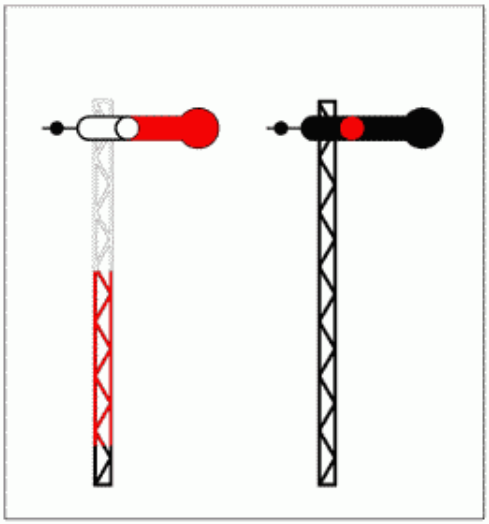


Рисунок 205

122. Двухкрылыми семафорами подаются сигналы:

1) входными – двумя поднятыми крыльями под углом 135° к мачте в светлое время суток и зеленым и желтым огнями в темное время суток – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию на боковой железнодорожный путь с готовностью остановиться на железнодорожной станции (рисунок 206);

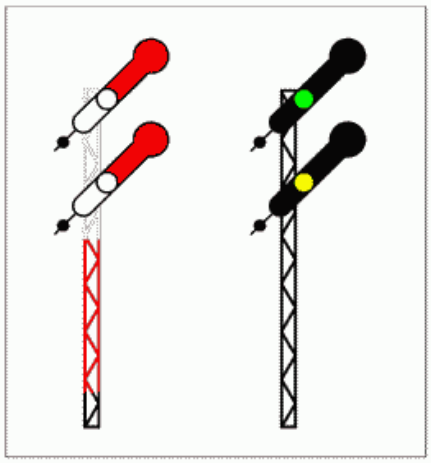


Рисунок 206

2) выходными – двумя поднятыми крыльями под углом 135° к мачте в светлое время суток и зеленым и желтым огнями в темное время суток – разрешается поезду отправиться на ответвление (рисунок 206).

123. Для контроля со стороны железнодорожной станции положения крыльев входного семафора ночью служат контрольные огни. При закрытом положении семафора на нем со стороны железнодорожной станции включаются контрольные прозрачно-белые огни по числу крыльев, а при открытом – зеленые огни по числу открытых крыльев. Допускается отсутствие контрольных огней на выходных и проходных семафорах. Если пункт управления семафором расположен за ним по направлению движения, на семафоре устанавливается контрольный прозрачно-

белый огонь закрытого положения. Открытое положение этих семафоров контрольного огня не имеет.

124. Расстояние видимости показаний входных и проходных семафоров и семафоров прикрытия из кабины управления приближающегося поезда должно составлять не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимально реализуемой скорости, но не менее 1000 м.

Расстояние видимости сигналов выходных семафоров должно составлять: с главных железнодорожных путей на расстоянии не менее 400 м, с боковых – не менее 200 м.

125. Семафоры не включенные в действие приводятся в закрытое положение и обозначаются двумя скрещенными планками (рисунок 207).

Сигнальные огни недействующих семафоров не зажигаются. Оповестительные щиты, стоящие перед недействующими семафорами, также обозначаются двумя скрещенными планками или снимаются.

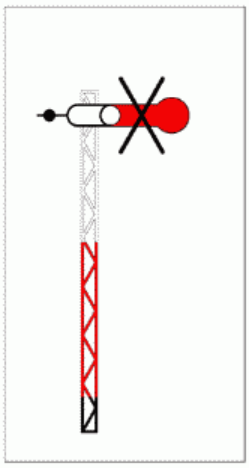


Рисунок 207

126. Перед входными и проходными семафорами устанавливаются оповестительные щиты, окрашенные в белый цвет с черными полосами и отражателями на них.

Установка таких щитов производится по схеме, указанной на рисунке 208.

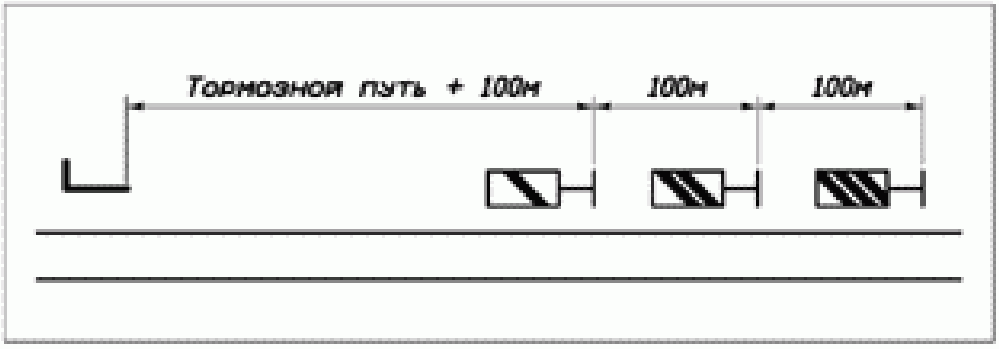


Рисунок 208

127. При обрыве семафорной тяги крыло семафора должно автоматически приходить в запрещающее (горизонтальное) положение.

128. Порядок освещения сигнальных приборов на семафорах устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Правилам технической эксплуатации
железных дорог Российской Федерации
утвержденным приказом Министерства
транспорта Российской Федерации
от 23 июня 2022г. № 250

ИНСТРУКЦИЯ
по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации

I. Общие требования к организации движения поездов на железнодорожном транспорте

1. Инструкция по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации (далее – Инструкция) устанавливает правила приема, отправления и пропуска поездов (приложения № 1 – № 9 к Инструкции), производства маневров (приложения № 10 – № 11 к Инструкции), закрепления железнодорожного подвижного состава (приложение № 12 к Инструкции), правила приема и отправления поездов в условиях выполнения ремонтно-строительных работ (приложения № 13 – № 14 к Инструкции), порядок назначения и передачи предупреждений на поезда (приложение № 15 к Инструкции), а также отдельные процессы, связанные с производством поездной и маневровой работы (приложения № 16 – № 20 к Инструкции).

Нормативно-технический документ, графически отображающий следование поездов на масштабной сетке (далее – график движения поездов)[1], объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования[2] (далее – инфраструктура) (владельцев железнодорожных путей необщего пользования).

Сводный график движения поездов утверждается в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного

---

[1] Подпункт 2.12.9 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г., № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

[2] Абзац четвертый пункта 1 статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2018, № 32, ст. 5105) (далее – Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации).

транспорта, на основании предложенных владельцами инфраструктур графиков движения поездов в пределах инфраструктур[3].

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 требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Правила), организацией и выполнением технологического процесса[4] работы подразделений железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов.

Нарушение графика движения поездов не допускается. В случаях нарушения графика движения поездов работники всех подразделений железнодорожного транспорта обязаны принимать оперативные меры для ввода в график опаздывающих поездов и обеспечивать их безопасное проследование.

На железнодорожных путях необщего пользования владельцу железнодорожных путей необщего пользования допускается утверждать свой график движения поездов. В случае примыкания железнодорожных путей необщего пользования к инфраструктуре общего пользования или к железнодорожным путям необщего пользования графики движения поездов должны быть согласованы владельцем инфраструктуры и владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2. График движения поездов формируется в целях:

1) обеспечения потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом[5];

2) обеспечения безопасности движения поездов;

3) эффективного использования пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности железнодорожных станций;

4) рационального использования железнодорожного подвижного состава, погрузочно-разгрузочных средств;

5) соблюдения установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад;

6) возможности производства работ по текущему содержанию и ремонту железнодорожного пути, сооружений, устройств, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и электроснабжения;

7) выполнения технологического процесса по своевременной перевозке

---

[3] Абзац второй пункта 1 статьи 18 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2018, № 32, ст. 5105).

[4] Подпункт 2.12.93 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[5] Пункт 1 статьи 1 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2018, № 32, ст. 5105).

грузов;

8) согласованности работы железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

3. Порядок назначения и отмены поездов на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования в соответствии с графиком движения поездов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

4. Каждому поезду присваивается номер, установленный графиком движения поездов. Поездам одного направления присваиваются четные номера, а поездам обратного направления – нечетные. Порядок присвоения нумерации определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

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

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 поездов, не предусмотренных графиком движения, и порядок их следования объявляются диспетчером поездным.

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

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

2) воинские перевозки (воинские поезда[6]);

3) перевозки пассажиров в дальнем следовании (высокоскоростные, скоростные, скорые и пассажирские поезда);

4) перевозки пассажиров в пригородном сообщении (поезда пригородного сообщения);

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

6) специальные перевозки (специальные поезда);

7) грузопассажирские перевозки (грузопассажирские[7] и грузовые поезда,

[6] Подпункт 2.12.21 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.
[7] Подпункт 2.12.27 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

в которых находится не менее 10 вагонов, занятых людьми (далее – людские поезда);

8) перевозки грузов (грузовые (сквозные[8], участковые[9], сборные[10], вывозные, передаточные[11]), хозяйственные поезда[12]).

В случае предоставления перевозчикам доступа к инфраструктуре на конкретном направлении движения поездов в связи с ограничением ее пропускной способности владелец инфраструктуры обязан обеспечить оказание услуг по использованию инфраструктуры для перевозок в соответствии с пунктом 2 статьи 14 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[13].

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

В служебных помещениях работников железнодорожного транспорта, на пассажирских вокзалах[14] должны быть установлены часы. Порядок установки, ремонта и содержания настенных и наружных часов, находящихся в местах работы уполномоченных лиц, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца 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.

Железнодорожные станции[15], разъезды[16], обгонные пункты[17] и путевые посты[18], проходные светофоры[19] автоматической блокировки[20], а также границы

---

[8] Подпункт 85 пункта 3 ГОСТ Р 58855-2020 «Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги на железнодорожном транспорте. Качество услуг в области грузовых перевозок. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 15 мая 2020 г. № 205-ст (М., «Стандартинформ», 2020) (далее – ГОСТ Р 58855-2020).

[9] Подпункт 84 пункта 3 ГОСТ 58855-2020.

[10] Подпункт 83 пункта 3 ГОСТ 58855-2020.

[11] Подпункт 2.12.61 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[12] Подпункт 2.12.25 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[13] Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169.

[14] Подпункт 3.7 пункта 3 ГОСТ 33942-2016 «Межгосударственный стандарт. Услуги на железнодорожном транспорте. Обслуживание пассажиров. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 ноября 2016 г. № 1873-ст (М., «Стандартинформ», 2016) (далее – ГОСТ 33942-2016).

[15] Подпункт 2.12.39 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[16] Подпункт 3.13 пункта 3 ГОСТ 21.702-2013 «Межгосударственный стандарт. Система проектной документации для строительства. Правила выполнения рабочей документации железнодорожных путей», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 декабря 2013 г. № 2381-ст (М., «Стандартинформ», 2014).

[17] Подпункт 2.12.92 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[18] Подпункт 2.9.6 пункта 2.9 ГОСТ 34530–2019.

[19] Подпункт 59 пункта 2 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ», 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» (М., «Стандартинформ», 2012) (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

блок-участков[21] при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов[22] являются раздельными пунктами[23].

8. Основными системами интервального регулирования движения поездов являются автоматическая блокировка, автоматическая локомотивная сигнализация, применяемая как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, и полуавтоматическая блокировка.

9. Границами железнодорожной станции[24] 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».

На двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоматической блокировкой, а также где установлены входные светофоры для приема поездов с неправильного железнодорожного пути[25] перегона, 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.

Железнодорожный путь необщего пользования имеет границу с железнодорожными путями общего пользования. Граница железнодорожного пути необщего пользования отмечается знаком «Граница железнодорожного подъездного пути». Место установки такого знака определяется владельцем инфраструктуры, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, по согласованию с владельцем этого пути.

10. Железнодорожные пути общего[26] и необщего[27] пользования делятся на главные[28] на перегонах[29] и станционные (в том числе главные

---

[20] Подпункт 2.9.14 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.
[21] Подпункт 2.9.8 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.
[22] Подпункт 2.9.16 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.
[23] Подпункт 2.9.2 пункта 2.9 ГОСТ 34530 –2019.
[24] Подпункт 2.11.7 пункта 2.11 ГОСТ 34530-2019.
[25] Подпункт 2.7.51 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.
[26] Абзац пятый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».
[27] Абзац шестой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».
[28] Подпункт 2.7.4 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.
[29] Абзац двадцать девятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 003/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза http://www.tsouz.ru/, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г.

на железнодорожных станциях[30]).

Организация движения поездов и маневровой работы в границах железнодорожной станции осуществляется начальником железнодорожной станции, за исключением железнодорожных путей, переданных в ведение подразделений и организаций владельца инфраструктуры, а также путей, пользование которыми осуществляется иными физическими лицами, юридическими лицами.

11. На железнодорожных станциях каждому железнодорожному пути, стрелочному переводу, станционному посту централизации и стрелочному посту, а на перегонах − каждому главному железнодорожному пути присваивается номер.

Не допускается присваивать одинаковые номера железнодорожным путям, стрелочным переводам и постам в пределах одной железнодорожной станции. На железнодорожных станциях, имеющих отдельные парки, не допускается присваивать одинаковые номера железнодорожным путям в пределах одного парка.

12. Порядок использования технических средств железнодорожной станции, разъезда, обгонного пункта, а также порядок использования станционных железнодорожных путей устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции.

Порядок использования технических средств, при отсутствии у владельца железнодорожного пути необщего пользования железнодорожных станций, устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного пути необщего пользования, который согласовывается с владельцем инфраструктуры, к которой примыкает этот путь.

13. К локальному нормативному акту владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции, прилагаются схематический и масштабный планы железнодорожной станции, инструкция о порядке пользования устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики с таблицей зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах (при их наличии) и в зависимости от местных условий, инструкции, предусмотренные Инструкцией.

14. На железнодорожных станциях, где не предусмотрены в штате работники хозяйства перевозок, операции по приему и отправлению поездов, производству маневров, обслуживанию пассажиров, приему и выдаче грузов, выполняются работниками, уполномоченными владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

№ 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310) и вступившим в силу для Российской Федерации 1 января 2015 г. (далее – ТР ТС 003/2011).

[30] Подпункт 2.12.39 пункт 2.12 ГОСТ 34530-2019.

15. Стрелки, расположенные на главных и приемоотправочных железнодорожных путях, а также охранные стрелки[31] должны находиться в нормальном положении[32].

Нормальным положением для стрелок, расположенных на главных железнодорожных путях, кроме стрелок, включенных в электрическую централизацию, является:

1) направление с каждого конца железнодорожной станции на разные железнодорожные пути – для входных стрелок на главных железнодорожных путях железнодорожных станций однопутных линий;

2) направление по соответствующим главным железнодорожным путям – для входных стрелок на главных железнодорожных путях железнодорожных станций двухпутных линий;

3) направление по соответствующим главным железнодорожным путям – для всех остальных стрелок на главных железнодорожных путях перегонов и железнодорожных станций, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные и улавливающие тупики.

Для охранных и сбрасывающих стрелок[33], в том числе включенных в электрическую централизацию, нормальным положением является:

1) направление в предохранительные и улавливающие тупики – для охранных стрелок;

2) направление на сброс – для сбрасывающих стрелок.

На железнодорожных станциях, где обслуживание двух стрелочных постов осуществляется одним дежурным стрелочного поста, порядок установки стрелок в нормальное положение устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Нормальное положение стрелок указывается знаком «плюс» в таблицах зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах, утверждаемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с пунктом 84 Правил. Для железнодорожных станций с нецентрализованными стрелками, не включенными в зависимость с сигналами и маршрутами, нормальное их положение указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

Нормальное положение нецентрализованных стрелок, не включенных

---

[31] Подпункт 2.9.19 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

[32] Подпункт 166 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[33] Подпункт 3.17 пункта 3 ГОСТ 33535-2015 «Межгосударственный стандарт. Соединения и пересечения железнодорожных путей. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 29 октября 2015 г. № 1663-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33535-2015 «Соединения и пересечения железнодорожных путей. Технические условия» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 2) (далее – ГОСТ 33535-2015).

в зависимость с сигналами и маршрутами, ведущих на станционные железнодорожные пути, выделенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов, вагонов с опасными грузами[34] класса 1 (взрывчатыми материалами)[35] (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ) устанавливается начальником железнодорожной станции и указывается в технически-распорядительном акте железнодорожной станции.

Установленное нормальное положение обозначается на станинах стрелок и на кожухах приводов[36] стрелок электрической централизации.

Стрелки из нормального положения переводятся[37] в другое положение при:

1) приготовлении маршрутов для приема[38], отправления поездов[39] и маневровой работе;

2) занятии железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом;

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

4) 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 устанавливаются в нормальное положение автоматически, а при отсутствии устройств автоматического возврата или их неисправности – дежурным по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – диспетчером поездным.

Ручные нецентрализованные охранные стрелки, а также ручные нецентрализованные сбрасывающие остряки и сбрасывающие стрелки в нормальном положении запираются на контрольный замок, сбрасывающие

---

[34] Подпункт 3.13 пункт 3 ГОСТ Р 57479-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Грузы опасные. Маркировка», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 мая 2017 г. № 455-ст (М., «Стандартинформ», 2017), с изменениями ГОСТ Р 57479-2017 «Грузы опасные. Маркировка», введенного в действие приказом Росстандарта от 18 июня 2020 г. № 272-ст («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 8).

[35] Подпункт 3.1.1 пункта 3.1 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств государств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[36] Подпункт 26 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[37] Подпункт 4.3.7 пункта 4 ГОСТ 33894-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 233-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

[38] Подпункт 139 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[39] Подпункт 137 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

башмаки – на навесной замок. Ключи от контрольных и навесных замков хранятся у уполномоченного работника владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

16. Стрелочный перевод, уложенный на перегоне, приписывается к одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон, или к стрелочному посту, размещенному у места ответвления.

Порядок технического обслуживания, освещения, охраны стрелочных переводов, а также хранения ключей от контрольных замков стрелок устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

17. Каждый пост управления стрелками и светофорами находится в ведении работника, являющегося ответственным за управление стрелками и светофорами и за безопасность движения подвижного состава:

1) дежурного по железнодорожной станции;

2) дежурного станционного поста централизации (оператора поста централизации);

3) дежурного стрелочного поста;

4) дежурного по сортировочной горке (оператора сортировочной горки).

Разрешается на железнодорожных станциях обслуживание двух и более стрелочных постов одним дежурным стрелочного поста, а отдельных стрелок и постов – дежурным по железнодорожной станции. Перечень таких железнодорожных станций определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На участках с диспетчерской централизацией ответственным за управление стрелками и светофорами железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении[40] является диспетчер поездной.

18. Для контроля за работой дежурных стрелочных постов на железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы назначаются старшие дежурные стрелочного поста.

Необходимость назначения старших дежурных стрелочного поста для обслуживания поста или одновременно для обслуживания поста и контроля за работой дежурных стрелочных постов, расположенных в стрелочном районе, а также необходимость назначения операторов поста централизации определяется владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

19. На железнодорожных станциях, расположенных на участках,

[40] Подпункт 3.11 пункта 3 ГОСТ 33896-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы диспетчерской централизации и диспетчерского контроля движения поездов. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 235-ст (М., «Стандартинформ», 2017) (далее – ГОСТ 33896-2016).

оборудованных диспетчерской централизацией, в том числе автоматизированной системой управления движением поездов и устройствами автоматического управления маршрутами, допуск к выполнению работ по ремонту на стрелочном переводе, осуществляется в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

20. Стрелочные переводы на станционных железнодорожных путях находятся в оперативном управлении начальника железнодорожной станции.

Стрелочные переводы на железнодорожных путях, переданных в ведение подразделений владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования находятся в управлении начальников соответствующих подразделений владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

21. Железнодорожный подвижной состав на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должен устанавливаться в пределах длины железнодорожного пути (далее – полезная длина), которая ограничена:

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

2) с одной стороны светофором, с другой – предельным столбиком – при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути;

3) предельными столбиками с обеих сторон – при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути.

22. Поезда должны формироваться в соответствии с Инструкцией, Правилами, графиком движения и планом формирования поездов[41]. 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, а на электрифицированных линиях – условиям технологического электроснабжения.

Поездные формирования, не принадлежащие перевозчику, должны формироваться в соответствии с требованиями Правил и правил перевозок грузов железнодорожным транспортом[42].

Нормы массы и длины грузовых поездов, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, в том числе специализированных,

[41] Подпункт 2.12.52 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[42] Часть вторая статьи 3 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170; 2015, № 1, ст. 56) (далее – Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»).

устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования на основании тяговых расчетов, исходя из результатов проведенных опытных поездок и технологии обслуживания подразделений железнодорожного транспорта.

Порядок формирования и пропуска грузовых поездов повышенной массы и длины, соединенных грузовых поездов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Нормы массы и длины пассажирских поездов и порядок размещения вагонов в них указываются в книжках служебного расписания движения[43] пассажирских поездов[44].

Порядок прицепки к пассажирским поездам вагонов сверх нормы и следования пассажирских длинносоставных поездов[45] на железнодорожных путях общего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

При постановке в поезд железнодорожного подвижного состава его масса и длина проверяется на соответствие таблицам нормативов графика движения поездов владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования). Порядок использования автоматизированных средств для измерения массы и длины поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

23. Не допускается ставить в поезда:

1) вагоны с неисправностями, угрожающими безопасности движения, указанными в Правилах, а также вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранности[46] перевозимых грузов;

2) вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;

3) вагоны, загруженные с нарушением технических условий размещения

---

[43] Пункт 10 к пункту 2 повестки дня Протокола пятьдесят восьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 21 октября 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 21 октября 2014 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств государств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением
о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[44] Подпункт 2.29 пункта 2 ГОСТ 33942-2016.

[45] Подпункт 2.12.15 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[46] Подпункт 124 пункта 3 ГОСТ 58855-2020.

и крепления грузов[47];

4) 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;

5) вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по перевозочным документам[48] как груз на своих осях;

6) вагоны – платформы, транспортеры железнодорожные и полувагоны[49] с негабаритными грузами[50], если о возможности следования таких вагонов не будет дано указаний порядком, установленным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования);

7) вагоны – платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных техническими условиями и правилами перевозок грузов;

8) вагоны грузовые бункерного типа с незакрепленными бункерами, вагоны-цистерны, вагоны-хопперы[51], зерновозы, вагоны грузовые для перевозки цемента и аналогичный железнодорожный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;

9) полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма;

10) порожние крытые грузовые вагоны[52] с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями;

11) вагоны для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по поверхности (кругу) катания;

12) грузовые вагоны с остатками груза на тормозном оборудовании, автосцепном оборудовании колесных парах и элементах тележек вагона.

24. Допускается прицепка к пассажирским поездам дальнего следования вагонов служебно-технического назначения.

Во всех пассажирских поездах в первом и последнем вагонах крайние торцовые двери запираются, а переходные площадки закрепляются в поднятом положении.

25. Не допускается ставить в пассажирские и почтово-багажные поезда:

вагоны с истекшими и заканчивающимися в пути следования сроками

---

[47] Часть вторая статьи 23 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

[48] Абзац одиннадцатый статьи 2 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

[49] Подпункт 3.3.15 пункта 3.3 ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 231-ст (М., «Стандартинформ», 2017) (далее – ГОСТ 34056-2017).

[50] Подпункт 2.12.82 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[51] Подпункт 3.3.25 пункта 3.3 ГОСТ 34056-2017.

[52] Подпункт 3.3.14 пункта 3.3 ГОСТ 34056-2017.

периодического ремонта и (или) единой технической ревизии основных узлов[53];

грузовые вагоны.

26. Постановка служебно-технических, почтовых и багажных вагонов в состав мотор-вагонного поезда не допускается.

Почтовые и багажные вагоны допускается ставить в состав пассажирского поезда только первыми и (или) последними.

Возможность постановки исторического подвижного состава в поезда и порядок его эксплуатации устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с пунктом 132 Правил.

27. Не допускается ставить в грузопассажирские поезда вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов. На малоинтенсивных линиях (участках), где обращаются только грузопассажирские поезда, допускается постановка в них вагонов с опасными грузами (за исключением вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ) в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

28. Формирование грузовых поездов, в том числе поездных формирований, не принадлежащих перевозчику, производится без подборки вагонов по количеству осей и массе.

При формировании грузовых поездов повышенной длины[54], порожние вагоны должны ставиться в последнюю треть поезда, либо порожние вагоны должны формироваться в одну группу с постановкой в хвостовую часть 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 железнодорожным транспортом.

Мотор-вагонный подвижной состав при следовании в ремонт или из ремонта ставится в хвост грузового поезда одной группой.

---

[53] Абзац двадцать четвертый подпункта 1.3 пункта 1 Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкции осмотрщику вагонов) № 808-2017 ПКБ ЦВ, утвержденной Протоколом пятидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 22 мая 2009 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 22 мая 2009 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств государств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[54] Подпункт 2.12.31 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

Порядок постановки в поезда и транспортирования специального железнодорожного подвижного состава определяется локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава и владельца инфраструктуры на основании руководства по эксплуатации железнодорожного подвижного состава.

29. Пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками (командами), сопровождающими грузы, ставятся в грузовые поезда одной группой с постановкой вагонов прикрытия от железнодорожного подвижного состава: платформ и полувагонов, загруженных лесоматериалами, стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и аналогичными грузами, погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров – не менее одного вагона.

30. Не допускается ставить в людские поезда (за исключением поездов, осуществляющих воинские перевозки), вагоны с опасными грузами, порожние цистерны из-под сжиженных газов, не прошедших подготовку на промывочно-пропарочной станции[55]).

31. Вагоны с людьми, а также вагоны с грузами, указанными в правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом, включаются в состав грузового поезда с постановкой вагонов прикрытия из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов. Постановка в грузовые поезда указанных вагонов производится в соответствии с пунктом 12 приложения № 10 к Инструкции.

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

Отцепка поездного локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание тормозных рукавов[56], открытие и закрытие концевых кранов (локомотива и первого вагона со стороны отцепки (прицепки) поездного локомотива) должны производиться работниками локомотивной бригады.

Отцепка поездного локомотива от пассажирского состава, оборудованного электрическим отоплением, производится работником локомотивной бригады, а при обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста – 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 и отцепке

---

[55] Подпункт 2.12.4 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[56] ГОСТ 2593-2014. «Межгосударственный стандарт. Рукава соединительные железнодорожного подвижного состава. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 17 февраля 2015 г. № 83-ст (М., «Стандартинформ», 2015).

его от железнодорожного состава грузового, пассажирского и пригородного поезда при обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста возлагается на осмотрщика вагонов, а на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах:

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

на машиниста локомотива – в грузовом поезде;

на работника, определяемого владельцем инфраструктуры – в пригородном поезде.

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.

33. Железнодорожный подвижной состав, допущенный к обращению по железнодорожным путям общего и необщего пользования, должен быть оборудован автоматическим пневматическим, и (или) автоматическим электропневматическими, и (или) автоматическими электроннопневматическими тормозами в исправном состоянии.

Для тормозных средств железнодорожного подвижного состава, в зависимости от его технического оснащения, устанавливаются следующие нормы:

1) единое наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 т массы для грузовых и пассажирских поездов и наибольший руководящий спуск, на котором допускается движение поездов с установленными максимальными скоростями;

2) зависимости между скоростью движения, величиной уклона, тормозным нажатием и тормозным путем;

3) расчетные нормы нажатия тормозных колодок и накладок на оси железнодорожного подвижного состава и специального железнодорожного подвижного состава, нормы обеспечения поездов стояночными тормозами и данные, необходимые для производства тормозных расчетов.

В поездах, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, обеспечение поезда тормозами должно соответствовать массе поезда, скорости движения и руководящему спуску на каждом участке, а также реализуемым величинам тормозных нажатий.

34. В пассажирских поездах в автотормозную сеть должны включаться все вагоны с автотормозами пассажирского типа, а в грузовых, хозяйственных,

людских поездах – все вагоны и специальный железнодорожный 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», а также при эксплуатации электропоездов, имеющих высоковольтные вводы для следования с локомотивом, разрешается следование этих поездов на пневматическом торможении. Порядок эксплуатации тормозов пассажирских и почтово-багажных поездов, а также действий в нестандартных ситуациях устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования) в соответствии с Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Протоколом шестидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 6 мая 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 6 мая 2014 г.)[57] (далее – Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава). Порядок эксплуатации мотор-вагонного подвижного состава с локомотивом устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Во всех поездах автотормоза всех локомотивов и тендеров паровозов[58] (кроме тендеров, следующих в нерабочем состоянии, не имеющих порожнего 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 железнодорожного подвижного состава на соответствующий режим торможения устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования) в соответствии с Правилами

---

[57] Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[58] Подпункт 2.3.18 пункта 2.3 ГОСТ 34530-2019.

технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава.

В состав грузовых и хозяйственных поездов включаются железнодорожный подвижной состав, специальный железнодорожный подвижной состав (с пролетной магистралью не более 8 осей в одной группе) с его постановкой в хвосте поезда перед двумя последними вагонами с исправно действующими и включенными автотормозами – не более 4 осей.

Порядок постановки в поезда, обращающиеся на железнодорожных путях необщего пользования, железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

35. Полное опробование автотормозов в поездах с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов у всех вагонов производится:

1) на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда;

2) после смены локомотива;

3) на железнодорожных станциях, разделяющих смежные гарантийные участки следования грузовых поездов, при техническом обслуживании состава без смены локомотива;

4) после отстоя (нахождения без бригады) мотор-вагонного подвижного состава в депо или на пути железнодорожной станции;

5) на железнодорожных станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками, где остановка поезда предусмотрена графиком движения.

Перед затяжными спусками с уклоном от 0,018 и круче полное опробование производится с выдержкой не менее 10 минут в заторможенном состоянии. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На железнодорожных путях необщего пользования полное опробование автотормозов производится в пунктах технического обслуживания специализированных поездов (не реже одного раза в сутки) с выдержкой не менее 10 минут 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.

36. Сокращенное опробование автотормозов с проверкой состояния тормозной магистрали по действию тормозов у двух хвостовых вагонов, а в мотор-вагонных поездах по действию тормоза хвостового вагона производится в следующих случаях:

1) после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование автотормозов от стационарного устройства или локомотива;

2) при смене направления движения поезда с головы на хвост, если не меняется локомотив;

3) после перемены кабины управления мотор-вагонного поезда и после смены локомотивных бригад, когда локомотив от поезда не отцепляется;

4) после 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);

5) в пассажирских поездах после стоянки поезда более 20 минут, при падении давления в главных резервуарах ниже 0,54 МПа (5,5 кгс/см^2), после снижения давления в тормозной магистрали, когда причина не установлена;

6) при смене кабины управления или после передачи управления машинисту второго локомотива пассажирского или грузопассажирского поезда на перегоне, после остановки в связи с невозможностью дальнейшего управления его движением из головной кабины;

7) в грузовых поездах, если при стоянке поезда произошло самопроизвольное срабатывание автотормозов или изменение плотности тормозной магистрали более чем на 20 % от указанной в справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии, установленной Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава;

8) в грузовых поездах после стоянки поезда более 30 минут в местах, где имеются осмотрщики вагонов или работники, на которых эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок производства сокращенного опробования тормозов при смене локомотивов в пределах плеча гарантийного обслуживания железнодорожного подвижного состава, исходя из местных условий, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При оборудовании мотор-вагонного подвижного состава устройствами, сигнализирующими об отпуске торможения хвостового вагона, допускается проверка действия торможения по срабатыванию сигналов устройства в головной кабине.

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.

37. После производства полного или сокращенного опробования тормозов в пути следования должна производиться проверка действия тормозов в порядке, установленном Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов машинистом без помощника машиниста 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.

При обслуживании локомотивов грузовых поездов машинистом без помощника машиниста на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах порядок выполнения сокращенного опробования тормозов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок включения вагонов в автотормозную сеть поездов повышенной массы и длины, соединенных поездов, включения специального железнодорожного подвижного состава в составах грузовых и хозяйственных поездов, порядок опробования автотормозов в таких поездах устанавливаются Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава. При применении тормозного оборудования на железнодорожном подвижном составе и систем опробования автотормозов, не предусмотренных Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, порядок ввода в действие и эксплуатации таких систем устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании технической и эксплуатационной документации.

38. По результатам полного опробования тормозов в поезде, а также после сокращенного опробования тормозов, если до него на железнодорожной станции было произведено полное опробование тормозов от стационарного устройства или локомотива, осмотрщик вагонов вручает машинисту ведущего локомотива справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии.

В справке об обеспечении поезда тормозами и их исправном действии указывается номер хвостового вагона.

Машинистам мотор-вагонных поездов справка об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии не выдается. О каждом полном опробовании

автотормозов в мотор-вагонных поездах делается запись в журнале технического состояния локомотива, мотор-вагонного подвижного состава[59].

При каждом сокращенном опробовании автотормозов осмотрщик вагонов, а где эта должность не предусмотрена – работник, на которого эта обязанность возложена 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 об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии.

В случае если при сокращенном опробовании автотормозов не сработают на торможение или отпуск тормоза двух хвостовых вагонов, а в мотор-вагонных поездах – хвостового вагона, работник, на которого возложено проведение опробования автотормозов, обязан принять меры по устранению неисправностей или 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 владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

39. Для проверки режимов вождения (управления тягой и торможением) и (или) установления критических норм массы поездов на железнодорожных путях общего и необщего пользования должны проводиться тягово-энергетические и (или) тормозные испытания с использованием тягово-энергетических, тормозоиспытательных вагонов или других технических средств.

На железнодорожных путях необщего пользования по решению владельца железнодорожных путей необщего пользования допускается применение тяговых и тормозных расчетов для проверки режимов вождения и (или) определения критических норм массы поездов.

40. Действующие локомотивы ставятся в голове поезда и управляются машинистом из передней кабины, если конструкцией локомотива и видом производимых работ не предусмотрены альтернативные варианты управления.

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 наибольшую суммарную производительность компрессоров (паровоздушных насосов), исходя из количества компрессоров и их мощности. В случае постановки

[59] Пункты 243, 250, 277 Правил по охране труда при эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта, утвержденных приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 29 декабря 2018 г. № 860н (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 23 мая 2019 г., регистрационный № 54703).

локомотивов с компрессорами (паровоздушными насосами) одинаковой мощности, в голове поезда ставится локомотив с большим объемом главных резервуаров.

Контроль за выполнением данного условия возлагается на локомотивную бригаду ведущего локомотива.

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 локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Для маневровых передвижений локомотивов с двумя и более кабинами управления или работающих по системе многих единиц[60] владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от местных условий устанавливает порядок управления локомотивом.

При наличии двух и более кабин управления, управление из задней по ходу движения кабины не допускается.

При наличии двух и более кабин управления, оборудованных системой, обеспечивающей дистанционный контроль свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, порядок управления из задней по ходу движения кабины устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

41. Движение задним ходом локомотивов и специального самоходного подвижного состава, имеющих одну кабину управления, допускается:

1) в пригородных, хозяйственных, восстановительных, пожарных, передаточных и вывозных поездах;

2) при следовании по железнодорожным путям необщего пользования и соединительным железнодорожным путям[61];

3) при производстве маневров;

4) при следовании вторым локомотивом при двойной тяге;

5) при отправлении поезда с железнодорожных станций, где нет устройств для разворота локомотивов;

6) при возвращении с поездом на железнодорожную станцию отправления после подталкивания;

7) при подталкивании поездов из одного пункта в оба направления, а также при подталкивании поездов в пределах железнодорожных станций;

8) при выводе поезда с перегона вспомогательным локомотивом;

9) при следовании без вагонов.

---

[60] Подпункт 2.3.10 пункта 2.3 ГОСТ 34530-2019.
[61] Подпункт 2.7.11 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.

42. Локомотивы, отправляемые в недействующем состоянии, должны быть подготовлены к постановке в поезда в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), и включаться в них по согласованию с владельцем локомотива, при этом недействующие локомотивы включаются в состав поезда вслед за ведущим локомотивом.

43. Помещение дежурного по железнодорожной станции должно быть изолировано. Входить в помещение дежурного по железнодорожной станции разрешается только дежурному по железнодорожной станции, начальнику железнодорожной станции (его заместителю), лицам, работающим или выполняющим свои должностные обязанности совместно с дежурным по железнодорожной станции, и работникам, контролирующим действия дежурного по железнодорожной станции и исправность приборов управления.

44. Все распоряжения по движению поездов и маневровой работе должны даваться кратко и четко. Работник, давший распоряжение, должен каждый раз выслушать повторение распоряжения и убедиться в том, что оно понято правильно, далее убедиться в правильности его выполнения (по индикации на аппаратах управления, докладу исполнителя по средствам технологической железнодорожной электросвязи или лично).

45. В журнале движения поездов[62] напротив номера поезда должна быть сделана соответствующая отметка в случаях приема или отправления поездов при запрещающем показании входного, маршрутного или выходного светофоров:

«РС» – по регистрируемой связи;

«ПС» – по пригласительному сигналу;

«ПР» – по письменному разрешению.

В отметке «РС» должны быть указаны номер разрешения и время его передачи машинисту, литер светофора (или номер железнодорожного пути отправления, не имеющего выходного светофора).

Запись текста разрешения в журнале движения поездов не требуется.

На железнодорожных станциях, оборудованных системой документированной

---

[62] Подпункт 1.6 пункта 1, абзац третий подпункта 2.1, абзац второй подпункта 2.6 пункта 2 Инструкции по составлению натурного листа поезда, утвержденной Протоколом тридцать четвертого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 12 февраля 2003 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 12 февраля 2003 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

регистрации переговоров, разрешения о приеме и отправлении поездов при запрещающем показании светофора, передаваемые машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, регистрируются устройством автоматической регистрации переговоров данной системы.

46. Во всех случаях приема поезда на железнодорожную станцию или отправления поезда с железнодорожной станции при запрещающем показании входного, выходного (маршрутного) светофоров дежурный по железнодорожной станции, прежде чем воспользоваться пригласительным сигналом или дать машинисту поезда соответствующее разрешение на проезд запрещающего сигнала, обязан привести аппараты управления в положение, соответствующее запрещающему показанию светофора, и в порядке, установленном в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции, а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, убедиться в свободности пути приема, правильности установки и замыкания стрелок в маршруте, а при отправлении поезда – в свободности первого блок-участка (при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов) или перегона (при полуавтоматической блокировке) и в установленном направлении движения на перегоне.

После выполнения указанных операций дежурный по железнодорожной станции обязан доложить диспетчеру поездному о готовности маршрута. Дежурный по железнодорожной станции держит включенным пригласительный сигнал на светофоре до тех пор, пока ведущий локомотив прибывающего или отправляющегося поезда не проследует светофор, а при движении вагонами вперед на участках железнодорожных путей необщего пользования – до тех пор, пока весь состав не проследует светофор.

47. На железнодорожных станциях с наличием железнодорожных переездов, расположенных в стрелочных горловинах[63] или на участках удаления[64], на которые извещение о закрытии железнодорожного переезда при приеме или отправлении поезда при запрещающем показании светофора производится нажатием кнопки «Закрытие переезда», дежурный по железнодорожной станции перед приемом или отправлением поезда должен нажать эту кнопку, а после проследования поезда через железнодорожный переезд – возвратить ее в нормальное положение, указанное в пункте 15 Инструкции.

---

[63] Подпункт 20 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[64] Подпункт 67 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

В любых случаях приема или отправления поезда при запрещающем показании светофора на таких железнодорожных станциях машинист поезда при подходе к железнодорожному переезду на железнодорожных путях общего пользования должен следовать с особой бдительностью[65] со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

48. Дежурный по железнодорожной станции после прибытия (возвращения), отправления или проследования поезда обязан немедленно сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции смежной станции и диспетчеру поездному.

На станциях, оборудованных автоматизированными рабочими местами управления электрической централизации, данные действия производятся подачей соответствующих управляющих команд.

Об отправлении (проследовании) поезда сообщается:

«Поезд № ... отправился (проследовал) в ... ч ... минут».

О прибытии (возвращении) поезда сообщается:

«Поезд № ... прибыл (возвратился) в ... ч ... минут».

Если поезд следует с подталкивающим локомотивом, уведомления об отправлении и прибытии такого поезда дополняются словами «с толкачом».

При наличии в поезде вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ), перечисленных в Правилах перевозки опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г.[66] (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту

---

[65] Абзацы третий, четвертый пункта 5 Регламента действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях при работе на сопредельных участках других железнодорожных администраций, утвержден Протоколом семьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 16 октября 2019 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 16 октября 2019 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[66] Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств

государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.) (далее – Правила перевозки опасных грузов по железным дорогам), к номеру поезда при сообщении добавляются буквы «ВМ».

Соответствующие буквы к номеру поезда добавляются также в случаях отправления и следования поездов:

обслуживаемых машинистом без помощника машиниста – «М»;

грузовых тяжеловесных – «Т»;

длинносоставных – «Д»;

повышенной массы – «ПМ»;

повышенной длины – «ПД»;

соединенных – «СП»;

съемная подвижная единица на комбинированном ходу (в том числе дрезина съемного типа) – «СПК».

Допускается присвоение нескольких литер одному номеру поезда.

При отправлении поездов с негабаритными грузами к номеру поезда после буквы «Н» и знака «–» добавляется установленный в Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики № ДЧ-1835, утвержденной Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 октября 2001 г.[67] (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 19 октября 2001 г.) (далее – Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах), цифровой индекс, характеризующий зоны и степени негабаритности грузов.

Время фактического прибытия, отправления или проследования каждого поезда и его номер, а при необходимости данные, характеризующие состав поезда, дежурный по железнодорожной станции (оператор при дежурном

от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[67] Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

по железнодорожной станции) обязан отметить в журнале движения поездов, на железнодорожных путях необщего пользования – на графике исполненного движения и немедленно сообщить дежурному по смежной железнодорожной станции, отправившей поезд, диспетчеру поездному и обеспечить передачу соответствующей информации в автоматизированную информационную систему управления (при ее наличии).

При этом номера поездов, дополненные соответствующими буквами или индексами, записываются с этими буквами и индексами в журнале движения поездов.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в локальном нормативном акте устанавливает случаи, в которых необходимо передавать информацию о времени прибытия поезда, следовавшего по правильному железнодорожному пути, на смежную (позади расположенную) железнодорожную станцию на двухпутных участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в локальном нормативном акте устанавливает случаи, в которых необходимо передавать уведомления на двухпутных и многопутных участках, оборудованных автоматической блокировкой, с интенсивным движением[68] поездов, и на двухпутных и однопутных участках, оборудованных устройствами для автоматической записи графиков исполненного движения.

Дежурному по железнодорожной станции разрешается вести журнал движения поездов в электронном виде на железнодорожных станциях, оборудованных аппаратурой автоматизированного рабочего места дежурного по железнодорожной станции, с автоматической записью данных о прибытии, отправлении или проследовании поезда, контролируя при этом достоверность информации.

49. Дежурный по железнодорожной станции, обнаружив (лично или по докладам работников железнодорожного транспорта) неисправность железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети, должен сделать об этом запись в журнале осмотра железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети[69]

---

[68] Подпункт 2.12.37 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[69] Абзац второй подпункта «б» пункта 53 Условий эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2015 г. № 237 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 4 сентября 2015 г., регистрационный № 38792), с изменением,

(далее – журнал осмотра) и немедленно известить уполномоченного работника соответствующего подразделения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), обслуживающего эти устройства.

Обо всех неисправностях технических устройств, которые создают угрозу безопасности движения или могут вызвать задержки поездов, а также о принимаемых мерах по устранению таких неисправностей дежурный по железнодорожной станции должен поставить в известность диспетчера поездного.

Работник, устранивший неисправность, делает отметку в журнале осмотра, которая удостоверяется его подписью и подписью дежурного по железнодорожной станции.

В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи машинист поезда обязан сообщить об этом диспетчеру поездному или дежурному по железнодорожной станции (лично или через помощника машиниста, кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, по имеющимся средствам связи) и следовать по приказу диспетчера поездного, до ближайшей (первой по ходу) железнодорожной станции, где производится замена (ремонт) устройств поездной радиосвязи без отцепки локомотива, или замена локомотива. При обслуживании локомотива пассажирского поезда машинистом без помощника машиниста должен быть затребован вспомогательный локомотив.

При поступлении информации о срабатывании устройств контроля схода и волочения деталей железнодорожного подвижного состава (далее – устройства контроля схода) дежурный по железнодорожной станции или диспетчер поездной обязаны принять необходимые меры, направленные на остановку поезда, кроме скоростных и высокоскоростных поездов, оборудованных системами диагностики состояния механической части, вызвавшего срабатывание устройства контроля схода и поездов по соседним железнодорожным путям железнодорожной станции или перегона.

50. В случае остановки на перегоне пассажирского поезда (за исключением пассажирского поезда, состоящего из мотор-вагонного подвижного состава) из-за применения стоп-крана[70] или вследствие самопроизвольного торможения проводники должны осмотреть обслуживаемые ими вагоны и при необходимости немедленно подать сигнал остановки в сторону локомотива. При остановке пассажирского поезда, состоящего из мотор-вагонного подвижного состава, на перегоне помощник машиниста обязан выяснить и доложить машинисту причину остановки. Во всех случаях остановки пассажирского поезда помощник машиниста

внесенным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 6 августа 2019 г. № 255 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 29 августа 2019 г., регистрационный № 55782).

[70] Подпункт 3.11 пункта 3 ГОСТ 33597-2015 «Межгосударственный стандарт. Тормозные системы железнодорожного подвижного состава. Методы испытаний», введенного в действие приказом Росстандарта от 17 ноября 2015 г. № 1844-ст (М., «Стандартинформ», 2016).

(лицо, установленное владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) должен осмотреть пассажирский 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.

В случаях остановки поезда на перегоне, не предусмотренной графиком движения (для посадки или высадки людей, погрузки или выгрузки грузов), приведения поезда в движение осуществляется в соответствии с пунктом 17 приложения № 19 к Инструкции.

51. На участках, оборудованных автоматической блокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, 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.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов машинистом без помощника машиниста перед приведением поезда в движение на железнодорожной станции или перегоне машинист должен получить от начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда сообщение о готовности поезда к отправлению.

52. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, основными системами интервального регулирования[71] движения поездов являются: автоматическая блокировка; автоматическая локомотивная сигнализация, применяемая как самостоятельная система интервального регулирования; полуавтоматическая блокировка с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе.

Движение поездов на однопутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой для двустороннего движения, осуществляется в обоих направлениях.

На двухпутных перегонах с односторонней и с двусторонней автоматической блокировкой по каждому железнодорожному пути движение четных поездов осуществляется по одному главному железнодорожному пути, нечетных – по другому главному железнодорожному пути, каждый из которых является правильным для поездов данного направления.

На многопутных железнодорожных линиях железнодорожных путей общего пользования порядок движения по каждому главному железнодорожному пути и организации движения поездов на участках трехниточного или четырехниточного

[71] Подпункт 6 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

железнодорожного пути (при сплетении[72] железнодорожных путей) устанавливается владельцем инфраструктуры в соответствии с требованиями Инструкции.

На двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных в одном из направлений автоматической блокировкой, в противоположном (по неправильному железнодорожному пути) – путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации, при организации двустороннего движения, движение поездов в по неправильному железнодорожному пути осуществляется по сигналам локомотивных светофоров.

На двухпутных (многопутных) перегонах с двусторонней автоматической блокировкой, если каждый из железнодорожных путей не специализирован для пропуска поездов преимущественно одного направления, двустороннее движение по каждому железнодорожному пути осуществляется в соответствии с движением поездов на однопутных перегонах[73], оборудованных автоматической блокировкой в обоих направлениях.

Порядок ввода в действие и эксплуатации новых систем интервального регулирования движения поездов, не предусмотренных Инструкцией, а также порядок прекращения и возобновления их действия устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании технической и эксплуатационной документации на вводимые системы интервального регулирования движения поездов.

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 телефонные средства связи.

С разрешения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) допускается отправлять поезда с разграничением временем, в соответствии с приложением № 6 к Инструкции.

Движение поездов по железнодорожному пути межстанционного перегона осуществляется только по одной системе интервального регулирования движения поездов.

53. На отдельных линиях (участках) общего пользования и железнодорожных путях необщего пользования движение поездов допускается:

по приказам диспетчера поездного, передаваемым машинисту ведущего локомотива по устройствам технологической железнодорожной электросвязи;

посредством одного жезла;

посредством одного локомотива.

---

[72] Подпункт 3.2 пункта 3 ГОСТ 33535-2015.

[73] Подпункт 2.7.49 пункта 2.1 ГОСТ 34530-2019.

При совпадении границы двух железнодорожных станций, а также на железнодорожных путях необщего пользования, не имеющих раздельных пунктов, допускается применять маневровый порядок движения[74].

Перечень участков и железнодорожных станций с указанием порядка организации движения в случаях, перечисленных в настоящем пункте, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

54. Допустимые на железнодорожном транспорте общего пользования скорости движения поездов в зависимости от конструкции железнодорожного пути и типов железнодорожного подвижного состава устанавливаются владельцем инфраструктуры в соответствии с Инструкцией.

Скорости движения поездов по железнодорожным путям необщего пользования устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с Инструкцией.

Скорость проследования поездами светофора с одним желтым (немигающим) огнем не должна превышать 60 км/ч.

Поездам, оборудованным устройствами безопасности, обеспечивающими контроль допустимой скорости движения, разрешается проследование светофора с одним желтым (немигающим) огнем со скоростью, определяемой устройством безопасности, но не более 80 км/ч.

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[75], устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Скорость движения поезда вагонами вперед не должна превышать 25 км/ч. Для хозяйственных поездов при наличии устройств технологической железнодорожной электросвязи между машинистом ведущего локомотива (специального самоходного подвижного состава) и машинистом первой по ходу движения единицы подвижного состава (работником, в обязанности которого входит слежение за свободностью железнодорожного пути и принятие мер к остановке поезда при угрозе безопасности движения или жизни людей), а также

[74] Подпункт 2.9.31 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.
[75] Подпункт 3.2.69 пункта 3.2 ГОСТ 34056-2017.

восстановительных и пожарных поездов – не более 40 км/ч. Скорость следования снегоочистителей устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

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 поезда при приеме на свободный участок железнодорожного пути, занятого железнодорожным подвижным составом, не должна превышать 20 км/ч.

Скорость движения по месту, требующему уменьшения скорости, должна соответствовать указанной в предупреждении или установленной локальным нормативным актом 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.

55. Для регулирования движения поездов по приказу диспетчера поездного применяется отправление поездов по неправильному железнодорожному пути.

Отправление пассажирских поездов по неправильному железнодорожному пути допускается в каждом отдельном случае по приказу уполномоченного работника владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Безостановочный пропуск пассажирских поездов со скоростью более 140 км/ч по неправильному железнодорожному пути на перегоне производится в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

56. На двухпутных перегонах и по смежному железнодорожному пути многопутных перегонов запрещается встречное движение скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов с грузовыми, в составе которых имеются:

1) вагоны с грузами всех степеней боковой негабаритности;

2) открытый железнодорожный подвижной состав, груженный сыпучими грузами[76];

3) железнодорожный подвижной состав, груженный окатышами.

57. Перечень перегонов с наличием железнодорожных переездов, оборудованных автоматическими устройствами только для поездов, следующих по правильному железнодорожному пути, а также перегонов, где имеются улавливающие тупики, с указанием необходимых мер по обеспечению безопасности

[76] Подпункт 3.7 пункта 3 ГОСТ 31314.3-2006 (ИСО 1496-3:1995). «Межгосударственный стандарт. Контейнеры грузовые серии 1. Технические требования и методы испытаний. Часть 3. Контейнеры-цистерны для жидкостей, газов и сыпучих грузов под давлением», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 17 июля 2007 г. № 178-ст (М., «Стандартинформ», 2007).

движения при отправлении на таких перегонах поездов по неправильному железнодорожному пути, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (железнодорожных путей необщего пользования), при этом должен быть предусмотрен порядок заблаговременного извещения дежурных по железнодорожным переездам о каждом отправленном поезде.

Машинисты поездов, отправляемых в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути, а также в случаях возвращения поездов на железнодорожную станцию отправления по неправильному железнодорожному пути, должны проследовать железнодорожный переезд, оборудованный односторонними автоматическими устройствами:

1) обслуживаемый дежурным работником – со скоростью не более 40 км/ч;

2) не обслуживаемый дежурным работником – со скоростью не более 25 км/ч;

3) на железнодорожных путях необщего пользования – со скоростью не более 15 км/ч.

После проследования по железнодорожному переезду головой поезда машинисту разрешается повысить скорость движения, до установленной для данного перегона.

58. Закрытие и открытие перегонов или отдельных железнодорожных путей перегонов, а также прекращение и возобновление действия систем интервального регулирования движения поездов осуществляется по приказу диспетчера поездного.

При переходе с основных систем интервального регулирования движения поездов на телефонные средства связи обмен поездными телефонограммами между дежурными по железнодорожным станциям на однопутных перегонах, а в случаях организации двустороннего движения по одному из путей и на двухпутных (многопутных) перегонах, должен осуществляться по поездной диспетчерской связи под контролем диспетчера поездного. При неисправности поездной диспетчерской связи дежурные по железнодорожным станциям действуют в соответствии с приложением № 5 к Инструкции.

59. Дежурные по железнодорожной станции, дежурные путевого поста, в обязанности которых входит распоряжение приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями железнодорожного подвижного состава, перед вступлением на дежурство обязаны:

1) ознакомиться с планом предстоящей поездной и маневровой работы, имеющимися указаниями и распоряжениями, касающимися приема и отправления поездов и производства маневров, наличием и расположением железнодорожного подвижного состава на приемоотправочных железнодорожных путях, положением (свободностью или занятостью) прилегающих к железнодорожной станции перегонов (блок-участков);

2) убедиться в исправности аппаратов управления устройствами

железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и наличии на них пломб в соответствии с описью, а также в исправности обслуживаемых им лично стрелочных переводов;

3) проверить наличие на рабочем месте инструмента, сигнальных принадлежностей и инвентаря согласно описи, а также их исправность;

4) ознакомиться с записями в журнале диспетчерских распоряжений, журнале движения поездов, книге предупреждений, журнале осмотра, журнале поездных телефонограмм, а также в книгах и журналах, предусмотренных технически-распорядительным актом железнодорожной станции (инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

Вступление дежурных по железнодорожной станции на дежурство оформляется в журнале движения поездов следующими записями:

«...» .... 20.. г. ... ч ... минут Дежурство принял ДСП (ДСП поста) ... (подпись).

«...» .... 20.. г. ... ч ... минут Дежурство сдал ДСП (ДСП поста) ... (подпись).

Перед текстом о приеме и сдаче дежурства указываются показания счетчиков искусственного срабатывания устройств контроля прибытия, пригласительных сигналов или искусственной разделки маршрута, вспомогательного перевода стрелок[77] (при их наличии), а также наличие инвентаря строгого учета на посту дежурного по железнодорожной станции, дежурного путевого поста.

На железнодорожных станциях, где журнал движения поездов ведется в электронном виде, порядок оформления записи о вступлении на дежурство устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

60. Дежурный по железнодорожной станции, в обязанности которого входит распоряжение приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями железнодорожного подвижного состава, после вступления на дежурство обязан:

1) проверить явку на работу составителей поездов, дежурных станционных постов централизации, операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов, сигналистов и работников, определенных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования);

2) проверить через них состояние обслуживаемых ими рабочих мест, правильность закрепления железнодорожного подвижного состава в соответствии с технически-распорядительным актом железнодорожной станции (инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования);

3) при наличии отклонений от нормальной работы систем управления

[77] Подпункт 158 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

движением поездов принять меры для обеспечения их нормальной работы и безопасности движения, а при необходимости сообщить об этом начальнику железнодорожной станции и диспетчеру поездному на железнодорожных путях общего пользования или уполномоченному работнику владельца железнодорожного пути необщего пользования.

61. Порядок выдачи разрешений, передачи предупреждений, книги для записи предупреждений на поезда, рекомендуемые образцы которых приведены в приложениях № 22 – № 28 к Инструкции, ведения журналов движения поездов, журнала поездных телефонограмм, журнала диспетчерских распоряжений, журнала учета тормозных башмаков, журнала осмотра, а также передачи команд на движение с использованием автоматизированных систем, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

62. Движением поезда управляет машинист ведущего локомотива. Машинисты локомотивов в составе поезда, в том числе подталкивающего, обязаны подчиняться всем указаниям и сигналам машиниста ведущего локомотива и повторять их.

Порядок работы подталкивающих локомотивов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

63. 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;

при движении поездов, оборудованных дополнительной кабиной управления в хвосте состава;

при движении поездов, оборудованных на хвостовом вагоне системой, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования;

в случаях, предусмотренных в приложении № 8 к Инструкции.

В голове такого поезда должен находиться работник, в обязанности которого входит наблюдение за свободностью железнодорожного пути и принятие мер к остановке поезда при угрозе безопасности движения или жизни людей.

Порядок следования поездов вагонами вперед при применении на хвостовом вагоне системы, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего

пользования).

64. Машинист при приемке локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава и при управлении им обязан:

1) иметь при себе свидетельство на право управления соответствующим типом железнодорожного подвижного состава, а также служебный формуляр;

2) знать конструкцию локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, на котором должна осуществляться его работа в соответствии с 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, при следовании с поездами иметь при себе расписание движения поездов на обслуживаемом им участке;

3) при приемке локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц, комплектность и работоспособность устройств технологической железнодорожной электросвязи, радиоэлектронных средств передачи данных, 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;

4) при курсировании по железнодорожным путям, принадлежащим владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования), иметь подтверждение о прохождении медицинского осмотра и прохождении предрейсовых (предсменных) видов медицинских осмотров[78];

5) обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения;

6) выполнять требования Правил.

65. Машинист после прицепки локомотива к составу поезда (специального самоходного подвижного состава к составу хозяйственного поезда) обязан:

1) 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;

2) зарядить тормозную магистраль сжатым воздухом, убедиться

[78] Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 12 января 2021 г. № 4 «Об утверждении Порядка проведения обязательных предрейсовых или предсменных медицинских осмотров на железнодорожном транспорте» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 8 февраля 2021 г., регистрационный № 62430). В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 12 января 2021 г. № 4 данный акт действует до 1 сентября 2027 г.

в том, что падение давления не превышает установленных норм, и опробовать автотормоза;

3) получить справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам;

4) знакомиться по натурному листу[79] с составом грузового и грузопассажирского поезда – наличием вагонов, занятых людьми, грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, а также открытого железнодорожного подвижного состава;

5) ознакомиться по натурному листу с составом пассажирского и почтово-багажного поезда – наличием вагонов, занятых грузобагажом[80] и багажом;

6) установить присвоенный номер поезда и номер локомотива на пульте управления радиостанцией если локомотив оснащен радиостанцией с индивидуальным вызовом.

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, 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 устойчивость радиосвязи с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда (с руководителем работ в хозяйственном поезде.

66. Машинист и его помощник при ведении поезда, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава обязаны:

1) следить за свободностью железнодорожного пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования и повторять друг другу все

---

[79] Пункт 1.1 Инструкции по составлению натурного листа грузового поезда, утверждена Протоколом шестьдесят шестого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 мая 2017 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 19 мая 2017 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[80] Абзац одиннадцатый статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

сигналы, подаваемые светофорами (кроме проходных светофоров с зеленым огнем на участках с автоблокировкой), сигналы остановки и уменьшения скорости, подаваемые с железнодорожного пути и поезда;

2) следить за состоянием и целостностью поезда, а на электрифицированных участках – за состоянием контактной сети;

3) наблюдать за показаниями приборов, контролирующих бесперебойность и безопасность работы локомотива, мотор-вагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава;

4) при входе на железнодорожную станцию и проследовании 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 соседних железнодорожных путях (путях, имеющих общее междупутье), 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 светофора (при его отсутствии – у предельного столбика). Не доезжая до них, машинисту разрешается остановить поезд, если машинист убедится через дежурного по железнодорожной станции по устройств технологической железнодорожной электросвязи, что весь состав установлен в границах полезной длины пути приема.

В случае обнаружения в пути следования неисправности объектов инфраструктуры, обнаружении препятствий для движения поездов, а также при обнаружении неисправности в поезде или в поездах, следующих по соседним железнодорожным путям, машинист поезда по устройств технологической железнодорожной электросвязи обязан сообщить об этом дежурному по ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поездному, а также машинистам поездов, следующим по этому перегону.

67. Машинист при ведении поезда, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава обязан:

1) иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, не допускать падения давления в главном резервуаре и в

тормозной магистрали ниже установленных норм[81];

2) при запрещающих показаниях светофоров, наличии сигналов остановки и 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 в соответствии с приложением № 1 к Правилам;

3) проследовать сигнальный знак, ограждающий нейтральную вставку, со скоростью не менее 20 км/ч;

4) при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия немедленно применить средства экстренного торможения[82] для остановки поезда.

68. Машинист в пути следования поезда, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава не вправе:

1) превышать скорости, установленные Инструкцией, локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, перевозчика, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а также выданными предупреждениями и указаниями сигналов;

2) отвлекаться от управления локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом, специальным самоходным подвижным составом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и состоянием железнодорожного пути;

3) отключать исправно действующие устройства безопасности или вмешиваться в их работу;

4) отправляться на перегон при отказе[83] на локомотиве, мотор-вагонном подвижном составе, специальном самоходном подвижном составе тягового оборудования, обеспечивающего ведение поезда, и невозможности устранения причины отказа.

---

[81] Пункт 133 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава.

[82] Абзац пятидесятый пятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза http://www.tsouz.ru/, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310).

[83] Подпункт 22 пункта 2 ГОСТ 32192-2013.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных автоматической блокировкой

I. Общие положения

1. При автоматической блокировке[1] разрешением на занятие поездом блок-участка служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.

На проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) допускается установка условно-разрешающего сигнала, подаваемого знаком в виде буквы «Т», устанавливаемого в соответствии с требованиями Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом.

После остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, с непонятным показанием или погасшим огнем при нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда (препятствия) машинисту запрещается продолжать движение. Если машинист не знает о нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда (препятствия), он должен после остановки отпустить автотормоза и вести поезд до следующего светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч. Если во время стоянки поезда на проходном светофоре появится разрешающее показание, то разрешается продолжить движение в соответствии с требованиями Правил

[1] Подпункт 2.9.14 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемых настоящим Приказом (далее – Правила).

Если после проследования проходного светофора с запрещающим показанием, с непонятным показанием или погасшим огнем, и дальнейшем следовании по блок-участку на локомотивном светофоре появится желтый с красным, желтый или зеленый огонь, машинист поезда должен руководствоваться показаниями локомотивного светофора.

При неустойчивом показании огней на локомотивном светофоре во время следования по блок-участку машинист должен вести поезд до следующего светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

При движении поезда по участку машинист поезда и его помощник обязаны следить за показаниями светофоров и строго выполнять их требования, а при наличии автоматической локомотивной сигнализации – следить за показаниями путевых, и локомотивного светофоров.

Когда сигнал путевого светофора не виден (по причине взаимного расположения поезда и путевого светофора, наличия условий ограниченной и недостаточной видимости или при неблагоприятных условиях), машинист поезда и его помощник до приближения к путевому светофору на расстояние видимости обязаны руководствоваться показаниями локомотивного светофора.

2. На железнодорожных участках, оборудованных автоматической блокировкой, при несоответствии показаний путевого и локомотивного светофоров машинист поезда должен руководствоваться только показаниями путевых светофоров.

Если при движении по железнодорожным путям перегона[2] или железнодорожной станции, оборудованным путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации[3], на локомотивном светофоре внезапно появится белый огонь, машинист должен вести поезд до следующего светофора (или до появления разрешающего показания на локомотивном светофоре) с особой бдительностью и со скоростью не более 40 км/ч.

В случае неисправности устройств автоматической локомотивной сигнализации машинист поезда обязан:

---

[2] Абзац двадцать девятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 003/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза http://www.tsouz.ru/, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г., Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (далее – ТР ТС 003/2011).

[3] Подпункт 2.9.14 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

1) при управлении локомотивом пассажирского или грузового поезда при исправных средствах связи довести этот поезд до пункта смены локомотивных бригад, где устройства автоматической локомотивной сигнализации должны быть отремонтированы без отцепки локомотива или должна быть произведена замена локомотива;

2) при управлении мотор-вагонным подвижным составом довести этот поезд до конечной железнодорожной станции с основным или оборотным депо либо железнодорожной станции, имеющей пункт их технического обслуживания.

В случае неисправности систем безопасности или автоматической локомотивной сигнализации машинист, обслуживающий локомотив пассажирского поезда без помощника машиниста, обязан довести поезд до ближайшей железнодорожной станции и затребовать вспомогательный локомотив.

Следование поездов с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации или с неисправными локомотивными устройствами безопасности до указанных пунктов должно осуществляться по указанию диспетчера поездного, передаваемому дежурным по железнодорожным станциям участка и машинисту.

3. При соединении поездов на перегоне машинисту поезда, идущего на соединение, разрешается следовать по указанию диспетчера поездного без остановки на блок-участок, занятый поездом, с которым предстоит соединение, со скоростью, обеспечивающей остановку у стоящего поезда, на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

4. Отправление поезда с железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути производится по разрешающему показанию выходного светофора. На двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора, границы блок-участков должны соответствовать ординатам светофоров, установленных для движения по правильному железнодорожному пути.

При ведении поезда по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора машинист поезда и его помощник обязаны:

1) при зеленом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) для этих случаев;

2) при желтом огне следовать со скоростью не более 50 км/ч;

3) при появлении на локомотивном светофоре желтого огня с красным снизить скорость до 20 км/ч и остановить поезд перед первым путевым светофором встречного направления;

4) после остановки поезда при желтом огне с красным, красном, белом или негорящими огнями, если машинист видит или знает, что впереди расположенный блок-участок занят поездом, ему запрещается продолжать движение до освобождения блок-участка и появления на локомотивном светофоре желтого или зеленого огня;

5) если машинист не знает о нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда и за время остановки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появился желтый или зеленый огонь, он должен возобновить движение и до конца следующего блок-участка вести поезд со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Если при следовании по блок-участку красный, белый или негорящие огни локомотивного светофора сменятся на желтый с красным, машинисту разрешается продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня – руководствоваться показаниями локомотивного светофора;

6) в конце блок-участка при желтом или зеленом огне на локомотивном светофоре продолжить движение, руководствуясь этими сигналами; при сохранении красного, белого огня, при негорящих огнях или появлении желтого огня с красным машинист должен вновь остановить поезд и далее продолжить движение в соответствии с подпунктами 4 и 5 пункта 4 настоящего Порядка;

7) в случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала желтого огня с красным, красного, белого огня или при негорящих огнях локомотивного светофора машинист поезда обязан снизить скорость до 20 км/ч и вести поезд с ограниченной скоростью до конца блок-участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре, следовать с особой бдительностью и готовностью остановиться, если на железнодорожном пути окажется препятствие для дальнейшего движения. При сохранении в конце блок-участка на локомотивном светофоре желтого огня с красным, красного, белого огня или негорящих огней локомотивного светофора дальнейшее движение осуществляется в соответствии с подпунктами 4 и 5 пункта 4 настоящего Порядка;

8) в случае нарушения работы устройств автоматической локомотивной сигнализации на локомотиве остановить поезд у границы блок-участка, а далее следовать до входного светофора (до границы станции) со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Прием на железнодорожную станцию поезда, следующего по неправильному железнодорожному пути, производится по входному светофору.

II. Прием и отправление поездов

5. Перед приемом и отправлением поезда дежурный по железнодорожной станции в соответствии с приложением № 9 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных настоящим Приказом (далее – Инструкция) подготавливает маршрут приема или отправления и открывает входной (выходной) светофор.

На однопутных перегонах, а также при необходимости отправления поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах с двусторонней автоматической блокировкой или по одному из железнодорожных путей двухпутного (многопутного) перегона, оборудованному двусторонней автоматической блокировкой с однопутными правилами движения, или при движении по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров дежурный по железнодорожной станции обязан согласовать право занятия перегона с диспетчером поездным, а при отсутствии связи с диспетчером поездным – с дежурным по смежной железнодорожной станции.

При проследовании поезда входной (выходной) светофор автоматически закрывается. Если управление светофором осуществляется сигнальной рукояткой, дежурный по железнодорожной станции ставит ее в нормальное положение.

На двухпутных (многопутных) участках входные, маршрутные и выходные светофоры, расположенные на главных железнодорожных путях железнодорожной станции в правильном направлении, разрешается переводить на автодействие[4]. В этом случае светофоры работают в автоматическом режиме.

6. Отправление поездов при наличии групповых выходных (маршрутных) светофоров, если железнодорожные пути отправления не оборудованы повторительными светофорами, производится по разрешающему показанию группового выходного (маршрутного) светофора и маршрутному указателю, показывающему цифрой зеленого цвета номер того железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

Если на железнодорожном пути отправления установлен повторительный светофор группового светофора, то отправление поезда с этого железнодорожного пути до группового светофора производится по показанию повторительного светофора.

При неисправности маршрутных указателей или повторительных светофоров, групповых светофоров или, когда голова поезда находится за повторительным

[4] Подпункт 183 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

светофором, разрешение на отправление поезда при открытом групповом светофоре передается машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи распорядительным актом (далее – приказ) в соответствии с приложением № 20 к Инструкции или посредством автоматизированной системы.

Порядок передачи приказа посредством автоматизированной системы определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Отправление поезда по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору допускается осуществлять в том числе по разрешению на бланке ДУ-54, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 24 к Инструкции, с заполнением пункта II, переданному машинисту поезда.

7. Отправление с железнодорожной станции поездов в случаях, когда голова поезда находится за выходным светофором, в том числе и после остановки поезда за этим светофором из-за самопроизвольного его закрытия, если, восприняв запрещающее показание, машинист поезда остановит поезд уже после проезда сигнала, осуществляется в соответствии с пунктами 15 и 16 настоящего Порядка.

Если ведущий локомотив поезда находится за выходным (маршрутным) светофором с разрешающим показанием, то отправление поезда осуществляется:

а) по приказу, переданному по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, в соответствии с приложением № 20 к Инструкции, или посредством автоматизированной системы;

б) по разрешению переданному машинисту поезда на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II бланка ДУ-54.

В случаях, когда ведущий локомотив находится за выходным светофором, оборудованным с обратной стороны повторительной головкой, отправление поезда производится по разрешающему показанию на повторительной головке.

В случаях, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), отправление поездов с железнодорожных путей, не имеющих светофоров, производится в порядке, аналогичном отправлению при неисправности выходного светофора

8. Если при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора зеленый огонь на повторительном светофоре не загорается, то машинисту локомотива готового к отправлению пассажирского поезда, стоящего перед повторительным светофором, дежурный по железнодорожной станции должен сообщить (лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, посредством автоматизированной системы, через одного из станционных работников, связанных с движением поездов) о неисправности повторительного светофора и возможности приведения поезда в движение для проследования до

выходного (маршрутного) светофора, а далее руководствоваться показаниями выходного (маршрутного) светофора.

Для пассажирского поезда, стоящего перед повторительным сигналом, разрешение на проследование выходного (маршрутного) светофора с запрещающим показанием является также разрешением для проследования негорящего повторительного светофора.

В случае проследования поездом железнодорожной станции без остановки дежурный по железнодорожной станции при вступлении поезда на первый (ближний к железнодорожной станции) участок приближения[5] должен предупредить машиниста поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи о неисправности повторительного светофора (перед маршрутным или выходным светофором). Получив такое сообщение, машинист поезда продолжает движение, руководствуясь показанием локомотивного и выходного или маршрутного светофора.

9. Отправление и движение по перегону поезда с подталкивающим локомотивом, следующим на весь перегон, производятся по сигналам автоматической блокировки.

Отправление и следование поезда с подталкивающим локомотивом, когда последний с перегона возвращается обратно, производятся по сигналам автоматической блокировки, а для возвращения с перегона машинисту подталкивающего локомотива на железнодорожной станции отправления выдается ключ-жезл[6].

10. Отправление хозяйственного поезда для работы на перегоне с возвращением на железнодорожную станцию отправления (когда перегон не закрывается) производится по сигналам автоматической блокировки (по открытому выходному светофору).

Обратно хозяйственный поезд следует по ключу-жезлу, который перед отправлением с железнодорожной станции вручается лицу, ответственному за выполнение работ, для передачи машинисту поезда перед возвращением этого поезда с перегона.

Ключ-жезл допускается использовать также при подаче и выводе вагонов с не обслуживаемых вспомогательным постом железнодорожных путей, примыкающих к перегону (далее – примыкание).

На двухпутных перегонах, оборудованных устройствами для возможности движения поездов по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора, отправление поезда с ключом-жезлом допускается только по правильному железнодорожному пути.

---

[5] Подпункт 66 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[6] Подпункт 102 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

Отправление хозяйственных поездов, состоящих из двух и более единиц специального самоходного подвижного состава, допускается с ключом-жезлом только при исключении их разъединения на перегоне.

11. При неисправности или отсутствии ключа-жезла отправлять хозяйственный поезд или поезд с подталкивающим локомотивом, возвращающийся с перегона, разрешается только после перехода на телефонные средства связи.

Машинисту ведущего локомотива и машинисту подталкивающего локомотива в этих случаях передаются бланки ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции, или посредством автоматизированной системы.

12. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление хозяйственных поездов с работой на перегоне и прибытием на смежную железнодорожную станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами, следующими на весь перегон, производится по разрешающему показанию выходного светофора.

13. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление на перегон хозяйственного поезда с возвращением обратно или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, с выдачей лицу, ответственному за выполнение работ, или машинисту подталкивающего локомотива ключа-жезла на право обратного следования по перегону производится по разрешающему показанию выходного светофора.

Железнодорожные станции отправления переводятся на резервное управление[7] с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на резервное управление.

При невозможности изъять ключ-жезл или в случае, если аппарат управления не оборудован ключом-жезлом, для отправления хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, пользование автоматической блокировкой прекращается и устанавливается движение поездов по телефонным средствам связи.

14. Отправление на перегон специального самоходного подвижного состава, имеющего надежное шунтирование[8] рельсовой цепи, производится по сигналам автоматической блокировки.

---

[7] Подпункт 3.14 пункта 3 ГОСТ 33896-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы диспетчерской централизации и диспетчерского контроля движения поездов. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 235-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

[8] Подпункт 2.1.16 пункта 2.1 ГОСТ 30012.1-2002 Межгосударственный стандарт. Приборы аналоговые показывающие электроизмерительные прямого действия и вспомогательные части к ним. Часть 1. Определения и основные требования, общие для всех частей, введенного в действие Государственным комитетом Российской Федерации по стандартизации и метрологии 31 октября 2002 г № 400-ст (М., ИПК Издательство стандартов, 2003).

Требование по обеспечению надежного шунтирования указывается в паспорте (техническом паспорте) или формуляре[9] специального самоходного подвижного состава.

Съемные подвижные единицы оборудуются изоляцией колесных пар для работы на путях, оборудованных рельсовыми цепями.

III. Действия при неисправностях автоматической блокировки

15. Если при правильно установленном маршруте и свободном (по показаниям индикации на аппаратах управления) первом блок-участке выходной светофор не открывается, допускается отправлять поезд на двухпутный перегон по правильному железнодорожному пути:

1) по пригласительному сигналу на выходном светофоре;

2) по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или посредством автоматизированной системы:

«Приказ № ... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия)».

«Приказ № ... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании маршрутного светофора (... литер) и следовать до выходного (маршрутного) светофора ... литер, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия ДСП)».

3) по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

16. На однопутный перегон или по железнодорожному пути двухпутного (многопутного) перегона, оборудованного двусторонней автоматической блокировкой, при запрещающем показании выходного светофора поезд допускается отправлять:

1) по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через автоматизированную систему:

---

[9] Абзац пятьдесят второй пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза http://www.tsouz.ru/, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310) (далее – ТР ТС 001/2011).

«Приказ № ... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия ДСП)».

«Приказ №... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании маршрутного светофора (... литер) и следовать до выходного (маршрутного) светофора ... литер, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия ДСП)».

2) по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

Отправление поезда на однопутный перегон и по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона по пригласительному сигналу запрещается.

17. Перед отправлением поезда на однопутный перегон или по железнодорожному пути двухпутного перегона, оборудованного двухсторонней автоматической блокировкой, при запрещающем показании выходного светофора дежурный по железнодорожной станции обязан:

1) получить приказ диспетчера поездного, подтверждающий свободность перегона (железнодорожного пути) от встречных поездов:

«Разрешаю отправить поезд № … со станции … по главному пути при запрещающем показании выходного светофора литер … Перегон (… главный путь перегона) … от встречных поездов свободен. ДНЦ …».

Такой приказ разрешается передавать на отправление с железнодорожной станции при запрещающем показании выходного светофора одного или нескольких (последовательно отправляемых) попутных поездов;

2) установить блок-систему в направлении отправляющегося поезда;

3) изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона). Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после фактического занятия перегона отправляющимся поездом (после вступления его на первый блок-участок удаления).

Порядок отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора на однопутные перегоны без проходных светофоров, не оборудованные устройствами для смены направления[10], или не оборудованные ключами-жезлами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Отправление поезда в этом случае производится по разрешениям, указанным в подпунктах 1 и 2 пункта 16 настоящего Порядка.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной постоянно действующими устройствами для смены

[10] Подпункт 193 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

направления с функцией «дача согласия» железнодорожной станцией отправления, позволяющими по неправильному железнодорожному пути обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается, то отправление поезда осуществляется в соответствии с подпунктами 1 и 2 пункта 16 настоящего Порядка.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной временными устройствами, позволяющими по неправильному железнодорожному пути обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается или отсутствует, отправление поезда производится после прекращения действия автоматической блокировки.

18. Дежурному по железнодорожной станции запрещается отправлять поезд при запрещающем показании выходного светофора на перегон, оборудованный автоматической блокировкой, не убедившись в свободности первого блок-участка этого перегона.

Если по истечении времени, необходимого на проследование ранее отправленным поездом первого блок-участка, аппараты управления продолжают показывать его занятость, дежурный по железнодорожной станции должен убедиться в свободности первого блок-участка имеющимися в его распоряжении средствами (путем переговоров по устройствам технологической железнодорожной электросвязи с машинистом ранее отправленного поезда, по сообщениям дежурных по переездам и другими доступными средствами связи).

Если в течение 10 минут дежурному по железнодорожной станции не удается выяснить место нахождения ранее отправленного поезда, следующий поезд допускается отправлять при запрещающем показании выходного светофора, но при этом машинист ведущего локомотива перед отправлением с железнодорожной станции предупреждается по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или путем отметки на бланке ДУ-54 об отсутствии сведений о свободности первого блок-участка.

Порядок отправления поездов в аналогичных случаях на перегоны с автоматической блокировкой, не имеющие проходных светофоров, в зависимости от системы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и условий работы, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

19. Проследование отправляющимся поездом маршрутного светофора с запрещающим показанием осуществляется по разрешениям, предусмотренным в пункте 15 настоящего Порядка, после проверки дежурным по железнодорожной станции свободности участка железнодорожного пути, ограждаемого светофором.

20. Пригласительный сигнал на выходном светофоре, разрешение на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I, приказ дежурного по железнодорожной станции, переданный по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через автоматизированную систему, дают машинисту поезда право проследовать выходной светофор с запрещающим показанием и вести поезд до первого проходного светофора (на перегонах, не имеющих проходных светофоров – до входного светофора смежной железнодорожной станции) на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, а далее руководствоваться сигналами автоматической блокировки.

При неисправности маршрутного светофора разрешения, указанные в настоящем пункте дают машинисту поезда право проследовать до выходного (или до следующего маршрутного) светофора.

При следовании поезда, отправленного с железнодорожной станции по одному из вышеуказанных разрешений, после вступления поезда на перегон и появления на локомотивном светофоре зеленого, желтого или желтого с красным огней, машинисту поезда разрешается следовать до первого проходного светофора, руководствуясь сигнальными показаниями локомотивного светофора если есть сведения о свободности первого блок-участка.

При белом огне локомотивного светофора или отсутствии сведений о свободности первого блок-участка машинист поезда должен следовать до первого проходного светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, а далее по сигналам автоматической блокировки.

21. При неисправности группового светофора отправление поездов производится по приказу дежурного по железнодорожной станции или по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I в соответствии с подпунктами 2, 3 пункта 15 или в соответствии с пунктом 16 настоящего Порядка.

22. При неисправности на выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов производится по открытому выходному светофору. В этом случае дежурный по железнодорожной станции должен сообщить машинисту поезда лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, посредством автоматизированной системы или через одного из станционных работников, связанных с движением поездов, о неисправности указателя и о готовности маршрута в направлении следования поезда.

23. При неисправности повторителей светофоров или участков приближения и удаления на аппарате управления (табло) прием и отправление поездов должны осуществляться по автоматической блокировке на основании переговоров дежурного по железнодорожной станции (по устройствам технологической железнодорожной электросвязи) с диспетчером поездным, дежурными смежных железнодорожных станций, машинистами поездов и работниками подразделений владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). В процессе приготовления маршрутов приема и отправления поездов дежурный по железнодорожной станции при возникновении несоответствий в индикации аппарата управления должен соблюдать порядок, установленный в приложении № 14 к Инструкции.

24. Если индикация на аппарате управления показывает занятость перегона при фактической его свободности и при этом требуется изменить направление движения (на однопутных перегонах, на двухпутных или многопутных перегонах с двусторонней автоматической блокировкой или на двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной постоянно действующими устройствами для смены направления с функцией «дача согласия» железнодорожной станцией отправления, позволяющими по неправильному железнодорожному пути обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, при невозможности сменить направления движения при помощи основного режима), то при наличии вспомогательного режима смены направления движения осуществляется по приказу диспетчера поездного, передаваемому дежурным смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, после предварительной проверки его свободности:

«Разрешаю изменить направление движения по автоблокировке на перегоне … (по … пути перегона …) с нечетного на четное с помощью кнопок (рукояток) вспомогательного режима. Перегон (… путь перегона) от поездов свободен. ДНЦ …».

Получив такой приказ, дежурные смежных железнодорожных станций выполняют смену направления движения на перегоне ответственными командами вспомогательного режима смены направления движения. Изменив направление движения, дежурные смежных железнодорожных станций должны по индикации на аппарате управления убедиться в том, что установлено требуемое направление движения на перегоне. О снятии пломб с кнопок вспомогательного режима или изменения показаний счетчиков нажатий делается запись в журнале осмотра железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети (далее – журнал осмотра).

После изменения направления движения отправление поездов производится по открытому выходному светофору, а в случаях, если соответствующий сигнал не открывается – в соответствии с пунктами 15 и 16 настоящего Порядка.

25. На станциях с диспетчерским управлением при неисправности выходного светофора, отправление поезда производится только при свободном от встречных поездов перегоне и при установленном для отправляемого поезда направлении движения по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи:

«Разрешаю поезду № ... отправиться со станции ... с ... пути при запрещающем показании выходного светофора. ДНЦ (фамилия ДНЦ)».

При наличии такого приказа машинисту разрешается отправиться с железнодорожной станции и вести поезд на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, до первого проходного светофора, а далее по сигналам автоматической блокировки.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной временными устройствами, позволяющими в неправильном направлении (по неправильному железнодорожному пути) обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае, если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается или отсутствует, отправление поезда производится после прекращения действия автоматической блокировки.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, после вступления поезда на перегон машинист поезда действует в соответствии с требованиями пункта 20 настоящего Порядка.

Если железнодорожная станция находится на резервном управлении, отправление поезда при неисправном выходном светофоре производится в соответствии с требованиями пунктов 15 и 16 настоящего Порядка.

26. На однопутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора, если диспетчеру поездному не удается изменить направление движения и открыть выходной светофор вследствие показания занятости перегона при фактической его свободности, закрывать действие автоматической блокировки не требуется. В этом случае диспетчер поездной, установив свободность перегона, и при наличии в системе диспетчерской централизации режима ответственных команд вспомогательной смены направления движения, изменяет направление автоматической блокировки. Диспетчер поездной,

убедившись по индикации на аппарате управления в том, что изменение направления произошло, производит отправление поездов в соответствии с настоящим Порядком.

Если диспетчеру поездному не удается изменить направление автоматической блокировки при помощи ответственной команды, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление со вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и вспомогательная смена направления автоматической блокировки производится в соответствии с пунктом 24 настоящего Порядка.

Если при использовании вспомогательного режима невозможно произвести смену направления движения, действие автоматической блокировки прекращается, и движение на данном перегоне осуществляется по телефонным средствам связи.

27. Диспетчер поездной при поступлении информации о срабатывании устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава и о переключении входного или проходного светофора с разрешающего на запрещающее показание, обязан:

1) вызвать по устройствам технологической железнодорожной электросвязи машиниста поезда, при проследовании которого сработало устройство контроля схода железнодорожного подвижного состава, и сообщить ему приказ:

«Внимание! Машинист поезда № .... Немедленно остановитесь! Сработало устройства контроля схода подвижного состава! ДНЦ (фамилия ДНЦ)».

2) исключить отправление на соседний железнодорожный путь поездов встречного или попутного направления на двухпутных и многопутных участках.

В случае если такой поезд был ранее отправлен на перегон, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной станции) сообщает машинисту отправленного поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи о месте срабатывания устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава.

Машинист поезда встречного направления, получив по устройствам связи от диспетчера поездного (дежурного по железнодорожной станции) сообщение об остановке поезда на соседнем железнодорожном пути, должен снизить скорость до 20 км/ч и проследовать состав стоящего поезда с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. После проследования, стоящего на соседнем железнодорожном пути поезда и отсутствия препятствия для движения, машинист сообщает об этом диспетчеру поездному (дежурному по железнодорожной станции) и ведет далее поезд по показаниям светофоров.

Машинист поезда, при проследовании которого сработало устройство контроля схода железнодорожного подвижного состава, после остановки поезда обязан направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон, с целью обнаружения волочения деталей и (или) сошедших с рельсов колесных пар железнодорожного подвижного состава. О результатах осмотра и принятых мерах машинист докладывает диспетчеру поездному.

При управлении поездом машинистом без помощника машиниста порядок осмотра поезда при срабатывании устройства контроля схода подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

В случае устранения причины срабатывания или при ложном срабатывании устройства контроля схода подвижного состава диспетчер поездной при участии ответственного лица диспетчерского центра управления перевозками посылает ответственную команду на открытие входного светофора.

В дальнейшем, до восстановления устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава, открытие входного светофора диспетчер поездной осуществляет с помощью ответственной команды[11]. Если входной светофор не открывается, поезд вводится на железнодорожную станцию в соответствии с требованиями приложения № 19 к Инструкции или посредством автоматизированной системы. В случае невозможности передачи диспетчером поездным ответственной команды на открытие входного светофора, железнодорожная станция передается на резервное управление и открытие входного светофора осуществляется работником железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Проезд переключенного при срабатывании устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава проходного светофора с запрещающим показанием осуществляется в соответствии с требованиями приложения № 9 к Инструкции или посредством автоматизированной системы.

28. При перерыве действия всех видов связи, но при исправном действии автоматической блокировки (на аппарате управления свободность участков удаления) движение поездов на двухпутных перегонах производится по сигналам автоматической блокировки только по правильному железнодорожному пути. В этих случаях на однопутных перегонах использовать автоматическую блокировку для отправления поездов разрешается только железнодорожной станции, отправляющей поезда в преимущественном (нечетном) направлении при условии, что направление автоматической блокировки на этой железнодорожной станции на момент перерыва связи соответствует движению поездов в нечетном направлении.

[11] Подпункт 3.9 пункта 3 ГОСТ 33896-2016.

В случае если на момент перерыва действия всех видов связи автоматическая блокировка была установлена в четном направлении, первый поезд допускается отправить железнодорожной станции преимущественного направления (нечетного) лишь по истечении времени, необходимого для проследования перегона четным поездом с прибавлением 10 минут с момента перерыва действия всех видов связи, при условии, что в течение всего этого времени на аппарате управления присутствовала индикация свободности перегона. При наличии на железнодорожной станции преимущественного направления (нечетного) одиночного локомотива он отправляется первым. Для отправления первого поезда (локомотива, специального самоходного подвижного состава) дежурный по железнодорожной станции должен сменить направление автоматической блокировки на нечетное, изъять ключ-жезл и открыть выходной светофор. С первым поездом (локомотивом, специальным самоходным подвижным составом) пересылается письменное извещение, и с этого момента до восстановления действия связи движение поездов должно осуществляться согласно правилам для однопутных перегонов, установленным в главе II приложения № 7 к Инструкции.

29. Действие автоматической блокировки прекращается при следующих неисправностях:

1) наличие разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блок-участке;

2) невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному железнодорожному[12] пути на двухпутном перегоне с двусторонней автоматической блокировкой, а также на многопутных перегонах по железнодорожному пути с двусторонней автоматической блокировкой с однопутными правилами движения. Пользование автоматической блокировкой в установленном направлении при этом допускается;

3) невозможность открытия выходного светофора при свободном перегоне, не имеющем проходных светофоров и не оборудованном ключом-жезлом.

В случаях появления запрещающего показания (погасших огней) на двух и более расположенных подряд проходных светофорах на перегоне при фактически свободных блок-участках диспетчер поездной вправе прекратить действие автоматической блокировки и установить движение на перегоне по телефонным средствам связи.

Машинист поезда при обнаружении неисправности автоматической блокировки обязан сообщить об этом дежурному ближайшей железнодорожной станции (диспетчеру поездному) и машинистам сзади идущих поездов, а при

[12] Подпункт 2.7.51 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.

неисправности, указанной в подпункте 1 пункта 29 настоящего Порядка, кроме того, немедленно остановить поезд.

При наличии разрешающего огня на локомотивном светофоре, поезду разрешается проследовать безостановочно проходной светофор с погасшим огнем, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

После остановки поезда перед выходным или проходным светофором с разрешающим показанием (или после их проезда) при занятом блок-участке машинист поезда возобновляет движение после освобождения блок-участка поездом: на железнодорожной станции – по указанию дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного), на перегоне – следует на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, далее руководствуясь показаниями светофоров.

Дежурный по железнодорожной станции, получив сообщение о неисправности автоматической блокировки на перегоне или обнаружив ее неисправность по индикации на аппаратах управления, обязан:

а) прекратить отправление поездов на данный перегон (по данному железнодорожному пути), закрыть выходные светофоры;

б) сообщить по устройствам технологической железнодорожной электросвязи машинистам поездов, находящихся на перегоне, и предупредить их о неисправностях;

в) сообщить о неисправности автоматической блокировки диспетчеру поездному;

г) сделать соответствующую запись в журнале осмотра и сообщить уполномоченному работнику владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На участках с диспетчерской централизацией указанные действия выполняет диспетчер поездной.

Действие автоматической блокировки прекращается приказом диспетчера поездного, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

Перед передачей приказа о переходе на телефонные средства связи при движении поездов, а также о возобновлении движения поездов по автоматической блокировке диспетчер поездной должен убедиться через дежурных смежных железнодорожных станций в свободности межстанционного перегона.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, приказ о восстановлении действия автоматической блокировки передается

до освобождения межстанционного перегона от поездов, отправленных по правильному железнодорожному пути.

30. После прекращения пользования автоматической блокировкой и перехода на телефонные средства связи машинистам поездов передаются бланки ДУ-50 или приказ в соответствии с пунктом 31 настоящего Порядка, которые являются разрешением на проследование выходного светофора с запрещающим показанием в порядке, предусмотренном приложением № 9 к Инструкции.

Проследование маршрутных светофоров с запрещающим показанием после прекращения пользования автоматической блокировкой производится в соответствии с пунктом 17 настоящего Порядка.

31. На железнодорожных станциях с диспетчерским управлением, при неисправности автоматической блокировки по указанию диспетчера поездного на железнодорожных станциях, ограничивающих перегон, вступают на дежурство работники железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Если раздельные пункты, ограничивающие перегон с неисправной автоматической блокировкой, не обслуживаются дежурным по железнодорожной станции, то после прекращения действия автоматической блокировки отправление поездов на свободный перегон с таких раздельных пунктов при наличии у диспетчера поездного контроля положения железнодорожных путей и стрелочных переводов до вступления на работу дежурных по железнодорожной станции производится по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда:

«Автоблокировка на перегоне … не действует. Поезду № … разрешаю отправиться со станции … и следовать до входного светофора станции …, а далее руководствоваться его показанием. ДНЦ …».

Приказ диспетчера поездного о закрытии автоматической блокировки в этих случаях передается только на железнодорожную станцию, где есть дежурный по железнодорожной станции. Отправление поездов с этой железнодорожной станции после закрытия автоматической блокировки осуществляется по бланкам ДУ-50, при этом в случаях отправления поезда на однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона с двусторонней автоматической блокировкой бланк ДУ-50 разрешается передавать лишь по получении дежурным по железнодорожной станции приказа диспетчера поездного следующего содержания:

«Перегон … (… главный путь перегона …) от поездов свободен. Разрешаю отправить поезд № … ДНЦ …».

Указанный приказ записывается в журнале поездных телефонограмм.

32. Если поезд следует с несколькими действующими локомотивами или с подталкивающим локомотивом, идущим на весь перегон, письменные

разрешения на отправление вручаются только машинисту ведущего локомотива. Машинисты остальных локомотивов должны руководствоваться сигналами машиниста ведущего локомотива.

IV. Прекращение и восстановление действия автоматической блокировки

33. Прекращение действия автоматической блокировки вследствие ее неисправности с переходом на телефонные средства связи при перерыве действия поездной диспетчерской связи производится в следующем порядке:

1) на однопутных перегонах:

Дежурный по железнодорожной станции, обнаруживший неисправность автоматической блокировки, убедившись путем переговоров с дежурным смежной железнодорожной станции и по записям в журнале движения поездов в свободности перегона, подает на смежную железнодорожную станцию поездную телефонограмму следующего содержания:

«Автоблокировка между станциями … не действует. Последним прибыл от Вас поезд № … Последним отправлен к Вам поезд № … Прошу перейти на телефонную связь. ДСП…».

Дежурный смежной железнодорожной станции, также убедившись в свободности перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № … Последним отправлен к Вам поезд № … Перегон свободен. Устанавливаю телефонную связь. ДСП …».

Аналогичными поездными телефонограммами обмениваются дежурные смежных железнодорожных станций на многопутных перегонах при движении по железнодорожному пути с однопутными правилами.

2) на двухпутных перегонах:

Обнаружив неисправность автоматической блокировки, дежурный по железнодорожной станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, требует от дежурного смежной железнодорожной станции подачи поездной телефонограммой извещения о прибытии последнего отправленного по автоматической блокировке поезда и, получив извещение, подает на эту железнодорожную станцию телефонограмму следующего содержания:

«Автоблокировка на перегоне …… по … пути не действует. Движение поездов по этому пути устанавливаю по телефонной связи. ДСП …».

34. Восстановление движения по автоматической блокировке при перерыве действия поездной диспетчерской связи производится в следующем порядке:

1) на однопутных перегонах:

После устранения неисправности автоматической блокировки и при наличии записи об этом в журнале осмотра дежурный по железнодорожной станции подает дежурному смежной железнодорожной станции телефонограмму следующего содержания:

«Неисправность автоблокировки между станциями … устранена. Последним прибыл от Вас поезд № … Последним отправлен к Вам поезд № … Прошу восстановить движение поездов по автоблокировке. ДСП …(фамилия) ».

Дежурный смежной железнодорожной станции, проверив свободность перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № … Последним отправлен к Вам поезд № … Перегон свободен. Движение поездов восстанавливаю по автоблокировке. ДСП …(фамилия) ».

Аналогичными поездными телефонограммами обмениваются дежурные смежных железнодорожных станций на многопутных перегонах при движении по железнодорожному пути с однопутными правилами.

2) на двухпутных перегонах:

Дежурный по железнодорожной станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, на основании записи в журнале осмотра об устранении неисправности автоматической блокировки или соответствующего извещения, полученного от дежурного смежной железнодорожной станции, при отсутствии на железнодорожном пути поездов встречного направления подает телефонограмму следующего содержания:

«Неисправность автоблокировки на перегоне … по … пути устранена. Движение поездов восстанавливаю по автоблокировке. ДСП …».

35. Если двухпутный перегон не оборудован автоматической блокировкой для двустороннего движения по каждому железнодорожному пути, в том числе по сигналам локомотивных светофоров в неправильном направлении, то перед отправлением поезда по неправильному железнодорожному пути действие автоматической блокировки по этому железнодорожному пути прекращается и устанавливается движение по телефонным средствам связи с передачей машинистам бланков ДУ-50 или приказа диспетчера поездного в соответствии с пунктом 31 настоящего Порядка.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов[1]

I. Общие положения

1. На участках железнодорожных путей, оборудованных устройствами автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, по сигналам локомотивного светофора (устройствам индикации локомотива) устанавливается двустороннее движение поездов (в том числе по каждому железнодорожному пути двухпутного или многопутного перегона).

Порядок движения поездов по каждому главному железнодорожному пути устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

2. Разрешением на занятие поездом первого блок-участка служит разрешающее показание выходного светофора при наличии соответствующего показания на локомотивном светофоре, а последующих блок-участков – разрешающее показание локомотивного светофора.

В случае оборудования выходных светофоров железнодорожной станции сигнализацией отправления на свободный от поездов перегон (один зеленый огонь) поезд с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также с железнодорожного пути, не оборудованного устройствами автоматической локомотивной сигнализации, разрешается отправить на перегон по такому показанию выходного светофора до входного светофора следующей железнодорожной станции.

Отправление с путей, не имеющих выходных светофоров или кодирования железнодорожного пути, производится с передачей локомотивной бригаде бланка

[1] Подпункт 2.9.16 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г., № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция).

3. При ведении поезда локомотивная бригада обязана на участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов:

1) при зеленом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) для этих случаев;

2) при желтом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, не превышающей 60 км/ч, кроме поездов, оборудованных устройствами безопасности, обеспечивающими контроль допустимой скорости движения, для которых разрешается следовать со скоростью, определяемой устройством безопасности, но не более 80 км/ч. Для пассажирских поездов, обращающихся со скоростью более 140 км/ч, скорость следования светофора должна устанавливаться не более 100 км/ч.

3) при появлении на локомотивном светофоре желтого огня с красным снизить скорость до 20 км/ч и остановить поезд перед сигнальным знаком «Граница блок-участка» или контрольной точкой при «подвижном» блок-участке;

4) после остановки поезда при желтом огне с красным, красном, белом или при негорящих огнях, если локомотивная бригада видит или знает, что впереди расположенный блок-участок занят поездом, ожидать освобождения блок-участка – появления на локомотивном светофоре желтого или зеленого огня, после чего продолжить движение по сигналам локомотивного светофора;

5) если локомотивная бригада не знает о нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда и за время остановки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появился желтый или зеленый огонь, возобновить движение и до конца следующего блок-участка вести поезд со скоростью не более 20 км/ч с особой[2] бдительностью и готовностью немедленно остановиться,

[2] Абзацы третий, четвертый пункта 5 Протокола семьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 16 октября 2019 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 16 октября 2019 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

если встретится препятствие для дальнейшего движения. Если при следовании по блок-участку красный, белый или негорящие огни локомотивного светофора сменятся на желтый с красным, продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня – по показаниям локомотивного светофора;

6) в конце блок-участка при желтом или зеленом огне на локомотивном светофоре продолжить движение, руководствуясь этими сигналами; при сохранении красного, белого огня, при негорящих огнях или появлении желтого огня с красным вновь остановить поезд и далее продолжить движение в соответствии с подпунктами 4 и 5 пункта 3 настоящего Порядка;

7) в случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала желтого огня с красным, красного, белого огня или при потухании огней локомотивного светофора снизить скорость до 20 км/ч и вести поезд с ограниченной скоростью до конца блок-участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если на железнодорожном пути окажется препятствие для дальнейшего движения. При сохранении в конце блок-участка на локомотивном светофоре желтого огня с красным, красного, белого огня или негорящих огней локомотивного светофора дальнейшее движение осуществляется в соответствии с подпунктами 4 и 5 пункта 3 настоящего Порядка;

8) в случае нарушения работы устройств автоматической локомотивной сигнализации на локомотиве остановить поезд у границы блок-участка, а далее следовать до входного светофора (до границы станции) со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Прием на железнодорожную станцию поезда, производится по входному светофору.

При наличии на перегоне предупредительного (предвходного) светофора с погасшими огнями разрешается проследовать светофор без остановки, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

II. Прием и отправление поездов

4. Прием, отправление и пропуск поездов по железнодорожным станциям осуществляются в соответствии с порядком, установленным приложением № 1 к Инструкции. При этом должны выполняться следующие условия:

1) смена направления движения на однопутном перегоне и по каждому железнодорожному пути двухпутного (многопутного) перегона в основном режиме производится по устному указанию диспетчера поездного, а при вспомогательном

режиме – по локальному акту (далее – приказу) диспетчера поездного, переданному дежурным по железнодорожным станциям;

2) при неисправности маршрутных указателей или повторителей выходных групповых светофоров или когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом выходном групповом светофоре передается локомотивной бригаде, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи приказом или через автоматизированную систему;

«Приказ № ... время ... (час, минут). Машинист поезда № ... на ... пути. Групповой светофор ... литер открыт Вам. Разрешаю отправиться. ДСП ... (фамилия дежурного по железнодорожной станции)».

3) для отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора разрешение на отправление поезда передается локомотивной бригаде по устройствам технологической железнодорожной электросвязи указание или через автоматизированную систему.

«Приказ № ... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия дежурного по железнодорожной станции)».

Порядок передачи разрешения через автоматизированную систему определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

5. На однопутных, двухпутных и многопутных перегонах, если диспетчеру поездному не удается изменить направление движения и открыть выходной светофор вследствие показания занятости перегона при фактической его свободности, закрывать действие блокировки не требуется. В этом случае диспетчер поездной, установив свободность перегона, и при наличии в системе диспетчерской централизации ответственных команд вспомогательного режима смены направления, изменяет направление движения на соответствующем пути перегона. Диспетчер поездной, убедившись по индикации на аппарате управления в том, что изменение направления произошло, производит отправление поездов в соответствии с требованиями настоящего приложения.

Если диспетчеру поездному не удается изменить направление движения на пути перегона при помощи ответственной команды, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление со вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и вспомогательная смена направления блокировки производится в соответствии с приложением № 1 к Инструкции.

Если при использовании вспомогательного режима невозможно произвести смену направления движения, действие автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, прекращается, и движение на данном перегоне осуществляется по телефонным средствам связи.

6. К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов, относятся:

1) невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутном перегоне, а также на многопутных перегонах по железнодорожному пути с однопутными правилами движения. Пользование автоматической локомотивной сигнализации в установленном направлении при этом допускается;

2) наличие контроля свободности блок-участка (разрешающего показания локомотивного светофора) при фактической занятости его поездом.

В случаях появления на перегоне ложной занятости трех и более блок-участков подряд при фактической их свободности диспетчер поездной вправе прекратить действие автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования и установить движение на перегоне по телефонным средствам связи.

В указанных случаях, а также в случае обнаружения неисправности локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации перед отправлением поезда с железнодорожной станции движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

В случае оборудования выходных светофоров сигнализацией отправления на свободный от поездов перегон (один зеленый огонь) поезд с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также с железнодорожного пути, не оборудованного устройствами автоматической локомотивной сигнализации, допускается отправить на перегон по такому показанию выходного светофора без закрытия действия автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов. В данном случае отправление следующего поезда с исправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации осуществляется в соответствии с пунктом 2 настоящего Порядка.

7. Порядок перехода на телефонные средства связи и восстановления действия автоматической локомотивной сигнализации производится аналогично порядку, указанному в приложении № 1 к Инструкции.

При этом в текстах диспетчерских приказов и поездных телефонограмм слово «автоблокировка» заменяется на «АЛС».

8. Порядок организации движения на участках, оборудованных устройствами автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, в том числе устройствами с изменяемыми в зависимости от скорости движения поезда («подвижными»)[3] границами блок-участков или систем интервального регулирования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

[3] Подпункт 2.9.8 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой

I. Прием и отправление поездов

1. При полуавтоматической блокировке разрешением на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.

На однопутных участках для открытия выходного светофора необходимо получить с аппарата управления дежурного смежной железнодорожной станции, на которую отправляется поезд, блокировочный сигнал согласия на отправление поезда.

Перед приемом поезда дежурный по железнодорожной станции приготавливает маршрут приема и открывает входной светофор или дает распоряжение о его открытии на исполнительный пост.

После проследования входного светофора прибывающим поездом, светофор автоматически закрывается. На железнодорожных станциях, не имеющих электрической изоляции железнодорожных путей и стрелок, после проследования поездом входного светофора, дежурный по железнодорожной станции устанавливает сигнальную кнопку (рукоятку) в положение закрытия сигнала.

Убедившись в прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе, дежурный по железнодорожной станции подает с аппарата управления на железнодорожную станцию отправления блокировочный сигнал прибытия, а также по устройствам технологической железнодорожной электросвязи извещает дежурного по железнодорожной станции отправления о времени прибытия поезда. Если поезд следовал с подталкивающим локомотивом, то уведомление о прибытии и блокировочный сигнал прибытия дежурный по железнодорожной станции подает на железнодорожную станцию отправления после того, как убедится в прибытии подталкивающего локомотива.

2. Дежурному по железнодорожной станции запрещается передавать на железнодорожную станцию отправления уведомление о прибытии поезда и блокировочный сигнал прибытия, если он не убедится в том, что поезд с перегона прибыл в полном составе.

При наличии устройств автоматического контроля прибытия поезда

на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции после прибытия поезда убеждается в свободности перегона по индикации на аппаратах управления этих устройств, блокировочный сигнал прибытия в этом случае подается автоматически.

При отсутствии устройств автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции убеждается по наличию поездного сигнала на хвостовом вагоне поезда – лично или по докладу дежурного стрелочного поста, а на железнодорожных станциях с централизацией стрелок, где нет дежурных стрелочного поста – по докладам работников железнодорожной станции, связанных с движением поездов, или дежурных по железнодорожным переездам в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Если прибывающий на железнодорожную станцию поезд имел непредвиденную остановку на перегоне из-за самоторможения и (или) срабатывания сигнализации разрыва тормозной магистрали, машинист поезда, помимо соблюдения требований, предусмотренных в приложении № 9 к Инструкции, должен сообщить дежурному по железнодорожной станции о такой остановке по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, а при невозможности передачи такого сообщения с перегона – остановиться на железнодорожной станции для личной передачи этого сообщения дежурному по железнодорожной станции. Контроль за следованием поезда в полном составе в этих случаях возлагается на работников железнодорожной станции и на локомотивную бригаду.

3. Если после приема поезда не сработают устройства автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе, дежурный по железнодорожной станции, убедившись, что поезд прибыл в полном составе, докладывает об этом диспетчеру поездному. Диспетчер поездной, убедившись путем переговоров с дежурными смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, в его свободности, дает одновременно на обе железнодорожные станции разрешение на подачу блок-сигнала прибытия следующего содержания:

«ДСП станции ... разрешаю подать на станцию ... блокировочный сигнал

прибытия поезду № ... посредством вспомогательной кнопки (искусственного срабатывания педальной замычки). ДНЦ (фамилия)».

Дежурный по железнодорожной станции, получив такое разрешение, производит подачу блок-сигнала прибытия посредством вспомогательного режима, а при электромеханической блокировке – путем искусственного срабатывания педальной замычки. Дежурный по железнодорожной станции делает запись в журнале осмотра об использовании ответственной команды искусственного прибытия, о срыве пломбы с вспомогательной кнопки прибытия или с педальной замычки.

При приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора применяется порядок действий, указанный в абзацах первом – третьем настоящего пункта.

Если аппараты управления устройствами путевой блокировки оборудованы счетчиками, фиксирующими нажатие вспомогательных кнопок прибытия, то указанные кнопки не пломбируются. В этих случаях при искусственной подаче блокировочного сигнала прибытия дежурным по железнодорожной станции в журнале движения поездов[1] против номера соответствующего поезда записывается показание счетчика.

Если искусственное срабатывание вызвано неисправностью устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, то об этой неисправности дежурный по железнодорожной станции делает запись в журнале осмотра.

4. На участках с диспетчерской централизацией, оборудованных полуавтоматической блокировкой с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе, в случаях, когда приборы автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию на пульте диспетчера поездного не зафиксировали освобождение перегона, диспетчер поездной по устройствам технологической железнодорожной электросвязи должен вызвать машиниста поезда и передать команду на остановку:

«Внимание! Машинист поезда №.... Немедленно остановитесь! Нет контроля прибытия в полном составе. ДНЦ (фамилия)».

---

[1] Подпункт 1.6 пункта 1, абзац третий подпункта 2.1, абзац второй подпункта 2.6 пункта 2 Инструкции по составлению натурного листа поезда, утвержденной Протоколом тридцать четвертого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 12 февраля 2003 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 12 февраля 2003 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

Получив такую команду, машинист должен немедленно остановить поезд, проверить показания приборов, характеризующих целостность тормозной магистрали, и направить помощника машиниста для проверки номера хвостового вагона и наличие на нем поездного сигнала.

По указанию диспетчера поездного к проверке целостности состава поезда привлекаются работники железнодорожного транспорта, связанные с движением поездов. Порядок проверки целостности состава при управлении поездом машинистом без помощника машиниста устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

О результатах осмотра машинист сообщает по устройствам технологической железнодорожной электросвязи диспетчеру поездному.

При сообщении машиниста, что поезд прибыл в полном составе, диспетчер поездной разрешает дальнейшее движение поезда. Убедившись в прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе, диспетчер поездной с пульта управления передает ответственную команду «искусственное прибытие». В случае невозможности передачи такой команды диспетчером поездным, соответствующая железнодорожная станция переводится на резервное управление со вступлением на дежурство работника железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов. Подача блокировочного сигнала прибытия вспомогательного режима производится в соответствии с пунктом 3 настоящего Порядка. Если при осмотре состава обнаружена отцепка вагонов от поезда на перегоне, движение по перегону закрывается до вывода вагонов с перегона.

5. Перед отправлением поезда дежурный по железнодорожной станции, подготовив маршрут отправления, открывает выходной светофор.

Одновременно с открытием выходного светофора на смежную железнодорожную станцию автоматически подается блокировочный сигнал об отправлении поезда (при электромеханической блокировке без исполнительных постов блокировочный сигнал об отправлении поезда подается на смежную железнодорожную станцию отдельно после закрытия выходного светофора).

После проследования поездом выходного светофора дежурный по железнодорожной станции осуществляет закрытие выходного светофора и по устройствам технологической железнодорожной электросвязи извещает дежурного смежной железнодорожной станции о времени фактического отправления поезда. Независимо от наличия блокировочного сигнала прибытия дежурному по железнодорожной станции разрешается открыть выходной светофор и отправить поезд только после получения от дежурного смежной железнодорожной

станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи уведомления о прибытии ранее отправленного поезда.

Не получив от дежурного смежной железнодорожной станции уведомления по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи о прибытии ранее отправленного поезда, дежурному по железнодорожной станции на однопутных перегонах запрещается давать блокировочный сигнал согласия на прием поезда встречного направления.

6. Если при свободном перегоне и правильно установленном маршруте отправления выходной светофор не открывается из-за ложной занятости изолированного стрелочного участка, дежурному по железнодорожной станции после проверки фактической свободности этого участка с согласия диспетчера поездного разрешается открыть выходной светофор после предварительного нажатия кнопки «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» (при ее наличии).

7. Если после открытия выходного светофора поезд не будет отправлен, дежурный по железнодорожной станции обязан закрыть выходной светофор, сделать об этом запись в журнале движения поездов и сообщить о задержке поезда на смежный раздельный пункт и диспетчеру поездному.

Отправление задержанного поезда или поезда того же направления движения производится при закрытом выходном светофоре по разрешению дежурного по железнодорожной станции на бланке ДУ-52, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 23 к Инструкции. Смежный раздельный пункт о времени фактического отправления поезда уведомляется по устройствам технологической железнодорожной электросвязи. При электромеханической блокировке без исполнительных постов после фактического отправления задержанного или поезда того же направления, на смежный раздельный пункт подается блокировочный сигнал. Следующие поезда отправляются по блокировке в порядке, установленном в приложении № 3 к Инструкции.

Разрешение на бланке ДУ-52 передается машинисту ведущего локомотива также в случаях самопроизвольного закрытия выходного светофора (вследствие ложной занятости изолированной секции, перегорания светофорной лампы или ошибочного закрытия выходного светофора) при исправном действии блокировки.

На железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров, вместо передачи разрешения на бланке ДУ-52, машинисту поезда допускается передача по устройствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемый на регистраторе переговоров локальный акт (далее – приказ) об отправлении в соответствии с приложением № 20 к Инструкции.

На железнодорожных станциях, имеющих устройства, которые при свободном

перегоне позволяют повторно открыть[2] выходной светофор, отправление поезда производится по вновь открытому выходному светофору. Воспользоваться устройствами для повторного открытия выходного светофора дежурному по железнодорожной станции допускается с разрешения диспетчера поездного.

8. Если на железнодорожной станции, ограничивающей однопутный перегон, после открытия выходного светофора появится необходимость задержать поезд и отправить на этот перегон со смежной железнодорожной станции поезд встречного направления, выходной светофор закрывается, пользование полуавтоматической блокировкой прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. В этом случае машинистам поездов, следующим во встречном направлении, на право занятия перегона передаются бланки ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции.

Действие полуавтоматической блокировки возобновляется при последующем отправлении на перегон ранее задержанного или поезда, следующего в том же направлении, причем этот поезд отправляется по одному из разрешений, предусмотренных в пункте 7 приложения № 3 к Инструкции.

9. На участках с диспетчерской централизацией, оборудованных полуавтоматической блокировкой, в случае необходимости задержки отправления поезда, а также отправления поезда встречного направления, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на резервное управление. В таких случаях операции по отправлению поездов производятся в соответствии с пунктами 7 и 8 приложения № 3 к Инструкции.

10. Отправление поездов при наличии групповых выходных светофоров производится по разрешающему показанию выходного светофора и маршрутному указателю на нем с цифрой зеленого цвета, соответствующей номеру того железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

В случаях неисправности маршрутных указателей групповых выходных светофоров отправление поездов с железнодорожной станции производится при открытом групповом выходном светофоре с передачей машинисту поезда приказа дежурного по железнодорожной станции в соответствии с приложением № 20 к Инструкции или с вручением машинисту поезда разрешения на бланке ДУ-52 с заполнением пункта II данного бланка.

---

[2] Подпункт 186 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ», 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» (М., «Стандартинформ», 2012).

При неисправности на групповом выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов производится в соответствии с приложением № 1 к Инструкции.

11. Если ведущий локомотив готового к отправлению поезда находится за выходным светофором с разрешающим показанием и машинисту не видно его показания, отправление поезда производится по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или по разрешению на бланке ДУ-52 с заполнением пункта II данного бланка:

«Приказ № ... время ... (час, минуты). Машинист поезда № ... на ... пути станции.... Выходной (маршрутный) светофор ... литер Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП ... (фамилия)».

В случаях неисправности изолированного стрелочного участка или его занятости головой отправляющегося поезда для открытия выходного светофора допускается использовать кнопку «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» (при ее наличии).

Если голова отправляемого поезда находится за выходным светофором и последний открыть невозможно, действие блокировки прекращается; отправление поезда производится по телефонным средствам связи с передачей машинисту бланка ДУ-50.

Отправление поездов с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров выполняется в соответствии с требованиями настоящего пункта.

12. Отправление поездов на однопутных и двухпутных перегонах (по правильному железнодорожному пути) с возвращением с перегона на железнодорожную станцию отправления производится при запрещающем показании выходного светофора с выдачей машинисту ключа-жезла на право проследования выходного светофора с запрещающим показанием и обратного следования по перегону до границы станции.

При этом на однопутных перегонах перед отправлением поезда на перегон с последующим возвращением должно быть получено от смежной железнодорожной станции по блок-аппарату согласие на отправление поезда или блок-система переключена на соответствующее направление движения.

Отправление двух и более единиц специального самоходного подвижного состава в сцепе в случае, когда предусмотрено их разъединение на перегоне, по ключу-жезлу запрещается.

13. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление хозяйственных поездов с работой на перегоне и прибытием на смежную железнодорожную станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами,

следующими на весь перегон, производится по разрешающему показанию выходного светофора.

14. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление на перегон хозяйственного поезда с возвращением обратно или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления с выдачей лицу, ответственному за выполнение работ, или машинисту подталкивающего локомотива ключа-жезла на право обратного следования по перегону производится в соответствии с пунктом 12 приложения № 3 к Инструкции.

Железнодорожные станции, ограничивающие перегон, на участках с полуавтоматической блокировкой, переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

15. При невозможности изъять ключ-жезл или в случае, если аппарат управления не оборудован ключом-жезлом, для отправления хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, пользование полуавтоматической блокировкой прекращается и устанавливается движение поездов по телефонным средствам связи.

В этих случаях до перехода на телефонные средства связи железнодорожные станции, ограничивающие перегон, на который отправляется хозяйственный поезд, переводятся на резервное управление.

16. По прибытии поезда на железнодорожную станцию ключ-жезл возвращается дежурному по железнодорожной станции, который вкладывает его в аппарат и по устройствам технологической железнодорожной электросвязи уведомляет дежурного по смежному раздельному пункту о возвращении поезда.

17. Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до смежной железнодорожной станции, производится по путевой блокировке с уведомлением дежурного этой железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи об отправлении поезда с подталкивающим локомотивом.

Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, когда последний возвращается с перегона на железнодорожную станцию отправления, производится по блокировке (при разрешающем показании выходного светофора). Машинисту подталкивающего локомотива на железнодорожной станции отправления вручается ключ-жезл на право обратного следования.

18. При невозможности изъятия ключа-жезла, а также в случаях, когда блок-аппарат не оборудован ключом-жезлом для подталкивающего локомотива, отправление поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся

на железнодорожную станцию отправления, производится по телефонным средствам связи с прекращением действия блокировки. Машинистам ведущего и подталкивающего локомотивов в этом случае передаются бланки ДУ-50.

19 Порядок организации движения поездов по перегонам, имеющим путевые посты (блок-посты), в том числе автоматические и без проходных светофоров, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

II. Движение поездов при неисправности полуавтоматической блокировки

20. К неисправностям, при которых действие полуавтоматической блокировки прекращается, относятся:

1) невозможность закрытия выходного или проходного светофора;

2) невозможность открытия выходного или проходного светофора при свободном перегоне (в том числе с возможностью выключения контроля свободности изолированных участков);

3) произвольное получение блокировочных сигналов;

4) невозможность подачи или получения блокировочных сигналов;

5) отсутствие пломб на аппарате управления электромеханической блокировки (за исключением пломб на педальной замычке или вспомогательной кнопке).

Во всех указанных случаях, а также при работах по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене блокировочных устройств и работах, вызывающих временное прекращение действия устройств, движение поездов по блокировке прекращается и устанавливается по телефонным средствам связи.

21. Во время технического обслуживания аппаратуры полуавтоматической блокировки действие блокировки не прекращается, при этом дежурный по железнодорожной станции и работник, проводящий техническое обслуживание, обязаны уделить внимание правильной работе блокировки.

Перед опломбированием, после окончания технического обслуживания аппаратуры полуавтоматической блокировки работник, проводящий техническое обслуживание, совместно с дежурным по железнодорожной станции по индикации на аппаратах управления проверяют соответствие показаний на блок-аппарате состоянию перегонов (по записям в журнале движения поездов и путем переговоров с дежурными по смежным раздельным пунктам).

О каждом случае технического обслуживания, а также об окончании этой работы работником, проводящим техническое обслуживание, делается соответствующая запись в журнале осмотра.

22. Переход на телефонные средства связи, а также возобновление движения поездов по полуавтоматической блокировке осуществляются приказом диспетчера

поездного после проверки через дежурных смежных железнодорожных станций свободности перегона.

При неисправности диспетчерской связи переход на телефонные средства связи при движении поездов и восстановление действия полуавтоматической блокировки производятся в порядке, указанном в приложении № 1 к Инструкции, с заменой в тексте телефонограмм слова «автоблокировка» на слово «полуавтоматическая блокировка».

23. После прекращения действия полуавтоматической блокировки и перехода на телефонные средства связи машинистам поездов для следования до смежного раздельного пункта передается бланк ДУ-50.

24. Проследование поездами маршрутного светофора с запрещающим показанием (до выходного светофора) осуществляется:

1) по пригласительному сигналу;

2) по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи;

3) по разрешению на бланке ДУ-52 с заполнением пункта I данного бланка при соответствующем изменении текста от руки.

25. При следовании поезда с использованием двойной тяги или с подталкивающим локомотивом на весь перегон разрешение на право занятия перегона вручается только машинисту ведущего локомотива. Машинисты второго (при двойной тяге) и подталкивающего локомотивов должны руководствоваться сигналами или передаваемыми по устройствам технологической железнодорожной электросвязи сообщениями машиниста ведущего локомотива.

26. При неисправности поездной и межстанционной телефонной связи дежурный по железнодорожной станции обязан внимательно следить за изменением индикации на аппаратах управления.

Уведомления о движении поездов в этом случае осуществляются через диспетчера поездного или по средствам связи, находящимся в распоряжении дежурного по железнодорожной станции.

27. На двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованных полуавтоматической блокировкой для движения в одном направлении, отправление поездов (в порядке регулировки) по неправильному железнодорожному пути производится по приказу диспетчера поездного с переходом на телефонные средства связи по правилам однопутного движения.

28. В зависимости от системы полуавтоматической блокировки и конкретных условий работы на участке, порядок пользования устройствами, а также порядок действий работников при приеме, отправлении и пропуске поездов устанавливаются

локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных электрожезловой системой

I. Общие положения

1. При электрожезловой системе разрешением на занятие поездом перегона служит жезл данного перегона, вручаемый машинисту поезда.

2. Конструкция устройств электрожезловой системы не должна допускать изъятия из жезловых аппаратов одновременно более одного жезла. Конструкция жезловых аппаратов, устанавливаемых в помещениях стрелочных постов, не должна допускать возможность изъятия жезла из аппарата без разрешения дежурного по железнодорожной станции.

3. Каждому жезлу присваивается номер и серия, наносится наименование железнодорожных станций, ограничивающих перегон.

Каждому перегону должна соответствовать своя серия жезлов. Установка жезловых аппаратов одной серии допускается не чаще чем через три перегона, а на подходах к железнодорожным узлам – через два перегона. В жезловых аппаратах обеих железнодорожных станций, ограничивающих перегон, при отсутствии на нем поездов должно быть в сумме четное число жезлов.

4. Жезловые аппараты железнодорожных станций, с которых производится отправление поездов с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на железнодорожную станцию, должны дополняться приборами с ключом-жезлом.

Конструкция жезлового аппарата, дополненного прибором с ключом-жезлом, не должна допускать извлечения из аппарата ключа-жезла до извлечения основного жезла или извлечения основного жезла при изъятом ключе-жезле.

5. Жезловые аппараты железнодорожных станций, с которых производится отправление поездов с подталкивающим локомотивом, следующим до смежной железнодорожной станции, оборудуются развинчивающимися жезлами. Каждый развинчивающийся жезл состоит из двух частей: части с надписью «Жезл» и части с надписью «Билет». Жезловые аппараты с развинчивающимися жезлами применяются в условиях организации движения поездов с разграничением временем.

6. Дежурному по железнодорожной станции разрешается передавать без пропуска через жезловый аппарат жезл, полученный с прибывшего поезда, на отправляемый на тот же перегон поезд после получения согласия дежурного смежной железнодорожной станции, на которую отправляется поезд. На железнодорожных станциях, где жезловые аппараты имеют ключи-жезлы, передавать жезл без пропуска через жезловой аппарат запрещается.

7. Обмен жезлов производится при посредстве механических жезлообменивателей или вручную. При обмене жезлов вручную жезлы должны быть вложены в жезлоподаватели. При безостановочном пропуске поездов запрещается производить обмен жезлов на выходных горловинах.

8. Не допускается:

1) запрашивать разрешение на извлечение жезла ранее готовности поезда к отправлению, за исключением случаев безостановочного пропуска поездов или стоянки их по расписанию не более 5 минут;

2) хранить действующие жезлы, не вложенные в аппарат;

3) провозить жезлы на перегон, не принадлежащий данному жезлу.

II. Прием и отправление поездов

9. Перед прибытием поезда дежурный по железнодорожной станции готовит маршрут для его приема и открывает входной сигнал. По прибытии поезда на железнодорожную станцию жезл сдается дежурному по железнодорожной станции, который, убедившись в прибытии поезда в полном составе и проверив принадлежность жезла перегону, с которого он прибыл, записывает номер жезла в журнал движения поездов, вкладывает жезл в жезловой аппарат и уведомляет по средствам технологической железнодорожной электросвязи дежурного по железнодорожной станции отправления о прибытии поезда.

На железнодорожных станциях, где жезловые аппараты установлены в помещениях стрелочных постов, жезл с прибывающего поезда передается дежурному стрелочного поста, который, убедившись в прибытии поезда в полном составе и проверив принадлежность жезла данному перегону, вкладывает его в аппарат и сообщает дежурному по железнодорожной станции номер жезла для записи в журнале движения поездов.

10. По прибытии поезда с подталкивающим локомотивом дежурный по железнодорожной станции, получив первую часть жезла от машиниста поезда и вторую часть от машиниста подталкивающего локомотива, обязан соединить обе полученные части, после этого вложить жезл в жезловый аппарат.

11. Для отправления поезда дежурный по железнодорожной станции отправления запрашивает по средствам технологической железнодорожной

электросвязи согласие дежурного смежной железнодорожной станции, на которую отправляется поезд:

«Могу ли отправить поезд № ...».

Дежурный смежной железнодорожной станции, если нет препятствий для приема поезда, дает по устройствам технологической железнодорожной электросвязи согласие:

«Ожидаю поезд № ...»,

и разрешает изъять жезл.

Изъяв из аппарата жезл, дежурный по железнодорожной станции отправления обязан записать его номер в журнал движения поездов и вручить машинисту отправляемого поезда.

На железнодорожных станциях, где жезловые аппараты вынесены на стрелочные посты, номер изъятого жезла сообщается дежурному по железнодорожной станции дежурным стрелочного поста.

Если дежурные смежных железнодорожных станций согласовали возможность отправления встречного поезда с жезлом от прибывающего поезда без пропуска жезла через аппарат, то в журналах движения поездов (обеих железнодорожных станций) напротив номера этого поезда должна быть сделана отметка:

«Согласовано отправление по жезлу от поезда № .... ДСП (фамилия, подпись)».

12. При отправлении поезда на перегон, оборудованный электрожезловой системой, с железнодорожного пути, на котором есть выходной светофор, проезд запрещающего показания этого светофора при наличии жезла разрешается по лунно-белому огню на светофоре при погашенном красном.

Если включить лунно-белый огонь невозможно, отправление поезда производится по жезлу. Дежурный по железнодорожной станции в этом случае должен известить машиниста поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи (лично, через дежурного стрелочного поста или сигналиста), что включение лунно-белого огня невозможно и маршрут отправления поезда готов.

При отправлении поезда с железнодорожного пути, оборудованного выходным семафором, жезл разрешает проследование запрещающего показания выходного семафора.

13. Если после изъятия жезла для отправления поезда последний почему-либо не будет отправлен, дежурный по железнодорожной станции обязан вложить жезл в аппарат, уведомить об этом дежурного смежной железнодорожной станции и сделать отметку в журнале движения поездов:

«Поезд № ... задержан».

14. При отправлении поезда с последующим возвращением его с перегона на железнодорожную станцию отправления, жезл машинисту поезда выдается в соответствии с пунктами 11, 12 настоящего Порядка. Дежурный смежной железнодорожной станции уведомляется об отправлении и возвращении поезда с перегона.

15. При отправлении поезда с подталкивающим локомотивом, следующим по всему перегону, машинисту ведущего локомотива вручается часть жезла с надписью «Билет», а машинисту подталкивающего локомотива – вторая часть жезла с надписью «Жезл».

Дежурный по железнодорожной станции отправления при запросе железнодорожного пути ставит в известность дежурного смежной железнодорожной станции о следовании к нему поезда с подталкивающим локомотивом.

В тех случаях, когда подталкивающий локомотив следует в нерабочем режиме по всему перегону прицепленным к составу поезда, жезл вручается только машинисту ведущего локомотива.

16. Если жезловые аппараты не оборудованы развинчивающимися жезлами, то при необходимости отправления поезда с не прицепленным к составу подталкивающим локомотивом, следующим на весь перегон, действие жезловой системы прекращается и движение поездов осуществляется по телефонным средствам связи.

17. При отправлении поездов с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на железнодорожную станцию отправления, машинисту ведущего локомотива выдается жезл, а машинисту подталкивающего – ключ-жезл.

Ключи-жезлы используются также для организации подачи (уборки) вагонов на железнодорожные пути необщего пользования, примыкающие на перегонах, и при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим возвращением их на железнодорожную станцию отправления в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

18. Если жезловые аппараты не оборудованы ключами-жезлами, то при необходимости отправления поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на железнодорожную станцию отправления, действие жезловой системы прекращается и движение поездов осуществляется по телефонным средствам связи.

III. Движение поездов при наличии примыканий на перегоне

19. При наличии на перегоне примыкания, не обслуживаемого вспомогательным постом, контроль положения стрелки[1] примыкания осуществляется с помощью ключа от контрольного замка стрелки примыкания, наглухо соединяемого с жезлом или с ключом-жезлом.

20. При необходимости подачи (уборки) вагонов на примыкание, которое не обслуживается вспомогательным постом, с возвращением локомотива на железнодорожную станцию отправления или дальнейшим следованием до смежной железнодорожной станции машинисту выдается жезл с ключом от контрольного замка стрелки примыкания. Об отправлении локомотива для подачи (уборки) вагонов и о возвращении локомотива на железнодорожную станцию отправления извещается дежурный смежной железнодорожной станции.

21. При наличии на перегоне примыкания, обслуживаемого вспомогательным постом, этот пост соединяется с одной из железнодорожных станций перегона дополнительной жезловой системой.

Аппаратам и жезлам дополнительной системы присваивается одинаковая серия и наносятся те же надписи, что и на аппараты перегона.

В паре аппаратов, связывающих железнодорожные станции перегона, при отсутствии на нем поездов находится четное число жезлов, а в аппаратах, связывающих железнодорожную станцию с постом – нечетное.

Вспомогательный пост в движении поездов, следующих между железнодорожными станциями, участия не принимает. Стрелки примыкания оборудуются зависимостью, исключающей возможность:

1) перевода стрелок при отсутствии у дежурного по железнодорожной станции (блок-посту) изъятого жезла;

2) вложения жезла в аппарат, установленный на посту, до установки стрелки по примыкания– по главному железнодорожному пути (нормальное положение).

22. При отправлении поезда на примыкание, которое обслуживается вспомогательным постом, дежурный по железнодорожной станции, согласовав с этим постом отправление к нему поезда, должен запросить дежурного смежной железнодорожной станции, с согласия дежурного смежной железнодорожной станции изъять жезл, который выдается машинисту поезда, отправляемого на примыкание. Об отправлении поезда сообщается по устройствам технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной

[1] Подпункт 161 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ», 2020), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2011, № 11).

станции
(блок-поста) и дежурному смежной железнодорожной станции.

23. По прибытии поезда на вспомогательный пост и после подачи его на один из путей, примыкающих к вспомогательному посту, стрелка примыкания устанавливается в нормальное положение, дежурный по железнодорожной станции (блок-поста) вкладывает в аппарат жезл прибывшего на примыкание поезда
и сообщает дежурным обеих железнодорожных станций время прибытия поезда и освобождения главного железнодорожного пути. Затем разрешает дежурному по железнодорожной станции, с которой пост соединен жезловой системой, изъять жезл для перекладки его из дополнительного аппарата в основной.

24. Отправление поезда с поста на одну из железнодорожных станций производится по жезлу, полученному с разрешения дежурного по железнодорожной станции, с которой пост соединен жезловой системой.

Дежурный этой железнодорожной станции извлекает жезл и перекладывает его из основного в дополнительный аппарат после согласования возможности отправления с дежурным смежной железнодорожной станции.

25. Движение поездов при жезловой системе по перегонам, на которых для увеличения пропускной способности открываются путевые посты, осуществляется в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

IV. Движение поездов при неисправности электрожезловой системы и порядок регулировки количества жезлов в жезловых аппаратах

26. Электрожезловая система считается неисправной в следующих случаях:

1) невозможно вложить жезл в аппарат или изъять жезл из аппарата при свободности перегона;

2) отсутствует жезл, относящийся (принадлежащий) перегону;

3) на жезловом аппарате или на его индукторе отсутствуют пломбы;

4) возможно вращение рукоятки индуктора жезла в обратную сторону (вместе с якорем);

5) отклоняется стрелка амперметра жезлового аппарата или звучит звонок в то время, когда смежная железнодорожная станция не подает сигнал.

27. Во всех указанных случаях, а также при ремонте, переносе и замене жезловых аппаратов пользование электрожезловой системой прекращается и движение поездов организуется с использованием телефонных средств связи.

Восстановление движения поездов по средствам электрожезловой системы осуществляются локальным актом (далее – приказ) диспетчера поездного после предварительной проверки через дежурных смежных железнодорожных станций свободности перегона и наличия жезлов в аппаратах.

При неисправности телефонных средств связи, но исправном действии жезловых аппаратов движение поездов производится по электрожезловой системе, а переговоры ведутся по поездной диспетчерской связи.

При техническом обслуживании жезловых аппаратов прекращать действие электрожезловой системы не требуется.

28. При неисправности поездной диспетчерской связи дежурный по железнодорожной станции, обнаружив неисправность электрожезловой системы, делает об этом запись в журнале осмотра и подает дежурному смежной железнодорожной станции поездную телефонограмму:

«Жезловая система неисправна. Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № .... Жезлов имею ... штук. Прошу перейти на телефонную связь. ДСП (фамилия, подпись)».

Дежурный смежной железнодорожной станции проверяет по сообщенным и своим данным число жезлов и, если оно в обоих аппаратах в сумме четное, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № .... Жезлов имею ... штук. Перегон свободен. Перехожу на телефонную связь. ДСП (фамилия, подпись)».

29. После исправления электрожезловой системы и записи об этом в журнале осмотра, но при неисправности поездной диспетчерской связи дежурный по железнодорожной станции подает дежурному смежной железнодорожной станции поездную телефонограмму:

«Действие электрожезловой системы восстановлено в ... ч ... минут. Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № .... Прошу перейти на движение по жезлам. ДСП (фамилия, подпись)».

Дежурный смежной железнодорожной станции, убедившись в свободности перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № .... Перегон свободен. Перехожу на движение по жезлам. ДСП (фамилия, подпись)».

30. При утере жезла, в том числе в случае неполучения жезла с прибывшего или проследовавшего поезда, дежурный по железнодорожной станции делает запись в журнале осмотра и докладывает диспетчеру поездному. Проверив свободность перегона и фактическое наличие жезлов в аппаратах железнодорожных станций,

ограничивающих перегон, диспетчер поездной дает приказ о переходе на телефонные средства связи.

Для восстановления действия электрожезловой системы дежурный по железнодорожной станции обязан потребовать от работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики изъятия из аппарата еще одного жезла. Изъятый из аппарата жезл должен храниться у работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

Об изъятии жезла работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики и дежурный по железнодорожной станции обязаны сделать запись в журнале осмотра и доложить диспетчеру поездному, после чего действие электрожезловой системы восстанавливается.

Если утерянный жезл будет найден, дежурный по железнодорожной станции извещает работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, а жезл хранит у себя до тех пор, пока работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики не вложит его в жезловой аппарат вместе с жезлом, изъятым ранее, о чем делается запись в журнале осмотра.

31. Если число жезлов в аппарате одной из железнодорожных станций окажется менее четверти общего количества их в обоих аппаратах перегона, дежурный
этой станции уведомляет работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики о необходимости регулировки числа жезлов.

Работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан явиться к дежурному смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон, в его присутствии вскрыть жезловой аппарат и изъять четное количество жезлов, сделав об этом совместно с дежурным по железнодорожной станции запись в журнале осмотра с указанием числа изъятых жезлов.

Изъятые жезлы доставляются работником подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики дежурному по железнодорожной станции, сделавшему уведомление о необходимости регулировки количества жезлов. В присутствии дежурного по железнодорожной станции жезлы должны быть вложены в жезловой аппарат, о чем работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики делает запись в журнале осмотра с указанием числа вложенных в аппарат жезлов.

Записи работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики о регулировке жезлов подтверждаются подписью дежурного по железнодорожной станции.

32. На отдельных однопутных перегонах, оборудованных путевой блокировкой, в период прекращения пользования ею разрешается устанавливать движение поездов по электрожезловой системе.

Такие перегоны по указанию владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) оборудуются электрожезловой системой как резервной. Переход с основных средств связи на резервные и обратно производится приказом диспетчера поездного.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

**Порядок организации движения поездов
при использовании телефонных средств связи**

I. Общие положения

1. Перед переходом на телефонные средства связи, дежурные по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, должны привести аппараты управления стрелками и светофорами в положение, соответствующее запрещающему показанию выходных светофоров, ограждающих выход на перегон.

2. При использовании телефонных средств связи разрешением на занятие поездом перегона служит бланк ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), передаваемый машинисту поезда.

Перед передачей бланка ДУ-50 дежурный по железнодорожной станции должен:

1) получить от дежурного смежной железнодорожной станции поездную телефонограмму о согласии на прием поезда – на однопутных перегонах;

2) поездную телефонограмму о прибытии на смежную железнодорожную станцию ранее отправленного поезда – на двухпутных перегонах.

3. Поездными телефонограммами между смежными железнодорожными станциями обмениваются лично дежурные этих железнодорожных станций или по их указаниям операторы при дежурных по железнодорожным станциям.

4. Обмен поездными телефонограммами о движении поездов должен вестись по поездной диспетчерской связи или межстанционной связи.

При неисправности межстанционной связи и поездной диспетчерской связи переговоры о движении поездов осуществляются по имеющимся в распоряжении дежурного по железнодорожной станции видам связи с дежурным смежной железнодорожной станции. Порядок использования имеющихся в распоряжении дежурного по железнодорожной станции видов связи устанавливается локальным

нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

5. Бланки ДУ-50 заполняются дежурным по железнодорожной станции или оператором при дежурном по железнодорожной станции.

Бланк ДУ-50 дежурный по железнодорожной станции или оператор при дежурном по железнодорожной станции заполняют при наличии поездных телефонограмм от дежурного смежной железнодорожной станции с фиксированием их в журнале, предназначенном для поездных телефонограмм (далее – журнал поездных телефонограмм), при наличии:

1) поездной телефонограммы о согласии смежной железнодорожной станции на прием поезда – на однопутных перегонах;

2) поездной телефонограммы о прибытии на смежную железнодорожную станцию ранее отправленного поезда – на двухпутных перегонах.

На бланке ДУ-50 указывается время его заполнения.

Бланк ДУ-50, заполненный оператором при дежурном по железнодорожной станции, дежурный по железнодорожной станции обязан проверить по записям в журнале поездных телефонограмм и заверить штемпелем железнодорожной станции и своей подписью.

Для железнодорожных станций, где железнодорожные пути отправления удалены от дежурного по железнодорожной станции, а служебные переговоры фиксируются системой документированной регистрации переговоров[1], право подписи и передачи бланка ДУ-50 машинисту поезда предоставляется дежурному по парку, работнику, указанному в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования на основании локального акта (далее – приказ) дежурного по железнодорожной станции, регистрируемого в журналах у дежурного по железнодорожной станции и дежурного по парку.

6. Не допускается:

1) делать запрос об отправлении поезда в то время, когда перегон еще занят поездом;

2) заполнять бланк ДУ-50 до получения со смежной железнодорожной станции поездной телефонограммы о согласии на прием поезда (на однопутных перегонах) или о прибытии ранее отправленного поезда (на двухпутных перегонах);

---

[1] Пункт 6.1.14 ГОСТ 34014-2016 «Национальный стандарт Российской Федерации. Электросвязь железнодорожная. Сеть оперативно-технологической связи. Технические требования и методы контроля», введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 13 июня 2017 г. № 538-ст (М., «Стандартинформ», 2019).

3) передавать исходящие телефонограммы ранее записи их в журнал поездных телефонограмм и без подписи дежурного по железнодорожной станции.

7. Бланк ДУ-50 дает машинисту право следовать с поездом до входного сигнала смежной железнодорожной станции, а при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного светофора – до сигнального знака «Граница станции».

При безостановочном следовании поездов бланки ДУ-50 подаются машинисту поезда вложенными в ручной подаватель.

8. При отправлении поезда с железнодорожного пути, оборудованного выходным светофором, выдавать письменное разрешение на проезд запрещающего показания выходного светофора при наличии бланка белого цвета формы ДУ-50 не требуется.

Отправление поездов в этом случае производится в порядке, предусмотренном в приложении № 9 к Инструкции.

9. При следовании поезда с использованием двойной тяги или с подталкивающим локомотивом на протяжении всего перегона бланк ДУ-50 передается машинисту ведущего локомотива.

При следовании поезда с подталкивающим локомотивом на часть перегона бланк ДУ-50 передается также и машинисту подталкивающего локомотива.

II. Ведение журнала поездных телефонограмм

10. При движении поездов с использованием телефонных средств связи на каждой железнодорожной станции ведется журнал поездных телефонограмм.

Из журнала поездных телефонограмм на каждый момент времени должно быть понятно, свободен или занят соответствующий перегон (или железнодорожный путь перегона).

11. На железнодорожных станциях, ограничивающих однопутные перегоны, ведется один журнал. На левых страницах журнала записываются телефонограммы, относящиеся к одному перегону, а на правых – относящиеся к другому перегону.

На тупиковых железнодорожных станциях, ограничивающих однопутные перегоны, поездные телефонограммы записываются в последовательном порядке без разделения страниц.

12. На железнодорожных станциях, ограничивающих двухпутные перегоны, ведутся два журнала поездных телефонограмм отдельно для каждого перегона: на левых страницах каждого журнала записываются телефонограммы для нечетных поездов, на правых – для четных поездов.

При отправлении поезда на двухпутном перегоне по неправильному железнодорожному пути телефонограммы для нечетных поездов записываются на правых страницах журнала, а для четных поездов – на левых страницах журнала.

Все телефонограммы о поездах, следующих по одному из главных железнодорожных путей двухпутного перегона, во всех случаях записываются на странице журнала, относящейся к данному главному железнодорожному пути перегона.

Если к железнодорожной станции примыкают три и более направления, то для каждого примыкающего перегона этих направлений ведется отдельный журнал поездных телефонограмм.

13. Все поездные телефонограммы фиксируются в журнале дежурным по железнодорожной станции или оператором при дежурном по железнодорожной станции.

Исходящие телефонограммы подписываются дежурным по железнодорожной станции.

Оператор при дежурном по железнодорожной станции после записи входящей телефонограммы обязан немедленно предъявить ее для прочтения и подписи дежурному по железнодорожной станции.

Для сокращения времени на запись в журнал поездных телефонограмм по решению владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) допускается применять специальные штампы с текстом поездных телефонограмм.

14. Нумерация исходящих поездных телефонограмм ведется посуточно (с первого номера), начиная с 00:00 часов по московскому времени, отдельно по каждому перегону. При переходе на телефонные средства связи из-за перерыва действия основных систем интервального регулирования движения поездов нумерация исходящих телефонограмм начинается с первого номера в момент перехода на телефонные средства связи. При повторных в течение суток перерывах действия основных систем интервального регулирования движения поездов и переходе на телефонные средства связи сохраняется последовательная нумерация исходящих телефонограмм, начатая во время первого перехода.

Входящие телефонограммы записываются в журнал под номером, переданным с железнодорожной станции их подачи.

15. В поездных телефонограммах не допускается исправлений, добавлений или помарок. Неправильно написанная исходящая поездная телефонограмма перечеркивается накрест, под ней делается надпись: «Недействительна». Эта телефонограмма не нумеруется и на смежную железнодорожную станцию не передается.

16. При приеме и сдаче дежурств дежурные по железнодорожной станции и операторы при дежурном по железнодорожной станции делают следующую запись в журнале поездных телефонограмм:

«Число, месяц, часы, минуты.

Дежурство принял ДСП ..... (подпись)

Оператор ..... (подпись)

Дежурство сдал ДСП ..... (подпись)

Оператор ..... (подпись)».

При переходе на телефонные средства связи в случаях нарушения действия основных систем интервального регулирования движения поездов и при их восстановлении записи в журнале о приеме и сдаче дежурства оформляются после получения об этом приказа диспетчера поездного:

«Число, месяц, часы, минуты.

Диспетчерским приказом № ... на перегоне ... по ... пути установлено движение поездов по телефонной связи.

Дежурство по телефонной связи принял:

ДСП ..... (подпись)

Оператор ..... (подпись)».

«Число, месяц, часы, минуты.

Диспетчерским приказом № ... на перегоне ... по ... пути восстановлено движение поездов по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов). Дежурство по телефонной связи сдал:

ДСП ..... (подпись)

Оператор ..... (подпись)».

Фамилии дежурного по железнодорожной станции и оператора при дежурном по железнодорожной станции, вступивших на дежурство, сообщаются на смежную железнодорожную станцию, где их записывают в журнал поездных телефонограмм ниже записи о приеме и сдаче дежурств.

17. Если переход на телефонные средства связи осуществлен на перегоне, одна сторона которого ограничена раздельным пунктом, на котором нет дежурного по железнодорожной станции, то в журнале поездных телефонограмм смежной железнодорожной станции, где дежурный по железнодорожной станции есть, регистрируются переговоры о движении поездов с диспетчером поездным, осуществляемые по образцам, установленным для поездных телефонограмм в соответствии с пунктом 20 настоящего Порядка, за исключением образца № 2, который заменяется приказом диспетчера поездного в соответствии пунктом 31 приложения № 1 к Инструкции: «Перегон … (… главный путь перегона …) от поездов свободен. Разрешаю отправить поезд № … ДНЦ … (фамилия, подпись)».

18. Перед передачей поездной телефонограммы дежурные по железнодорожным станциям или операторы при дежурных по железнодорожным станциям обязаны сообщить свою должность и фамилию работнику, которому передается телефонограмма.

Передачу и прием телефонограмм допускается производить только при соответствии фамилий, ранее записанных в журнале поездных телефонограмм при вступлении на дежурство, в соответствии с пунктом 16 настоящего Порядка.

19. После передачи поездной телефонограммы должна производиться ее проверка путем дословного повторения текста принявшим телефонограмму работником. Если при повторении текст соответствует переданной телефонограмме, то дежурный по железнодорожной станции или оператор при дежурном по железнодорожной станции, передавший телефонограмму, подтверждает это словом «Верно», после чего в журналах поездных телефонограмм обеих железнодорожных станций отмечается время передачи и приема телефонограммы и заверяется подписью дежурного по железнодорожной станции или оператора при дежурном по железнодорожной станции.

III. Телефонограммы при движении поездов на однопутных участках

20. При приеме и отправлении поездов на однопутных перегонах дежурными по железнодорожным станциям применяются следующие поездные телефонограммы:

1) «Могу ли отправить поезд № … ДСП (подпись)»;

2) «Ожидаю поезд № .... ДСП (подпись)»;

3) «Поезд № ... отправился в ... ч ...минут ДСП (подпись)»;

4) «Поезд № ... прибыл в ... ч ... минут ДСП (подпись)».

21. При отправлении поездов, возвращающихся с перегона на железнодорожную станцию отправления должна соблюдаться последовательность подачи поездных телефонограмм, приведенная в пункте 20 настоящего Порядка, с соответствующим изменением их текста при возвращении поезда с перегона обратно:

1) «Могу ли отправить поезд № ... до … км и обратно ДСП (подпись)»;

2) «Можете отправить поезд № ... до … км с возвращением обратно к Вам ДСП (подпись)»;

3) «Поезд № ... возвратился в ... ч ... минут ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда передается в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка, а о возвращении его обратно – в соответствии с подпунктом 3 настоящего пункта.

22. При отправлении поездов с подталкивающими локомотивами должна соблюдаться последовательность подачи поездных телефонограмм, приведенная в пункте 20 настоящего Порядка, с соответствующим изменением их текста при возвращении поезда с перегона обратно:

1) «Могу ли отправить поезд № ... с толкачом, возвращающимся с ... км обратно ДСП (подпись)»;

2) «Ожидаю поезд № ... с толкачом, возвращающимся с ... км обратно к Вам ДСП (подпись)»;

3) «Толкач поезда № ... возвратился в ... ч ... минут ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда передается в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка с добавлением слов «с толкачом, возвращающимся с ... км обратно».

Уведомление о прибытии поезда передается в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка, а о возвращении подталкивающего локомотива – в соответствии с подпунктом 3 настоящего пункта 20:

При отправлении поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до смежной железнодорожной станции, телефонограммы передаются в соответствии с подпунктами 1 – 3 пункта 20 настоящего Порядка с добавлением слов «с толкачом».

По образцам, приведенным в пунктах 21 и 22 настоящего Порядка, производится отправление поездов на перегон для подачи вагонов на примыкание, не обслуживаемое вспомогательным постом;

23. Обмен телефонограммами о поездах, проследующих железнодорожную станцию без остановки, производится в соответствии с подпунктами 1 и 2 пункта 20 настоящего Порядка, а о проследовании поезда (прибытии и отправлении) на смежные железнодорожные станции передается уведомление: «Поезд № ... проследовал в ... ч ... минут ДСП (подпись)».

24. При скрещении поездов[2] на железнодорожной станции дежурный по железнодорожной станции, имея к отправлению поезд встречного направления, уведомляет дежурного смежной железнодорожной станции о прибытии поезда и одновременно делает запрос на отправление встречного поезда, совмещая текст уведомлений, указанных в подпунктах 4 и 1 пункта 20 настоящего Порядка или в пункте 23 и в подпункте 1 пункта 20 настоящего Порядка.

25. При открытии на перегоне вспомогательного поста для обслуживания примыкания этот пост участвует в переговорах о движении только тех поездов, которые следуют по назначению на примыкание или обратно с примыкания.

---

[2] Подпункт 3.1.10 пункта 3 ГОСТ 34093-2017 «Межгосударственный стандарт. Вагоны пассажирские локомотивной тяги. Требования к прочности и динамическим качествам», введенного в действие приказом Росстандарта от 13 июня 2017 г. № 537-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

26. Перед отправлением поезда на примыкание, обслуживаемое вспомогательным постом, с одной из смежных станций дежурный по железнодорожной станции отправления запрашивает разрешение от дежурного по путевому посту и дежурного впереди расположенной станции: «Могу ли отправить поезд № ... на пост ... км ДСП (подпись)».

Дежурный впереди расположенной станции отвечает дежурному по железнодорожной станции отправления и дежурному по путевому посту: «Можете отправить поезд № ... на пост ... км ДСП (подпись)».

Получив разрешение, дежурный путевого поста дает согласие дежурному по железнодорожной станции отправления в соответствии с подпунктом 2 пункта 20 настоящего Порядка. Об отправлении поезда на пост дежурный по железнодорожной станции отправления уведомляет в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка дежурного путевого поста и дежурного смежной железнодорожной станции. После убытия поезда с перегона на примыкание и установки стрелки примыкания в нормальное положение дежурный путевого поста уведомляет в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка дежурных смежных железнодорожных станций.

27. При отправлении поезда с примыкания на одну из смежных железнодорожных станций дежурный путевого поста запрашивает разрешение от дежурных смежных железнодорожных станций: «Могу ли отправить поезд № ... на станцию .... ДСП поста (подпись)».

Дежурный позади расположенной станции отвечает дежурному путевого поста и дежурному впереди расположенной станции: «Можете отправить поезд № ... на станцию .... ДСП (подпись)».

Получив разрешение, дежурный впереди расположенной станции дает дежурному путевого поста согласие в соответствии с подпунктом 2 пункта 20 настоящего Порядка на прием поезда. Получив согласие, дежурный путевого поста отправляет поезд, устанавливает стрелку примыкания в нормальное положение и уведомляет в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка об отправлении поезда дежурных обеих железнодорожных станций.

О прибытии поезда дежурный по железнодорожной станции приема уведомляет дежурного путевого поста и дежурного смежной станции в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка.

28. При необходимости выхода поезда с примыкания на главный железнодорожный путь перегона с последующим возвращением на примыкание, перегон закрывается для движения всех поездов приказом диспетчера поездного.

После передачи приказа диспетчера поездного о закрытии перегона, выезд поезда на главный железнодорожный путь производится по указанию дежурного путевого поста.

Перегон открывается для движения поездов после его освобождения и установки стрелки примыкания в нормальное положение.

IV. Телефонограммы при движении поездов на двухпутных участках

29. При приеме и отправлении поездов на двухпутных перегонах передача телефонограмм осуществляется в соответствии с подпунктами 3 и 4 пункта 20 настоящего Порядка, причем полученное от дежурного по железнодорожной станции приема уведомление в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка дает право на отправление следующего поезда того же направления. При следовании поездов с подталкивающими локомотивами к уведомлениям в соответствии с подпунктами 3 и 4 пункта 20 настоящего Порядка добавляется текст, в соответствии с пунктом 22 настоящего Порядка.

30. При безостановочном пропуске поезда через железнодорожную станцию, уведомления о его прибытии и отправлении подаются смежным железнодорожным станциям в соответствии с пунктом 23 настоящего Порядка.

31. При наличии на двухпутных перегонах путевых постов, дежурный по железнодорожной станции отправления уведомляет в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка дежурного путевого поста об отправлении поезда.

Дежурный путевого поста при свободности от поезда следующего межпостового перегона открывает проходной сигнал и пропускает поезд без остановки, вручая машинисту бланк ДУ-50 на ходу.

После проследования поезда дежурный путевого поста закрывает проходной сигнал и уведомляет в соответствии с пунктом 23 настоящего порядка дежурных смежных железнодорожных станций о проследовании поезда.

Если впереди расположенный межпостовой перегон занят, то прибывающий поезд задерживается у проходного светофора с запрещающим показанием до освобождения перегона. Телефонограмма на позади расположенную железнодорожную станцию об отправлении этого поезда с поста подается после отправления его с поста.

О прибытии поезда дежурный по железнодорожной станции прибытия уведомляет дежурного путевого поста в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка.

При неисправности проходного светофора на путевом посту дежурный путевого поста при свободности впереди расположенного перегона встречает поезд у светофора и передает машинисту бланк ДУ-50 на право дальнейшего следования. Вверху бланка ДУ-50 делается отметка «Светофор на посту неисправен».

32. Об отправлении поезда по правильному железнодорожному пути с возвращением обратно дежурный по железнодорожной станции отправления извещает дежурного смежной железнодорожной станции (дежурного путевого поста) телефонограммой в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка с добавлением слов «до ... км с возвращением обратно», а о возвращении поезда обратно уведомляет дежурного смежной железнодорожной станции (дежурного путевого поста) в соответствии с подпунктом 3 пункта 21 настоящего Порядка.

Машинисту отправляемого поезда передается бланк ДУ-50 с добавлением в его тексте слов «до ... км с возвращением обратно».

Поезда, возвращающиеся обратно на железнодорожную станцию отправления, при наличии на перегоне путевых постов проследуют эти посты безостановочно. О проследовании возвращающегося поезда дежурный путевого поста уведомляет дежурного впереди расположенного поста или дежурного по железнодорожной станции в соответствии с подпунктом 3 пункта 21 настоящего Порядка 7.

33. При наличии примыкания на посту, являющемся раздельным пунктом межстанционного перегона, поезда по правильному железнодорожному пути с железнодорожной станции на примыкание и с примыкания на железнодорожную станцию отправляются в соответствии с настоящим Порядком. Об отправлении поезда дежурный по железнодорожной станции или дежурный путевого поста подает телефонограмму по в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка, о прибытии – в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка.

Если примыкание обслуживается вспомогательным постом, то он участвует в переговорах о движении только тех поездов, которые следуют на примыкание или с примыкания. Об отправлении поезда на примыкание дежурный смежной железнодорожной станции и дежурный путевого поста уведомляются в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка с добавлением слов «на пост ... км».

О прибытии поезда после установки стрелки примыкания в нормальное положение дежурный путевого поста уведомляет дежурных смежных железнодорожных станций в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка. Отправление поезда с примыкания, обслуживаемого вспомогательным постом, на одну из смежных железнодорожных станций производится в соответствии с пунктом 27 настоящего Порядка.

34. При отправлении поезда в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути (после получения приказа диспетчера поездного) обмен телефонограммами между дежурными смежных железнодорожных станций производится:

1) «Могу ли отправить поезд № ... по ... неправильному пути ДСП (подпись)»;

2) «Ожидаю поезд № ... по ... неправильному пути ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда подается в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка, а о прибытии – в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка с добавлением в обоих случаях слов «по ... неправильному пути».

При отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути с возвращением на железнодорожную станцию отправления к телефонограммам указанным в подпунктах 1 и 2 настоящего пункта добавляются слова «до ... км и обратно», а в указанном в подпункте 2 настоящего пункта, слово «ожидаю» заменяется словами «можете отправить».

Вверху бланка ДУ-50, передаваемого машинисту, делается отметка: «По ... неправильному пути».

35. При закрытии на двухпутном участке одного из железнодорожных путей с установлением однопутного движения по незакрытому железнодорожному пути, телефонограммы об отправлении и прибытии поездов передаются в соответствии с пунктом 20 настоящего Порядка. Вверху бланка ДУ-50 в этих случаях делается отметка: «... путь для движения закрыт».

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов с разграничением временем

1. Движение поездов с разграничением временем (вслед) при резком увеличении размеров движения поездов осуществляется с разрешения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

2. Отправление поездов с разграничением временем применяется только на лимитирующих пропускную способность перегонах с планом и профилем железнодорожного пути, обеспечивающим видимость на расстоянии не менее тормозного пути, не оборудованных автоматической блокировкой, а также на перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, в случаях повреждения устройств блокировки, после установления движения поездов по телефонным средствам связи.

3. Перечень перегонов, на которых разрешается отправлять поезда с разграничением временем, а также максимальные скорости движения поездов, отправляемых вслед, и минимальные промежутки времени между отправляемыми поездами на таких перегонах устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

4. Порядок движения с разграничением временем в случаях подачи вагонов на железнодорожные пути необщего пользования, примыкающие на перегоне, а также при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим их возвращением на железнодорожную станцию отправления устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

5. Движение поездов с разграничением временем устанавливается распорядительным актом (далее – приказ) диспетчера поездного, передаваемым дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим соответствующий перегон.

6. При отправлении с разграничением временем машинист первого поезда должен следовать со скоростью, установленной на перегоне. Машинист второго поезда должен вести поезд со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего

пользования) с особой бдительностью[1] и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

7. Запрещается отправление поездов с разграничением временем (вслед):

1) пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских, а также поездов, имеющих в составе вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерны со сжиженными газами. За этими поездами также не допускается отправление вслед попутных поездов;

2) при движении вагонами вперед;

3) если идущему впереди поезду предусмотрена остановка на перегоне;

4) во время тумана, метели, ливневых дождей, ухудшающих видимость сигналов.

8. Отправление поездов с разграничением временем на однопутных и на двухпутных перегонах производится только при телефонных средствах связи по правилам, установленным для однопутного движения, или по электрожезловой системе. Жезловые аппараты перегонов, где допускается движение поездов с разграничением временем, оборудуются развинчивающимися жезлами.

9. После получения приказа диспетчера поездного об установлении движения по телефонным средствам связи и об отправлении поездов с разграничением временем о движении этих поездов на однопутных и двухпутных перегонах передаются поездные телефонограммы следующего содержания:

«Могу ли отправить поезд № ... и вслед за ним через ... минут поезд № ...»

«Ожидаю поезд № ... и вслед за ним через ... минут поезд № ...».

Уведомления об отправлении и прибытии каждого поезда передаются по образцам № 3 и № 4, приведенным в подпунктах 3 и 4 пункта 20 приложения № 5 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция).

---

[1] Абзацы третий, четвертый пункта 5 Регламента действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях при работе на сопредельных участках других железнодорожных администраций, утвержден Протоколом семьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 16 октября 2019 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 16 октября 2019 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

10. Если при телефонных средствах связи вслед за первым поездом отправляется поезд, который после работы на перегоне возвращается на железнодорожную станцию отправления, передаются телефонограммы следующего содержания:

«Могу ли отправить поезд № ... и вслед за ним через ... минут поезд № .... до ... км с возвращением обратно».

«Ожидаю поезд № ... и вслед за ним через ... мин можете отправить поезд № ... до ... км с возвращением обратно».

Об отправлении каждого поезда уведомления передаются в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 приложения № 5 к Инструкции с добавлением в отношении отправляемого вслед поезда слов: «до ... км с возвращением обратно».

О прибытии первого поезда передается телефонограмма в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 приложения № 5 к Инструкции, а о возвращении второго поезда – в соответствии с подпунктом 3 пункта 21 приложения № 5 к Инструкции.

11. Машинистам как первого, так и второго поезда выдаются бланки ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции, с отметкой наверху бланка: для первого поезда – «Вслед – первый поезд», для второго поезда – «Вслед – второй поезд».

При наличии таких отметок машинисты поездов следуют по перегону со скоростями, установленными в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

12. При отправлении по приказу диспетчера поездного поезда с разграничением временем на перегонах, оборудованных электрожезловой системой, дежурный по железнодорожной станции отправления, получив на это согласие дежурного по железнодорожной станции приема и вынув из аппарата жезл, обязан передать часть жезла с надписью «Билет» машинисту первого отправляемого поезда, а машинисту поезда, идущего вслед, вторую часть жезла с надписью «Жезл». Об отправлении первого и второго поезда дежурный по железнодорожной станции отправления уведомляет дежурного смежной железнодорожной станции приема.

Если отправление второго поезда не состоится, то действие жезловой системы прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. В этом случае одна из частей жезла с первым отправляющимся поездом пересылается на смежную железнодорожную станцию, где свинчивается со второй частью, после чего жезл вкладывается в аппарат и действие жезловой системы восстанавливается.

13. При отправлении при электрожезловой системе поезда с разграничением временем, когда второй поезд возвращается с перегона на железнодорожную станцию отправления, первому поезду выдается жезл, а второму – ключ-жезл.

Дежурный смежной железнодорожной станции уведомляется об отправлении первого и второго поезда, а также о возвращении второго поезда с перегона. Машинистам обоих поездов в этом случае выдаются предупреждения: первому поезду об отправлении вслед за ним второго поезда с возвращением с перегона, а второму – об отправлении с разграничением временем и о времени возвращения с перегона.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи

I. Общие положения

1. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов производится на однопутных участках по письменным извещениям, а на двухпутных – с разграничением временем, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем путей необщего пользования на проследование поездом перегона между железнодорожными станциями.

Движение поездов по письменным извещениям или с разграничением временем, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем путей необщего пользования на проследование поездом перегона, устанавливается в случаях, когда переговоры о движении поездов между дежурными смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, невозможно осуществить ни по одному из имеющихся в их распоряжении видов связи.

2. Занятие поездом перегона при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи производится на основании разрешения на бланке ДУ-56, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 26 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), передаваемого дежурным по железнодорожной станции машинисту поезда.

Если при этом сведений о прибытии на смежную железнодорожную станцию ранее отправленного поезда нет, машинист поезда должен следовать по перегону с особой бдительностью и готовностью к немедленной остановке на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

3. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи запрещается отправлять поезда:

1) с опасными грузами класса 1 (ВМ), с негабаритными грузами, соединенные, повышенных длины и массы, а также обслуживаемые машинистом без помощника машиниста;

2) с остановкой для работы на перегоне, кроме восстановительных и пожарных поездов и вспомогательных локомотивов;

3) следующие на примыкание на перегоне.

Подталкивающие локомотивы должны следовать по всему перегону до смежной железнодорожной станции.

II. Движение поездов на однопутных перегонах

4. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи до установления движения поездов по письменным извещениям на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, разрешается отправить поезд нечетного направления, являющегося для однопутных перегонов преимущественным. Ни один из поездов направления, противоположного преимущественному, не разрешается отправлять на перегон до установления движения по письменным извещениям, за исключением:

1) поезда, на отправление которого до перерыва действия связи было получено разрешение от железнодорожной станции преимущественного направления (блок-сигнал согласия при полуавтоматической блокировке, поездная телефонограмма при телефонных средствах связи, изъятый жезл перегона при электрожезловой системе). Это исключение не распространяется на однопутные перегоны с двусторонней автоматической блокировкой;

2) восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива – по требованию о высылке помощи, полученному с перегона.

Дежурные железнодорожных станций, преимущественного и противоположного направлений, получив требование с перегона об оказании помощи, организуют отправление восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива с передачей машинисту разрешения на бланке ДУ-64 в соответствии с приложением № 8 к Инструкции.

На двухпутных перегонах, если один из железнодорожных путей до перерыва связи был закрыт, до установления движения по письменным извещениям первым разрешается отправить поезд только того направления, которое для оставшегося действующего железнодорожного пути было правильным при двухпутном движении.

5. На отправление первого поезда преимущественного направления разрешения дежурного смежной железнодорожной станции не требуется, если перегон не оборудован двусторонней автоматической блокировкой, а на

железнодорожных путях необщего пользования – если известно, что перегон свободен.

На однопутном перегоне, оборудованном двусторонней автоматической блокировкой, первый поезд преимущественного направления разрешается отправить с железнодорожной станции после обеспечения дежурным по железнодорожной станции натурной проверки свободности перегона на всем протяжении с одновременной доставкой дежурному смежной железнодорожной станции письменного извещения о дальнейшем порядке движения поездов. О проверке свободности перегона делается запись в журнале движения поездов с указанием способа проверки и фамилии работника, производившего эту проверку.

6. Восстановительный поезд (специальный самоходный подвижной состав), пожарный поезд или вспомогательный локомотив разрешается отправить на перегон при прекращении действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи в преимущественном и противоположном направлениях, после получения от машиниста остановившегося на перегоне поезда или работников подразделений железнодорожного пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения соответствующего требования. При этом, если перегон оборудован автоматической блокировкой, дежурный по железнодорожной станции, получив требование об оказании помощи, до отправления восстановительного поезда или вспомогательного локомотива обязан убедиться, что между железнодорожной станцией и местом, куда высылается помощь, нет поездов.

7. Пересылка письменных извещений между железнодорожными станциями начинается с первым поездом, отправляемым на перегон при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи.

При этом машинисту ведущего локомотива на право занятия перегона передается разрешение на бланке ДУ-56. Кроме того, с машинистом этого поезда посылается на смежную железнодорожную станцию письменное извещение на бланке ДУ-55, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 25 к Инструкции о порядке дальнейшего движения поездов, следующим содержанием:

содержание извещения «А»: «Отправил к Вам в ... ч ... минут поезд № .... По прибытии его ожидаю от Вас поезд. ДСП .... »;

содержание извещения «Б»: «Отправил к Вам в ... ч ... минут поезд № ..., после которого в ... ч ... минут отправляю еще поезд № .... ДСП .... ».

8. Если к моменту перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи на железнодорожной станции отсутствуют нечетные поезда для отправления на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, то дежурный по железнодорожной станции, имеющий право отправления первого поезда, если ему известно о наличии

к отправлению на этот перегон поезда со смежной железнодорожной станции, посылает на эту железнодорожную станцию извещение, следующего содержания:

содержание извещения «В»: «Ожидаю от Вас поезд. ДСП .... ».

На перегонах, не оборудованных двусторонней автоматической блокировкой, для пересылки письменных извещений формы «В» разрешается использовать несъемные дрезины, одиночные локомотивы, а также транспортные средства, имеющиеся в распоряжении работников железнодорожного транспорта.

9. После получения дежурным по железнодорожной станции извещения «А», «Б» или «В» движение поездов по письменным извещениям считается установленным.

10. Отправление поездов, следующих в одном направлении, должно производиться через промежуток времени, необходимый для проследования впереди отправленным поездом всего межстанционного перегона, с прибавлением 3 минут.

Путевые посты, действовавшие до перерыва связи как раздельные пункты, участия в движении поездов не принимают.

Если до перерыва действия всех установленных систем интервального регулирования движения поездов и связи с железнодорожной станции был отправлен поезд преимущественного направления на примыкание на перегоне, а уведомление от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) о прибытии поезда и уборке его на примыкание не получено, то перегон считается занятым на все время, необходимое для проследования поезда до вспомогательного поста и уборки его на примыкание, с прибавлением 3 минут.

Дежурный по железнодорожной станции (блок-поста) после уборки поезда на примыкание обязан установить стрелку примыкания в нормальное положение (по главному пути) и не допускать выхода железнодорожного подвижного состава на главный путь до восстановления связи с дежурными смежных железнодорожных станций.

11. В течение перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи поезда отправляются по разрешениям на бланке ДУ-56.

Для обеспечения непрерывного взаимодействия друг с другом, дежурные смежных железнодорожных станций впредь до восстановления действия систем интервального регулирования движения поездов и связи обязаны пересылать с машинистом ведущего локомотива каждого поезда в обоих направлениях письменные извещения «А» или «Б» о дальнейшем отправлении поездов.

Извещения «А», «Б» и «В» на обеих железнодорожных станциях записываются в журнал поездных телефонограмм.

Переход на движение поездов при посредстве письменных извещений оформляется в журнале поездных телефонограмм записью следующего содержания:

«Дата ..., ... ч ... минут. В связи с перерывом действия систем интервального регулирования движения поездов и связи на перегоне ... ... движение поездов установлено при посредстве письменных извещений.

ДСП ... (название станции и подпись)».

12. Если до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи дежурным по железнодорожной станции, получающим с прекращением связи право преимущественного отправления поездов, дано согласие на отправление на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, поезда не преимущественного направления (четного), то перегон считается занятым впредь до прибытия этого поезда или до получения дежурным смежной железнодорожной станции (дежурным блок-поста) уведомления, что поезд отправлен не будет.

Если согласие дано на отправление четного поезда на вспомогательный пост, имеющий примыкание, перегон считается занятым до получения от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) уведомления о прибытии поезда и его уборке на примыкание.

13. Если до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи дежурным по железнодорожной станции (блок-поста) было дано разрешение на отправление с примыкания поезда нечетного направления и от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) получено извещение об отправлении этого поезда, то после перерыва связи дежурному по железнодорожной станции, отправляющему на перегон поезда преимущественного направления, разрешается отправлять на смежную железнодорожную станцию первый поезд этого направления через промежуток времени, необходимый для проследования отправленным поездом части перегона от вспомогательного поста до железнодорожной станции, с прибавлением 3 минут.

Если уведомление об отправлении нечетного поезда с вспомогательного поста, имеющего примыкание, получено не было, то перегон считается занятым впредь до получения от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) уведомления об отправлении поезда и установке стрелки примыкания по главному пути или о задержке отправления поезда.

До получения соответствующего уведомления с вспомогательного поста, имеющего примыкание, запрещается отправлять поезд на перегон, если до перерыва связи было согласовано отправление с примыкания поезда с возвращением его на примыкание.

14. Если дежурным по железнодорожной станции, получающим с прекращением действия связи право на отправление первого поезда в преимущественном направлении, разрешение на отправление поезда было получено до перерыва действия связи, то, отправляя поезд по этому разрешению, он

обязан одновременно установить письменную связь с дежурным смежной железнодорожной станции.

15. После восстановления действия соответствующих систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов по этим системам возобновляется локальным актом (далее – приказ) диспетчера поездного, который обязан предварительно проверить свободность перегона.

16. Если системы интервального регулирования движения поездов и связи восстановлены ранее, чем диспетчерская связь, то дежурный по железнодорожной станции, пользующийся правом отправления поездов в преимущественном направлении, передает дежурному смежной железнодорожной станции телефонограмму следующего содержания:

«На перегоне между станциями ... ... движение поездов устанавливается по ..... (указывается система интервального регулирования движения поездов).

Последним прибыл от Вас поезд № .... Отправлен к Вам поезд № .... ДСП .... ».

Дежурный по смежной железнодорожной станции, убедившись в свободности перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № .... Отправлен к Вам поезд № ..., перегон свободен. ДСП .... ».

После обмена этими телефонограммами дежурные обеих железнодорожных станций переходят к руководству движением поездов при посредстве основных систем интервального регулирования и связи.

III. Движение поездов на двухпутных перегонах

17. На двухпутных перегонах при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи поезда отправляются по правильному железнодорожному пути с разграничением их временем, положенным по расписанию для проследования поездом перегона, с прибавлением 3 минут, если в момент перерыва связи блокировка была установлена в соответствующем направлении.

Если дежурным по железнодорожной станции до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи было дано согласие на отправление поезда со смежной железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути, то после прибытия этого поезда на железнодорожную станцию, перед отправлением первого поезда по правильному железнодорожному пути дежурный по железнодорожной станции должен убедиться в свободности перегона от встречных поездов.

18. При наличии между железнодорожными станциями путевых постов, действовавших до перерыва связи как раздельные пункты перегона, эти посты остаются действующими и при перерыве связи.

В этом случае при отправлении поезда дежурный по железнодорожной станции выжидает время, положенное по расписанию для прибытия ранее отправленного поезда до путевого поста, с прибавлением 3 минут, и передает разрешение на следование поезда только до первого попутного путевого поста.

19. После восстановления соответствующих систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется приказом диспетчера поездного, а при отсутствии диспетчерской связи – каждой железнодорожной станцией по правильному для нее железнодорожному пути.

20. Для выяснения свободности перегона в случаях, предусмотренных в пунктах 5, 6, 8, 17 настоящего Порядка, дежурному по железнодорожной станции разрешается использовать любую возможность (переговоры с дежурным смежной железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, в том числе по ремонтно-оперативной радиосвязи, автотранспортные средства, съемные автодрезины[1]), а в случаях, предусмотренных в пункте 8 настоящего Порядка, одиночные локомотивы.

[1] Подпункт 3.2.36 пункта 3.2 ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 231-ст (М., «Стандартинформ», 2019).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 8
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на перегоне

I. Отправление восстановительных, пожарных поездов, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов с железнодорожной станции на перегон

1. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный подвижной состав и вспомогательные локомотивы назначаются на основании требования о помощи (письменного, переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) остановившегося в пути на перегоне поезда, а также по требованию работников подразделений железнодорожного пути, электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи.

Отправление и следование восстановительных и пожарных поездов, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов к месту назначения осуществляются в соответствии с локальным актом (далее – приказ) диспетчера поездного.

2. Машинист восстановительного поезда, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов при вынужденной остановке с железнодорожной станции на перегон обязан:

1) остановить поезд, по возможности, на площадке и прямом участке железнодорожного пути, если не требуется экстренной остановки;

2) привести в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива, на специальном самоходном подвижном составе – автотормоза, а при наличии приборов управления и вспомогательный тормоз;

3) немедленно объявить по радиосвязи об остановке машинистам поездов, следующих по перегону, и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, которые должны немедленно доложить об этом диспетчеру поездному. Машинист пассажирского поезда обязан сообщить о причине остановки начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда по радиосвязи или устройствам технологической железнодорожной электросвязи, а машинист специального самоходного подвижного состава – руководителю работ

в хозяйственном поезде;

4) выяснить причины остановки и возможность дальнейшего следования, если остановка поезда не связана с задержкой у светофора с запрещающим показанием;

5) привести в действие стояночный тормоз локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава и подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе стояночных тормозов (проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителем работ в хозяйственном поезде), если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут и более и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах. В поездах, где такие работники отсутствуют, помощник машиниста должен уложить под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве (мотор-вагонном подвижном составе) тормозные башмаки, а при недостатке их, дополнительно привести в действие стояночные тормоза вагонов в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования);

6) сообщить по поездной радиосвязи или устройствам технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному о причинах остановки и необходимых мерах по ликвидации возникших препятствий для движения. При неисправности поездной радиосвязи или устройствам технологической железнодорожной электросвязи сообщение дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному передать с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь (через помощника машиниста, кондуктора, проводника пассажирского вагона, руководителя работ в хозяйственном поезде);

7) 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 затребовании помощи машинист (помощник машиниста) остановившегося на перегоне поезда обязан сообщить дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному, на каком километре и пикете[1] находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время ее затребования. При использовании локомотива для доставки письменного требования (при отсутствии технологической железнодорожной электросвязи с дежурным по железнодорожной станции или диспетчером поездным) разрешается отцепить локомотив от состава лишь после закрепления вагонов от

[1] Подпункт 2.7.17 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты»,2021, № 8).

самопроизвольного движения укладкой под колеса вагонов тормозных башмаков и приведения в действие стояночных тормозов. Перед отцепкой локомотива от состава приводятся в действие автотормоза оставляемых вагонов (полным открытием концевого крана). Не разрешается использование локомотива пассажирского поезда для доставки требования на железнодорожную станцию.

Если по условиям профиля железнодорожного пути, на котором расположен состав остановившегося поезда, имеющихся средств для закрепления вагонов недостаточно, отцеплять локомотив от состава запрещается. При необходимости на двухпутных перегонах для доставки дежурному по железнодорожной станции письменного требования о помощи разрешается использовать локомотивную бригаду встречного поезда.

Если затребован восстановительный или пожарный поезд, а также вспомогательный локомотив, то остановившемуся поезду не разрешается начинать движение, пока не прибудет затребованная помощь или не будет получено разрешение на движение.

Поезд, остановившийся на перегоне, должен быть огражден в случаях:

затребования восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива для оказания помощи пассажирскому поезду (немедленно после затребования);

остановки поезда при отправлении поезда при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи (немедленно после остановки).

Ограждение поезда, а также препятствий для движения поездов производится в соответствии с Инструкцией по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом.

3. Получив требование о высылке восстановительного и (или) пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава или вспомогательного локомотива, дежурный по железнодорожной станции немедленно докладывает об этом диспетчеру поездному. Требование, полученное по средствам технологической железнодорожной электросвязи, записывается в журнал диспетчерских распоряжений с последующей отметкой в журнале движения поездов (напротив номера поезда, в графе «Примечание» указывается время и место остановки поезда).

4. Диспетчер поездной, получив требование об оказании помощи, немедленно докладывает об этом уполномоченному работнику владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Уполномоченный работник владельца инфраструктуры (владельца

железнодорожных путей необщего пользования) и диспетчер поездной совместно определяют, с какой из ограничивающих перегон железнодорожных станций должна быть оказана помощь и на какую железнодорожную станцию при необходимости будут выводиться вагоны.

При исправности устройств технологической железнодорожной электросвязи, порядок оказания помощи диспетчер поездной (лично или через дежурного по железнодорожной станции) должен сообщить машинисту остановившегося поезда и дежурному по одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон.

Диспетчер поездной обязан обеспечить приоритетное продвижение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов и при наличии соответствующих сведений информировать начальников восстановительных (пожарных) поездов о положении на месте происшествия для подготовки поездов к работе.

5. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный подвижной состав и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, закрываемый для движения всех поездов, в соответствии с порядком, установленным в приложении № 19 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция).

Машинисту локомотива выдается разрешение на бланке ДУ-64, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 28 к Инструкции, а при диспетчерской централизации отправление поезда производится по приказу диспетчера поездного. На основании требования и в зависимости от того, с какой стороны (с головы или хвоста поезда) оказывается помощь, в бланке ДУ-64 или приказе диспетчера поездного указывается место (километр и пикет), до которого должен следовать восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив.

Получив требование о высылке восстановительного поезда (специального самоходного подвижного состава), пожарного поезда или вспомогательного локомотива, когда его необходимо отправить по неправильному железнодорожному пути, дежурный по железнодорожной станции обязан убедиться в свободности этого железнодорожного пути от поездов (от железнодорожной станции до места, куда необходимо высылать помощь).

Если помощь оказывается со стороны хвоста поезда, километр и пикет, указанный в требовании о помощи, изменяется с учетом длины поезда.

Разрешение на бланке ДУ-64 выдается машинисту и в тех случаях, когда у места препятствия для движения поездов на перегоне открывается временный пост.

При этом движение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов производится по предварительному согласованию дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, с дежурным по указанному временному посту.

6. На участки, оборудованные диспетчерской централизацией допускается отправление не более одного поезда на перегон (пожарного, восстановительного, вспомогательного локомотива) до вступления на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда:

«Машинисту поезда № ... разрешаю отправиться с ... пути станции ... на перегон ... по ... пути до ... км для оказания помощи поезду № ... с прибытием (возвращением) на станцию .... ДНЦ ...».

«Машинисту пожарного поезда № ... разрешаю отправиться с ... пути станции ... на перегон ... по ... пути до ... км пк … для тушения пожара с прибытием (возвращением) на станцию .... ДНЦ ...».

7. Машинист восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава за 2 км от места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64, обязан принять меры к снижению скорости и следовать далее с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться перед препятствием.

Не доезжая до поезда, с которого затребована помощь или до места, указанного в бланке ДУ-64, где необходимо выполнить работы по восстановлению движения, машинист должен остановить поезд и действовать в дальнейшем по указанию лица, руководящего восстановлением движения.

Машинист вспомогательного локомотива должен следовать на перегон:

1) при движении по неправильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с головы состава со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64 – со скоростью не более 20 км/ч;

2) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава по сигналам автоматической блокировкой, а после остановки у проходного светофора с запрещающим показанием – со скоростью не более 20 км/ч;

3) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава при полуавтоматической блокировке, со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64 – со скоростью не более 20 км/ч.

Не доезжая до поезда, с которого затребована помощь, машинист вспомогательного локомотива должен остановиться в соответствии с подпунктами 1 – 3 пункта 7 настоящего Порядка и согласовать свои действия с машинистом, затребовавшим помощь.

8. Время отправления восстановительного, пожарного поезда, вспомогательного локомотива, специального самоходного подвижного состава на перегон, а также время возвращения с перегона дежурный по железнодорожной станции обязан отметить в журнале движения поездов и немедленно сообщить дежурному по смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон и диспетчеру поездному.

9. Перегон или соответствующий железнодорожный путь открывается для движения поездов приказом диспетчера поездного на основании уведомления (письменного или переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи) работника подразделения железнодорожного пути, руководившего работами по ликвидации возникших препятствий, о возможности возобновления движения поездов по перегону.

Уведомление об устранении повреждений контактной сети передается энергодиспетчером на основании сообщения работника подразделения электроснабжения, руководившего восстановительными работами.

На перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, если ее устройства были повреждены, диспетчер поездной для открытия движения поездов по автоматической блокировке должен получить соответствующее уведомление от работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

Если схода железнодорожного подвижного состава с рельсов и повреждений каких-либо устройств на перегоне не было, движение открывается после доклада машиниста вспомогательного локомотива или работника, руководившего оказанием помощи, о выводе железнодорожного подвижного состава и свободности перегона.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, соответствующий железнодорожный путь перегона разрешается открыть после сообщения машиниста вспомогательного локомотива по устройствам технологической железнодорожной электросвязи о начале вывода состава остановившегося поезда по правильному железнодорожному пути.

10. При разъединении (разрыве) поезда на перегоне машинист обязан:

1) немедленно сообщить о случившемся по устройствам технологической железнодорожной электросвязи машинистам поездов, следующих по перегону, и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, которые немедленно докладывают об этом диспетчеру поездному;

2) через помощника машиниста проверить состояние состава и сцепных приборов у разъединившихся вагонов и при их исправности сцепить состав поезда.

Осаживать разъединившиеся части состава для сцепления следует с особой бдительностью, чтобы при соударении вагонов скорость не превышала 3 км/ч;

3) поврежденные тормозные рукава заменить запасными или снятыми с хвостового вагона и у переднего бруса локомотива.

Во всех случаях, когда операции по соединению разъединившихся частей состава поезда не могут быть выполнены в течение 20 минут, машинист обязан закрепить, оставшуюся без локомотива часть поезда тормозными башмаками и стояночными тормозами.

После сцепления разъединившихся частей помощник машиниста по номеру хвостового вагона и наличию на нем поездного сигнала должен убедиться в целостности состава. Перед возобновлением движения должны быть отпущены стояночные тормоза, произведено сокращенное опробование автотормозов, изъяты тормозные башмаки из-под вагонов.

Порядок действия локомотивных бригад при разрыве поезда установлен Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Протоколом шестидесятого Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 7 мая 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 7 мая 2014 г.)[2].

11. Не допускается соединять части поезда на перегоне:

1) в условиях недостаточной и ограниченной видимости, когда сигналы трудно различимы;

2) если отцепившаяся часть находится на участке железнодорожного пути, имеющем спуск с уклоном круче 0,0025 в сторону, совпадающую с направлением соединения.

Использование сзади идущего локомотива для соединения с отцепившейся частью состава осуществляется в соответствии с пунктом 3 настоящего Порядка.

12. Если соединить поезд невозможно, машинист должен затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд в соответствии с настоящего Порядка, указав дополнительно в заявке ориентировочное расстояние

[2] Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Верховного Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

между разъединившимися частями поезда.

При использовании поездных локомотивов с вагонами и без для доставки на железнодорожную станцию письменного требования о помощи, хвост такого локомотива обозначается в соответствии с пунктом 98 Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом.

Не допускается оставлять на перегоне без охраны составы, в которых имеются вагоны с людьми и опасными грузами[3] класса 1 (взрывчатые материалы)[4] (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ).

13. Машинист поезда, следующий на железнодорожную станцию с требованием о помощи, обязан:

1) на перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, руководствоваться показаниями путевых светофоров;

2) на перегонах с полуавтоматической блокировкой, имеющих путевые посты (блок-посты), на первом по пути следования блок-посту остановиться и сообщить о случившемся диспетчеру поездному. Дежурный путевого поста отправляет такой локомотив по разрешающему показанию проходного сигнала, но блокировочного сигнала проследования не подает. Дежурные остальных путевых постов на перегоне действуют в соответствии с приложением № 3 к Инструкции.

На перегонах, оборудованных электрожезловой системой, жезл перегона, где оставлен состав поезда, машинист, прибывший на железнодорожную станцию с требованием о помощи, передает дежурному по железнодорожной станции. До освобождения перегона и восстановления нормального движения дежурный по железнодорожной станции должен хранить жезл, не вкладывая в аппарат.

14. Закрытие перегона и отправление локомотива или поезда для оказания помощи поезду, остановившемуся на перегоне, производятся в соответствии с пунктом 5 приложения № 8 к Инструкции. При оказании помощи с хвоста поезда, если место нахождения хвостовой части неизвестно, машинисту вспомогательного

---

[3] Подпункт 1.2.1 пункта 1.2 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798). (далее – Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам).

[4] Подпункт 3.1.1 пункта 3.1 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

локомотива (восстановительного поезда), кроме разрешения на бланке ДУ-64, выдается предупреждение:

«Место нахождения разъединившихся на перегоне вагонов неизвестно».

При наличии такого предупреждения машинист поезда, оказывающего помощь, должен следовать по перегону с особой бдительностью и с такой скоростью, которая обеспечивала бы своевременную остановку перед препятствием.

II. Возвращение поезда с перегона на железнодорожную станцию

15. Если после остановки на перегоне у поезда отсутствует возможность продолжать движение вперед и его необходимо возвратить на железнодорожную станцию отправления, машинист лично, через кондуктора главного грузовых поездов или работника локомотивной бригады должен сообщить об этом (письменно или по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи) дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному. Поезд разрешается возвращать с перегона на железнодорожную станцию отправления по распоряжению дежурного по этой железнодорожной станции.

Получив такое сообщение, диспетчер поездной закрывает перегон (соответствующий железнодорожный путь перегона) и устанавливает порядок возвращения поезда на железнодорожную станцию отправления.

16. Возвращение поезда с перегона должно производиться вспомогательным локомотивом.

Остановившийся поезд (за исключением пассажирского, не оборудованного дополнительной кабиной управления в хвосте состава) допускается осадить без вспомогательного локомотива до входного сигнала железнодорожной станции или до сигнального знака «Граница станции».

Осаживание производится после закрытия приказом диспетчера поездного перегона (или железнодорожного пути перегона) для движения всех поездов и передачи машинисту остановившегося поезда регистрируемого приказа дежурного по железнодорожной станции.

При отсутствии средств технологической железнодорожной электросвязи, осаживание поезда после приказа диспетчера поездного о закрытии перегона производится после вручения (через нарочного) машинисту остановившегося поезда разрешения на бланке ДУ-64.

На перегонах, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, приказ о возможности осаживания поезда или разрешение на бланкеДУ-64 передаются машинисту остановившегося поезда при свободности участка железнодорожного пути между

остановившимся поездом и входным светофором железнодорожной станции или сигнальным знаком «Граница станции».

Если на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, отправившийся поезд остановился, не освободив первого блок-участка, то осаживание поезда до входного светофора или до сигнального знака «Граница станции» разрешается производить без закрытия перегона по разрешению дежурного по железнодорожной станции.

17. Скорость осаживания остановившегося на перегоне поезда до входного светофора железнодорожной станции отправления или до сигнального знака «Граница станции» должна быть не более 5 км/ч. На первой по движению специальной подножке (на переходной площадке, тамбуре) вагона осаживаемого по перегону поезда должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор или уполномоченный владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) работник по указанию машиниста, а при отсутствии специальной подножки, переходной площадки или тамбура вагона – указанному работнику, находясь на безопасном расстоянии, разрешается идти по обочине железнодорожного пути впереди осаживаемого состава поезда, поддерживая постоянную связь с машинистом поезда через носимую радиостанцию.

Осаживание с перегона мотор-вагонного подвижного состава, поездов, оборудованных дополнительной кабиной управления в хвосте состава, специального самоходного подвижного состава и одиночных локомотивов производится со скоростью, обеспечивающей остановку в пределах видимости светофоров и железнодорожного подвижного состава; машинист мотор-вагонного подвижного состава или поезда, оборудованного дополнительной кабиной управления в хвосте состава переходит в головную по направлению осаживания кабину управления.

Если хвост отправленного поезда еще не вышел за границу железнодорожной станции, то осаживание такого поезда производится маневровым порядком по устному указанию дежурного по железнодорожной станции со скоростью не более 5 км/ч. На переходной площадке или специальной подножке первого по ходу движения вагона осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады или кондуктор, работник железнодорожной станции (по указанию дежурного по железнодорожной станции), поддерживающий постоянную связь с машинистом поезда или дежурным по железнодорожной станции через носимую радиостанцию.

18. Прием возвращаемых с перегона поездов на железнодорожную станцию производится по разрешающему показанию входного светофора или при запрещающем показании входного светофора в соответствии с приложением № 9

к Инструкции.

При готовности маршрута для приема на железнодорожную станцию осаживаемого поезда в соответствии с пунктом 16 к настоящего Порядка разрешение на осаживание по перегону совмещается с приказом о приеме поезда на железнодорожную станцию. В этом случае, в зависимости от наличия входного светофора и условий приема, текст разрешения на осаживание дополняется словами «и следовать на ... путь. Входной светофор открыт», или «и следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов», или «и следовать на ... путь. Маршрут приема готов».

III. Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду локомотивом сзади идущего поезда

19. На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, и устройствами технологической железнодорожной электросвязи при отсутствии условий недостаточности и ограниченной видимости для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду можно использовать:

1) одиночный локомотив, следующий по перегону за остановившимся поездом;

2) локомотив, отцепленный от состава грузового поезда, следующего по перегону за остановившимся поездом;

3) сзади идущий грузовой поезд без отцепки от него ведущего локомотива.

Оказание помощи осуществляется по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинистам обоих локомотивов.

Запрещается для оказания помощи отцеплять локомотив от грузопассажирского поезда и поезда, в котором есть вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ). Такие поезда нельзя также использовать для оказания помощи без отцепки локомотива от состава.

20. Если помощь оказывается одиночным локомотивом, следующим по перегону за остановившимся поездом, диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:

«Машинисту локомотива поезда № .... Окажите помощь остановившемуся впереди поезду № .... ДНЦ ...».

При оказании помощи одиночным локомотивом, отцепляемым от состава сзади идущего грузового поезда, диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:

«Машинисту поезда № .... Закрепите состав поезда, отцепитесь от него

и окажите помощь остановившемуся впереди поезду № .... ДНЦ ...».

До передачи такого приказа диспетчер поездной обязан убедиться в том, что состав поезда, от которого необходимо отцепить локомотив, готов к закреплению в соответствии с пунктом 2 настоящего Порядка. Машинисту локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава поезда без закрепления вагонов от самопроизвольного движения.

21. Машинистам локомотивов, используемых для оказания помощи, после получения приказа диспетчера поездного разрешается проследовать на занятый блок-участок и продолжить движение со скоростью, обеспечивающей остановку у впереди стоящего поезда.

На расстоянии не менее 10 м от состава этого поезда, машинист должен остановиться, лично осмотреть автосцепку хвостового вагона, автосцепку локомотива закрепить в положении «на буфер» и только после этого подъехать к составу со скоростью подхода не более 3 км/ч. Толкание начинается по сигналу (указанию), подаваемому машинистом первого поезда, а в дальнейшем машинисты обоих локомотивов обязаны по устройствам технологической железнодорожной электросвязи поддерживать связь друг с другом и согласовывать свои действия. По завершении необходимости в оказании помощи второй локомотив по сигналу (указанию) с ведущего локомотива прекращает подталкивание. Если помощь оказывалась одиночным локомотивом, следовавшим за остановившимся поездом, то после прекращения подталкивания он продолжает движение, самостоятельно руководствуясь сигналами автоматической блокировки.

При оказании помощи локомотивом, отцепленным от сзади идущего поезда, этот локомотив после прекращения подталкивания возвращается к оставленному составу, причем если этот локомотив в процессе оказания помощи вместе с поездом прибудет на впереди расположенную железнодорожную станцию, возвращение его к оставленному на перегоне составу производится после закрытия перегона (железнодорожного пути перегона) приказом диспетчера поездного по указанию дежурного по железнодорожной станции с вручением разрешения на бланке ДУ-64, а при диспетчерской централизации – по приказу диспетчера поездного. Не доезжая 5 м до оставленного состава, машинист останавливает локомотив и лично убеждается в готовности автосцепки к сцеплению. Дальнейшее движение локомотива для прицепки к составу производится с особой бдительностью.

После прицепки локомотива и зарядки тормозной воздушной магистрали до установленного давления производится сокращенное опробование автотормозов, а затем работниками локомотивной бригады или главным кондуктором извлекаются из-под колес вагонов тормозные башмаки и отпускаются стояночные тормоза.

22. Оказание помощи для соединения частей расцепившегося на перегоне состава грузового поезда производится в случаях, предусмотренных в пункте 11

настоящего Порядка, по просьбе машиниста поезда, в котором произошло разъединение. В том числе одиночным локомотивом, следующим за расцепившимся поездом или идущим за ним грузовым поездом, без отцепки от него ведущего локомотива.

Об оказании помощи в этих случаях диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:

«Машинисту локомотива поезда № .... Соединитесь с хвостовыми вагонами, отцепившимися от остановившегося впереди поезда № ..., и окажите помощь при соединении этих вагонов с головной частью состава. ДНЦ ...».

Вне зависимости от того, осуществляется ли помощь одиночным локомотивом или локомотивом вместе с составом сзади идущего поезда, сцепление локомотива, должно производиться с последним вагоном отцепившейся части поезда. Дальнейшие действия производятся по указанию машиниста первого поезда после выполнения им требований, предусмотренных пунктом 10 настоящего Порядка, при этом в зависимости от расстояния между расцепившимися вагонами, количества вагонов в головной и отцепившейся частях состава, профиля пути соединение осуществляется путем осаживания головной части первого поезда, или путем надвига отцепившихся вагонов до соединения их с головной частью первого поезда. После соединения расцепленных частей помощник машиниста второго поезда отцепляет локомотив от последнего вагона и оба поезда продолжают движение самостоятельно, руководствуясь сигналами автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации.

23. При остановке на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, поезда, одиночного локомотива или специального самоходного подвижного состава, когда дальнейшее самостоятельное их движение невозможно, вывод их с перегона до ближайшей железнодорожной станции разрешается производить сзади идущим поездом без отцепки от него ведущего локомотива. Вывод поездов с перегона осуществляется на основании приказа диспетчера поездного, передаваемого машинистам обоих локомотивов и дежурному по впереди расположенной железнодорожной станции. В этом случае производится сцепление остановившегося поезда, локомотива (специального самоходного подвижного состава) с локомотивом сзади идущего поезда. Скорость дальнейшего следования до ближайшей железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования не должна превышать 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования не должна превышать 15 км/ч.

Вывод поездов с перегона устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего

пользования) в зависимости от плана и профиля железнодорожного пути.

24. Если поезд, следовавший по перегону, остановился на подъеме и в хвосте нет подталкивающего локомотива, машинист может осадить поезд на более легкий профиль того же перегона для обеспечения возможности дальнейшего движения.

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.

Если поезд оборудован дополнительной кабиной управления в хвосте состава или оборудован на хвостовом вагоне системой, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, порядок осаживания поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Если поезд, следовавший по перегону, оборудованному автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, то осаживание производится только по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда и дежурному по позади расположенной железнодорожной станции, при свободности от поездов участка железнодорожного пути от хвоста поезда до железнодорожной станции:

«Машинисту поезда № ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции») станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. ДНЦ ...».

Осаживание поезда на более легкий профиль железнодорожного пути того же перегона не допускается:

пассажирских поездов – во всех случаях;

поездов, масса которых превышает норму по условиям трогания с места – на данном подъеме;

при неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;

если остановившийся поезд был отправлен при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов.

25. При вынужденной остановке мотор-вагонного подвижного состава на перегоне и когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, разрешается прицеплять к нему вслед идущий мотор-вагонный подвижной состав или резервный локомотив для вывода с перегона до первой попутной железнодорожной станции сдвоенным составом. Автотормоза обоих поездов должны быть включены в общую магистраль.

Соединение составов производится на основании приказа, диспетчера поездного, передаваемому машинистам обоих поездов (с использованием для этой

цели всех имеющихся средств связи):

«Машинисты поездов № ... и № ... соедините поезда и сдвоенным составом следуйте до станции .... ДНЦ ...».

При невозможности управления соединенным мотор-вагонным подвижным составом из головной кабины первого поезда, управление поездом и тормозами производится из головной кабины второго поезда, причем скорость следования в этом случае должна быть не более 25 км/ч. В головной кабине первого поезда должен находиться машинист, который обязан следить за движением и при необходимости принимать меры к остановке экстренным торможением.

Порядок действий локомотивных бригад обоих поездов при соединении и следовании сдвоенными составами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от местных условий.

26. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда, когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, помощь этому поезду оказывается:

1) с головы поезда с выводом на впереди лежащую железнодорожную станцию;

2) с хвоста поезда с выводом на позади лежащую железнодорожную станцию.

Машинист вспомогательного локомотива обязан предупредить о направлении предстоящего движения машиниста пассажирского поезда, который предупреждает об этом начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда и проводников.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 9
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации приема и отправления поездов, в том числе на участках, оборудованных системой телеуправления

I. Общие положения

1. Руководство движением поездов на железнодорожной станции, путевом посту осуществляет один работник – дежурный по железнодорожной станции (за исключением случаев, предусмотренных настоящим пунктом), а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной.

Управление поездом осуществляется машинистом ведущего локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава.

На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития допускается наличие нескольких дежурных по железнодорожной станции (дежурных поста централизации) 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 локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложением № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – технически-распорядительный акт, Инструкция, Правила соответственно), а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей 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 (дежурного поста централизации), а на железнодорожных станциях участков, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчера поездного.

При оборудовании железнодорожной станции устройствами телеуправления стрелками и светофорами допускается возлагать руководство движением поездов и производство маневровой работы на дежурного по железнодорожной станции, работающего дистанционно, в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

2. Дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, перед приемом поезда обязан:

1) убедиться в свободности пути приема;

2) прекратить маневры с выходом на маршрут приема поезда и прекратить маневры с выходом на путь приема поезда;

3) установить маршрут приема поезда;

4) открыть входной светофор или передать машинисту установленное настоящим Порядком разрешение.

3. Дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, перед отправлением поезда обязан:

1) убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке – первого блок-участка перегона, а также стрелок по маршруту отправления;

2) прекратить на станции отправления поезда маневры с выходом на маршрут отправления поезда;

3) приготовить маршрут отправления;

4) открыть выходной светофор или передать машинисту установленное настоящим Порядком разрешение на занятие перегона.

4. Перед приемом и отправлением каждого поезда дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением –диспетчер поездной, обязан прекратить маневры:

1) с выходом на железнодорожный путь приема (отправления);

2) с выходом на маршрут приема (отправления);

3) на железнодорожных путях, с которых невозможно исключить выход железнодорожного подвижного состава на маршрут следования поезда, путем установки стрелок в охранное положение[1].

[1] Подпункт 167 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ», 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика

Не требуется прекращение маневровой работы перед приемом и отправлением поезда на путях, с которых невозможно исключить выход на маршрут приема (отправления) при оснащении железнодорожных станций и локомотивов, осуществляющих маневры, устройствами безопасности, которые обеспечивают:

1) контроль установленных скоростей движения локомотива;

2) автоматическую остановку перед светофором с запрещающим показанием;

3) исключение проезда запрещающего показания светофора;

4) исключение несанкционированного выезда маневрового состава с железнодорожных путей, не оборудованных маневровыми светофорами.

Дежурному по железнодорожной станции (дежурному поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчеру поездному запрещается открывать сигнал или давать разрешение на прием или отправление поезда, не убедившись в том, что маневры прекращены.

При пропуске скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов по железнодорожным станциям маневровая работа с выходом на маршрут приема и отправления этих поездов прекращается не менее чем за 10 минут до проследования скоростного или высокоскоростного поезда по железнодорожной станции. Перечень станций, где требуется прекращение маневровой работы, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок прекращения маневров, передачи дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) распоряжений и убеждения в их исполнении устанавливается в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок прекращения маневров в сортировочно-отправочных парках железнодорожных станций перед отправлением поездов указывается в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

5. Маршрут для приема или отправления каждого поезда должен быть приготовлен, а входной (выходной) светофор должен быть открыт с таким расчетом, чтобы машинист принимаемого (отправляемого) поезда мог воспринять открытое положение сигнала и не допустить снижения установленной скорости поезда при входе на железнодорожную станцию или задержки поезда при отправлении с железнодорожной станции.

и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» (М., «Стандартинформ», 2012) (далее – ГОСТ 53431-2009).

6. На железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией стрелок и светофоров, все операции по приготовлению маршрутов приема и отправления поездов выполняются дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) или по его указанию оператором поста централизации.

При управлении централизованными стрелками с исполнительных постов все распоряжения о приготовлении маршрутов приема или отправления поездов дежурный по железнодорожной станции передает операторам исполнительных постов централизации и подтверждает распоряжение действиями на аппарате управления. Правильность выполнения отданных распоряжений контролируется по индикации на аппаратах управления.

Порядок пользования устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, а также действий дежурного по железнодорожной станции, дежурных и операторов постов централизации при приготовлении маршрутов для приема, отправления и пропуска поездов указывается в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

7. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, управление станционными светофорами и стрелками железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении, осуществляется диспетчером поездным.

Передача железнодорожных станций на резервное управление осуществляется на основании локального акта (далее – приказ) диспетчера поездного, после чего прием и отправление поездов, маневровая работа, а также открытие и закрытие сигналов производятся работниками железнодорожных станций, на которых возложено выполнение этих операций. До передачи железнодорожной станции на резервное управление, диспетчер поездной обязан проинформировать этого работника о поездах, находящихся на прилегающих перегонах, а также работах на инфраструктуре, закрытых для движения путях и стрелках, выключенных устройствах, снятии напряжения в контактной сети.

Положение стрелок, открытое или закрытое состояние светофоров, свободность или занятость главных и приемоотправочных железнодорожных путей, изолированных участков железнодорожных станций, блок-участков (при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов) или перегонов (при полуавтоматической блокировке) контролируется диспетчером поездным на аппарате управления.

Порядок пользования диспетчером поездным устройствами при подготовке маршрутов для приема, отправления и пропуска поездов на участке, оборудованном

диспетчерской централизацией, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

8. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками перед приемом и отправлением поезда стрелки, входящие в маршрут приема и отправления, а также охранные должны запираться на контрольные замки.

Перевод и запирание нецентрализованных стрелок при приготовлении маршрута для приема или отправления поездов производятся дежурным стрелочного поста или работником, указанным в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Распоряжение об установке маршрута приема и отправления поездов передается одновременно всем старшим дежурным стрелочных постов, участвующим в приготовлении маршрута (посты во входной (выходной) горловине, в противоположном конце железнодорожного пути приема, а также посты, через которые возможен выход железнодорожного подвижного состава на маршрут приема или отправления поезда). Если дежурство старших дежурных стрелочных постов не предусмотрено, распоряжения о приготовлении маршрута даются дежурным стрелочных постов.

Дежурный по железнодорожной станции должен передавать распоряжение с учетом времени на установку маршрута и открытия светофора.

9. Ключи от запертых в маршрутах приема и отправления поездов нецентрализованных стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью[2], 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 приемоотправочных железнодорожных путях промежуточных[3] 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 стрелок, ведущих на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) (далее – опасные

[2] Подпункт 85 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[3] Подпункт 2.12.48 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г., № 748-ст (Москва, «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

грузы класса 1 (ВМ), восстановительных и пожарных поездов, стрелочных переводов между главными железнодорожными путями, улавливающих тупиков и перечень этих стрелочных переводов устанавливаются в технико-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

10. Правильность приготовления маршрута дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации), диспетчером поездным при нахождении станции на диспетчерском управлении проверяется по индикации на аппаратах управления.

На железнодорожных станциях, не оснащенных такими аппаратами управления, дежурный по железнодорожной станции обязан проверить правильность приготовления маршрута по докладам старших дежурных стрелочных постов или дежурных стрелочных постов.

Порядок, обеспечивающий безопасность приема и отправления поездов, не предусматривающий проверку положения нецентрализованных стрелок перед каждым принимаемым и отправляемым поездом, а также перечень станций, где разрешается применять такой порядок, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Нецентрализованные стрелки должны быть оборудованы контрольными замками, ключи от которых должны находиться в аппаратах управления, а при отсутствии ключевой зависимости – храниться у дежурного по железнодорожной станции.

Порядок проверки положения таких стрелок указывается в технико-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

11. После доклада о готовности маршрута для приема или отправления поезда дежурными стрелочных постов сигналистам и дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) запрещается передавать дежурство до тех пор, пока поезд, для которого приготовлен маршрут, не прибудет на железнодорожную станцию или не отправится с железнодорожной станции. При необходимости смены дежурства до прибытия или отправления поезда вступающий на дежурство работник обязан сам убедиться в правильности установки маршрута.

12. На железнодорожных станциях, не имеющих электрической изоляции приемоотправочных железнодорожных путей (не оборудованных рельсовыми цепями или устройствами контроля свободности путей и путевыми устройствами

автоматической локомотивной сигнализации), дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) перед приемом пассажирских, почтово-багажных и грузопассажирских перевозок (грузопассажирских[4] и грузовых поездов, в которых находится не менее 10 вагонов, занятых людьми (далее – людские поезда) на такие железнодорожные пути обязаны докладывать диспетчеру поездному о том, на какой железнодорожный путь будет приниматься поезд.

13. Для обеспечения безостановочного следования поездов по железнодорожным станциям входные, маршрутные и выходные светофоры железнодорожных станций разрешается переводить на автоматическое действие.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, подвижными блок-участками, при включенном режиме автоматического управления маршрутом, сигнальные огни светофоров находятся в погашенном состоянии и при наличии сигнального указателя в виде двух белых перекрещенных полос сигнального значения для поездов не имеют. Порядок пропуска поездов, обеспечивающий безопасность движения, в этом случае устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

14. Останавливать грузовые поезда на железнодорожном пути, расположенном между пассажирским зданием и железнодорожным путем, где стоит пассажирский поезд не допускается. При невозможности исключения стоянки грузового поезда на железнодорожном пути между пассажирским зданием и пассажирским поездом грузовой поезд должен быть расцеплен и для пассажиров сделан проход (если нет пешеходного моста над железнодорожными путями или пешеходного тоннеля под железнодорожными путями). При этом на железнодорожных станциях, где нет составительских бригад[5], владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливается порядок осуществления этих операций с указанием перечня работников, для их выполнения.

Если необходимо пропустить поезд, маневровый состав[6] или локомотив по железнодорожным путям, расположенным между стоящим пассажирским поездом и пассажирским зданием, дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) и дежурный помощник начальника вокзала обязаны принять меры, обеспечивающие безопасность посадки и высадки пассажиров.

---

[4] Подпункт 2.12.27 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.
[5] Подпункт 2.12.53 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.
[6] Подпункт 23 пункта 2 ГОСТ Р 53431-2009.

Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и железнодорожным путем, где стоит пассажирский поезд, указывается в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

15. Прием или отправление поезда на железнодорожный путь или с железнодорожного пути, которые не предусмотрены для этого в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, разрешается в соответствии с приказом диспетчера поездного.

Перед тем как разрешить прием на такие железнодорожные пути пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских поездов, диспетчер поездной должен согласовать свои действия с уполномоченным представителем владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). В этих случаях при отсутствии у дежурного по железнодорожной станции аппаратов управления, позволяющих ему контролировать положение стрелок в маршруте, правильность их установки в маршрутах приема и отправления пассажирских, почтово-багажных и людских поездов проверяется работником, указанным в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

О приеме пассажирского поезда (мотор-вагонного поезда) на железнодорожный путь, не предусмотренный для в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, а также об остановке пассажирского поезда (мотор-вагонного поезда) на железнодорожной станции, где остановка его по расписанию не предусмотрена, дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, должен проинформировать машиниста поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи.

16. На железнодорожных станциях с централизованными стрелками, дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной при необходимости использования вариантных маршрутов для приема или отправления поезда с

электрической тягой обязан убедиться в наличии контактной сети по маршруту следования такого поезда.

II. Прием поездов

17. Порядок использования железнодорожных путей для приема и отправления поездов указывается в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При сквозном пропуске по железнодорожной станции пассажирских поездов со скоростью более 140 км/ч такие поезда следуют по главным железнодорожным путям. Пропуск такого поезда по боковому приемоотправочному железнодорожному пути железнодорожной станции либо по неправильному железнодорожному пути на перегоне производится в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

18. Дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной обязан обеспечить наличие свободных железнодорожных путей для своевременного приема поездов и не допускать задержки поезда у входного светофора с запрещающим показанием.

На промежуточных железнодорожных станциях временное занятие приемоотправочных железнодорожных путей отдельными вагонами или группами вагонов допускается по разрешению диспетчера поездного.

Перед приемом, отправлением пассажирского поезда, обслуживаемого машинистом без помощника машиниста, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной обязан проинформировать машиниста о готовности маршрута и открытии сигналов. Перечень железнодорожных станций на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования, где у дежурного по железнодорожной станции, исходя из местных условий и размеров движения поездов, отсутствует возможность передать такое сообщение машинисту, и порядок обеспечения при этом безопасности движения поездов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Все операции, связанные с приготовлением маршрута для пропуска скоростных и высокоскоростных поездов, завершаются не менее чем за 5 минут. до их проследования с установкой режима скоростного движения при его наличии. Необходимость и порядок передачи информации машинисту о порядке пропуска таких поездов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

19. Для обеспечения своевременного и безопасного приема поездов дежурный по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – диспетчер поездной обязан:

1) принимать поезда на свободные от железнодорожного подвижного состава железнодорожные пути;

2) планировать последовательность занятия железнодорожных путей прибывающими поездами и в соответствии с этим готовить маршрут на железнодорожный путь для приема каждого поезда;

3) вести учет положения (занятости) приемоотправочных железнодорожных путей (по индикации на аппаратах управления, на графике исполненного движения или в журнале движения поездов, в том числе автоматизированными способами).

20. Прием поездов на железнодорожную станцию должен производиться на свободные железнодорожные пути, в соответствии с технико-распорядительным актом, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, при открытом входном светофоре, а пассажирских поездов (мотор-вагонных поездов) – на железнодорожные пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации.

Порядок, обеспечивающий безопасность движения пассажирских поездов (мотор-вагонных поездов) при приеме на железнодорожные пути, не оборудованные этими устройствами, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей 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 разрешено принимать 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 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 локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей 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.

21. Для приема на железнодорожную станцию подталкивающих локомотивов и локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, или локомотивов, следующих из депо под составы поездов, разрешается выделять участки железнодорожных путей для выполнения данных операций.

Порядок приема таких локомотивов, который в том числе должен предусматривать маршрут следования локомотивов от границы железнодорожной станции до маневрового светофора или специального указателя с надписью «Остановка подталкивающего локомотива», «Остановка локомотива, следующего под состав поезда», «Остановка локомотива (мотор-вагонного поезда), следующего в депо», а также перечень железнодорожных станций, на которых осуществляется их прием, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

22. Допускается прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов (в том числе локомотивов, работающих по системе многих единиц и сплоток из локомотивов в действующем состоянии), снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, при запрещающем показании входного светофора на свободные участки станционных железнодорожных путей (кроме занятых пассажирскими, людскими и опасными грузами класса 1 (ВМ) поездами).

Порядок приема хозяйственных поездов[7] на свободные участки станционных железнодорожных путей при производстве работ с закрытием перегона устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При этом машинисты локомотивов (специального самоходного подвижного состава) одновременно с передачей разрешения о приеме на железнодорожную станцию (в том числе перед включением пригласительного огня на входном светофоре) должны быть предупреждены о месте, где необходимо остановиться.

В этом случае, следуя на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, машинисты локомотивов, машинисты (водители) специального самоходного подвижного состава должны останавливаться в месте, указанном в сообщении, а далее руководствоваться сигналами или указаниями дежурного по железнодорожной станции, дежурного поста централизации, оператора поста централизации, дежурного стрелочного поста или сигналиста.

---

[7] Подпункт 2.12.25 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

23. На железнодорожных путях необщего пользования допускается прием поездов маневровым порядком на свободные участки станционных путей (частично занятые железнодорожным подвижным составом), а также к технологическим объектам по маневровому сигналу, установленному на мачте входного (маршрутного) светофора. Порядок приема таких поездов устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

24. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками дежурный по железнодорожной станции, старшие дежурные стрелочных постов и дежурные стрелочных постов перед приемом поездов обязаны соблюдать следующий порядок приготовления маршрутов:

1) при наличии свободного железнодорожного пути для приема поезда, дежурный по железнодорожной станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут приема, и дает им распоряжение о приготовлении маршрута.

По указанию дежурного по железнодорожной станции один из дежурных стрелочного поста в присутствии у телефона всех старших дежурных стрелочных постов повторяет это распоряжение, а все присутствующие подтверждают его восприятие словом «Верно». Убедившись, что распоряжение понято правильно, дежурный по железнодорожной станции подтверждает его словом «Выполняйте»;

2) получив распоряжение о приготовлении маршрута, старшие дежурные стрелочных постов обязаны немедленно передать его для исполнения дежурным стрелочных постов своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно.

К выполнению распоряжения все участвующие в приготовлении маршрута работники обязаны приступить немедленно.

Если в районе поста, участвующего в приготовлении маршрута, производится маневровая работа с выходом на железнодорожные пути и стрелки предстоящего приема поезда, то она должна быть немедленно прекращена, маневровый состав установлен в пределах железнодорожных путей, где его нахождение не препятствует следованию принимаемого поезда. В прекращении маневровой работы дежурный по железнодорожной станции убеждается в соответствии с порядком, установленным в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При производстве маневров в противоположном конце железнодорожной станции дежурный соответствующего стрелочного поста должен поставить стрелки

в положение, исключающее возможность выхода маневрового состава на железнодорожный путь приема, и запереть их.

При подготовке маршрута дежурные стрелочных постов обязаны проверить свободность железнодорожного пути приема, перевести стрелки в требуемое положение, проверить плотность прилегания остряков к рамным рельсам[8] у каждой стрелки, входящей в маршрут, и запереть их на запорную закладку и контрольный стрелочный замок, а при его отсутствии – на навесной замок.

В районах, где работой руководят старшие дежурные стрелочных постов, последние обязаны проверить правильность приготовления маршрута дежурными стрелочных постов своего района, убедиться, что свободность железнодорожного пути проверена, и изъять ключи от запертых стрелок;

3) после окончания всех операций, связанных с приготовлением маршрута, и убеждения в правильности их выполнения, каждый старший дежурный стрелочного поста (или дежурный стрелочного поста), получивший задание на приготовление маршрута, вызывает дежурного по железнодорожной станции для доклада о готовности маршрута и свободности железнодорожного пути.

Доклад о готовности маршрута дежурный по железнодорожной станции обязан принимать с подключением по устройствам технологической электросвязи одновременно всех дежурных стрелочных постов, которым давалось задание на приготовление маршрута. Последние поочередно докладывают ему о готовности маршрута.

На железнодорожных станциях, имеющих аппарат управления, позволяющий контролировать положение стрелок в заданном маршруте, дежурный по железнодорожной станции убеждается в правильности выполнения распоряжения о приготовлении маршрута по докладам дежурных стрелочных постов и по индикации на аппаратах управления;

4) убедившись, что маршрут приготовлен правильно, железнодорожный путь свободен, а маневры в соответствии с пунктами 3 и 5 настоящего Порядка прекращены, дежурный по железнодорожной станции открывает входной сигнал или дает распоряжение о его открытии дежурному стрелочного поста, если управление сигналом находится на этом посту;

5) дежурные стрелочных постов обязаны следить за приготовленным маршрутом и за нахождением железнодорожного подвижного состава в пределах железнодорожного пути, встречать поезда в местах, указанных в технико-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях

[8] Подпункт 23 пункта 2 ГОСТ Р 50542-93 «Государственный стандарт Российской Федерации. Изделия из черных металлов для верхнего строения рельсовых путей. Термины и определения», введенного в действие постановлением Госстандарта России от 30 марта 1993 г. № 97 (М., «Издательство стандартов», 1993).

необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования;

6) при следовании поезда дежурные стрелочных постов обязаны обращать внимание на состояние вагонов, правильность положения груза на открытом железнодорожном подвижном составе, наличие предусмотренных сигналов. Обо всех замеченных недостатках немедленно сообщать старшему дежурному стрелочного поста или дежурному по железнодорожной станции, а в случаях, угрожающих безопасности движения или жизни людей, принимать меры к остановке поезда.

Дежурный стрелочного поста, в который входит стрелка, ограничивающая железнодорожный путь приема, обязан при наличии поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост поезда, убедиться, что поезд прибыл в полном составе, проверить его установку в границах полезной длины железнодорожного пути и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции.

После прибытия (проследования) поезда, дежурные стрелочных постов, не ожидая особого распоряжения, должны поставить стрелки в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути – в направлении свободного железнодорожного пути.

Порядок приготовления маршрутов для приема поездов, а также порядок встречи прибывающих поездов на железнодорожных станциях, где один дежурный стрелочного поста обслуживает два поста, устанавливаются в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

25 Дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной 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 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 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.

26. При изменении маршрута для приема поезда на железнодорожный путь свободный от подвижного состава дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной обязан предупредить машиниста, убедиться в правильности восприятия им информации, закрыть входной светофор, отменить заданный маршрут[9] и после этого дать новое задание на приготовление маршрута.

В случае необходимости экстренной остановки поезда для предотвращения аварийной ситуации, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной немедленно передает машинисту поезда команду на остановку поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи и закрывает соответствующий светофор.

27. Если необходимо принять на железнодорожную станцию последовательно несколько поездов, дежурному по железнодорожной станции после получения доклада о готовности маршрута для одного из них разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем приготовлении маршрута для следующего поезда. В этом случае после прибытия в полном составе первого поезда и закрытия входного светофора немедленно готовится маршрут приема второго поезда. Стрелки, не входящие в маршрут первого поезда, разрешено устанавливать и запирать, не дожидаясь прибытия первого поезда. Доклад дежурному по железнодорожной станции о готовности маршрута второму поезду передается одновременно с сообщением о прибытии первого поезда.

На участках, оборудованных устройствами диспетчерской централизации, позволяющими предварительно задавать маршруты, установку маршрута приема разрешается производить при занятости железнодорожного пути и стрелочных участков (за исключением занятости железнодорожных путей и стрелок специальным самоходным подвижным составом).

28. Проверка свободности железнодорожного пути перед приемом поезда при отсутствии индикации на аппарате управления или ее неисправности указывается в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

По распоряжению дежурного по железнодорожной станции разрешается производить проверку свободности сразу нескольких железнодорожных путей приема.

29. Одновременный прием на железнодорожную станцию поездов противоположных направлений не допускается, если подход к железнодорожной

[9] Подпункт 133 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

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 поезда противоположного направления (предохранительным тупиком или взаимным расположением железнодорожных путей). На промежуточных железнодорожных станциях двухпутных и многопутных линий одновременный прием поездов противоположных направлений, не допускается, когда продолжение маршрута приема поезда, следующего со стороны, имеющей на протяжении тормозного пути спуск с уклоном круче 0,006, пересекает маршрут приема пассажирского, почтово-багажного, грузопассажирского или людского поезда.

30. Прибывающий на железнодорожную станцию поезд должен быть остановлен в пределах полезной длины пути приема.

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, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчеру поездному, 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 станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной по показаниям контрольных приборов.

Если поезд установить в границах полезной длины пути приема невозможно, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной обязан принять меры, обеспечивающие безопасность при передвижениях железнодорожного подвижного состава по смежным железнодорожным путям.

31. Если на железнодорожную станцию прибывает поезд, не устанавливающийся в границах полезной длины железнодорожного пути приема, то дежурному по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчеру поездному разрешается передать команду по устройствам технологической железнодорожной электросвязи на безостановочное (впредь до получения команды или сигнала остановки) проследование выходного (маршрутного) светофора по лунно-белому огню при погашенном красном огне или передать разрешение на проследование запрещающего показания светофора (или выезд с пути на котором не установлен светофор).

При отсутствии такого разрешения машинист прибывающего поезда при наличии лунно-белого огня на выходном (маршрутном) светофоре обязан

остановиться, не проезжая выходного (маршрутного) светофора железнодорожного пути приема.

При необходимости осаживания такого поезда для его отправления по разрешающему показанию выходного светофора, осаживание производится по переданному машинисту указанию дежурного по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчера поездного, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, после подготовки им маршрута для осаживания.

32. На железнодорожных путях необщего пользования прием поездов на частично занятые железнодорожным подвижным составом железнодорожные пути, а также к технологическим объектам производится в соответствии с техническо-распорядительным актом, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При приеме поезда на такие железнодорожные пути дежурный по железнодорожной станции обязан:

1) убедиться лично или через работников, указанных в технической-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, что длина свободного участка железнодорожного пути приема достаточна для установки принимаемого поезда;

2) предупредить (по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через дежурного по железнодорожной станции отправления) машиниста ведущего локомотива о приеме поезда на свободный участок частично занятого железнодорожным подвижным составом железнодорожного пути или на железнодорожный путь технологического участка;

3) предупредить работников технологического участка о приеме поезда;

4) подготовить маршрут приема поезда;

5) открыть маневровый сигнал на входном светофоре.

Прибывающий поезд должен проследовать входной светофор со скоростью не более 15 км/ч, далее руководствоваться показаниями маневровых светофоров и остановиться на расстоянии не менее 10 м от стоящего на железнодорожном пути приема железнодорожного подвижного состава.

Машинист поезда при следовании на свободный участок железнодорожного пути технологического объекта руководствуется показанием технологического светофора и указаниями работника технологического участка.

При отсутствии маневрового сигнала на входном светофоре прием поезда на частично занятый железнодорожным подвижным составом железнодорожный путь

производится маневровым порядком по указанию дежурного по железнодорожной станции и сигналам дежурных стрелочных постов.

33. Поезда с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами должны приниматься на железнодорожные пути, указанные в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Меры безопасности, подлежащие соблюдению при приеме и отправлении поездов с негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), устанавливаются Правилами перевозок опасных грузов и Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах, утвержденной Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 октября 2001 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 19 октября 2001 г.)[10], а на железнодорожных путях необщего пользования, кроме того, инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами, утверждаемой владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

34. В прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной убеждается по показаниям приборов управления и контроля.

Порядок обеспечения контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе при неисправности приборов управления и контроля устанавливается в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Перечень железнодорожных станций, где дежурные работники встречают поезда, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Прибытие на железнодорожную станцию поезда в полном составе должно контролироваться машинистом поездного локомотива по показаниям приборов, характеризующих

[10] Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798) (далее – Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов).

целостность тормозной магистрали. Порядок встречи поездов указывается в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования

После прибытия на железнодорожную станцию поезда дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчер поездной принимает необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности этих поездов, предусмотренные в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

III. Отправление поездов

35. 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 автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, поезда отправляются по указанию диспетчера поездного без предварительного согласия дежурного по железнодорожной станции смежной 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 автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, – 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 по указанию диспетчера поездного.

Отправление с железнодорожной станции специального самоходного подвижного состава, не оборудованного устройствами безопасности, разрешается по указанию диспетчера поездного на свободный от поездов межстанционный перегон.

36. 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, не оборудованных выходными светофорами – письменное разрешение, зарегистрированное в журнале движения поездов, или распорядительный акт дежурного по железнодорожной станции, переданный по устройствам технологической железнодорожной электросвязи (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, по указанию диспетчера поездного, передаваемому машинисту и дежурному по железнодорожной станции, разрешается ее сокращение или отмена.

37. Дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчер поездной, не вправе открывать выходной светофор или давать разрешение на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое обслуживание состава (если оно проводилось) – закончено.

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 поездных сигналов, обозначающих хвост поезда, дежурный по железнодорожной станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту поезда разрешения на занятие перегона должен убедиться в наличии поездного сигнала на последнем вагоне в порядке, в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

38. Порядок организации движения поездов, обслуживаемых машинистом без помощника машиниста (или поездов без машиниста) устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

39. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками дежурный по железнодорожной станции, старшие дежурные стрелочных постов

и дежурные стрелочных постов при отправлении поездов обязаны соблюдать следующий порядок приготовления маршрутов:

1) дежурный по железнодорожной станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут отправления, и дает им распоряжение о приготовлении маршрута.

По указанию дежурного по железнодорожной станции один из дежурных стрелочного поста повторяет это распоряжение, а все остальные подтверждают его восприятие словом «Верно». Убедившись, что распоряжение понято правильно, дежурный по железнодорожной станции подтверждает его словом «Выполняйте»;

2) получив распоряжение о приготовлении маршрута, старшие дежурные стрелочного поста обязаны немедленно передать его для исполнения дежурным поста своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно.

Дежурные стрелочных постов устанавливают маршрут отправления и докладывают дежурному по железнодорожной станции о готовности маршрута;

3) дежурный по железнодорожной станции, убедившись, что маршрут отправления приготовлен правильно, при свободности перегона и первого блок-участка, получив согласие дежурного по железнодорожной станции смежной станции, открывает выходной светофор или дает машинисту разрешение на занятие перегона (по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, письменное разрешение или жезл);

4) дежурные стрелочного поста обязаны провожать поезда с установленными сигналами в местах, предусмотренных в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, наблюдая за отправлением поездов. Дежурный стрелочного поста, в который входит последняя выходная стрелка маршрута, проводив поезд и убедившись в наличии на хвостовом вагоне сигналов, докладывает дежурному по железнодорожной станции об отправлении поезда в полном составе.

После отправления поезда, стрелки устанавливаются в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути – на свободный железнодорожный путь.

40. При необходимости изменение маршрута отправления допускается осуществлять после предупреждения машиниста поезда, которому был открыт выходной (маршрутный) светофор, закрытия выходного (маршрутного) светофора и отмены заданного маршрута.

41. При отправлении с железнодорожной станции последовательно нескольких попутных поездов дежурному по железнодорожной станции после получения доклада о готовности маршрута для одного из них разрешается давать

дежурным стрелочных постов указание о предстоящем приготовлении маршрута для следующего поезда. В этом случае после отправления в полном составе первого поезда немедленно подготавливается маршрут для отправления второго. Стрелки, не входящие в маршрут первого поезда, разрешается устанавливать и запирать, не дожидаясь прибытия первого поезда. Доклад дежурному по железнодорожной станции о готовности маршрута второму поезду передается одновременно с сообщением об отправлении первого поезда.

42. При скрещении поездов дежурному по железнодорожной станции после получения доклада о готовности маршрута для приема поезда разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем (после прибытия поезда) приготовлении маршрута отправления встречному поезду. В этом случае после прибытия поезда в полном составе немедленно готовится маршрут отправления встречному поезду. Стрелки, не входящие в маршрут прибывающего поезда, разрешается устанавливать и запирать, не дожидаясь прибытия первого поезда. Доклад дежурного по железнодорожной станции о готовности маршрута отправления передается одновременно с сообщением о прибытии поезда.

43. На железнодорожных станциях, где имеются маршрутно-контрольные устройства, обеспечивающие контроль за положением стрелок только при приеме поезда, эти устройства при наличии возможности должны использоваться и для контроля положения стрелок в маршрутах отправления. В этих случаях дежурный по железнодорожной станции после передачи на стрелочные посты распоряжения о приготовлении маршрута отправления и его выполнения дежурными стрелочных постов, проверяет правильность установки стрелок в приготовленном маршруте по блок-очкам и маршрутным рукояткам для приема поезда на этот путь.

Маршрутно-контрольные устройства должны при возможности использоваться и для контроля правильности установки стрелок при приеме поездов, следующих по неправильному железнодорожному пути (блокированием обратных маршрутов).

44. При безостановочном пропуске поезда через железнодорожную станцию с нецентрализованными стрелками дежурный по железнодорожной станции и дежурные стрелочных постов обязаны соблюдать порядок приготовления маршрутов и доклада об их готовности, который установлен для приема и отправления поездов.

В передаче распоряжений о приготовлении маршрута и докладе о его готовности участвуют старшие дежурные стрелочных постов (или дежурные стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут следования поезда.

45. На участках с интенсивным[11] движением поездов при попутном следовании через железнодорожную станцию нескольких поездов по одному и тому же маршруту с небольшими интервалами, дежурный по железнодорожной станции при получении доклада о готовности маршрута проследования для первого поезда дает указание о запрещении перевода и сохранении запертыми стрелок, входящих в этот маршрут.

В этом случае дежурным стрелочных постов после прохода первого поезда запрещается переводить стрелки, входящие в маршрут следования. Об открытии входного и выходного светофоров каждому последующему поезду дежурный по железнодорожной станции ставит в известность дежурных стрелочных постов, а последние обязаны встречать и провожать поезда.

В свободности железнодорожного пути приема дежурный по железнодорожной станции убеждается лично или по докладам дежурных стрелочных постов (входного и выходного) о прибытии и отправлении поезда в полном составе по наличию поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост поезда.

46. Выходной светофор открывается дежурным по железнодорожной станции или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, выходной светофор станций диспетчерского управления 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.

Закрытие выходного светофора осуществляется 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 – после прохода светофора всем составом и локомотивом.

На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, при переводе входных, маршрутных и выходных светофоров на автоматическое действие для сквозного пропуска поездов через железнодорожную станцию, разрешающее показание их является нормальным. О постановке входных, маршрутных и выходных сигналов на

[11] Подпункт 2.12.37 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

автоматическое действие дежурный по железнодорожной станции должен поставить в известность операторов исполнительных постов централизации, сигналистов и дежурных стрелочных постов, в случае, если на них возложены обязанности встречать и провожать поезда. В этом случае указанные работники обязаны встречать и провожать каждый поезд в установленном месте, не ожидая распоряжения дежурного по железнодорожной станции, и немедленно докладывать последнему о всех замеченных недостатках, а при обнаружении неисправностей, угрожающих безопасности движения или жизни людей – принимать меры к остановке поезда.

Порядок отправления поездов на участках, оборудованных «подвижными» блок-участками[12], обеспечивающий безопасность движения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

47. Во всех случаях перед отправлением поезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, между составом поезда и этими вагонами должен быть сделан разрыв расстоянием не менее 10 м. Остающиеся на месте вагоны должны быть закреплены от самопроизвольного движения.

Порядок выполнения этих операций устанавливается в технико-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

48. 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 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 устройствам технологической железнодорожной электросвязи, или сигнала отправления, поданного дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) 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 локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Дежурному по железнодорожной станции запрещается открывать пригласительный сигнал, передавать машинисту указание по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или команду, переданную лично

[12] Подпункт 2.9.8 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

на отправление поезда, не убедившись в соответствии с приложением № 7 к Инструкции в готовности маршрута отправления.

После выдачи машинисту письменного разрешения дежурный по железнодорожной станции (уполномоченный работник железнодорожной станции) должен передать ему по устройствам технологической железнодорожной электросвязи указание об отправлении (подать сигнал отправления).

После открытия пригласительного сигнала на выходном светофоре или передачи указания по устройствам технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) давать дополнительное указание или сигнал отправления машинисту не требуется.

При отправлении поезда по бланкам ДУ-50 или разрешениям на бланках ДУ-56, ДУ-64, рекомендуемые образцы которых приведены в приложениях № 22, № 26 и № 28 к Инструкции соответственно, для замыкания маршрута отправления дежурному по железнодорожной станции разрешается открывать выходной светофор на разрешающее показание. В этом случае перед открытием выходного светофора дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) должен по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или способом, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), убедиться в наличии у машиниста указанного разрешения на право занятия перегона.

49. Перед приведением поезда в движение машинист ведущего локомотива, специального самоходного подвижного состава 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.

50. 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 (дежурным поста централизации) лично или через одного из работников локомотивной бригады 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 технически-

распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

51. 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 поезда (предохранительным тупиком или взаимным расположением приемоотправочных железнодорожных путей).

52. На железнодорожных станциях, оборудованных электрическими рельсовыми цепями или устройствами контроля свободности участков железнодорожного пути, отправление поездов контролируется по показаниям приборов управления и контроля.

Об отправлении поезда в полном составе на станциях, не оборудованных рельсовыми цепями, дежурный по железнодорожной станции убеждается по докладу сигналиста, дежурного стрелочного поста или лично. Перечень железнодорожных станций, где дежурные работники провожают поезда, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Места, где работники указанных станций провожают поезда, устанавливаются технически-распорядительным актом, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

53. Работники подразделений владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования, если железнодорожная станция расположена на железнодорожных путях необщего пользования) перед отправлением сформированного поезда[13] должны проверить правильность формирования поезда (в соответствии с технологическим процессом работы железнодорожной станции, графиком движения и планом формирования поездов), готовность[14] поезда в техническом и коммерческом отношении (где производились соответствующие операции), наличие установленных сигналов и укомплектованность необходимым поездным инвентарем. Порядок проверки поезда и ответственность соответствующих работников в зависимости от местных условий устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Техническое обслуживание поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост грузовых и грузопассажирских поездов, навешивание сигнальных приборов

[13] Подпункт 2.2.37 пункта 2.2 ГОСТ 34530-2019.
[14] Подпункт 7 пункта 2 ГОСТ 32192-2013.

на эти поезда и снятие их возлагаются на работников подразделения вагонного хозяйства.

54. На все грузовые и пассажирские поезда на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда машинисту ведущего локомотива выдается учетный документ (далее – натурный лист), который составляется на железнодорожной станции формирования поезда в соответствии с Инструкцией по составлению натурного листа грузового поезда, утвержденной Протоколом шестьдесят шестого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 мая 2017 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 19 мая 2017 г.)[15], и сопровождает поезд на всем пути следования и перевозочные документы в запечатанном виде.

На пассажирские (кроме мотор-вагонных поездов) и почтово-багажные поезда натурный лист поезда выдается машинисту ведущего локомотива и начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда на железнодорожных станциях формирования и на железнодорожных станциях оборота.

На поезда, сопровождаемые кондуктором главным (составителем 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 железнодорожной станции, на которых выполняются указанные операции, должны вноситься соответствующие изменения.

Порядок сопровождения поезда электронными перевозочными документами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

[15] Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

IV. Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

55. Прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора допускается в следующих случаях:

1) невозможность открытия входного светофора из-за его неисправности или производства работ на инфраструктуре;

2) прием поезда производится на железнодорожный путь, не предусмотренный в технико-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, и при этом невозможно открыть входной светофор;

3) прием на определенные участки железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, локомотивов, следующих под составы поездов;

4) прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов и специального самоходного подвижного состава без вагонов (в том числе локомотивов, работающих по системе многих единиц и сплоток из локомотивов в действующем состоянии), снегоочистителей, специального самоходного специального подвижного состава, а также хозяйственных поездов на свободные участки станционных железнодорожных путей, кроме железнодорожных путей, занятых пассажирскими поездами.

При приеме на железнодорожную станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного по железнодорожной станции скорость следования поезда должна быть на железнодорожных путях общего пользования 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.

56. Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного светофора), в том числе и с неправильного железнодорожного пути производится:

1) по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по устройствам технологической железнодорожной электросвязи;

2) по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по специальному телефону, установленному у входного светофора;

3) по пригласительному сигналу;

4) по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции;

5) по указанию диспетчера поездного (при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении);

6) по специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного сигнала;

7) по указанию дежурного по железнодорожной станции (на железнодорожных путях необщего пользования), переданному по двусторонней парковой связи с переговорной колонки в районе входного светофора.

Эти же разрешения применяются в тех случаях, когда при внезапном переключении разрешающего показания входного (маршрутного) светофора на запрещающее показание, машинист, восприняв переключение, остановит поезд после проезда входного светофора.

Любое из перечисленных разрешений передается машинисту поезда после убеждения дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) в готовности маршрута приема.

Передаваемые машинисту приказы о приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора должны регистрироваться в соответствии с пунктом 43 настоящего Порядка;

Порядок действий работников при приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора указывается в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

57. Прием поезда при запрещающем показании входного светофора производится по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи.

При следовании поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного сигнала по этому железнодорожному пути прием поезда производится по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи:

«Указание № ... время ... (ч минут). Машинисту поезда № .... Я, дежурный по станции ..., разрешаю Вам с ... неправильного пути следовать на ... путь. Маршрут приема готов. ДСП ... (фамилия)».

Повторив указание и получив от дежурного по железнодорожной станции (дежурного поста централизации), подтверждение, что указание понято правильно, машинист вводит поезд на железнодорожную станцию.

Аналогичный приказ дежурного по железнодорожной станции передается машинисту о следовании поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, если это разрешение передается по специальному

телефону, установленному у входного светофора (сигнального знака «Граница станции»). Пользоваться этим телефоном разрешается только локомотивным бригадам.

Указание по устройствам технологической железнодорожной электросвязи передается машинисту заранее, при подходе поезда к железнодорожной станции. Указание по специальному телефону передается машинисту после остановки поезда перед входным светофором (сигнальным знаком «Граница станции»).

58. На участках с диспетчерской централизацией прием поезда на железнодорожную станцию, находящуюся на диспетчерском управлении при установленном маршруте и свободном (по показаниям индикации аппаратов управления) железнодорожном пути приема, если входной светофор не открывается, поезд вводится на железнодорожную станцию при его запрещающем показании по указанию диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда:

«Разрешаю ввести поезд № ... на станцию ... на ... путь при запрещающем показании входного светофора .... (должность, фамилия)».

59. При невозможности приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора с использованием разрешений, предусмотренных в пункте 56 настоящего Порядка, прием поезда осуществляется по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции следующего содержания:

«Машинисту поезда № ... разрешается следовать на ... путь станции. Маршрут приема готов. ... (должность, подпись)».

Разрешение заверяется штемпелем железнодорожной станции и подписью дежурного по железнодорожной станции с указанием числа, месяца и времени заполнения разрешения (часы, минуты).

Для передачи машинисту прибывающего поезда письменного разрешения допускается привлекать дежурных стрелочных постов, сигналистов, дежурных и операторов постов централизации, работников составительских бригад и работников, установленных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в порядке, предусмотренном в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Работники, назначенные для передачи машинисту письменного разрешения, встречают поезд у входного (маршрутного) светофора, а по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии входного светофора по этому пути) – у сигнального знака «Граница станции», показывая в сторону прибывающего поезда

днем развернутый красный флаг, а ночью – красный огонь ручного сигнального фонаря. После остановки поезда письменное разрешение вручается машинисту.

60. При неисправности маршрутного указателя на входном (маршрутном) светофоре поезд принимается на железнодорожную станцию по разрешающему показанию входного (маршрутного) светофора без выдачи машинисту дополнительного разрешения на проезд неисправного маршрутного указателя. В этих случаях машинист при следовании на железнодорожную станцию должен проявлять особую бдительность и быть готовым к немедленной остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Порядок проезда входного (маршрутного) светофора в случаях неисправности маршрутного указателя на железнодорожных станциях стыкования электрической тяги переменного и постоянного тока, а также на железнодорожных станциях совмещения железнодорожных путей разной ширины колеи устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 10
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации маневровой работы

I. Общие положения

1. Маневровая работа должна производиться по плану, предусматривающему:

1) своевременное формирование и отправление поездов;

2) своевременную подачу вагонов под грузовые операции и уборку их после окончания грузовых операций;

3) наименьшую затрату времени на переработку вагонов;

4) рациональное использование всех маневровых средств и технических устройств;

5) бесперебойный прием поездов на железнодорожную станцию;

6) безопасность движения поездов, безопасность работников, связанных с маневрами, и сохранность железнодорожного подвижного состава и перевозимого груза.

2. На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы железнодорожные пути разделяются на маневровые районы. Границы маневровых районов и порядок работы в каждом из них устанавливаются в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте в Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – техническо-распорядительный акт, Инструкция соответственно), а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При необходимости работы в отдельных районах двух и более маневровых локомотивов, порядок их работы, обеспечивающий безопасность движения поездов (маневровых составов), указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Для производства маневровой работы выдаются локомотивы в исправном состоянии, оборудованные исправно действующими устройствами технологической железнодорожной электросвязи, сигналами, а также снабженные установленным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) инвентарем.

Для передвижения вагонов на железнодорожных путях в местах производства погрузочно-разгрузочных работ разрешается использовать специальные маневровые средства (толкатели, маневровые тележки, электролебедки и средства, установленные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), которые должны соответствовать требованиям эксплуатационной и ремонтной документации по обеспечению безопасности движения, сохранности железнодорожного подвижного состава и безопасности работников, связанных с маневровой работой и производством погрузочно-разгрузочных работ.

3. Приготовление маневровых маршрутов и перевод стрелок при маневрах осуществляется:

1) на железнодорожных станциях диспетчерского управления – диспетчером поездным с центрального аппарата с передачей соответствующим работникам указаний о готовности маршрута для маневровых передвижений по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или диспетчерской связи по телефонам, устанавливаемым в горловинах железнодорожных станций;

2) на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передаче железнодорожной станции на резервное управление – уполномоченным работником владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов;

3) на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передаче отдельных стрелок на местное управление[1], при котором перевод стрелок осуществляется составителем поездов или работником железнодорожной станции;

4) на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передвижениях по станционным железнодорожным путям общего и необщего пользования, железнодорожным путям необщего пользования одиночных локомотивов, специального самоходного подвижного состава перевод стрелок, переданных на местное управление, разрешается производить одним из работников

[1] Подпункт 164 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ», 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 13 сентября 2011 г. № 294-ст. (М., «Стандартинформ», 2012) (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

локомотивной бригады (бригады, обслуживающей специальный самоходный подвижной состав);

5) на железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок, их перевод осуществляется дежурным по железнодорожной станции, дежурным поста централизации (оператором поста централизации);

6) на железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками, их перевод при маневровых передвижениях производится дежурными стрелочных постов по распоряжению лица, руководящего маневрами, либо лицом, уполномоченным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования);

7) на железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок, при передаче стрелок на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых дежурным стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами, дежурными по паркам, дежурным по железнодорожной станции, начальником железнодорожной станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо или лицами, уполномоченным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования). Перечень железнодорожных станций с указанием номеров таких стрелок, а также работников, которым разрешается их перевод при производстве маневров, и порядок перевода стрелок устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

4. Перед переводом централизованной стрелки, обслуживающий ее работник должен убедиться (лично или по докладу работника, уполномоченного владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в том, что она не занята железнодорожным подвижным составом (фактическое ее свободное состояние), и железнодорожный подвижной состав не находится за пределами смежных железнодорожных путей. При электрической централизации отсутствие железнодорожного подвижного состава на стрелочном переводе устанавливается по индикации на аппаратах управления.

Порядок проверки свободности стрелочного перевода от железнодорожного подвижного состава при неисправности или временном выключении этих аппаратов управления или переводе стрелок с маневровых колонок (пультов местного управления) устанавливается технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

5. Запрещается переводить стрелку с пульта местного управления или ключом местного управления до освобождения стрелочного изолированного участка, а там,

где не включена в зависимость изоляция стрелки до освобождения стрелки от железнодорожного подвижного состава.

6. Работник, переводящий стрелки, после каждого перевода стрелки должен убедиться в правильности положения остряков по индикации на пульте местного управления или по положению остряков стрелки.

Нецентрализованные стрелки, кроме расположенных на сортировочных железнодорожных путях, железнодорожных путях, где маневровая работа постоянно осуществляется толчками, и стрелок, оборудованных шарнирно-коленчатыми замыкателями, должны при маневрах запираться на закладки.

7. По окончании маневров стрелочные и маневровые рукоятки, а также ключ местного управления устанавливаются в нормальное положение, руководитель маневров докладывает об окончании работы диспетчеру поездному (дежурному по железнодорожной станции, дежурному поста централизации).

8. Дежурный по железнодорожной станции или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен подготавливать маневровые маршруты на весь путь следования маневрового состава. При невозможности приготовления такого маршрута, дежурный по железнодорожной станции или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан предупредить машиниста (руководителя маневров), на какой железнодорожный путь или до какого светофора будет приготовлена часть маршрута.

Проследование маневрового светофора с запрещающим показанием или погасшим огнем при готовом маршруте разрешается по указанию дежурного по железнодорожной станции или работника, осуществляющего управление стрелками и светофорами, дежурного стрелочного поста, передаваемому ими машинисту маневрового локомотива лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через руководителя маневров.

9. Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь.

Разрешается подача сигналов при маневровой работе ручными сигнальными приборами, а также двухсторонней парковой связью.

Перед началом маневровой работы, а также в период ее проведения работники, участвующие в маневровых передвижениях, обязаны контролировать постоянное включенное состояние радиостанций и соответствие выбранного радиоканала маневровому району.

Передача указаний и сообщений по технологической железнодорожной электросвязи производится в соответствии с приложением № 22 к Инструкции.

Порядок пользования устройствами технологической железнодорожной электросвязи в каждом маневровом районе с указанием работников, которым предоставлено право пользоваться этими устройствами, определяется в техническо-

распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок передачи управляющих команд на железнодорожный подвижной состав, управляемый автоматически и (или) дистанционно, и порядок организации маневровой работы с обеспечением безопасности движения при использовании железнодорожного подвижного состава, управляемого автоматически и (или) дистанционно, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

10. Маневры на станционных железнодорожных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность самопроизвольного движения 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 железнодорожных путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы.

При производстве маневров на железнодорожных путях, расположенных на уклонах, должны соблюдаться меры предосторожности, исключающие возможность столкновений с железнодорожным подвижным составом, а также самопроизвольного движения вагонов за пределы полезной длины железнодорожного пути.

Перечень маневровых районов и железнодорожных путей, расположенных на уклонах, где при маневрах создается опасность самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава, а также дополнительные меры по обеспечению безопасности движения поездов, которые должны соблюдаться в этих районах при маневрах, указываются в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

11. Порядок и условия обеспечения безопасности при перестановке составов из парка в парк по соединительным железнодорожным путям или через вытяжные железнодорожные пути устанавливаются в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

В отдельных случаях в зависимости от местных условий (при последовательном расположении парков, оборудовании маневровых локомотивов устройствами для отцепки их от вагона из кабины машиниста) перестановку

составов из парка в парк локомотивом вперед разрешается производить без сопровождения составителем поездов.

12. Маневры вагонов с грузами отдельных категорий, в соответствии Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.) (далее – Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам)[2] осуществляются с постановкой вагонов прикрытия из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов.

Нормы прикрытия в поездах и при маневрах указываются в перевозочных документах нанесением специального штемпеля, где цифрами обозначается минимальное число физических вагонов прикрытия:

первая цифра – от ведущего локомотива,

вторая цифра – от подталкивающего локомотива,

третья цифра – от вагонов с людьми, знак «0» – прикрытия не требуется.

Вагоны с людьми, а также вагоны с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны, вагоны с живностью разрешается ставить в поезд впереди и (или) сзади вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы) (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ)[3], но всегда впереди вагонов, загруженных опасными грузами, в перевозочных документах на которые имеются штемпели: «Ядовито» и «Прикрытие ...» (одновременно оба штемпеля).

Вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями на железнодорожной станции формирования должны ставиться в поезд за вагонами с опасными грузами класса 1 (ВМ) (считая от головы поезда).

13. Маневровые передвижения на ремонтных железнодорожных путях вагонных и локомотивных депо должны производиться под наблюдением ответственного работника соответствующего подразделения железнодорожного

---

[2] - Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[3] Абзац девятый пункта 3.6.3 раздела 3.6 Правил перевозки опасных грузов.

транспорта, осуществляющего ремонтные работы на указанных железнодорожных путях.

14. На железнодорожных путях, где имеются вагоны, с которыми производятся технические или грузовые операции, маневры толчками не допускаются.

При неблагоприятных условиях погоды (сильный ветер[4], туман, метель), а также в темное время суток на неосвещаемых железнодорожных путях маневровая работа должна производиться с особой бдительностью.

15. Работа хозяйственных поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции производится под руководством ответственного работника соответствующего подразделения железнодорожного транспорта. Их передвижения с одного железнодорожного пути на другой или в другой район железнодорожной станции производятся с разрешения лица, распоряжающегося маневрами, или дежурного по железнодорожной станции.

Для руководства передвижениями таких поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава по указанию начальника железнодорожной станции разрешается назначение соответствующих работников железнодорожной станции.

16. Разъединение и соединение тормозных рукавов и межвагонных электрических соединений на железнодорожных станциях производится работниками пунктов технического обслуживания вагонов или работниками, установленными в зависимости от местных условий в технико-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При производстве маневров, разъединение или соединение тормозных рукавов производится составителями поездов, помощниками составителей поездов или кондукторами.

Разъединение и соединение тормозных рукавов при отцепке от состава и прицепке к составу поездного локомотива производит локомотивная бригада, а при обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста, выполнение этих операций производится осмотрщиком вагонов.

---

[4] Подпункт 61 пункта 2 ГОСТ Р 22.0.03-2020 «Национальный стандарт Российской Федерации. Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Природные чрезвычайные ситуации. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 11 сентября 2020 г. № 641-ст (М., «Стандартинформ», 2020), с изменениями ГОСТ Р 22.0.03-2020 «Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Природные чрезвычайные ситуации. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта 29 октября 2021 г. № 1404-ст («ИУС «Национальные стандарты», 2022, № 1).

17. Передвигать отдельные вагоны вручную на главных, приемоотправочных и сортировочных железнодорожных путях железнодорожной станции не допускается.

Передвигать отдельные вагоны вручную допускается на прочих железнодорожных путях при отсутствии уклона, под руководством ответственного лица, выделенного владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), и в количестве не более одного груженого или двух порожних вагонов.

При передвижениях вагонов вручную не допускается:

1) передвигать их со скоростью более 3 км/ч (вагоны должны быть сцеплены);

2) перемещать их за предельный столбик в направлении главных и приемоотправочных железнодорожных путей;

3) начинать передвижение, не имея тормозных башмаков;

4) подкладывать для торможения под колеса предметы, не предусмотренные в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.;

5) передвигать вручную вагоны, занятые людьми и опасными грузами.

Порядок передвижения вагонов специальными маневровыми средствами в зависимости от местных условий, указывается в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

II. Руководство маневровой работой

18. Маневры на станционных железнодорожных путях производятся по указанию только одного работника – дежурного по железнодорожной станции, дежурного станционного поста централизации, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчера поездного. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок производства маневровой работы на железнодорожных путях необщего пользования в пределах пунктов ремонта железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Движением локомотива (специального самоходного подвижного состава), производящего маневры с вагонами, должен руководить один работник – руководитель маневров, ответственный за правильное их выполнение. Движение маневрового состава на сортировочных горках и путях сортировочного и сортировочно-отправочного парков разрешается производить под руководством дежурного по горке, либо работника, определяемого владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Руководство движением маневрового состава, оборудованного на хвостовом вагоне системой, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, осуществляется в порядке, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Маневровые передвижения локомотива (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) без вагонов, мотор-вагонного подвижного состава, не обслуживаемого составительской бригадой или главным кондуктором, производятся по сигналам светофора в соответствии с планом маневровой работы, а случае отсутствия светофоров – по сигналам работника, осуществляющего перевод стрелок.

В железнодорожном подвижном составе, оборудованном в голове и хвосте тяговыми единицами, а также в составе с одним локомотивом, оборудованном кабиной управления на другом конце состава, при производстве маневров без руководителя маневровой работы (главного кондуктора), машинисты согласовывают свои действия друг с другом.

Для руководства маневровыми передвижениями разрешается привлекать начальников железнодорожной станции, их заместителей и работников в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

19. Маневровая работа производится составителем поездов, составителем поездов и помощником составителя поездов, главным кондуктором грузовых поездов, главным кондуктором грузовых поездов и кондуктором грузовых поездов. Количество работников, производящих маневры с одним локомотивом (поездом), устанавливается владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Расстановка работников, занятых на маневрах, производится руководителем маневров.

Обслуживание маневрового локомотива машинистом без помощника машиниста разрешается производить по решению владельца инфраструктуры

(владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от типа локомотива и местных условий.

20. Руководитель маневров должен получать задание на маневровую работу только от одного лица, распоряжающегося маневрами.

Задание на маневровую работу должно быть доведено руководителем маневров до каждого работника, участвующего в маневрах.

Если в процессе производства маневров возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с характером этих изменений работники, участвующие в маневрах, должны быть ознакомлены до реализации измененного плана.

21. Передвижение маневрового локомотива (с вагонами или без вагонов) из одного маневрового района в другой допускается только по разрешению лица, распоряжающегося маневрами, после предварительного согласования с лицом, распоряжающимся маневрами, в районе которого предстоит передвижение, и с руководителем маневров, работающим в этом районе.

22. Порядок производства маневровой работы с использованием автоматически и (или) дистанционно управляемого железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

III. Обязанности работников, участвующих в производстве маневров

23. Руководитель маневров обязан:

1) выполнять задания на маневровую работу;

2) обеспечивать расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;

3) формировать поезда в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных настоящим Приказом;

4) организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность железнодорожного подвижного состава и груза, безопасность маневров с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), с пассажирскими вагонами, а также при движении маневрового состава вагонами вперед.

При вступлении на дежурство составитель поездов железнодорожной станции должен ознакомиться с наличием и расположением железнодорожного подвижного состава на путях своего района, проверить надежность его закрепления, убедиться в

наличии установленных для района средств закрепления. О результатах проверки доложить дежурному по железнодорожной станции (маневровому диспетчеру).

24. Перед началом маневровой работы руководитель маневров обязан:

1) убедиться, что все работники, участвующие в маневрах, в том числе локомотивная бригада, в полном составе находятся на своих местах;

2) ознакомить машиниста и работников железнодорожной станции, участвующих в маневрах, с планом предстоящих маневров и о порядке их выполнения;

3) убедиться в отсутствии препятствий для передвижения маневрового состава.

25. Задание дежурному стрелочного поста, дежурному или оператору поста централизации о приготовлении маневрового маршрута[5] передается руководителем маневров лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, свистками локомотива, ручными свистками или средствами, в зависимости от технического оснащения железнодорожной станции, в порядке, установленном в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

26. В процессе работы руководитель маневров обязан:

1) до начала движения или остановки передавать сигналы и указания, касающиеся маневровых передвижений;

2) следить за своевременной (установкой до начала движения) и правильной подготовкой (установкой по маршруту) стрелок для маневровых передвижений, подачей сигналов операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов и машинистом локомотива;

3) находиться в месте, откуда обеспечивается лучшая видимость сигналов и маршрута передвижения маневрирующего состава; в случае отсутствия радиосвязи с машинистом локомотива (из-за неисправности или отсутствия на локомотиве станционной радиосвязи) находиться в месте, откуда обеспечивается видимость ручных сигналов машинистом (или его помощником);

4) при движении по станционным железнодорожным путям вагонами вперед (за исключением надвига[6] железнодорожных подвижных составов на сортировочные горки и (или) применения систем, предусмотренных пунктом 18 настоящего Порядка) находиться на первой по движению специальной подножке (переходной площадке, тамбуре), а при невозможности – идти по междупутью или обочине железнодорожного пути впереди осаживаемых вагонов, следить за показаниями маневровых светофоров, подаваемыми сигналами, положением

[5] Подпункт 135 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[6] Подпункт 209 пункта 2 ГОСТ Р 53431-2009.

стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и людей на пути; при необходимости – принимать меры к остановке маневрового состава.

При отсутствии и неисправности радиосвязи, разрешается руководителю маневров привлекать для передачи сигналов операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов и работников железнодорожной станции, уполномоченных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования);

5) при производстве маневров в условиях ограниченной и недостаточной видимости принимать дополнительные меры для обеспечения безопасности движения поездов, в том числе чаще передавать сигналы и указания машинисту по радиосвязи;

6) не допускать пропуска железнодорожного подвижного состава по взрезанной стрелке[7] впредь до ее осмотра и ремонта;

7) убедиться в отсутствии сигналов ограждения, прежде чем подъехать к железнодорожному подвижному составу;

8) не допускать оставления вагонов без закрепления или с закреплением менее установленной в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, нормы, вне зависимости от предполагаемого времени стоянки этих вагонов;

9) не допускать передвижений маневрового состава (с локомотивом впереди или вагонами вперед, за исключением надвига на гору и маневров толчками), не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и с локомотивом, а средства закрепления железнодорожного подвижного состава изъяты или переведены в нерабочее состояние;

10) принимать меры, исключающие возможность движения отцепов в обратном направлении или выхода вагонов за предельный столбик в противоположном конце железнодорожного пути при маневрах толчками;

11) приводить рычаги в нормальное положение после отделения отцепа от железнодорожного подвижного состава, если при маневрах толчками или при надвиге железнодорожного подвижного составов на горку расцепные рычаги по условиям работы устанавливаются в положение «на буфер»;

12) убеждаться в закреплении вагонов с противоположной от маневрового локомотива стороны перед заездом маневрового локомотива (одиночного или с вагонами) на занятый вагонами железнодорожный путь для отцепки или прицепки вагонов, а также при сжатии стоящих вагонов;

13) проверять, не нарушилась ли правильность установки ранее уложенных башмаков в результате прицепки дополнительных вагонов к стоящей на

[7] Подпункт 157 пункта 2 ГОСТ Р 53431-2009.

железнодорожном пути группе вагонов, в том числе и закрепленных по установленной норме, а также достаточно ли башмаков на увеличившееся количество вагонов;

14) убедиться в отсутствии препятствий для движения перед передвижением маневрового состава в местах погрузки и выгрузки грузов;

15) производить маневры с вагонами, погрузка и выгрузка которых не закончены, только после согласования с работником, распоряжающимся погрузочно-разгрузочными операциями;

16) сообщить о неисправности устройств технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной станции и быть готовым для подачи сигналов ручными сигнальными приборами.

27. Руководитель маневров должен организовать работу, не допустив выхода железнодорожного подвижного состава за предельные столбики (изолирующие стыки или светофоры) противоположного конца железнодорожных путей.

Порядок согласования действий руководителя маневров с работниками противоположного конца парка (железнодорожных путей), обеспечивающий выполнение указанного требования, устанавливается в технико-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

28. Руководитель маневров должен убедиться в разрешающем показании маневрового светофора перед передачей сигнала машинисту о начале движения вагонами вперед с выездом на стрелки, а при отсутствии маневрового светофора – получить сигнал (сообщение) об установке стрелок по маршруту маневрового передвижения от работника, на которого возложен перевод стрелок.

29. При производстве маневров в местах работы ремонтных бригад, с пересечением железнодорожных переездов, около пассажирских платформ, на железнодорожных путях грузовых складов, грузовых районов, складов топлива, вагонных и локомотивных депо, на территории заводов, мастерских составительские и локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность, подавать звуковые сигналы при приближении состава к находящимся около железнодорожного пути или на платформах людям, а также предупреждать о движении состава людей, работающих на погрузке, выгрузке, ремонте железнодорожного пути, вагонов и других операциях.

При производстве маневров, работникам составительских и кондукторских бригад запрещается находиться на специальной подножке вагона в негабаритных и опасных местах, перечень которых устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

30. Дежурные стрелочных постов, дежурные (операторы) постов централизации и работники, на которых возложен перевод стрелок, при производстве маневров обязаны:

1) переводить стрелки по маршруту, указанному руководителем маневров;

2) после перевода стрелки должен запереть ее на запорную закладку (кроме случаев, предусмотренных в пункте 6 настоящего Порядка) и убедиться, что остряк прилегает к рамному рельсу с отставанием менее 4 мм;

3) перед подачей сигнала или передачей сообщения о готовности маршрута для передвижения маневрового состава, проверять правильность положения стрелок в маневровом маршруте;

4) передавать до начала движения или остановки машинисту и составителю сигналы и сообщения;

5) внимательно следить за передвижениями маневрового состава, передаваемыми указаниями и сигналами, выполнять требования этих указаний и сигналов.

31. Запрещается давать сигналы и указания о следовании локомотивов и маневровых составов по железнодорожному пути, с которого отправляется пассажирский поезд (вслед за поездом), до полного освобождения им этого железнодорожного пути. Машинистам локомотивов, стоящих на железнодорожном пути, занятом пассажирским поездом, запрещается двигаться вслед за отправившимся пассажирским поездом впредь до получения сообщения о полном освобождении железнодорожного пути.

32. Дежурный по железнодорожной станции, маневровый диспетчер или дежурный по горке при необходимости производства маневров с вагонами, занятыми людьми или загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ), а также опасными грузами, имеющими в перевозочных документах штемпели «Не спускать с горки» и «Спускать с горки осторожно», обязан поставить об этом в известность составителя поездов, а последний – своего помощника и машиниста маневрового локомотива.

33. Локомотивная бригада обслуживающая локомотив, мотор-вагонный подвижной состав, бригада, обслуживающая специальный самоходный подвижной состав, при производстве маневров обязана:

1) выполнять задания на маневровую работу;

2) следить за подаваемыми сигналами, выполнять сигналы и указания о передвижениях;

3) следить за людьми, находящимися на железнодорожных путях, положением стрелок и расположением железнодорожного подвижного состава;

4) обеспечивать порядок безопасного производства маневров и сохранность железнодорожного подвижного состава.

Локомотивные бригады, обслуживающие локомотивы и работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы кондуктора и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на железнодорожной станции. Порядок ознакомления локомотивных и составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

34. Машинисту разрешается передавать управление локомотивом помощнику машиниста, имеющему права управления локомотивом, или дублеру машиниста под своим наблюдением.

Автоматически и (или) дистанционно управляемым железнодорожным подвижным составом, в зависимости от технического оснащения железнодорожного подвижного состава и железнодорожной станции управляет машинист, руководитель маневров или работник в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Машинист локомотива (специального самоходного подвижного состава), производящий маневры с вагонами, не вправе приводить в движение локомотив или специальный самоходный железнодорожный подвижной состав с вагонами без получения от руководителя маневров указания по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, сигнала, поданного ручными сигнальными приборами, или команды, переданной лично.

Кроме получения указания (сигнала) руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов, машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора, а в случае отсутствия видимости сигнала – через работника, на которого возложено управление стрелками и светофорами. Перед выездом на нецентрализованные стрелки машинист должен получить от дежурного стрелочного поста или дежурного по железнодорожной станции сигнал или сообщение (полученное по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или лично) о готовности стрелок для маневровых передвижений.

При отсутствии маневровых светофоров или невозможности открытия светофора перед выездом на централизованные стрелки, машинист должен получить сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от работника, на которого возложено управление стрелками и светофорами в данном районе управления (лично или по устройствам технологической железнодорожной электросвязи) 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.

Машинисту локомотива, производящего маневры, не разрешается приводить в движение локомотив для выезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, без получения сообщения от руководителя маневров об их закреплении, переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, через работника, участвующего в маневрах, или лично.

35. Машинист при следовании по станционным железнодорожным путям руководствуется показаниями маневровых светофоров, сигналами или сообщениями дежурного по железнодорожной станции, дежурных (операторов) постов централизации, дежурных стрелочных постов, передаваемыми машинисту локомотива.

36. Подаваемые сигналы, а также указания, получаемые по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, машинист обязан подтверждать свистком локомотива или повторением полученного указания по устройствам технологической железнодорожной электросвязи.

Если машинист не уверен в правильности восприятия сигнала или указания, либо не знает плана маневровой работы, он должен остановиться и выяснить обстановку у уполномоченного лица, руководящего маневровыми работами.

IV. Скорости при маневрах

37. Маневры производятся со скоростью не более:

1) 60 км/ч – при следовании по свободным железнодорожным путям одиночных локомотивов (мотор-вагонного подвижного состава без пассажиров) и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами;

2) 40 км/ч – при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного железнодорожного подвижного состава по свободным железнодорожным путям;

3) 25 км/ч – при движении вагонами вперед по свободным железнодорожным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;

4) 15 км/ч – при движении с вагонами, занятыми людьми, проводниками и командами, сопровождающими грузы, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней[8];

[8] Пункт 1.7 Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 октября 2001 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-

5) 5 км/ч – при соединении отцепов в том числе при маневрах толчками;

6) 3 км/ч – при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам, при сцеплении вагонов, при наличии штемпеля «Не спускать с горки» в их перевозочных документах, вагонов и специального железнодорожного подвижного состава, на которые нанесен трафарет «с горки не спускать», с вагонами или с локомотивом при подходе отцепов с вагонами, имеющими отметку в документах «спускать с горки осторожно», с опасными грузами класса 1 (ВМ), с проводниками, вагонам с живностью, а на железнодорожных путях необщего пользования при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель.

38. Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам зависит от конструкции весов и должна соответствовать эксплуатационной документации.

40. Скорость роспуска[9] вагонов на сортировочных горках при различных сигналах горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие безопасность движения и сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.

41. Движение маневровых составов и одиночных локомотивов со скоростями в соответствии с подпунктами 1 – 3 пункта 37 настоящего Порядка разрешается производить в случаях, когда машинист предупрежден о свободности железнодорожного пути. Если машинист не извещен о свободности железнодорожного пути, то он должен следовать с особой бдительностью и скоростью, которая обеспечила бы своевременную остановку при появлении препятствия для дальнейшего движения.

При маневрах, скорость движения локомотивов, оборудованных устройствами, позволяющими дистанционно обнаруживать препятствия для движения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 19 октября 2001 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798). (далее – Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов).

[9] Подпункт 210 пункта 2 ГОСТ Р 53431-2009.

V. Маневры на главных и приемоотправочных железнодорожных путях

42. Маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки производится с разрешения дежурного по железнодорожной станции при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на железнодорожные пути и стрелки, на которых производятся маневры.

В приемоотправочных парках железнодорожной станции маневры разрешается на железнодорожных путях (стрелках), которые будут указаны дежурным по железнодорожной станции при даче задания составителю (главному кондуктору) на маневровую работу.

На железнодорожных станциях диспетчерского управления маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их должны допускаться с разрешения диспетчера поездного при обеспечении выполнения указанных требований.

43. 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 смежной 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 установлен специальный маневровый светофор, выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится по его сигналу.

Разрешением на выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции на однопутном перегоне является:

1) ключ-жезл, выдаваемый машинисту маневрового локомотива перед открытием соответствующего выходного светофора, при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов. После первого выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по открытому выходному светофору и ключу-жезлу, повторные выезды на перегон при наличии у машиниста ключа-жезла осуществляются без открытия выходного светофора. На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, где на железнодорожных

станциях имеются специальные маневровые светофоры, связанные с путевыми светофорами, выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится при разрешающем показании этого маневрового светофора. При отсутствии ключа-жезла или специального маневрового светофора для маневров с выездом за границу железнодорожной станции машинисту маневрового локомотива выдается разрешение на бланке ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции;

2) ключ-жезл данного перегона, а при его отсутствии – разрешение на бланке ДУ-50 при полуавтоматической блокировке;

3) жезл или ключ-жезл данного перегона при электрожезловой системе;

4) разрешение на бланке ДУ-50 при телефонных средствах связи.

44. Выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции на однопутный перегон с выдачей машинисту разрешения на бланке ДУ-50 осуществляется по разрешению диспетчера поездного, передаваемому одновременно дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, без закрытия основных систем интервального регулирования движения поездов.

После получения такого разрешения дежурные по железнодорожной станции обмениваются телефонограммами:

«Могу ли производить маневры с выездом за границу станции»;

«Разрешаю производство маневров с выездом за границу станции».

Получение последней телефонограммы служит основанием для выдачи машинисту разрешения на бланке ДУ-50, наверху которой от руки делается отметка «маневры с выездом за границу станции».

Обмен указанными телефонограммами осуществляется по поездной диспетчерской связи под контролем диспетчера поездного.

Запрещается делать запрос и давать разрешение о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции при занятости перегона встречным поездом.

При даче согласия в момент следования по перегону поезда, отправленного с железнодорожной станции производства маневров, перегон считается занятым до получения со смежной железнодорожной станции сообщения о прибытии поезда и передаче на эту железнодорожную станцию уведомления об окончании маневров:

«Маневры с выездом маневрового состава за границу станции закончены».

Все переговоры о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции оформляются записями в журнале поездных телефонограмм.

45. При необходимости выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути двухпутного или одному из железнодорожных путей многопутного перегона, не оборудованного двусторонней автоматической блокировкой, действие автоматической блокировки

по этому железнодорожному пути перегона закрывается. После закрытия автоматической блокировки выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции осуществляется с выдачей машинисту локомотива разрешения на бланке ДУ-50 при этом в отметке, производимой наверху, добавляются слова «по неправильному пути».

При двусторонней автоматической блокировке после переключения системы на соответствующее направление движения выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути производится по правилам, предусмотренным подпунктом 1 пункта 43 настоящего Порядка для однопутных перегонов.

46. Занятие приемоотправочных железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом при производстве маневров производится с разрешения дежурного по железнодорожной станции, а на промежуточных железнодорожных станциях с согласия диспетчера поездного и дежурного по станции.

Не допускается занимать улавливающие тупики[10] любым железнодорожным подвижным составом, а предохранительные тупики – пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, и грузовыми вагонами с опасными грузами.

VI. Маневры на сортировочных горках и вытяжных железнодорожных путях

47. На железнодорожных станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в соответствии с инструкциями, утвержденными владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

В инструкциях по работе сортировочных горок с учетом местных особенностей железнодорожных станций должны предусматриваться меры, исключающие возможность самопроизвольного движения вагонов с сортировочных железнодорожных путей в противоположную от сортировочной горки горловину (использование заграждающих устройств, укладка ограждающих тормозных башмаков, торможение отцепов в глубине парка, согласованность между работниками сортировочной горки и сортировочного парка и меры, установленные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

48. Перед роспуском вагонов с сортировочной горки дежурный по горке обязан:

---

[10] Подпункт 2.7.21 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г., № 748-ст (М., Стандартинформ, 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 4) (далее – ГОСТ 34530-2019).

1) проверить степень свободности железнодорожных путей со стороны горки и наличие проходов на них;

2) ознакомиться с планом предстоящего роспуска, последовательностью расположения отцепов, числом вагонов в каждом отцепе, ходовыми качествами отцепов, наличием вагонов, требующих особой осторожности при роспуске, длиннобазных (имеющих расстояние между центрами осей внутренних колесных пар более 11,3 м) и данными, необходимыми для обеспечения безопасного роспуска вагонов;

3) обеспечить ознакомление с характером предстоящего роспуска работников, участвующих в сортировке вагонов (операторов распорядительного и исполнительного постов, составителя поездов, регулировщиков скорости движения вагонов);

4) включить устройства автоматизации сортировочной работы.

49. Дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов, составители поездов, регулировщики скорости движения вагонов в процессе роспуска должны регулировать скорость надвига и степень торможения вагонов в зависимости от заполнения сортировочных железнодорожных путей, условий прохода отцепов в стрелочной зоне и на подгорочных железнодорожных путях, величины отцепов, чередования назначения отцепов по железнодорожным путям сортировочного парка.

В процессе роспуска дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов должны следить за направлением движения отцепов и их скоростью, проверять правильность их следования по железнодорожным путям сортировочного парка, контролировать работу устройств автоматизации сортировочной работы.

50. При нахождении на сортировочных (сортировочно-отправочных) железнодорожных путях вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерн со сжиженными газами, маневровые диспетчеры и дежурные по сортировочным горкам обязаны вести учет железнодорожных путей, на которых такие вагоны находятся.

Вагоны с взрывчатыми материалами при наличии в перевозочных документах штемпеля «Не спускать с горки» цистерны со сжиженными газами и порожние цистерны из-под сжиженных газов после постановки на сортировочные (сортировочно-отправочные) железнодорожные пути должны немедленно ограждаться со стороны горки, полугорки или вытяжного железнодорожного пути двумя охранными тормозными башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 м друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 м.

Последующие отцепы, направляемые на эти железнодорожные пути, должны быть остановлены перед местом расположения охранных тормозных башмаков до накопления группы, состоящей не менее чем из 10 вагонов. Роспуск вагонов или их направления при маневрах толчками на такие железнодорожные пути восстанавливается после соединения этой группы с ограждаемыми вагонами.

Если расстояние от ограждаемых вагонов, при наличии в перевозочных документах штемпеля «Не спускать с горки», до конца парковой тормозной позиции со стороны горки или вытяжки составляет менее 50 м, то последующие отцепы на эти железнодорожные пути должны направляться посредством осаживания.

Меры обеспечения безопасности при нахождении вышеуказанных вагонов на путях сортировочных парков автоматизированных горок устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

В процессе роспуска дежурный по горке, оператор распорядительного поста или горочный составитель с помощью двусторонней парковой или других, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) видов связи, информирует операторов исполнительных постов, регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов об отцепах, требующих особой осторожности.

Все работники, участвующие в роспуске, при спуске с горок таких отцепов, а также при роспуске любых отцепов на железнодорожные пути, где имеются вагоны с грузами, требующими осторожности, должны внимательно обеспечивать безопасность роспуска и сохранность железнодорожного подвижного состава. Скорость надвига, а также силу торможения на вагонных замедлителях[11] регулировать с учетом создания необходимых интервалов между отцепами и безусловного соблюдения установленных скоростей при соударении вагонов.

Порядок информирования работников о наличии в распускаемом составе и на железнодорожных путях сортировочного парка вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов, порожних вагонов железнодорожным транспортом, предусмотренных частью первой статьи 3 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»[12] (далее – правила перевозок грузов железнодорожным транспортом) и Правилах перевозок опасных грузов, требующими особой осторожности, устанавливается в локальных нормативных

[11] Подпункт 76 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[12] Часть первая статьи 3 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170; 2015, № 1, ст. 56).

актах, утверждаемых владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

51. Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:

1) вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы;

2) вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов.

3) платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени и сверхнегабаритными, груженые транспортеры;

4) локомотивы в недействующем состоянии, мотор-вагонный подвижной состав, составы рефрижераторных поездов[13], пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;

5) вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет или отметку в перевозочных документах «С горки не спускать»;

6) сцепы из двух и более платформ, загруженных рельсами или длинномерными грузами.

Железнодорожный подвижной состав, указанный в подпунктах 1 – 6 настоящего пункта, разрешается пропускать через сортировочную горку только с локомотивом.

Не допускается пропускать через сортировочные горки:

1) груженые и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей;

2) груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ;

3) железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет «Через горку не пропускать».

52. Маневры толчками и роспуск с сортировочных горок вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом, рефрижераторных вагонов и секций должны производиться с осторожностью.

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных показаниях горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.

При наличии в перевозочных документах штемпеля «Не спускать с горки» или нанесенном трафарете «С горки не спускать», маневры производятся осаживанием или «съемом» локомотивом со стороны подгорочного парка,

[13] Подпункт 2.12.32 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

с соблюдением норм прикрытия с особой осторожностью, без толчков и резких остановок. Пропуск их через сортировочную горку должен производиться только с локомотивом.

Роспуск с сортировочных горок рефрижераторных секций, а также автономных вагонов с машинным охлаждением осуществляется под желтый огонь горочного светофора.

Перед роспуском с горки вагонов с проводниками (командами), сопровождающими груз или живность, а также перед началом производства маневров толчками с такими вагонами проводники и команды должны быть предупреждены составителями поездов о предстоящих маневрах.

53. Каждый регулировщик скорости движения вагонов в процессе роспуска обязан следить за наличием вагонов на сортировочном железнодорожном пути и при его заполнении заранее сообщать об этом старшему регулировщику, дежурному по горке или составителю на сортировочной горке.

Для обеспечения безаварийной работы, регулировщики скорости движения вагонов обязаны:

1) находиться на обслуживаемых ими железнодорожных путях к началу роспуска состава;

2) следить за сообщениями и командами, подаваемыми дежурным по горке, за сигналами, подаваемыми составителем поездов или машинистом локомотива;

3) расчетливо тормозить вагоны, при этом обеспечивает полное использование вместимости железнодорожных путей и безопасный подход отцепов к вагонам, стоящим на железнодорожных путях подгорочного парка. При роспуске с горки больших отцепов дополнительные тормозные башмаки подкладываются под колесные пары посредством специальной вилки;

4) по указанию составителя или дежурного по горке извлекать из-под вагонов тормозные башмаки при заезде на железнодорожный путь локомотива для соединения вагонов;

5) помогать регулировщикам скоростей движения вагонов, обслуживающим соседние железнодорожные пути, при интенсивном следовании отцепов в районы их работы.

54. При торможении вагонов на железнодорожных путях запрещается устанавливать тормозные башмаки:

1) перед рельсовым стыком (не более 1 м) и на рельсовом стыке (если он не сварен);

2) перед крестовиной стрелочного перевода;

3) на рамный рельс стрелочного перевода, к которому прилегает остряк;

4) на наружный рельс кривой.

51. При торможении запрещается пользоваться неисправными тормозными башмаками.

Перечень неисправностей тормозных башмаков, при которых запрещается ими пользоваться, а также требования к тормозным башмакам приведены в приложении № 12 к Инструкции.

55. Запрещается осаживание и соединение вагонов в сортировочном парке (со стороны горки или с противоположной стороны железнодорожных путей сортировочного парка) без предварительного согласования между дежурным по горке (составителем) и составителем или работником противоположного конца сортировочного парка в порядке, установленном в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Перед осаживанием составитель обязан убедиться в:

1) отсутствии тормозных башмаков под вагонами;

2) рабочем положении расцепных рычагов автосцепки вагонов;

3) отсутствии препятствий для движения.

56. Маневры на вытяжных железнодорожных путях производятся осаживанием, серийными или одиночными толчками.

При производстве маневров толчками для районов, где этот метод является основным при организации маневровой работы, в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, должны быть указаны: порядок торможения отцепов, наличие и порядок применения технических средств и условия, обеспечивающие безопасность при производстве маневров.

57. Регулировать разгон состава для толчка составитель обязан с учетом ходовых качеств и веса отцепа, свободности сортировочных железнодорожных путей и атмосферных условий так, чтобы дежурные постов централизации, операторы постов централизации, дежурные стрелочных постов и регулировщики скорости движения вагонов имели время для перевода стрелок и укладки тормозных башмаков и чтобы скорости соударения вагонов не превышали установленные.

58. При выявлении в процессе роспуска ситуации, угрожающей безопасности движения поездов, жизни и здоровью людей, операторы горочных постов, дежурные стрелочных постов, регулировщики скорости движения вагонов и работники, участвующие в маневрах, должны немедленно поставить в известность дежурного по сортировочной горке, горочного составителя, подать команду (сигнал) остановки и принять меры к задержанию очередного движущегося отцепа.

VII. Маневровая работа в районах железнодорожных станций, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов

59. Перед заездом маневрового локомотива на железнодорожные пути грузовых районов, угольных складов, вагонных или локомотивных депо, производственных цехов (участков), дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) или составитель поездов согласует возможность подачи или вывода вагонов с руководителем работ в данном районе или представителем производственного цеха (участка).

Порядок согласования устанавливается в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

60. Перед заездом локомотива, маневрового состава, специального железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути районов, где стрелки не обслуживаются дежурными стрелочных постов, а также при возвращении из таких районов составитель поездов, а при его отсутствии – локомотивная бригада (машинист специального железнодорожного подвижного состава) должны согласовать с дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) свои действия, а также обязаны внимательно проверять положение железнодорожных путей и стрелок и убеждаться в отсутствии препятствий для движения, осмотреть стоящие на железнодорожных путях вагоны, проверить наличие тормозных башмаков под железнодорожным подвижным составом, предупредить о предстоящих маневрах находящихся на железнодорожных путях работников.

Перевод стрелок в таких районах осуществляется составителем поездов или работником, указанным в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

61. Запрещается выезд на станционные железнодорожные пути маневровых локомотивов или составов из районов, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов, без разрешения дежурного по железнодорожной станции (дежурного поста централизации).

Порядок выезда маневровых локомотивов из таких районов устанавливается в технически-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 11
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работе
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок производства маневровой работы, формирования и пропуска поездов с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами)

I. Общие положения

1. К опасным грузам класса 1 относятся взрывчатые вещества, способные к химическому превращению при внешних механических, электрических, термических и других воздействиях, а также пиротехнические средства, составы и изделия, содержащие одно или несколько взрывчатых, пиротехнических веществ (далее – ВМ)[1].

В перевозочных документах[2] на вагоны с ВМ отправителем указывается его наименование, номер ООН[3] или Условный номер. Подготовка ВМ к перевозке,

---

[1] Подпункт 3.1.1 пункта 3.1 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798). (далее – Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам).

[2] Абзац одиннадцатый статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170) (далее – Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»).

[3] Абзац седьмой раздела 1, разделы 4, 5 Аварийных карточек на опасные грузы, перевозимые по железным дорогам СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики, утвержденных Протоколом сорок восьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 30 мая 2008 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 30 мая 2008 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

упаковка, размещение маркировок и нанесение знаков опасности должны производиться в соответствии с требованиями Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

При производстве поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными ВМ, руководствуются информацией, содержащейся в перевозочных документах: особыми отметками и штемпелями.

Условия перевозки ВМ определяются наличием в «Оригинале накладной»[4] следующих штемпелей красного цвета:

1) «Не спускать с горки» – для вагонов с ВМ, для которых запрещен роспуск с сортировочных горок при маневрах в соответствии с приложением № 10 к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам;

2) «Выключить тормоз» – для вагонов с ВМ, перевозка которых должна осуществляться с выключенными автотормозами, а также при перевозке таких ВМ в одном вагоне совместно с грузами, не требующими выключения автотормозов;

3) «Прикрытие» – дополненный отметкой: «по п. 3.6.6, схема А» или «по п. 3.6.6, схема Б»[5], определяющей минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для ВМ;

4) «Секция. Не расцеплять» – при перевозке ВМ в специализированных (в том числе рефрижераторных) вагонах, сформированных в составе транспортов в секции, сцепы по определенным, предусмотренным в НД для конкретного вида ВМ технологическим схемам (далее – секция (сцеп);

5) «В сопровождении специалиста»; «Охрана», «Ядовито».

На основании отметок и штемпелей, проставленных отправителем ВМ в накладной, работники, уполномоченные перевозчиком, проставляют аналогичные отметки и штемпели в перевозочных документах, подлежащих в соответствии с правилами перевозок грузов оформлению перевозчиком.

2. В натурном листе поезда формы ДУ-1[6] в графе «Код прикрытия» для вагонов с ВМ под условными номерами[7] 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141,

---

[4] Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 19 июня 2019 г. № 191 «Об утверждении Единых форм перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом», зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 6 сентября 2019 г., регистрационный № 55834.

[5] Абзац шестой пункта 3.3.6 раздела 3.3 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

[6] Приложение № 1 к Инструкции по составлению натурного листа грузового поезда, утвержденной Протоколом шестьдесят шестого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 18-19 мая 2017 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и

143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 указывается код прикрытия[8] 9, для вагонов с остальными ВМ указывается код прикрытия 3, а для вагонов с ВМ, имеющих код прикрытия 9, в графе «Негабаритность, живность, ДБ, НГ» указывается код 7 (вагоны, не подлежащие роспуску с горки).

3. На сортировочных[9] и участковых[10] железнодорожных станциях, на станциях погрузки, выгрузки, перегрузки и (или) перестановки вагонов с одной колеи на другую, а также железнодорожных станциях, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) разрабатывается локальный нормативный акт о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ.

В инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, принимающих под выгрузку или отправляющих вагоны с ВМ, должны быть определены маршруты подачи и уборки указанных вагонов, скорости передвижения маневровых составов с ними, порядок следования через железнодорожные переезды и охраны маршрутов.

Запрещается передавать сведения о поездах с вагонами с ВМ и об отдельных вагонах с ВМ лицам, не участвующим в обслуживании таких поездов и вагонов, при этом использование парковой связи разрешается только при отсутствии других средств связи.

4. При нахождении вне поездов на железнодорожных станциях вагоны с ВМ (за исключением вагонов, находящихся под накоплением на путях сортировочных парков) должны размещаться на специально выделенных путях, указанных в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), а в случае его отсутствия на железнодорожных путях

Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798) (далее – Инструкция по составлению натурного листа грузового поезда).

[7] Таблица П.10.2 Приложения № 10 к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам.

[8] Подпункт 3.9.2 пункта 3.9 Инструкции по составлению натурного листа грузового поезда.

[9] Подпункт 2.12.43 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

[10] Подпункт 2.12.44 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Указанные вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от самопроизвольного движения и ограждены переносными сигналами остановки.

Стрелки, ведущие на железнодорожные пути стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на эти железнодорожные пути, и запираются. Порядок запирания и хранения ключей от этих стрелок указывается в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Вагоны с нарядами охраны или со специалистами грузоотправителя (грузополучателя) ставятся на том же или смежном железнодорожном пути на расстоянии не более 50 м от сопровождаемых ими вагонов с ВМ.

5. Следование вагонов с ВМ в поездах и при маневрах, а также подача (уборка) на подъездные железнодорожные пути предприятий и организаций производятся с постановкой вагонов прикрытия по минимально допустимым нормам, указанным в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам.

В качестве прикрытия в поездах, в которых следуют вагоны с ВМ, используются порожние вагоны или вагоны, загруженные неопасными грузами.

Не допускается использовать в качестве прикрытия:

а) вагоны, не очищенные от остатков грузов и мусора;

б) вагоны, с открытыми дверьми и люками;

в) специальные цистерны (в том числе специализированные для перевозки опасных грузов).

Порожние и груженые платформы, а также транспортеры ставятся в качестве прикрытия при условии постановки их не ближе второго вагона от вагонов с ВМ.

6. Перед подачей вагонов под погрузку ВМ уполномоченный работник железнодорожной станции обязан по журналу предъявления вагонов грузового парка к техническому обслуживанию (ВУ-14)[11] убедиться в том, что вагоны осмотрены и признаны годными в техническом отношении для перевозки ВМ в соответствии с требованиями Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

7. При наличии штемпеля «Не спускать с горки» в перевозочных документах на вагоны с ВМ или на вагоны из состава транспорта маневровая работа по расформированию составов с указанными вагонами должна производиться с соблюдением требований пунктов 3.6.10 – 3.6.20 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

[11] Абзац четвертый подпункта 2.1.20 пункта 2.1 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

II. Формирование поездов

8. Перевозка ВМ в вагонах, контейнерах осуществляется грузовыми поездами (в том числе тяжеловесными), сформированными в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), предусмотренными графиком движения поездов, а также маршрутами, не превышающими вместимость приемоотправочных путей на попутных станциях.

При этом ВМ с условными номерами 119, 126, 137, 141, 179, 182, 350, 351, 352, 360, 361, 362, 363, 365 должны перевозиться только специальными поездами, порядок пропуска которых устанавливается перевозчиком.

Остальные ВМ в вагонах и (или) контейнерах разрешается перевозить между сортировочными и участковыми станциями в составе всех грузовых поездов в соответствии с планом формирования поездов[12]. Следование указанных вагонов с промежуточных станций на ближайшие сортировочные, участковые станции и в обратном направлении допускается в составе сборных, вывозных поездов или с диспетчерскими локомотивами, а между станциями узла и предузловыми станциями – в составе передаточных и вывозных поездов.

Сборный поезд, в составе которого размещены вагоны с ВМ, в том числе в контейнерах, обслуживается составительской, и (или) кондукторской бригадами перевозчика, и (или) помощником машиниста, выполняющим обязанности главного кондуктора.

Запрещается ставить вагоны с ВМ в поезда:

1) пассажирские и почтово-багажные (кроме перевозок табельного оружия и боеприпасов к нему, государственных военизированных организаций, а также нарядов военизированной (ведомственной) охраны железнодорожного транспорта);

2) грузопассажирские, а также имеющие в составе (кроме воинских эшелонов) отдельные вагоны с людьми (кроме вагонов, занятых личным составом эшелона);

3) соединенные;

4) с негабаритными грузами верхней третьей, нижней третьей и больших степеней, боковой четвертой и больших степеней негабаритности[13];

---

[12] Подпункт 2.12.52 статьи 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[13] Пункт 1.7 главы 1 Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 октября 2001 года (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 19 октября 2001 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств –

5) превышающие длину, установленную графиком движения поездов;

6) ближних назначений, если по плану формирования для отправки этих вагонов предусмотрены более дальние поезда.

Кроме того, запрещается ставить вагоны с ВМ с условными номерами, указанными в пункте 2 настоящего Порядка, в грузовые поезда, имеющие в своем составе вагоны с опасными грузами классов 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2 и 6.1в соответствии с подпунктом 1.2.2 пункта 1.2 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

9. Запрещается прицепка к воинскому людскому поезду не принадлежащих эшелону вагонов с ВМ, негабаритными, радиоактивными грузами, а также цистерн с кислотами, сжиженными газами и из-под сжиженных газов, с легковоспламеняющимися жидкостями.

Вагоны с ВМ, а также контейнеры с ВМ размещаются в формируемом составе поезда (считая от головы поезда) перед вагонами с легковоспламеняющимися жидкостями.

При перевозке ВМ в сопровождении уполномоченных лиц (караула, наряда) вагоны с ВМ, входящие в состав каждого транспорта, должны ставиться в формируемый поезд отдельной группой. При этом между находящимися в составе поезда группами вагонов разрешается ставить не более одного вагона, не относящегося к транспорту.

В воинском эшелоне (далее – эшелон) допускается совместная перевозка вагонов с ВМ с вагонами, загруженными другими опасными грузами, принадлежащими этому эшелону, с постановкой между ними не менее одного вагона прикрытия, который должен соответствовать требованиям, предусмотренным Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Основанием для выполнения перевозки секций (сцепов) без постановки вагонов прикрытия является проставленный отправителем ВМ в накладной штемпель «Секция. Не расцеплять».

Вагоны с ВМ, в том числе в контейнерах, подлежащими перевозке в сопровождении отряда охраны, размещаются в составе поезда одной группой. При этом вагоны одного назначения не должны разъединяться на всем пути следования, а личный состав указанного подразделения охраны, должен находиться от охраняемых им вагонов с ВМ не далее пяти вагонов, но не ближе норм прикрытия, указанных в таблице 1.

участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798) (далее – Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов).

Таблица 1

Минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для вагонов с ВМ

Условия, при которых требуется прикрытие от железнодорожного подвижного состава грузовых вагонов с ВМ	Число вагонов прикрытия	
	По схеме А	По схеме Б
всех крытых специализированных вагонов с ВМ (независимо от вида тяги и топлива) от ведущего локомотива	3	3
платформ и полувагонов с ВМ от:		
других видов локомотивов	3	3
хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе при подталкивании	3	3
вагонов, занятых личным составом эшелона	3	3
подвижного состава (вагонов, локомотивов в недействующем состоянии, кранов и других механизмов на железнодорожном ходу) с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны	3	1
вагонов с опасными грузами (кроме вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1)	3	3
вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1	Запрещается	3
порожних цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов	1	1
вагонов с ВМ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199	3	3
вагонов с прочими ВМ	3	0
платформ и полувагонов с лесоматериалами стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и тому подобными грузами, погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров	1	1
при маневрах и при подаче (уборке) вагонов с ВМ на подъездные пути	1	1

Для вагонов с ВМ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 применяется схема А применяется, а для вагонов с прочими ВМ – схема Б.

Вагоны с уполномоченными для сопровождения ВМ лицами и подразделениями охраны размещаются в составе поезда, как впереди, так и сзади вагонов с ВМ, в том числе в контейнерах, в соответствии с нормами прикрытия[14].

Не допускается совместная перевозка в одном контейнере ВМ, имеющих разные условные номера, кроме ВМ, входящих в комплект.

[14] Раздел 3.6 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Запрещается совместная перевозка в одном вагоне или в контейнерах, загруженных в один вагон, ВМ:

с опасными грузами разных классов;

с любыми неопасными жидкими грузами, смазками, нефтепродуктами, независимо от наличия и вида их упаковки.

Диспетчеры поездные, дежурные по железнодорожным станциям и маневровые диспетчеры при планировании поездной работы обязаны рассматривать возможность первоочередного отправления поступающих на железнодорожную станцию вагонов с ВМ меньшим количеством поездов.

10. Для сопровождения вагонов с ВМ ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, должен ставиться вагон с тормозной площадкой или специально выделенный порожний крытый вагон не далее чем за 5 вагонов от этих вагонов.

Если группа вагонов, охраняемая ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, расположена в головной части поезда не далее, чем через 5 вагонов от электровоза или тепловоза, при отсутствии вагонов с тормозными площадками, разрешается проезд стрелков военизированной (ведомственной) охраны в кабине локомотива поезда после инструктажа, проведенного машинистом о порядке проезда на локомотиве.

При сопровождении вагонов с ВМ специалистами или воинскими караулами грузоотправителя (грузополучателя), а также нарядами ведомственной охраны железнодорожного транспорта Российской Федерации охраняемые вагоны ставятся в поезд одной группой. Если указанные вагоны включаются в поезд с прикрытием друг от друга вагонами с неопасными грузами или порожними, не относящимися к данной группе вагонов, такое прикрытие не должно превышать минимальных норм.

Постановка вагонов между вагонами с ВМ и вагонами сопровождения, входящими в состав специальной секции (схемы), не требуется.

11. В воинских эшелонах допускается совместная перевозка вагонов с ВМ с вагонами, загруженными другими опасными грузами, принадлежащими этому эшелону, с постановкой между ними прикрытия – не менее одного вагона в соответствии с требованиями разделов 3.4 и 3.6 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Платформы и полувагоны с танками, самоходными артиллерийскими установками, артиллерийскими тягачами и крытыми бронетранспортерами, снабженными боекомплектами, допускаются к следованию в составе воинского эшелона без прикрытия.

В составы поездов, в которых следует воинский транспорт с ВМ, допускается ставить вагоны с ВМ, не относящиеся к указанным транспортам.

III. Следование поездов с взрывчатыми материалами

12. Вагоны с ВМ на всем пути их следования, включая технологические и непредвиденные остановки, должны находиться под непрерывной охраной караулов, нарядов, отрядов охраны, проводников и сопровождаться (при необходимости) специалистами в соответствии с требованиями, установленными Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, при следовании по участкам должны находиться под постоянным контролем работников, уполномоченных перевозчиком, которые обязаны осуществлять меры по беспрепятственному и безопасному следованию этих поездов.

Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом определяет порядок пропуска транзитных поездов, в составе которых имеются вагоны с ВМ, в обход крупных железнодорожных узлов. О предстоящем отправлении поезда, в составе которого имеются вагоны с ВМ, дежурный по станции формирования поезда сообщает диспетчеру поездному.

Особенности перевозки ВМ в эшелонах, воинском транспорте установлены разделом 3.10 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

13. При наличии в поезде вагонов с ВМ к номеру поезда работниками, уполномоченными перевозчиком добавляются буквы «ВМ», которые вместе с номером поезда должны проставляться в журнале движения поездов, на графике исполненного движения, в письменных разрешениях и предупреждениях, выдаваемых машинисту поезда, в натурных листах и документах, связанных с приемом и отправлением поездов.

14. Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, должны приниматься на специально выделенные владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) пути.

Перед отправлением с участковой, сортировочной станции поезда, в составе которого имеются вагоны с ВМ, диспетчер поездной обязан уведомить дежурных по железнодорожным станциям по маршруту следования такого поезда и диспетчеров поездных соседних диспетчерских участков. При нахождении в поезде вагонов с ВМ, охраняемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, диспетчер поездной ставит об этом в известность начальника ближайшего подразделения (караула) ведомственной охраны, на участке которого расположена железнодорожная станция.

15. Не допускается оставление поездов с ВМ без локомотивов на промежуточных железнодорожных станциях.

При возникновении аварийной ситуации допускается временно оставлять состав поезда с ВМ на промежуточной железнодорожной станции без локомотива

по письменному указанию владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). При этом руководители и работники соответствующих подразделений владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) обязаны принять все необходимые меры к ускорению отправления этого поезда по назначению. Оставление вагонов с ВМ без локомотива на промежуточной железнодорожной станции производится в соответствии с требованиями пункта 3.7.9 раздела 3.7 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

16. Устранение технических и коммерческих неисправностей, обнаруженных в пути следования у отдельных вагонов с ВМ, сопровождаемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, а также у вагонов, входящих в состав секций специального железнодорожного подвижного состава (схем), воинских транспортов и эшелонов разрешается производить без отцепки от состава или с отцепкой и подачей указанных вагонов на выделенные для этих целей железнодорожные пути.

Отцепка на железнодорожных станциях отдельных вагонов с ВМ по техническим и коммерческим неисправностям от групп вагонов, охраняемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, допускается только в случаях, если обеспечивается охрана отцепляемых вагонов, или отцепляется вся охраняемая нарядом военизированной (ведомственной) охраны группа вагонов. Начальник железнодорожной станции обязан вызвать дополнительный наряд ведомственной охраны и после его прибытия отправить исправные вагоны отцепленной группы по назначению.

Отцепка вагонов от воинских транспортов, а также от групп вагонов, следующих в сопровождении воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя), запрещается. Устранение неисправностей или перегрузка грузов в исправные вагоны производится в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов. По окончании ремонта или перегрузки груза вагоны включаются в состав задержанного транспорта (группы вагонов) и отправляются по назначению в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При необходимости выполнения текущего отцепочного ремонта[15] вагонов, входящих в состав секции специального железнодорожного подвижного состава для перевозки ВМ, а также специально сформированных схем, такие вагоны допускается отцеплять от секции (схемы) и подавать на ремонтные железнодорожные пути только с согласия и под наблюдением специалиста,

[15] Пункт 69 ГОСТ 32884-2014 «Межгосударственный стандарт. Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 27 октября 2014 г. № 1432-ст (М., «Стандартинформ», 2015).

сопровождающего груз, и (или) начальника караула. В этом случае весь состав секции (схемы), в которой обнаружен вагон, требующий текущего отцепочного ремонта, задерживается. Отремонтированные вагоны должны быть включены в секции (схемы). Если у порожнего вагона секции (схемы) из-за технической неисправности отсутствует возможность следования до железнодорожной станции назначения, по заявке специалистов, сопровождающих груз, и (или) начальника караула допускается его отцепка от секции (схемы) и отправление по новому назначению с оформлением перевозочных документов.

Во всех указанных случаях задержанные вагоны воинского транспорта, секции специального железнодорожного подвижного состава (схемы), а также группы вагонов с ВМ в сопровождении ведомственной охраны железнодорожного транспорта Российской Федерации, воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя) устанавливаются на железнодорожные пути, предусмотренные в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого представлен в приложении № 21 к Инструкции, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования для стоянки вагонов с ВМ в соответствии с требованиями пункта 19 настоящего Порядка.

Порядок технического обслуживания и коммерческого осмотра поездов и вагонов с ВМ устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

IV. Действия в аварийных ситуациях

17. В случае опасности, угрожающей поезду с вагонами ВМ, локомотивные и кондукторские бригады, лица, осуществляющие охрану и сопровождение грузов, дежурные по железнодорожным станциям, а также работники, связанные с приемом, отправлением, пропуском и обслуживанием поездов, обязаны принять все зависящие от них меры к его остановке и ликвидации опасности.

Следование поезда с вагонами, имеющими неисправности, выявленные средствами автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава и его ходовых частей, запрещается.

18. При возникновении происшествий, указанных в настоящем Порядке, машинист поезда или главный кондуктор, если он сопровождает поезд, обязаны немедленно сообщить об этом поездному диспетчеру или дежурному по ближайшей железнодорожной станции для принятия мер. В случае аварии, схода железнодорожного подвижного состава, пожара – сообщить об их обстоятельствах,

наличии и расположении в составе поезда вагонов с ВМ и вагонов с опасными грузами, передать номера аварийных карточек (указанных на оборотной стороне дорожной ведомости[16]) или содержание аварийных карточек (когда они приложены к перевозочным документам). На электрифицированных участках диспетчер поездной, получив это сообщение, при необходимости должен дать указание энергодиспетчеру о снятии напряжения с контактной сети. Машинист поезда или главный кондуктор обязаны, исходя из создавшейся обстановки, осуществлять возможные меры по ликвидации аварийной ситуации и ее последствий, руководствуясь командами поездного диспетчера, требованиями должностной инструкции, аварийных карточек, указаниями специалистов, сопровождающих вагоны с ВМ и опасными грузами.

Дежурный по железнодорожной станции, получив сообщение машиниста поезда об аварии, должен полностью передать его содержание поездному диспетчеру и действовать в соответствии с его указаниями.

19. При обнаружении в движущемся поезде с ВМ возгорания какого-либо груза или железнодорожного подвижного состава поезд должен быть остановлен. Место остановки поезда выбирается с учетом наименьших последствий, представляющих угрозу поражения людей и загрязнения окружающей среды, повреждения тоннелей, мостов, жилых и станционных зданий, складов, находящегося на путях железнодорожного подвижного состава.

После остановки поезда локомотивная бригада совместно с лицами, сопровождающими или охраняющими ВМ, обязаны немедленно произвести отцепку горящих вагонов и отвод их от не горящего железнодорожного подвижного состава, предварительно закрепив оставшуюся часть состава и, с учетом особенностей данного груза до прибытия пожарной помощи принять возможные меры к ликвидации пожара в соответствии с требованиями, предусмотренными инструкцией владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и мотор-вагонном подвижном составе.

20. При возникновении аварийной ситуации с ВМ в пределах железнодорожной станции, дежурный по станции обязан сообщить о случившемся диспетчеру поездному и начальнику железнодорожной станции и установить возможность и условия дальнейшего пропуска поездов, производства маневровой работы и при необходимости принять меры к прекращению движения поездов и маневров.

В случае возникновения пожара или создания пожароопасной ситуации на объектах железнодорожной инфраструктуры или на подвижном составе, находящемся в радиусе до 100 м от вагонов с ВМ, работниками железнодорожного

[16] Абзац второй пункта 3.3.8 раздела 3.3 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

транспорта должны быть приняты меры по удалению вагонов с ВМ на безопасное расстояние, но не менее чем на 100 м от зоны пожара.

21. Обо всех происшествиях с такими поездами и вагонами диспетчер поездной обязан сообщить уполномоченному представителю владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и совместно с ними незамедлительно принять меры к быстрейшей ликвидации последствий аварийных ситуаций.

22. Действия по осуществлению мер безопасности и ликвидации последствий аварийных ситуаций с ВМ должны проводиться исходя из создавшейся обстановки согласно правилам безопасности и порядку ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам и Правилам перевозок опасных грузов.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 12
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок закрепления железнодорожного подвижного состава

1. Железнодорожный подвижной состав, оставляемый на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования без локомотива, закрепляется от самопроизвольного движения тормозными башмаками, стояночными тормозами (ручным или автоматическим[1]) или стационарными средствами закрепления до отцепки локомотива в соответствии с Инструкцией по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), по нормам, предусмотренным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемые образцы которого приведены в приложении № 21 к Инструкции, (далее – техническо-распорядительный акт) а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях или участках железнодорожных путей с приведенным уклоном более 0,0025 запрещается закрепление железнодорожного подвижного состава с последующим его оставлением на этих путях без локомотива, кроме случаев, указанных в пункте 20 настоящего Порядка.

2. Тормозные башмаки при закреплении составов поездов должны укладываться под крайние вагоны, за исключением вагонов, находящихся под накоплением на железнодорожных путях сортировочного (сортировочно-отправочного) парка. Если тормозной башмак укладывается не под крайний вагон закрепляемой группы, то должна быть дополнительно проверена надежность

[1] Абзац сорок четвертый статьи 2 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза http://www.tsouz.ru/, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310) (далее ТР ТС 001/2011).

сцепления всех вагонов этой группы со стороны спуска.

Тормозные башмаки укладываются таким образом, чтобы носок полоза башмака касался обода колеса. В случае закрепления двумя и более тормозными башмаками не допускается их укладывать под одну колесную пару.

3. Тормозные башмаки маркируются и хранятся в местах, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), где обеспечивается их сохранность.

Маркировка (клеймо) тормозных башмаков, применяемых на железнодорожных станциях железнодорожного транспорта общего пользования включает в себя информацию, указывающую на их принадлежность, в том числе код железнодорожной станции (по единой сетевой разметке), порядковый номер тормозного башмака.

Маркировка (клеймо) тормозных башмаков, применяемых на железнодорожных путях необщего пользования, примыкающих непосредственно (или через железнодорожные пути необщего пользования) к железнодорожным путям общего пользования, включает в себя информацию, указывающую на их принадлежность, в том числе код железнодорожной станции примыкания (по единой сетевой разметке), порядковый номер тормозного башмака.

Тормозные башмаки, применяемые для закрепления железнодорожного подвижного состава, окрашиваются в цвет, при котором они более заметны. Тормозные башмаки, применяемые для торможения вагонов, допускается не окрашивать, и вместо порядкового номера разрешается присваивать номер объединенных железнодорожных путей (железнодорожного пути), за которым закреплены тормозные башмаки.

4. Запрещается применять для закрепления железнодорожного подвижного состава, торможения вагонов и в качестве охранных неисправные тормозные башмаки, тормозные башмаки, не имеющие установленной маркировки (клеймения) или имеющие маркировку (клеймение), которую невозможно прочесть, с обледенелым или замасленным (замазученным) полозом (подошвой), а также не окрашенные тормозные башмаки при их использовании для закрепления или в качестве охранных.

5. Эксплуатация тормозного башмака прекращается при изломе или изгибе конструкции его элементов, взаимодействующих с колесом закрепляемого железнодорожного подвижного состава или рельсом (лопнувшая головка[2] или упорная площадка, покоробленный, изогнутый полоз или подошва, разрыв

[2] Подпункт 64 пункта 4 ГОСТ Р 50542-93 «Государственный стандарт Российской Федерации. Изделия из черных металлов для верхнего строения рельсовых путей. Термины и определения», введенного в действие постановлением Госстандарта России от 30 марта 1993 г. № 97 (М., «Издательство стандартов», 1993).

крепления элементов конструкции).

Порядок маркировки (клеймения), выдачи, хранения, а также действий при потере переносных средств закрепления железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

6. Запрещается подкладывать под колеса железнодорожного подвижного состава для закрепления посторонние предметы и устройства, не предусмотренные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

7. Тормозные башмаки, применяемые для эксплуатации на железнодорожных путях общего и необщего пользования, должны обеспечивать сопротивление движению одного вагона, закрепленного на горизонтальной площадке одним тормозным башмаком, не менее 9,81 кН (1 тс).

8. При закреплении железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками применяются следующие минимальные нормы:

1) на горизонтальных железнодорожных путях и железнодорожных путях с уклонами до 0,0005 включительно – по одному тормозному башмаку для закрепления любого количества вагонов с обеих сторон (состава, группы вагонов или одиночного вагона);

2) на железнодорожных путях с уклонами более 0,0005 при закреплении:

а) одиночных вагонов;

б) сплоток локомотивов в недействующем состоянии;

в) рефрижераторных вагонов при условии, что в группе (секции) все вагоны груженые или все порожние (в том числе порожняя секция с машинным отделением);

г) составов или групп вагонов, состоящих из однородного по массе (брутто) железнодорожного подвижного состава: грузовых груженых или порожних вагонов независимо от их рода, пассажирских вагонов, мотор-вагонного подвижного состава;

д) смешанных (разнородных по весу) составов или групп, состоящих из груженых и порожних вагонов или груженых вагонов различной массы, при условии, что тормозные башмаки укладываются под вагоны с нагрузкой на ось не менее 15 т (брутто), а при отсутствии таких вагонов – под вагоны с меньшей нагрузкой на ось, но максимальной для закрепляемой группы;

нормы закрепления определяются по следующей расчетной формуле:

$$К = n \cdot (1{,}5i + 1)/200, \qquad (1)$$

где:

К – необходимое количество башмаков, штук;

n – количество осей в составе (группе), штук;

i – средняя величина уклона пути или отрезка железнодорожного пути в тысячных;

(1,5i + 1) – количество тормозных башмаков на каждые 200 осей;

3) на железнодорожных путях с уклонами более 0,0005 при закреплении смешанных составов или групп, состоящих из разнородных по массе вагонов, если тормозные башмаки укладываются под порожние вагоны, вагоны с нагрузкой менее 15 т на ось брутто, не являющиеся самыми тяжелыми вагонами в группе, или под вагоны с неизвестной нагрузкой на ось, нормы закрепления определяются по следующей расчетной формуле:

$$K = n \cdot (4i + 1)/200. \qquad (2)$$

9. Нормы закрепления, рассчитанные по формулам (1) и (2), указываются в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок использования автоматизированных систем для расчета необходимого количества тормозных башмаков устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

10. На железнодорожных путях, имеющих уклон, башмаки укладываются со стороны спуска. При величине уклона более 0,0005 до 0,001 включительно, вагоны закрепляются дополнительно одним тормозным башмаком со стороны, противоположной спуску.

При величине уклона более 0,001 с противоположной стороны спуска укладка тормозных башмаков не требуется.

11. На станционных железнодорожных путях с замасленными поверхностями рельсов нормы закреплении железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками, указанные в пункте 8 настоящего Порядка, увеличиваются в 1,5 раза.

12. По результатам расчета требуемое количество тормозных башмаков округляется до большего целого числа.

13. На железнодорожных путях с ломаным профилем, нормы закрепления составов поездов или групп вагонов, располагающихся в пределах всей длины железнодорожных путей, исчисляются по средней величине уклона для всей длины железнодорожного пути. Если вагоны оставляются на отдельных отрезках железнодорожных путей, то их закрепление тормозными башмаками производится по нормам, соответствующим фактической величине уклона данного отрезка.

14. При закреплении поданной под выгрузку (погрузку) группы вагонов, тормозные башмаки укладываются под вагоны, которые подлежат разгрузке в последнюю очередь (погрузке в первую очередь), или норматив закрепления

для них должен исчисляться в соответствии с подпунктом 3 пункта 8 настоящего Порядка.

15. Получив сообщение об ожидаемом сильном ветре или при возникновении такого ветра, если сообщения об этом не передано лицам, ответственным за закрепление железнодорожного подвижного состава, каждый ответственный работник осуществляет на своем участке проверку надежности закрепления железнодорожного подвижного состава от самопроизвольного движения и укладывает дополнительно тормозные башмаки исходя из следующих норм.

При сильном (более 15 м/с) ветре, направление которого совпадает с направлением возможного самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава, рассчитанная в соответствии с пунктом 8 настоящего Порядка, норма закрепления увеличивается укладкой под колеса вагонов трех дополнительных тормозных башмаков (на каждые 200 осей закрепляемой группы), а при штормовом (более 21 м/с) ветре – семи тормозных башмаков (на каждые 200 осей).

16. При закреплении мотор-вагонного подвижного состава, локомотивов в недействующем состоянии или железнодорожного подвижного состава при отсутствии достаточного количества тормозных башмаков допускается использовать стояночные тормоза железнодорожного подвижного состава из расчета: 5 тормозных осей заменяют 1 тормозной башмак.

На горизонтальных железнодорожных путях или железнодорожных путях с уклоном менее 0,0005 допускается приводить в действие стояночный тормоз одного вагона (локомотива) в любой части сцепленной группы железнодорожного подвижного состава взамен тормозных башмаков с обеих ее сторон.

17. На железнодорожных путях с уклонами, не превышающими 0,0025, разрешается при смене локомотивов пассажирских поездов использовать для закрепления железнодорожного подвижного состава автоматические тормоза поезда в течение не более 15 минут. В случае невозможности смены локомотивов в течение указанного времени железнодорожный подвижной состав должен быть закреплен тормозными башмаками в соответствии с пунктом 8 настоящего Порядка.

18. Машинистам поездов, прибывших на железнодорожную станцию, запрещается отцеплять локомотив от железнодорожного подвижного состава, не получив сообщения о его закреплении в соответствии с нормами, установленными в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Такое сообщение передается машинисту в порядке, устанавливаемом в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Перед отцепкой локомотива от поезда или группы закрепляемого железнодорожного подвижного состава машинист обязан затормозить

железнодорожный подвижной состав автоматическими тормозами.

19. В случаях, когда состав поезда или группа вагонов, оставляемых без локомотива, расцепляется и разъединяется для обеспечения прохода пассажиров, каждая часть такого железнодорожного подвижного состава должна закрепляться тормозными башмаками в соответствии с нормой, которая соответствует фактическому профилю того отрезка железнодорожного пути, где будет стоять расцепленная часть железнодорожного подвижного состава.

20. На железнодорожных путях или участках железнодорожных путей с приведенным уклоном более 0,0025 закрепление железнодорожного подвижного состава с последующим его оставлением на этих путях без локомотива допускается при выполнении одного из следующих условий:

1) со стороны спуска маршруты следования поездов ограждены от закрепляемого железнодорожного подвижного состава предохранительным устройством или изолированы взаимным расположением железнодорожных путей и стрелок;

2) со стороны спуска маршруты следования поездов ограждены стационарными устройствами закрепления, технические параметры которых позволяют удержать закрепляемый железнодорожный подвижной состав при фактическом значении уклона пути.

21. Закрепление железнодорожного подвижного состава, оставляемого на путях для длительной (более 24 ч) стоянки должно производиться с накатом колес на тормозные башмаки или с использованием стационарных средств закрепления. Правильность и надежность закрепления на тормозные башмаки проверяются начальником железнодорожной станции, его заместителем, дежурным по железнодорожной станции или работником, указанным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

22. Порядок закрепления подвижного состава с указанием норм закрепления на железнодорожных путях, ответственных за выполнение операций по установке и снятию средств закрепления, а также контролирующих выполнение указанных операций приводится в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

23. При использовании для закрепления железнодорожного подвижного состава, оставляемого без локомотива, стационарных устройств закрепления или средств закрепления, необходимые минимальные нормы устанавливаются в соответствии с технической документацией на эти устройства и указываются в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

24. При выполнении операций по закреплению железнодорожного

подвижного состава на станционных железнодорожных путях должны соблюдаться следующие основные положения, обеспечивающие взаимный контроль работников:

1) при закреплении составов поездов:

а) на главных и приемоотправочных железнодорожных путях руководит и контролирует закрепление дежурный по железнодорожной станции, а в отдельных маневровых районах – маневровый диспетчер;

б) дежурному по железнодорожной станции разрешается дать указание на отцепку локомотива на основании доклада исполнителя о закреплении подвижного состава или после личного убеждения в правильности закрепления подвижного состава;

в) машинисту поездного локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава без разрешения дежурного по железнодорожной станции, переданного по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, а также через уполномоченного работника железнодорожной станции, производящего закрепление, или лично;

г) изъятие тормозных башмаков из-под состава разрешается по указанию дежурного по железнодорожной станции, переданному исполнителю этой операции по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, через работника железнодорожной станции или лично;

д) дежурному по железнодорожной станции разрешается дать указание об изъятии тормозных башмаков только после убеждения в фактической прицепке локомотива к железнодорожному подвижному составу по докладу машиниста по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или через работника железнодорожной станции.

2) при маневровой работе:

а) при производстве маневров ответственным за правильность и надежность закрепления железнодорожного подвижного состава является руководитель маневров;

б) руководитель маневров во всех случаях перед отцепкой локомотива (одиночного или с вагонами) обязан сообщить машинисту о закреплении оставляемых на железнодорожном пути вагонов с указанием их количества, а также количества тормозных башмаков, и с какой стороны они уложены. Такое же сообщение при производстве маневров на приемоотправочных железнодорожных путях руководитель маневров обязан передать дежурному по железнодорожной станции, в отдельных маневровых районах – маневровому диспетчеру при запросе разрешения на выезд с железнодорожного пути, на котором остается железнодорожный подвижной состав без локомотива, а машинист локомотива – продублировать это сообщение дежурному по железнодорожной станции (маневровому диспетчеру) по устройствам технологической

железнодорожной электросвязи;

в) лицо, распоряжающееся маневрами, убеждается в соответствии переданного машинистом и руководителем маневров сообщения нормам закрепления вагонов, установленным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) для конкретного железнодорожного пути, и дает разрешение на выезд локомотива (маневрового состава) с железнодорожного пути (из данного маневрового района).

Порядок ведения номерного учета тормозных башмаков устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

25. Локомотивы, специальный самоходный и мотор-вагонный подвижной состав снабжаются тормозными башмаками на случай необходимости закрепления железнодорожного подвижного состава при незапланированной остановке на перегоне. Количество тормозных башмаков для каждого типа тягового[3] и специального самоходного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) для конкретных участков исходя из условия надежного закрепления обращающихся железнодорожных подвижных составов, но не менее четырех штук на указанную единицу железнодорожного подвижного состава.

26. При возникновении опасности самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава на перегон работники железнодорожной станции обязаны немедленно использовать все имеющиеся в их распоряжении средства для его остановки. При самопроизвольном движении железнодорожного подвижного состава на перегон дежурный по железнодорожной станции обязан, используя все имеющиеся в его распоряжении средства, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, диспетчеру поездному, дежурным по путевым постам, дежурным по смежным железнодорожным станциям, дежурным по железнодорожным переездам, работникам подразделений железнодорожного транспорта, чтобы задержать встречные поезда и принять меры к остановке самопроизвольно движущегося железнодорожного подвижного состава.

[3] Подпункт 2.3.1 пункта 2 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 13
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения хозяйственных поездов при производстве ремонтных и строительных работ на железнодорожной инфраструктуре

1. Для выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств железнодорожной автоматики и телемеханики должно предоставляться время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции для производства ремонтных и строительных работ (далее – «окно»).

На производство ремонтных и строительных работ, требующих по своему характеру закрытия перегона, главного железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции, а также приемоотправочного железнодорожного пути железнодорожной станции, должно быть получено разрешение владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

2. В разрешении на производство работ указываются: виды работ, время, на которое согласовано закрытие перегона или отдельного железнодорожного пути (одного из железнодорожных путей многопутного перегона), должность и фамилия лица, осуществляющего руководство этими работами. Фамилию и должность руководителя работ диспетчер поездной обязан сообщить дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон.

Запрещается предоставление «окна» для производства работ на перегоне и железнодорожной станции при отсутствии руководителя данных работ, указанного в разрешении владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Если руководителем работ выступает не работник владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), то работы выполняются в присутствии работника, уполномоченного владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

При наличии разрешения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) закрытие и открытие перегона (железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции) до начала работ и после их окончания оформляются распорядительным актом (далее – приказ) диспетчера поездного.

3. Руководитель работ обязан устанавливает постоянную связь с диспетчером

поездным с использованием регистрируемых видов (каналов) связи в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), на время производства работ, вызывающих перерыв движения, для производства которых в графике движения предусмотрены «окна», а также организовать освещение места производства работ в случае проведения их в темное время суток.

4. Порядок уведомления соответствующих руководителей работ о предстоящем закрытии перегона (пути) устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Закрытие перегона или железнодорожных путей общего пользования, вызывающее необходимость пропуска пассажирских поездов в обход по отношению к основному маршруту следования, допускается на срок до двух суток владельцем инфраструктуры.

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.

5. Для выполнения работ по текущему содержанию элементов железнодорожной инфраструктуры должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью от 1,5 до 2 ч, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами – продолжительностью от 3 до 4 ч. Технологические «окна» предоставляются с периодичностью и в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

6. Перед закрытием перегона руководитель работ обязан оформить заявку в журнале диспетчерских распоряжений у дежурного по железнодорожной станции с последующей передачей данной заявки по телефону на смежную железнодорожную станцию, ограничивающую перегон, и диспетчеру поездному. Текст заявки дежурный по смежной железнодорожной станции фиксирует в журнале диспетчерских распоряжений. В тексте заявки определяется последовательность отправления на закрытый перегон хозяйственных поездов, с указанием для каждого поезда километра первоначальной остановки на закрытом перегоне (или главном железнодорожном пути) и железнодорожной станции, куда они должны следовать по окончании работ.

В случае нахождения станций на диспетчерском управлении, порядок передачи заявок на закрытие перегона диспетчеру поездному устанавливается

локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

7. С наступлением срока начала работ с закрытием перегона (железнодорожного пути) диспетчер поездной устанавливает его свободность от поездов или свободность соответствующего железнодорожного пути на двухпутном и многопутном участках.

Порядок закрытия перегона с наличием станций с диспетчерским управлением устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа диспетчера поездного и ограждения места работ сигналами, в соответствии с пунктами 40 – 50 Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемым настоящим Приказом.

8. Отправление хозяйственных поездов, включая отдельные единицы специального самоходного подвижного состава (далее – хозяйственный поезд), на перегон (или железнодорожный путь перегона), закрытый для ремонта сооружений и устройств, производится по разрешениям на бланке ДУ-64, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 28 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция). В бланке ДУ-64 указывается место (километр, пикет) первоначальной остановки каждого поезда.

Дежурный по железнодорожной станции перед отправлением последнего хозяйственного поезда на закрытый перегон в целях исключения отправления на этот перегон поездов в попутном направлении изымает из аппарата ключ-жезл (при его наличии) соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона) до вступления последнего хозяйственного поезда на первый блок-участок удаления. Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после получения приказа диспетчера поездного об открытии перегона (железнодорожного пути перегона) для движения поездов.

9. На закрытом перегоне (железнодорожном пути) допускается работа одновременно нескольких хозяйственных поездов, в том числе принадлежащих различным организациям, но находящихся под руководством одного работника (руководителя работ), указываемого в разрешении владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с пунктом 1 приложения № 13 к Инструкции.

Машинист каждого хозяйственного поезда должен следовать до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64. Первый поезд следует со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), последующие на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч. Места первоначальной остановки хозяйственных поездов, последовательно отправляемых на перегон, должны находиться на расстоянии не менее 1 км друг от друга. Если расстояние от железнодорожной станции отправления до места работ не позволяет выдержать интервалы не менее 1 км между попутными хозяйственными поездами, то в разрешениях на бланках ДУ-64, выдаваемых каждому хозяйственному поезду, должны указываться километры и пикеты первоначальной остановки в соответствии с разрешением на производство работ.

При отправлении хозяйственных поездов на закрытый перегон со смежных раздельных пунктов навстречу друг другу дежурные по железнодорожным станциям по указанию диспетчера поездного в разрешениях на бланке ДУ-64 после записи о цели отправления вносят запись следующего содержания:

«На перегон отправлен встречный хозяйственный поезд № .... ».

Хозяйственные поезда, отправляемые на закрытый перегон с различных раздельных пунктов навстречу друг другу, должны следовать с особой бдительностью со скоростью не более 20 км/ч только до места, указанного в разрешении (приказе), где по указанию руководителя работ устанавливается переносной сигнал остановки, находящийся под охраной стоящего около него сигналиста с ручным красным сигналом. Расстояние между пунктами остановки встречных поездов должно быть не менее 1 км. Машинист хозяйственного поезда после остановки на указанном в разрешении месте сообщает по устройствам технологической железнодорожной электросвязи машинисту встречного хозяйственного поезда и машинистам хозяйственных поездов, движущимся вслед, о своем местонахождении.

При отправлении хозяйственного поезда вслед за ранее отправленным хозяйственным поездом дежурный по железнодорожной станции в разрешении на бланке ДУ-64) после записи о цели отправления вносит запись следующего содержания:

«Впереди отправлен хозяйственный поезд № .... ».

После остановки хозяйственного поезда его дальнейшее передвижение по перегону осуществляется по указанию руководителя работ на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с особой бдительностью. О своих последующих передвижениях до начала места производства работ машинисты

встречных хозяйственных поездов уведомляют друг друга по устройствам технологической железнодорожной электросвязи.

10. Если работы производятся на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, то по согласованию с диспетчером поездным разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работ по сигналам автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации, не ожидая закрытия перегона.

Машинисту каждого поезда выдается предупреждение об остановке на перегоне в месте, указанном в заявке руководителя работ.

Разрешение на бланке ДУ-64 при отправлении таких поездов на перегон, подлежащий закрытию, вручается руководителю работ или уполномоченному им работнику, который передает его машинисту после остановки поезда на перегоне в обусловленном месте и получения приказа диспетчера поездного о закрытии перегона.

Перегон или соответствующий железнодорожный путь закрывается для ремонтных работ приказом диспетчера поездного после освобождения от поездов, отправленных впереди хозяйственных поездов.

11. На больших по времени хода перегонах (более 30 минут) с благоприятным профилем пути без затяжных подъемов (спусков), не оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, по указанию диспетчера поездного разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работы, не ожидая закрытия перегона, вслед за ранее отправленным грузовым поездом, но не менее чем через 5 минут после его отправления.

Разрешение передается дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, и руководителю работ регистрируемым приказом диспетчера поездного:

«В связи с предстоящим закрытием перегона ... (... пути перегона ...) для производства работ разрешаю отправить на этот перегон по ... пути хозяйственные поезда со станции ... вслед за поездом № ... ДНЦ...».

В этом случае каждый хозяйственный поезд отправляется по разрешению на бланке ДУ-64 В соответствии с заявкой руководителя в разрешении указывается место (километр, пикет) первоначальной остановки каждого поезда на перегоне. Машинисту первого хозяйственного поезда вручается также предупреждение:

«Впереди Вас в ... час. ... минут отправлен поезд № ..., сообщение о прибытии которого не получено».

При следовании хозяйственных поездов по перегону должны соблюдаться требования, установленные пунктом 9 настоящего Порядка.

12. Отправляемые с железнодорожной станции для одновременной работы на перегоне соединенные хозяйственные поезда расцепляются или соединяются на перегоне по указанию руководителя работ. Машинисту каждого из хозяйственных поездов, в этом случае должно выдаваться отдельное разрешение на бланке ДУ-64 с присвоением каждому поезду отдельного номера. При отсутствии разрешения на бланке ДУ-64 руководителю работ запрещается осуществлять расцепку хозяйственных поездов на перегоне.

Возможный состав и порядок размещения в таких поездах специального самоходного подвижного состава определяются руководителем работ в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

13. Хозяйственные поезда при производстве работ на перегоне или в пределах железнодорожной станции должны сопровождаться руководителем работ или уполномоченным им работником.

14. Ко времени окончания установленного перерыва в движении поездов выполнение работ должно быть полностью закончено, сооружения и устройства приведены в состояние, обеспечивающее безопасное движение поездов, и сигналы остановки сняты с оставлением, при необходимости, сигналов уменьшения скорости и (или) соответствующих сигнальных знаков.

15. Отправление хозяйственных поездов с перегона производится по указанию руководителя работ, согласованному с диспетчером поездным.

О порядке возвращения хозяйственных поездов с перегона диспетчер поездной ставит в известность дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон.

По окончании работы хозяйственных поездов руководитель работ обязан лично или через подчиненных работников осмотреть железнодорожный путь и ремонтируемые устройства на всем протяжении участка работы, обеспечить немедленное устранение недостатков, препятствующих движению, а также проверить, не находятся ли грузы и (или) предметы за пределами установленных габаритов.

16. Если на двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, хозяйственные поезда после окончания работ отправляются на железнодорожную станцию по правильному железнодорожному пути, то их движение, независимо от наличия у машинистов разрешения на бланке ДУ-64, производится по сигналам автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации с установленной скоростью.

В остальных случаях скорость следования возвращающихся с перегона

хозяйственных поездов (кроме первого) не должна превышать на железнодорожных путях общего пользования – 20 км/ч (при расстоянии между ними не менее 1 км), а на железнодорожных путях необщего пользования – 15 км/ч (при расстоянии от впереди идущего поезда не менее длины тормозного пути).

17. Открытие перегона (железнодорожного пути) производится приказом диспетчера поездного после получения от уполномоченного представителя владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) уведомления об:

1) окончании производства ремонтных и строительных работ;

2) отсутствии на перегоне хозяйственных поездов и (или) специального самоходного подвижного состава (или об их отправлении по правильному железнодорожному пути двухпутного перегона),

3) отсутствии препятствий для безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла работы.

Уведомление передается диспетчеру поездному лично или через дежурного по ближайшей железнодорожной станции. Уведомление, полученное по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, диспетчер поездной записывает в журнал диспетчерских распоряжений.

Восстановление действия существующих средств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи или электроснабжения (если работа их нарушалась) производится после получения уведомления от уполномоченного представителя подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи или электроснабжения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

18. На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, диспетчеру поездному после получения уведомления об окончании ремонтных и строительных работ, отсутствии препятствий для движения поездов, исправном действии автоматической блокировки и об отправлении с места работ хозяйственных поездов (специального самоходного подвижного состава) по правильному железнодорожному пути разрешается открывать перегон для движения поездов по сигналам автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации, не ожидая прибытия всех хозяйственных поездов (специального самоходного подвижного состава) на смежную железнодорожную станцию.

19. В период закрытия для ремонтных работ одного или нескольких железнодорожных путей на двухпутном или многопутном перегонах, порядок движения поездов по остающемуся пути устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего

пользования) с указанием мер, направленных на увеличение его пропускной способности (пропуск соединенных поездов, движение поездов с разграничением временем, применение временных устройств автоматической блокировки, открытие временных постов).

20. Работы по ремонту пути, не требующие по своему характеру закрытия движения, выполняются в интервалах между поездами.

Порядок обеспечения безопасности при осуществлении работ по ремонту пути при движении поездов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

21. Отправление хозяйственных поездов на перегоны (железнодорожные пути перегонов), где не производятся работы по ремонту сооружений и устройств или где характер работ не требует закрытия перегона (железнодорожного пути), осуществляется по устному указанию диспетчера поездного.

Указанные поезда отправляются на перегон по разрешениям, предусмотренным для соответствующих средств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи. Руководителю работ и машинисту передается предупреждение о времени прибытия (возвращения) поезда на железнодорожную станцию. Занимать перегон сверх времени, указанного в предупреждении, запрещается.

До выезда хозяйственного поезда с перегона руководитель работ обязан убедиться в том, что препятствий для нормального движения поездов нет.

22. При работе специального самоходного подвижного состава на одном из железнодорожных путей двухпутного или многопутного перегона, а также на приемоотправочном или главном путях железнодорожной станции, соседний железнодорожный путь ограждается сигналами в случаях и в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). На поезда, следующие по этому железнодорожному пути, выдаются предупреждения в соответствии с заявкой руководителя работ.

23. При работе специального железнодорожного подвижного состава (перечень которого устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на двухпутных или многопутных перегонах, а также на приемоотправочных или главных путях железнодорожных станций машинистам поездов, проходящих по соседнему железнодорожному пути, передаются предупреждения следующего содержания:

«На перегоне (станции) ... по ... пути работает путевой струг (снегоочиститель). При следовании по перегону (станции) соблюдать особую бдительность; перед местами с плохой видимостью подавать оповестительные продолжительные свистки».

Указанные предупреждения передаются дежурным по железнодорожной станции по указанию диспетчера поездного.

24. 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 и без выдачи машинистам поездов предупреждений о порядке проследования места работ.

В случаях производства работ на контактной сети в журнале осмотра руководителем работ должно быть указано, какие железнодорожные пути, стрелки или секции контактной сети закрываются для движения всех поездов или только электроподвижного состава.

25. При выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей, без нарушения целостности железнодорожного пути и искусственных сооружений, запись о начале и окончании работ в журнале осмотра, допускается заменять регистрируемой в этом же журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по железнодорожной станции (на участках с диспетчерской централизацией – диспетчеру поездному).

Дежурный по железнодорожной станции, ознакомившись с содержанием записи руководителя работ в журнале осмотра, дает указания причастным работникам железнодорожного транспорта и машинистам локомотивов, информируя их о предстоящем пропуске поездов и выполняемых маневровых передвижениях с района выполнения ремонтных работ.

При приеме поездов на железнодорожные пути, где производятся такие работы, машинистам в случае необходимости выдаются предупреждения об уменьшении скорости или принятии мер предосторожности.

Ввод устройств в действие по окончании работ производится дежурным по железнодорожной станции на основании записи руководителя работ в журнале осмотра или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по железнодорожной станции с последующей личной подписью руководителя работ в случае, если работы осуществлялись работниками владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования); на основании акта-приемки выполненных работ – в случае, если указанные работы осуществлялись подрядной организацией.

26. В хозяйственных поездах, следующих с работой на перегоне, для проезда кондукторов и руководителей работ допускается ставить вагоны с переходными площадками в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 14
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работе
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации приема, отправления поездов и производства маневров в условиях нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях

1. При возникновении каких-либо отклонений в индикации аппарата управления, а также при получении информации от машиниста поезда, работников инфраструктуры о неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, дежурный по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной), работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан в первую очередь, проверить, что неисправности не являются следствием:

1) самопроизвольного движения вагонов, самовольного выезда или схода железнодорожного подвижного состава, взреза стрелки;

2) неправильных действий работников железнодорожного транспорта (в том числе своих действий).

При этом дежурный по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной), работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязаны дополнительно проверить, что:

1) железнодорожный путь приема (первый блок-участок удаления) и изолированные участки по маршруту предполагаемого следования поезда свободны;

2) присутствует контроль положения всех стрелок, в том числе охранных, входящих в маршрут, и они правильно установлены по маршруту;

3) железнодорожный путь и стрелки, входящие в требуемый маршрут, не замкнуты в ранее приготовленные маршруты;

4) ключ-жезл находится в аппарате и правильно установлен;

5) отключен заградительный светофор на железнодорожном переезде, расположенном в пределах железнодорожной станции или на первом блок-участке удаления, или сигнал централизованного ограждения составов поездов, или аналогичные устройства (в зависимости от характера возникшего нарушения в работе устройств);

6) приготовленный маршрут соответствует направлению следования поезда и установленному направлению блокировки;

7) отсутствуют нарушения положений локальных нормативных актов владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) о порядке пользования устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики.

2. Установив наличие нарушения нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан немедленно сделать запись в журнале осмотра и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики и действовать в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

До устранения неисправности и проверки работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и до занесения соответствующих записей работников подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, и работников причастных служб владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в журнал осмотра, дежурному по железнодорожной станции, независимо от поездной обстановки, запрещается пользоваться неисправными устройствами, в том числе, если контроль свободности или занятости изолированных участков и положения централизованных стрелок возобновился, или произошли изменения показаний на аппарате управления, но при этом соответствующие записи в журнале осмотра не выполнены.

Если неисправность устройств железнодорожной автоматики и телемеханики связана с распломбированием устройств, то об этом указывается в записи, производимой в журнале осмотра.

При наличии счетчиков нажатия непломбируемых кнопок в журнале осмотра указываются показания счетчика в записях о неисправности и о восстановлении работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

3. В зависимости от характера неисправности работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, не ожидая прибытия работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, обязан лично или через соответствующих работников железнодорожной станции, в том числе, используя имеющиеся в его распоряжении средства связи, выяснить причину нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики внешним осмотром железнодорожных путей и стрелок:

1) при появлении ложной занятости изолированного участка (железнодорожный путь, стрелочная секция, бесстрелочный участок, оборудованные рельсовыми цепями) – не замкнута ли рельсовая цепь посторонним предметом;

2) если стрелка не переводится с пульта управления – не попал ли посторонний предмет между остряком и рамным рельсом.

Если после внешнего осмотра будет установлена и устранена причина нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, разрешается возобновить пользование устройствами.

О причинах нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и их устранении дежурный по железнодорожной станции или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, делает запись в последней графе журнала осмотра.

4. Если внешним осмотром причина нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики не обнаружена и не устранена, то до устранения повреждения, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен принимать и отправлять поезда и производить маневровые передвижения с проверкой свободности железнодорожного пути и стрелок, и приготовлением маршрутов в порядке, предусмотренном для таких случаев владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 28 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемым настоящим Приказом (далее – Инструкция), по нормам, предусмотренным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции, а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования (далее – техническо-распорядительный акт).

5. При ложной занятости стрелочных изолированных участков перевод соответствующих стрелок электрической централизации осуществляется с использованием ответственных команд вспомогательного режима (путем задания индивидуальных ответственных команд или с помощью пломбируемых вспомогательных кнопок, или кнопок со счетчиком числа нажатий). О каждом случае использования ответственных команд или о снятии пломб работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись

в журнале осмотра. Перед каждым переводом такой стрелки работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан убеждаться в том, что участок пути свободен от подвижного состава.

Прием, отправление поездов и маневровые передвижения по маршрутам, в которые входят ложно занятые участки, производятся при запрещающих показаниях светофоров, за исключением случая, изложенного в пункте 6 приложения № 3 к Инструкции.

На станциях с диспетчерским управлением или телеуправлением, при неисправности стрелочного изолированного участка, когда последний показывает ложную занятость, соответствующая группа стрелок переводится с пульта местного управления или же железнодорожная станция передается на резервное управление.

6. При ложной занятости железнодорожного пути приема или бесстрелочного изолированного участка работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан лично или через ответственных за данный участок работников железнодорожного транспорта, установленных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в технически-распорядительном акте станции, убеждаться в его свободности от железнодорожного подвижного состава. Прием поездов на такие железнодорожные пути должен производиться при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора.

На станциях с диспетчерским управлением или телеуправлением при необходимости приема поезда на железнодорожный путь с ложной занятостью, прием производится при запрещающем показании входного светофора по локальному акту (далее – приказ) диспетчера поездного (дежурного по железнодорожной станции, с которой осуществляется телеуправление) после проверки им через работника, указанного в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемые образцы которого приведены в приложении № 21 к Инструкции, а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, фактической свободности железнодорожного пути приема, или железнодорожная станция передается на резервное управление.

На раздельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, проверку свободности железнодорожного пути приема поезда разрешается возлагать на локомотивную бригаду в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

7. Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, в случае обнаружения фактической занятости станционного железнодорожного пути, стрелочного или бесстрелочного участка или первого блок-участка удаления, а индикация на аппарате управления показывает их свободность (ложную), обязан:

1) отключить автодействие светофоров и перейти на индивидуальное управление ими, если светофоры находились на автодействии;

2) немедленно сделать об этом запись в журнале осмотра и вызвать работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

До устранения неисправности работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами, разрешается:

1) прием и отправление поездов и маневровые передвижения осуществлять при запрещающих показаниях светофоров;

2) устанавливать маршруты для приема, отправления поездов и маневровых передвижений только после того, как он убедится в свободности изолированного участка от железнодорожного подвижного состава лично или через работников железнодорожной станции, указанных в технически-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования). В случае обнаружения ложной свободности первого блок-участка удаления, дежурный по железнодорожной станции и диспетчер поездной должны действовать, как и при его ложной занятости в соответствии с пунктом 17 приложения № 1 к Инструкции.

По прибытии, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан устранить неисправность, а при невозможности – выключить участок без сохранения пользования сигналами.

8. Если на аппарате управления отсутствует контроль положения централизованной стрелки, то ее исправность и правильность установки в маршруте должны быть проверены на месте лично дежурным по железнодорожной станции или работником, указанным в технически-распорядительном акте железнодорожной станции.

Стрелка должна быть заперта на закладку и навесной замок, а в ее электроприводе выключен блок-контакт (опущена курбельная заслонка). Ключ от запертой стрелки должен храниться у дежурного по станции или у работника согласно технически-распорядительному акту железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

Движение поездов по такой стрелке производится при запрещающем показании светофора до устранения неисправности или выключения стрелки с сохранением пользования сигналами. По маршрутам, в которые стрелка входит в

положении, которое контролируется на пульте (аппарате) управления, поезда пропускаются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.

В случае потери контроля[1] положения централизованной стрелки на пульте (аппарате) управления под проходящим поездом (маневровым составом) дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, принимает меры к остановке движущегося поезда (маневрового состава) по этому стрелочному переводу.

9. Если стрелка не переводится с пульта (аппарата) управления электрической централизации, то после внешнего осмотра и до устранения неисправности работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, с разрешения диспетчера поездного переводит стрелку на аварийное управление (курбелем).

Перевод стрелки курбелем (курбельная заслонка должна быть опущена) осуществляется работником, указанным в технически-распорядительном акте железнодорожной станции.

После устранения неисправности и восстановления действия стрелки работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики поднимает курбельную заслонку вверх. При переводе на аварийное управление одной из спаренных стрелок[2] или стрелки с подвижным (поворотным) сердечником крестовины[3] вторая стрелка или подвижный сердечник тоже должны переводиться на аварийное управление.

При переводе курбелем спаренных стрелок или стрелки с подвижным сердечником крестовины обе стрелки или стрелка и подвижной сердечник должны быть поставлены в одинаковое (плюсовое или минусовое) положение.

При переводе стрелки с подвижным сердечником крестовины на аварийное управление (курбелем) первым должен переводиться и запираться подвижный сердечник, а затем остряки стрелки с запиранием их установленным порядком.

После каждого перевода стрелки при помощи курбеля, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен выполнить операции, соответствующие переводу стрелки в требуемое положение (установить рукоятку этой стрелки на пульте (аппарате) управления в положение, соответствующее положению стрелки, или при кнопочном управлении нажать кнопку соответствующего положения).

---

[1] Подпункт 169 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ»), с изменениями ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты, 2011, № 11) (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

[2] Подпункт 41 пункт 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[3] Подпункт 36 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

Для получения контроля положения стрелки, переведенной курбелем, если соответствующий участок пути показывает ложную занятость, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен воспользоваться ответственной командой вспомогательного перевода стрелки (распломбировать и нажать кнопку вспомогательного перевода стрелки или воспользоваться кнопкой со счетчиком числа нажатий или с автоматизированного рабочего места послать ответственную команду), а для стрелок, замкнутых в маршруте – предварительно произвести искусственную разделку маршрута.

Если на аппарате управления после перевода стрелки курбелем сохраняется контроль ее положения, то прием, отправление поездов и маневровые передвижения осуществляются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров. В правильности установки в маршруте стрелки, переводимой курбелем, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, убеждается по докладу работника, осуществляющего перевод этой стрелки, и по наличию контроля на пульте (аппарате) управления.

Если электрический контроль положения стрелок, переводимых курбелем, нарушен, то на рукоятку (кнопки) таких стрелок надевается колпачок (колпачки), а при наличии автоматизированного рабочего места производятся действия по их индивидуальному замыканию (блокировка соответствующей управляющей командой). Стрелки (подвижные сердечники крестовины) запираются в маршруте на закладки и навесные замки, ключи от которых во время движения поездов должны храниться у ответственного за данный участок работника, установленного в технически-распорядительном акта железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

О положении и запирании таких стрелок в маршруте работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен убеждаться лично или по докладам ответственных за данный участок работников, установленных в технически-распорядительном акте железнодорожной станции. Движение поездов по маршрутам, в которые входят такие стрелки, должно производиться при запрещающих показаниях светофоров и опущенных вниз курбельных заслонках в электроприводах стрелок, переводимых курбелем.

10. Если перевести стрелку с центрального пульта диспетчерской централизации (или аппарата телеуправления) невозможно, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной стации телеуправления) обязан направить работника, производящего очистку стрелок, или работника, указанного в технически-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях

необщего пользования), для осмотра и по возможности устранения причины нарушения управления.

Если работником, осуществляющим проверку, не обнаружена и (или) не устранена причина невозможности перевода стрелки, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной стации телеуправления) прекращает пропуск поездов по маршрутам, для которых требуется перевод данной стрелки.

При необходимости перевод данной стрелки производится с пульта местного управления или железнодорожная станция передается на резервное управление.

При невозможности перевода стрелки, в том числе с пульта местного управления или с пульта резервного управления, стрелка передается на аварийное управление (курбелем).

На раздельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, для осмотра, а при необходимости и перевода стрелок разрешается привлекать локомотивные бригады проходящих поездов в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

11. Если разрешающее показание входного (маршрутного) светофора самопроизвольно изменится на запрещающее, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан по индикации на аппаратах управления дополнительно убедиться в правильности установки стрелок, свободности изолированных участков и железнодорожного пути приема, после чего вновь открыть входной (маршрутный) светофор. Если светофор откроется, то пользоваться им разрешается и в дальнейшем. Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись в журнале осмотра о случае самопроизвольного переключения сигнала и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

При самопроизвольном переключении выходного светофора при отправлении поезда на перегон, оборудованный автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан по индикации на аппаратах управления дополнительно убедиться в правильности установки стрелок, свободности изолированных участков и первого блок-участка от попутных поездов, после чего вновь открыть выходной светофор. Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись в журнале осмотра о случае самопроизвольного переключения сигнала и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

Если после самопроизвольного закрытия входного (маршрутного) светофора при правильном положении стрелок, свободности изолированных участков

и железнодорожного пути приема (проверяемой по индикации на аппаратах управления) вторично светофор не открывается, то поезда до выявления и устранения неисправности должны приниматься при запрещающем показании этого светофора с проверкой маршрута.

Если после самопроизвольном закрытия выходного (маршрутного) светофора при правильном положении стрелок, свободности изолированных участков и первого блок-участка от попутных поездов вторично светофор не открывается (независимо от индикации на аппаратах управления), то поезда до выявления и устранения неисправности должны отправляться при запрещающем показании этого светофора с проверкой маршрута.

При самопроизвольном закрытии и невозможности вторичного открытия выходного (маршрутного) светофора на перегонах с автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами руководствуется требованиями пунктов 15, 16, 19 приложения № 1 к Инструкции, а при полуавтоматической блокировке – пунктами 6 и 7 приложения № 3 к Инструкции.

12. При неисправности диспетчерской централизации, когда управление одной или несколькими железнодорожными станциями невозможно, диспетчер поездной должен перевести эти железнодорожные станции на резервное управление. В этих случаях диспетчеру поездному запрещается руководствоваться показаниями приборов, контролирующих положение железнодорожных путей, стрелок и светофоров этих железнодорожных станций.

13. При неисправности контрольного замка на стрелке, когда замок нельзя отпереть или запереть, а работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики отсутствует на железнодорожной станции, дежурный по железнодорожной станции после записи в журнале осмотра дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику хозяйства пути о снятии замка с гарнитуры[4]. Ключ от снятого замка передается дежурному стрелочного поста. В гнездо аппаратного замка этой стрелки вставляется красная табличка с надписью «Выключено».

В маршрутах приема, отправления поездов и в маневровых маршрутах указанная стрелка после установки в соответствующее положение закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

---

[4] Подпункт 3.1.1 пункта 3.1 статьи 3 ГОСТ 33721-2016 «Межгосударственный стандарт. Гарнитуры электроприводов, внешние замыкатели для стрелочных переводов. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 19 сентября 2016 г. № 1153-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменением ГОСТ 33721-2016 «Гарнитуры электроприводов, внешние замыкатели для стрелочных переводов. Требования безопасности и методы контроля» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 2).

После доклада о готовности маршрута дежурный стрелочного поста по указанию дежурного по железнодорожной станции вставляет ключ от контрольного замка в аппарат для замыкания маршрута. В этом случае табличка «Выключено» закрепляется на ключе.

Прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения по маршруту, в который входит такая стрелка, осуществляются по разрешающим показаниям светофоров.

14. При утере (поломке) ключа стрелочного контрольного замка и отсутствии работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожной станции после оформления записи в журнале осмотра дежурный по железнодорожной станции дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику хозяйства пути о снятии замка с гарнитуры, а в гнездо аппаратного замка этой стрелки вставить красную табличку с надписью «Выключено».

До устранения неисправности прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения необходимо производить при запрещающих показаниях светофоров. В маршрутах указанная стрелка запирается на закладку и навесной замок.

15. Перед приемом или отправлением поезда по пригласительному сигналу или по соответствующим разрешениям при запрещающих показаниях светофоров на железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, прежде чем воспользоваться пригласительным сигналом или выдать разрешение на прием или отправление поезда, обязан:

1) установить стрелочные рукоятки (кнопки) в положение, соответствующее положению стрелок в маршруте, и убедиться в правильности установки маршрута по индикации на аппарате управления. На все стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, входящих в маршрут и охранных, надеть красные колпачки. Проверка правильности установки и запирания стрелок, положение которых не контролируется на табло, осуществляется в соответствии с пунктом 8 настоящего Порядка. При электрической централизации с ящиком зависимости стрелки в маршруте, кроме того, запираются поворотом маршрутно-сигнальной рукоятки. После установки маршрута и проверки положения стрелок проверяется свободность железнодорожного пути по маршруту следования поезда (работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, или по его распоряжению работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования), а также свободность

изолированных стрелочных участков, входящих в маршрут, и смежных негабаритных участков;

2) замкнуть при наличии маневровых маршрутов соответствующий маршрут приема или отправления поезда путем открытия попутных маневровых светофоров. Свободность пути по маршруту следования проверяется по индикации на пульте (аппарате) управления, а при ее отсутствии – в соответствии с подпунктом 1 настоящего пункта. Машинисты поездов руководствуются показаниями пригласительного сигнала или соответствующим разрешением, выдаваемым на право проезда входного, маршрутного или выходного светофора с запрещающим показанием. Когда невозможно открыть маневровые светофоры (или при отсутствии маневровых маршрутов) стрелки замыкаются специальными кнопками «замыкание стрелок» или управляющими командами (при их наличии на пульте управления);

3) выполнить перевод стрелок в положение, соответствующее маршруту, с пульта резервного (местного) управления, с навешиванием красных колпачков на рукоятки при неисправности системы телеуправления (кодового управления) на железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией с телеуправлением (кодовым управлением). Правильность положения стрелок в маршруте проверяется по контрольным приборам на пульте резервного (местного управления), а свободность железнодорожного пути –работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, или по его распоряжению работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования). Пользоваться частью табло центрального поста, относящейся к району кодового управления, запрещается;

4) выполнять приготовление маневровых маршрутов при невозможности открытия маневровых светофоров (из-за их неисправности или выключения).

16. Получив сообщение о нарушении нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан определить, требуется ли выключение неисправного устройства из централизации (из зависимости), и сделать запись в журнале осмотра.

Работникам подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики запрещается:

1) приступать к устранению неисправностей устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях без разрешения дежурного по железнодорожной станции и без записи в журнале осмотра, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 110 Правил технической

эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемых настоящим Приказом.

2) по окончании ремонта или устранении неисправности вводить в действие устройства железнодорожной автоматики и телемеханики, работа которых временно прекращалась, без совместной с работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, практической их проверки и не убедившись в исправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и правильности индикации на аппарате управления.

17. Порядок и сроки выключения централизованных стрелок, контрольных стрелочных замков с сохранением пользования сигналами устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На участках с диспетчерской централизацией выключение стрелок или изолированных участков для устранения неисправностей производится после передачи железнодорожной станции на резервное управление.

Плановые работы, связанные с выключением устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, в соответствии с ежемесячными графиками, утвержденными уполномоченным представителем владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), производятся на основании телеграфного распоряжения указанных руководителей с назначением ответственного работника за обеспечение безопасности движения поездов.

Для оказания помощи работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами, и контроля за его действиями по обеспечению безопасности движения поездов при выключении стрелок с сохранением пользования сигналами, на железнодорожной станции должен присутствовать начальник железнодорожной станции или его заместитель.

При выключении указанных устройств с сохранением пользования сигналами, проверка положения и замыкания выключенного устройства в маршруте должна производиться в порядке, установленном в технически-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

После такой проверки прием или отправление первого поезда производится при запрещающем показании входного, выходного или маршрутного светофора. При этом маршрут приема или отправления поезда разрешается замыкать попутными маневровыми маршрутами в соответствии с подпунктом 2 пункта 15 приложения
№ 14 к Инструкции. Прием и отправление последующих поездов осуществляется по разрешающим показаниям входного, выходного или маршрутного светофоров.

Запрещается одновременно открывать входной (маршрутный) и выходной светофоры для пропуска поезда по железнодорожной станции, если в маршрут приема и отправления входит стрелка, выключенная с сохранением пользования сигналами. Открытие выходного светофора для безостановочного пропуска поезда в этом случае должно осуществляться после проследования головой поезда входного (маршрутного) светофора.

При необходимости перевода выключенной стрелки для изменения маршрута или производства регулировочных работ со снятием крепления, перед тем как дать распоряжение о снятии крепления с остряков (остряка) и поворотного (подвижного) сердечника крестовины, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан произвести на аппарате управления действия, исключающие возможность открытия сигналов по маршрутам, в которые входит данная стрелка. Во время перевода или производства регулировочных работ со снятием крепления движение по стрелке запрещается.

По окончании перевода стрелки или регулировочных работ на ней остряки (остряк) и поворотный (подвижный) сердечник крестовины закрепляются и запираются в требуемом положении в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), о чем ответственный работник докладывает работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами.

Охранные, в том числе спаренные стрелки (съезды) должны быть установлены в положение, исключающее их одновременный перевод, который создает угрозу безопасности движения поездов.

После получения доклада от работника железнодорожной станции (или личного убеждения) в правильном выполнении всех указанных действий, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, приводит кнопки (рукоятки) на пульте (аппарате) управления в соответствие с фактическим положением стрелки и продолжает пропуск поездов по разрешающим показаниям светофоров.

18. При выключении централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных замков и устройств без сохранения пользования сигналами, прием и отправление поездов производятся при запрещающем показании входных, маршрутных и выходных светофоров, при этом проверка свободности железнодорожного пути, положения и замыкания каждой стрелки в маршруте производится в порядке, установленном в технически-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

19. В каждом случае выключения стрелки или изолированного участка, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики совместно

с работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, по индикации на пульте (аппарате) управления должен проверить, выключено ли именно то устройство, о котором сделана запись в журнале осмотра.

Перед выключением стрелки или изолированного участка, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, или по его указанию оператор поста централизации обязан установить стрелки в требуемое положение и надеть на стрелочные рукоятки (кнопки) выключаемой стрелки или стрелок, входящих в выключаемый изолированный участок, красные колпачки.

Перед выключением, централизованная стрелка, по которой не запрещено движение ввиду производства работ, должна закрепляться и запираться:

1) с сохранением пользования сигналами (без разъединения остряков) – на типовую скобу, закладку и навесной замок;

2) без сохранения пользования сигналами, если остряки отсоединяются от электропривода – на типовую скобу, закладку и навесной замок;

3) без сохранения пользования сигналами, если остряки не отсоединяются от электропривода – на закладку и навесной замок.

Подвижный сердечник крестовины закрепляется специальным устройством и запирается на навесной замок.

При ремонте или неисправности стрелки, когда нарушается механическая связь между остряками (разъединение остряков), ее остряки закрепляются в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Прижатый остряк запирается на закладку и навесной замок.

При выключении спаренных стрелок без сохранения пользования сигналами, стрелка, на которой не производятся ремонтные работы, запирается на закладку и навесной замок, а с сохранением пользования сигналами – закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

Ключ (ключи) от запертой стрелки (спаренных стрелок) в течение всего периода выключения должен (должны) храниться у дежурного по железнодорожной станции (работника, выделенного для обслуживания стрелки, или руководителя, ответственного за обеспечение безопасности движения поездов).

Закрепление стрелки производится работником подразделения пути в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с записью в журнале осмотра или передачей соответствующей телефонограммы. Ответственным за надежность закрепления остряков стрелки (подвижного сердечника крестовины) является работник подразделения пути. Запирание стрелки на закладку и навесной замок производится работником железнодорожной станции, который отвечает за ее правильное положения в маршруте и надежность запирания навесным замком,

согласно указанию работника, осуществляющего управление стрелками и светофорами.

По окончании работ до снятия крепления со стрелки, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, совместно с работником подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики должны проверить и убедиться в соответствии положения стрелки (подвижного сердечника) положению стрелочной рукоятки (нажатию соответствующей кнопки) и контролю на пульте управления.

20. На железнодорожных станциях, оборудованных системами управления и контроля устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на базе аппаратно-программных средств, порядок установки и запирания стрелок в маршруте устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

21. Для производства ремонта устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, не требующего по своему характеру предварительной записи в журнале осмотра, отдельные стрелки или горловины железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении, допускается передавать диспетчером поездным на местное управление.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 15
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок назначения и передачи предупреждений

1. В случаях, когда при следовании поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о производстве работ, на поезда передаются предупреждения.

Предупреждения передаются:

1) при неисправности железнодорожного пути, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, контактной сети, переездной сигнализации, искусственных сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

2) при вводе в действие новых видов систем интервального регулирования, изменении схем организации связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров;

3) при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации;

4) при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия;

5) при работе на двухпутном перегоне специального железнодорожного подвижного состава, требующего ограничение скорости по смежному железнодорожному пути;

6) при постановке в поезд железнодорожного подвижного состава, у которого отсутствует возможность следования со скоростью, установленной для данного участка;

7) при работе съемных подвижных единиц, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

8) в случаях, не перечисленных в подпунктах 1 – 7 настоящего пункта, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути.

Предупреждения подразделяются на:

1) действующие с момента установления до момента отмены, когда у соответствующего руководителя по условиям производства работ отсутствует возможность определения точного срока их окончания;

2) действующие в течение определенного устанавливаемого руководителем

работ срока, указываемого в заявке на назначение предупреждения;

3) назначаемые для отдельных поездов с особыми условиями пропуска, при назначении не предусмотренных расписанием остановок.

2. Заявки о назначении предупреждений в связи с предстоящим производством плановых работ формируются:

1) дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районов контактной сети, старшими электромеханиками, начальниками участков и диспетчерами подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи – на время производства работ, но не более чем на 12 ч;

2) начальниками подразделений железнодорожного пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения и связи или их заместителями – на срок до 5 суток;

3) уполномоченными представителями владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) – на срок до 10 суток.

Не предусмотренные графиком движения поездов предупреждения на более длительные сроки устанавливаются владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), при этом владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) определяет работников, которым предоставлены права отмены предупреждения после выполнения необходимых работ и восстановления нормальной скорости. Предупреждения, выдаваемые владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), должны оформляться в суточный срок со дня подачи заявки.

При обнаружении во время проверки железнодорожного пути мобильными средствами диагностики мест, угрожающих безопасности движения поездов, заявки о назначении предупреждений допускается формировать руководителю мобильного средства диагностики или его заместителю.

Дорожные мастера, начальники и электромеханики районов контактной сети, подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи подают заявки о формировании предупреждений в следующих случаях:

1) при работе съемных подвижных единиц[1];

2) при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

3) когда на двухпутных и многопутных перегонах производится выгрузка материалов на междупутье, или, когда через железнодорожный путь, по которому идут поезда, производится погрузка или выгрузка грузов с поезда, стоящего на соседнем железнодорожном пути.

---

[1] Пункт 3.1.5 пункта 3 ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстанадрта от 31 марта 2017 г. № 231-ст (М., «Стандартинформ», 2019) (далее – ГОСТ 34056-2017).

Заявки о назначении предупреждений в связи с предстоящим производством плановых работ, руководить которыми разрешается бригадиру подразделения пути, формируются дорожными мастерами. Перечень таких работ устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцам железнодорожных путей необщего пользования).

3. Порядок приема, передачи заявок и предупреждений, а также способов подтверждения принятия заявок устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцам железнодорожных путей необщего пользования).

Заявки о назначении и отмене предупреждений должны подаваться таким образом, чтобы дежурным по железнодорожной станции назначения предупреждений была получена не позже чем за 3 ч до начала действия предупреждения, а на направлениях, где поезда следуют без остановки более 3 ч – не позже времени, устанавливаемого локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

4. Руководителю работ запрещается приступать к работам, а ответственному за безопасное проведение работ – давать разрешение о начале работ, не убедившись через уполномоченных работников, что на поезда переданы предупреждения. Перечень уполномоченных работников определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

5. В заявках о назначении предупреждений должны указываться:

1) точное обозначение места действия предупреждения (перегон или железнодорожная станция, номер железнодорожного пути, стрелки, километры и пикеты действия предупреждения);

2) меры предосторожности при движении поездов;

3) начало и срок действия предупреждения;

4) причины назначения предупреждения.

6. Для выполнения непредвиденных работ по устранению обнаруженных неисправностей железнодорожного пути, контактной сети, устройств и сооружений, угрожающих безопасности движения поездов, и требующих ограждения сигналами остановки или сигналами уменьшения скорости, сигналом «опустить токоприемник» заявки на формирование предупреждений подаются дорожным мастером (при его отсутствии – бригадиром дистанции пути), начальниками, старшими электромеханиками, электромеханиками районов контактной сети и районов электроснабжения, энергодиспетчерами дистанций электроснабжения, диспетчерами дистанций сигнализации, централизации и блокировки (дистанций железнодорожной автоматики и телемеханики, связи) по заявке руководителей и специалистов дистанции сигнализации, централизации и блокировки (дистанции

железнодорожной автоматики и телемеханики, связи), дежурным производственного участка мониторинга и диагностики сети связи регионального центра связи, сменным инженером отдела технического управления сети связи дирекции связи с последующим сообщением об этом начальнику соответствующего подразделения железнодорожного транспорта.

7. При возникновении непредвиденных обстоятельств, угрожающих безопасности движения поездов, заявка о формировании предупреждений передается дежурным смежных железнодорожных станций, ограничивающим перегон (или дежурному по одной из этих железнодорожных станций).

Дежурные по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, на основании полученной заявки или сообщения дежурного смежной железнодорожной станции обязаны немедленно передать локомотивным бригадам, находящимся в движении на перегоне в направлении опасного места, по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи (или через автоматизированную систему) километр (пикет) и меры предосторожности при его проследовании, убедиться в получении и доложить об этом диспетчеру поездному.

При наличии поезда этого направления на приближении к железнодорожной станции или на железнодорожной станции, в случае невозможности передать предупреждение по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи (или через автоматизированную систему) – остановить его у выходного (маршрутного) светофора для передачи письменного предупреждения.

Диспетчер поездной, получив сообщение от дежурного по железнодорожной станции, передает дежурным железнодорожных станций, ограничивающим перегон, дежурным по железнодорожным станциям передачи предупреждений указания о порядке передачи предупреждений на поезда.

В случае перерыва действия всех средств связи, дежурный по железнодорожной станции, ограничивающей перегон, обязан передавать предупреждения на все поезда, отправляемые в направлении опасного места, до восстановления работы установленных средств связи, а в дальнейшем действовать в соответствии с указаниями диспетчера поездного.

На участках с диспетчерской централизацией заявки о назначении непредвиденных предупреждений должны передаваться диспетчеру поездному, который принимает меры, обеспечивающие передачу предупреждений на поезда.

На участках, устанавливаемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), допускается передача на поезда, находящихся в движении, сообщений о непредвиденно возникших предупреждениях по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через автоматизированную систему, без

остановки поезда. При невозможности использования автоматизированной системы такие сообщения должны передаваться дежурным по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – диспетчером поездным при подходе поезда к железнодорожной станции, ограничивающей перегон, до открытия выходного сигнала, с регистрацией сообщения в журнале движения поездов или в журнале диспетчерских распоряжений.

Работы по устранению непредвиденных, угрожающих движению поездов неисправностей, перечисленных в пункте 1 настоящего Порядка, а также связанные с этим передвижения специального самоходного подвижного состава и съемных единиц должны осуществляться немедленно при обнаружении неисправности после соответствующего ограждения места работы. Заявки и назначения предупреждения оформляются в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

8. Порядок регистрации заявок на назначение и передачу предупреждений на поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При отсутствии автоматизированной системы нумерация предупреждений ведется помесячно с первого номера, начиная с нуля часов каждого первого числа месяца. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом определяет порядок учета предупреждений и места их передачи.

9. Допускается передача предупреждений локомотивной бригаде по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, через автоматизированную систему или на бумажных носителях.

В зависимости от вида автоматизированной системы владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) устанавливает один из следующих способов передачи предупреждений на поезда:

1) с участием уполномоченных работников в формировании бланков предупреждений с подписанием бланка подписью и передачей бланка лично локомотивной бригаде;

2) с участием уполномоченных работников в формировании бланков предупреждений с подписанием бланка электронной подписью[2] уполномоченных работников и передачей бланка локомотивной бригаде в удаленном пункте передачи уполномоченным работником;

3) с участием уполномоченных работников в формировании бланков предупреждений с подписанием бланка электронной подписью уполномоченных работников и передачей автоматизированной системой подписанного электронного

[2] Пункт 1 статьи 2 Федерального закона от 6 апреля 2011 г. № 63-ФЗ «Об электронной подписи» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, №15, ст. 2036).).

бланка предупреждений локомотивной бригаде на локомотив через автоматизированную систему;

4) с автоматическим формированием бланка предупреждений с оформлением электронной подписи, создаваемой автоматизированной системой, с передачей бланка локомотивной бригаде в удаленном пункте передачи уполномоченным работником, без подписи дежурного по железнодорожной станции (парка);

5) с автоматическим формированием бланка предупреждений с оформлением электронной подписи, создаваемой автоматизированной системой, с передачей электронного бланка предупреждений локомотивной бригаде через автоматизированную систему без подписи уполномоченного работника.

В случае отсутствия технической возможности применения автоматизированных систем на железнодорожной станции передача заявки о предупреждениях в адрес данной железнодорожной станции производится с использованием телеграмм или видов железнодорожной связи, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

10. Передача предупреждений на поезд производится на раздельных пунктах. Отправлять поезда без передачи действующих предупреждений запрещено.

Перечень раздельных пунктов передачи предупреждений на поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Руководители работ (ответственные за безопасное проведение работ) участка размещения данных раздельных пунктов и смежных участков, расположенных на соседних дорогах, должны адресовать заявки о формировании предупреждений на эти раздельные пункты.

11. Предупреждения об особых условиях следования отдельных поездов передаются на железнодорожных станциях формирования поездов или железнодорожных станциях прицепки к поездам железнодорожного подвижного состава, у которого отсутствует возможность следования с установленной скоростью. Порядок передачи таких предупреждений на железнодорожных станциях смены локомотивов и локомотивных бригад, исключающий возможность отправления на участок без предупреждения поездов, в которых находится железнодорожный подвижной состав или груз, вызывающий необходимость соблюдения особых условий следования, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

12. При отсутствии автоматизированной системы в пунктах передачи предупреждения формируются на бланке ДУ-61, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции по организации движения поездов и

маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных настоящим Приказом, или печатаются на бумаге и вручаются локомотивной бригаде в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При оборудовании локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава автоматизированной системой, которая обеспечивает прочтение предупреждений локомотивной бригадой в кабине, локомотивная бригада до отправления поезда через автоматизированную систему дает подтверждение о получении предупреждений. В случае невозможности получения предупреждений и подтверждения о получении через автоматизированную систему локомотивной бригаде вручается бланк предупреждений на бумажном носителе.

При получении локомотивной бригадой предупреждений через автоматизированную систему или при получении бланка предупреждений через рабочее место с автоматизированным подтверждением получения бланка локомотивной бригадой, ручная расписка о получении бланка не требуется.

13. Номер отправляемого поезда проставляется на бланке ДУ-61 перед передачей локомотивной бригаде.

При следовании поезда двойной тягой предупреждение передается локомотивной бригаде ведущего локомотива, который ставит в известность локомотивную бригаду второго локомотива о наличии предупреждения. При следовании поезда с подталкивающим локомотивом предупреждения передаются также локомотивной бригаде подталкивающего локомотива.

Порядок передачи предупреждений на пригородные, вывозные и передаточные поезда, а также на подталкивающие локомотивы устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При этом предупреждения можно передавать не на каждый поезд, а на определенный период (между сменами бригад).

14. При отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах и на многопутных перегонах порядок передачи предупреждений при отправлении поездов по железнодорожному пути устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

15. Предупреждения, назначаемые до отмены, передаются на поезда до получения извещения об отмене. Предупреждения, назначаемые на определенный срок, передаются на поезда только в течение этого срока. Заявки об отмене таких

предупреждений не подаются, и передача их на поезда прекращается, если от руководителя работ не будет получено извещение о необходимости продлить срок действия предупреждения.

Когда у руководителя работ отсутствует возможность завершить работы, вызвавшие предупреждение в срок, указанный в заявке, он обязан известить дежурных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, или диспетчера поездного (на участках с диспетчерской централизацией) о продлении действия предупреждения, указав новый срок окончания работ. До окончания срока, указанного в заявке, выслать к выставленным переносным сигналам уменьшения скорости (квадратным щитам желтого цвета) сигналистов.

Дежурный по железнодорожной станции, получивший такое сообщение, обязан действовать в соответствии с пунктом 7 настоящего Порядка.

16. Предупреждение, установленное до отмены, отменяется только работником, которым оно установлено, или его руководителем.

Должностным лицам, назначающим предупреждение, допускается поручать подчиненным им руководителям подразделений произвести отмену назначенных предупреждений или повысить установленную предупреждением скорость движения поездов после выполнения работ, указанных в предупреждении. О таком поручении должно быть указано в заявке на назначение предупреждения.

Отмену предупреждений, назначаемых по заявкам начальников или руководителей смены путеизмерительных и дефектоскопных[3] вагонов, производит руководитель подразделения пути или его заместитель. Отмену предупреждений, назначаемых по заявкам начальников вагонов-лабораторий контактной сети, производит руководитель подразделения электроснабжения.

17. Предупреждения, назначенные до отмены, по устранении вызвавших их причин отменяются немедленно подачей телеграммы (телефонограммы) или путем ввода информации в автоматизированную систему в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), в те же адреса, что и при назначении предупреждений.

Отмену предупреждения допускается производить записью в книге предупреждений на железнодорожной станции их передачи лицом, заявляющим отмену, с указанием месяца, числа и времени отмены и с последующим подтверждением этой записи телеграммой (телефонограммой) в адреса работников владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), перечень которых определён локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

---

[3] Пункт 3.3.26 ГОСТ 34056-2017.

Извещение об отмене предупреждения уполномоченный работник владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) заносит в книгу предупреждений напротив имеющихся записей, указывая, от кого и когда (часы, минуты и число) поступила отмена. Отмененные предупреждения, а также предупреждения, срок действия которых истек, перечеркиваются. При наличии автоматизированных систем данные об отмене предупреждений передаются в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Получив извещение об отмене предупреждений, связанных со снижением скорости движения поездов на перегоне, или о досрочном окончании действия аналогичных предупреждений, если они были установлены на определенный срок, дежурный по железнодорожной станции должен поставить об этом в известность диспетчера поездного.

18. Локомотивные бригады при следовании по участку должны руководствоваться переданными предупреждениями и следить за переносными сигналами, установленными на железнодорожных путях.

При следовании поезда по месту работы в период, указанный в предупреждении, установленная предупреждением скорость должна соблюдаться независимо от наличия сигналов ограждения.

В случае отсутствия сигналов ограждения локомотивная бригада обязана сообщить об этом диспетчеру поездному или дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, для принятия мер к устранению данного нарушения.

При прохождении места работ ранее или позднее указанного в предупреждении срока и отсутствии на железнодорожных путях сигналов уменьшения скорости или остановки скорость следования поезда не снижается.

Уведомление об окончании работ ранее срока, указанного в предупреждении, или о повышении установленной предупреждением скорости разрешается передавать локомотивной бригаде по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, указанием диспетчера поездного (или через автоматизированную систему).

19. При получении от любого лица заявления о замеченной им на перегоне или железнодорожной станции неисправности железнодорожного пути, контактной сети, сооружений или устройств дежурный по железнодорожный станции обязан зарегистрировать его в журнале осмотра и немедленно поставить в известность диспетчера поездного, дежурных смежных железнодорожных станций и работника, обслуживающего эти устройства.

Если подобная неисправность будет обнаружена локомотивной бригадой, следующей по перегону, то она обязана при необходимости снизить скорость

или остановить поезд, сообщить об этом локомотивным бригадам следующих за ним поездов, дежурному ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поездному, указав характер неисправности и место (километр, пикет, номер пути), на котором она обнаружена.

Если полученное дежурным по железнодорожной станции сообщение свидетельствует о наличии препятствий для безопасного движения поездов, то он обязан принять меры к передаче указанного сообщения локомотивным бригадам следующих по перегону поездов, а когда характер сообщения свидетельствует о невозможности движения поездов – запретить им дальнейшее движение впредь до получения уведомления об устранении препятствия. Не ожидая приказа о закрытии перегона (железнодорожного пути), дежурный по железнодорожной станции обязан также передать дежурному смежной железнодорожной станции указание о запрещении отправления на перегон поездов. Локомотивные бригады, находящиеся на перегоне, в зависимости от полученного сообщения обязаны проследовать опасное место с особой бдительностью, при необходимости с пониженной скоростью и готовностью остановиться, или же остановить поезд и возобновить движение лишь после получения уведомления об устранении препятствия.

На перегон, с которого получено заявление о наличии препятствия для безопасного движения поездов, допускается отправлять первый поезд в сопровождении дорожного мастера или при его отсутствии – бригадира подразделения пути, а при повреждениях контактной сети – работника подразделения электроснабжения.

При нахождении дорожного мастера или бригадира подразделения пути на перегоне, когда местонахождение их известно, локомотивной бригаде передается предупреждение об остановке и посадке этих работников для сопровождения поезда к опасному месту.

В предупреждении указывается об остановке в пределах километра, предшествующего тому, на котором обнаружена неисправность, и о дальнейшем следовании по указанию работника, сопровождающего поезд или находящегося в районе опасного места.

Сопровождающий поезд работник устанавливает порядок пропуска последующих поездов, а при необходимости дает заявку о передаче на поезда предупреждений в порядке, установленном владельцем инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

20. Приказы владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) о предупреждениях адресуются начальникам соответствующих подразделений железнодорожного транспорта. С ними должны быть немедленно ознакомлены под расписку диспетчеры поездные, машинисты-

инструкторы, машинисты локомотивов и мотор-вагонных поездов, машинисты (водители) специального самоходного подвижного состава, дежурные по железнодорожным станциям, дежурные по депо (в пунктах передачи предупреждений), дорожные мастера и бригадиры подразделения пути, связанные с обслуживанием участков, на которых назначается предупреждение.

Руководители подразделений локомотивного хозяйства и руководители организаций-владельцев мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава по получении приказа в трехсуточный срок обязаны уведомить начальников железнодорожных станций передачи предупреждений об ознакомлении локомотивных бригад с указанием владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) о предупреждении, после чего передача предупреждений на поезда прекращается.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 16
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок постановки в поезда вагонов с грузами, требующими особых условий перевозки и специального железнодорожного подвижного состава

1. Выполнение маневров с вагонами (цистернами), требующими особых условий перевозки, а также их включение в состав поезда производится с постановкой вагонов прикрытия в соответствии с Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, содержащих порядок заключения договоров, устанавливающих особые условия перевозки грузов, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 июня 2020 г. № 217[1].

Информация об особых свойствах перевозимого груза, а также требуемые нормы прикрытия указываются грузоотправителем в перевозочных документах.

2. Одиночные вагоны с исправными ходовыми частями, непригодные для следования в составе поезда, должны пересылаться к пунктам ремонта отдельными локомотивами после составления вагонными депо или промывочно-пропарочными станциями[2] пересылочных документов.

3. Порядок постановки в поезда и производства маневровой работы с транспортерами и вагонами, загруженными негабаритными и (или) тяжеловесными грузами, определяется нормативными правовыми актами, издаваемыми в соответствии с Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[3], Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»[4], а также специальными указаниями владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) согласно которым:

---

[1] Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 30 декабря 2020 года, регистрационный № 61935. В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 26 июня 2020 г. № 217 данный акт действует до 1 марта 2027 г.

[2] Подпункт 2.12.46 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» (ИУС «Национальные стандарты, 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

[3] Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2018, № 32, ст. 5105)

[4] Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170; 2015, № 1, ст. 56).

включение вагонов с грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й степеней[5], производится с постановкой вагонов прикрытия с головы и хвоста поезда не менее одного вагона с габаритным грузом или порожнего;

вагоны с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности (кроме грузов негабаритности 1-й – 3-й степеней) запрещается ставить в длинносоставные поезда;

вагон с контрольной рамой отделяется от локомотива одной порожней платформой для улучшения видимости контрольной рамы;

вагон с негабаритным грузом нижней и боковой негабаритности 6-й степени или со сверхнегабаритным грузом ставится в состав поезда не ближе 20 вагонов от вагона с контрольной рамой, а при перевозке в специальном поезде с отдельным локомотивом не ближе 5 вагонов;

включение вагона с негабаритным грузом нижней и боковой негабаритности 6-й степени или со сверхнегабаритным грузом производится с постановкой не менее одного вагона прикрытия с габаритным грузом или порожнего от хвоста поезда;

в составы поездов разрешается включать груженые транспортеры грузоподъемностью до 240 т включительно;

включение груженых транспортеров с числом осей 12 и более (кроме транспортеров сцепного типа грузоподъемностью 120 т с одной или двумя промежуточными платформами) в состав поезда производится с постановкой с каждой стороны не менее двух вагонов прикрытия, при следовании в одном поезде нескольких таких транспортеров между ними ставится дополнительно не менее трех вагонов прикрытия, в качестве которых допускается использовать четырехосные груженые вагоны с грузом массой не более 40 т или порожние вагоны любого типа;

порожние транспортеры, имеющие восемь и более осей, а также порожние и груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т (типы 3960 и

---

[5] Пункт 1.7 главы 1 Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 октября 2001 года (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 19 октября 2001 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798) (далее – Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов).

3961) и грузоподъемностью 240 т (типы 3974) при следовании их в поездах массой более 3000 т разрешается ставить только в последнюю четверть состава поезда[6];

запрещается ставить в поезда, которые следуют с подталкиванием, груженые и порожние транспортеры, имеющие восемь и более осей, кроме 8-осных площадочных – тип 3912, платформенных – тип 3935, колодцевых – тип 3948)[7].

4. Порядок движения хоппер-дозаторов[8] по железнодорожным путям общего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры на основании технической документации.

Количество хоппер-дозаторов в каждом маршруте определяется исходя из технологических требований и условий их разгрузки.

Порожние и груженые маршруты хоппер-дозаторов, курсирующие в составах поездов, длина и масса которых не превышает норм длины и массы поездов, установленных графиком движения поездов, разрешается пополнять любым железнодорожным подвижным составом, не требующим отцепок на промежуточных железнодорожных станциях и не ограничивающим скорости движения маршрутов. Скорости следования таких грузовых поездов не должны превышать скоростей движения находящихся в поезде хоппер-дозаторов.

Информацию о готовности груженного или порожнего хоппер-дозатора к следованию по участку, максимально допускаемых скоростях движения и приведению его разгрузочно-дозировочных устройств в транспортное положение лицо, уполномоченное грузоотправителем (владельцем железнодорожного подвижного состава), указывает в перевозочных документах.

Порядок отправления хоппер-дозаторов в грузовых поездах устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Перед отправлением хоппер-дозаторов отправитель приводит их в полное транспортное положение, а о готовности к следованию и допускаемых скоростях движения делает на железнодорожной станции отправления соответствующую запись в перевозочных документах.

5. Порядок движения вагонов-самосвалов (думпкаров)[9] (далее – думпкар) по железнодорожным путям общего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры в соответствии с технической документацией на железнодорожный подвижной состав.

---

[6] Пункт 4.13 главы 4 Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов.
[7] Пункт 4.12 главы 4 Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов.
[8] Подпункт 2.4.23 пункта 2.4 ГОСТ 34530-2019.
[9] Подпункт 3.3.28 пункта 3.3 ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 231-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

Порядок движения думпкаров по железнодорожным путям необщего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Информацию о готовности груженного или порожнего думпкара к следованию по участку, максимально допускаемых скоростях движения и приведению его разгрузочных устройств в транспортное положение лицо, уполномоченное грузоотправителем (владельцем железнодорожного подвижного состава), указывает в перевозочных документах.

Пополнение маршрутов думпкаров разрешается только таким железнодорожным подвижным составом, который не требует отцепки на промежуточных железнодорожных станциях и не ограничивает скорости маршрутов думпкаров.

Пересылка в поездах думпкаров, направляемых в ремонт, производится только в порожнем состоянии со скоростью не более 60 км/ч; пересылка из ремонта производится со скоростями, установленными для грузовых поездов (для думпкаров ВС-100 и 2ВС-105 со скоростью не более 80 км/ч), при этом думпкары моделей 31-675, 31-675-01, 31-676, 31-676-01, 6ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66 допускается ставить в любой части поезда, а все остальные – последними в хвосте грузового поезда.

6. Специальный железнодорожный подвижной состав отправляется с железнодорожных станций для следования в нерабочем состоянии (в грузовых поездах или с отдельными локомотивами) по заявкам организаций-владельцев этого специального железнодорожного подвижного состава.

Подготовка специального железнодорожного подвижного состава к следованию в нерабочем состоянии производится отправителем в соответствии с требованиями, предусмотренными в ремонтной и эксплуатационной документации, разрабатываемой для данного специального железнодорожного подвижного состава или в соответствии с его паспортом (техническим паспортом) или формуляром[10]. О приведении специального железнодорожного подвижного состава в транспортное положение отправителем должна быть сделана отметка в перевозочных документах.

Возможность транспортировки специального железнодорожного подвижного состава в составе грузового поезда и условия транспортирования определяются

---

[10] Абзац пятьдесят второй пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза http://www.tsouz.ru/, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310).

владельцем специального железнодорожного подвижного состава и указывается в перевозочных документах.

Постановка специального железнодорожного подвижного состава в составы грузовых поездов производится в соответствии с положениями, предусмотренными в технических условиях эксплуатации (инструкциях) подвижного состава, или в паспорте (техническом паспорте) подвижного состава, или формуляре, определяющих порядок эксплуатации соответствующего специального железнодорожного подвижного состава.

Основанием для передислокации специального железнодорожного подвижного состава является оформленный перевозочный документ.

Если в соответствии с эксплуатационной документацией или паспортом (техническим паспортом), или формуляром специальный железнодорожный подвижной состав должен следовать со скоростью менее установленной в графике движения для грузовых поездов, то в отметке о приведении специального железнодорожного подвижного состава в транспортное положение отправитель должен указать эту скорость.

7. Локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав в недействующем состоянии отправляются по заявкам их владельцев, руководителей ремонтных предприятий после технического обслуживания и комиссионной проверки их технического состояния, оформленных соответствующим актом в трех экземплярах. В акте, который предъявляется вместе с заявкой, указывается разрешаемая скорость следования локомотива, мотор-вагонного подвижного состава. Второй экземпляр акта вручается проводнику локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, третий экземпляр остается у отправителя.

Электровозы и тепловозы, отправляемые в недействующем состоянии, ставятся в грузовом поезде вслед за ведущим локомотивом, но не более двух односекционных или одного трехсекционного или двухсекционного локомотива.

Пересылка большего количества локомотивов разрешается владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) при условии отправления локомотивов с нагрузкой не более 8,1 т на погонный метр сплотками в количестве от 3 до 10 двухсекционных, 7 трехсекционных или 20 односекционных локомотивов (не считая ведущего локомотива), при этом ведущим локомотивом допускается назначать один из локомотивов сплотки.

При пересылке в грузовых поездах мотор-вагонного подвижного состава, последний ставится в хвост грузового поезда.

Паровозы с тендерами, отправляемые в холодном состоянии, ставятся вслед за ведущим локомотивом в количестве, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего

пользования). Постановка холодного паровоза в голове поезда при двойной тяге производится в зависимости от верхнего строения железнодорожного пути и искусственных сооружений и разрешается владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования). Паровозы с четырех- и шестиосными тендерами разрешается отправлять тендером вперед, паровозы с трехосными тендерами ставятся в поезд только трубой вперед.

8. Перемещение спецформирований производится по заявкам их начальников в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

9. Вагоны метрополитенов пересылаются сплотками, сформированными из вагонов метрополитена (до 12 вагонов) и 2 порожних грузовых вагонов прикрытия, оборудованных переходными сцеплениями[11], устанавливаемыми взамен типовых головок автосцепок и прицепляемых по одному с каждой стороны сплотки. Для сопровождения вагонов метрополитена отправителем выделяются проводники, для проезда которых используется в летнее время один из вагонов метрополитена, а в зимнее время – вагон-теплушка, используемый в качестве одного из вагонов прикрытия.

Для определения пригодности к следованию пересылаемые вагоны метрополитенов осматриваются комиссией, назначаемой отправителем. В состав комиссии включается представитель пункта технического обслуживания вагонов владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Комиссия составляет в трех экземплярах акт проверки технического состояния отправляемых вагонов. Первый экземпляр акта остается в организации, отправляющей вагоны, второй – вручается старшему группы проводников, третий – используется для заявки железнодорожной станции на отправление вагонов.

Транспортировка подготовленной сплотки производится отдельным локомотивом. Постановка вагонов метрополитена в состав поезда, а также пропуск их через сортировочные горки не допускается.

Пропуск вагонов метрополитена по железнодорожным путям устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании конструкторской документации.

[11] Подпункт 3.1.26 пункта 3 ГОСТ 34056-2017.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 17
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок движения специального подвижного состава на комбинированном ходу

I. Общие положения

1. Специальный подвижной состав на комбинированном ходу (далее – СПК) для движения по железнодорожным путям должен быть оборудован устройствами в соответствии с требованиями технической и эксплуатационной документации, утверждаемой владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

СПК должен иметь надежное шунтирование рельсовых цепей, при движении обозначается сигналами в соответствии с главой VIII Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Правила).

2. Управлять СПК имеют право машинисты, указанные в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

3. Заезд (съезд) СПК на железнодорожный путь допускается производить на железнодорожных путях перегонов, отдельных железнодорожных путях железнодорожных станций или железнодорожных путях необщего пользования, в том числе на специально оборудованных площадках.

4. Ответственным за безопасность движения и людей, находящихся на СПК, при движении является машинист, при производстве работ – руководитель работ, назначаемый владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

5. Количество перевозимых в СПК людей и характеристики груза не должны нарушать норм, установленных технической и эксплуатационной документацией.

6. Сцепление СПК между собой и с железнодорожным подвижным составом допускается типовыми устройствами и должно производиться в соответствии с технической и эксплуатационной документацией.

7. Допускаемые скорости движения СПК устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

8. Порядок допуска СПК к эксплуатации, порядок движения СПК при диспетчерской централизации, а также меры обеспечения безопасности движения по раздельным пунктам и перегонам устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

II. Организация движения СПК на железнодорожной станции

9. Перед заездом (съездом) СПК на железнодорожный путь железнодорожной станции руководитель работ оформляет в журнале осмотра на данной железнодорожной станции запись о месте заезда (съезда) с указанием мер безопасности движения. Порядок заезда (съезда) СПК на железнодорожный путь устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

10. Дежурный по железнодорожной станции, ознакомившись с записью, обязан доложить диспетчеру поездному о предстоящем заезде (съезде) СПК и запросить его согласие.

11. Получив согласие диспетчера поездного, дежурный по железнодорожной станции подписывает в журнале осмотра запись с отметкой времени, разрешая руководителю работ начать ограждение места заезда (съезда) СПК, а также при необходимости – смежных с ним путей.

12. Перед заездом (съездом) СПК руководитель работ должен получить от дежурного по железнодорожной станции устное разрешение на выполнение указанных операций.

13. После заезда (съезда) СПК на железнодорожный путь руководитель работ уведомляет дежурного по железнодорожной станции о завершении указанных операций.

После заезда СПК на железнодорожный путь до снятия сигналов ограждения должна быть проверена радиосвязь между машинистом СПК и дежурным по железнодорожной станции, шунтовая чувствительность по индикации аппарата управления.

В случае выявления неисправности радиосвязи (невозможности установить радиосвязь между дежурным по железнодорожной станции и машинистом СПК), необеспечения шунтовой чувствительности СПК движение СПК по железнодорожным путям запрещается. Руководителем работ должны быть

приняты меры к возвращению СПК на автомобильный ход и его переезд в место, обеспечивающее установленный габарит.

О приведении СПК в транспортное положение к следованию по железнодорожным путям, снятии сигналов ограждения, соблюдении габарита приближения строений (после съезда), а также об отсутствии препятствий для движения руководителем работ должна быть оформлена запись в журнале осмотра (или получена телефонограмма с последующей личной подписью).

14. Маневровые передвижения СПК по железнодорожным путям осуществляются в соответствии с требованиями приложения № 11 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам (далее – Инструкция).

15. Занятие СПК главных и приемоотправочных путей железнодорожной станции допускается с согласия диспетчера поездного.

Запрещается оставление СПК в нерабочем состоянии на станционных путях.

16. При нахождении СПК на железнодорожном пути железнодорожной станции, стрелочные переводы, ведущие на данный железнодорожный путь, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда железнодорожного подвижного состава на путь, занятый СПК. При электрической централизации на стрелочные рукоятки (кнопки) навешиваются красные колпачки, а на аппарате управления навешивается табличка «Дрезина».

III. Организация движения СПК на перегоне

17. Для заезда (съезда) СПК на перегоне между железнодорожными станциями, соответствующий железнодорожный путь перегона закрывается для движения всех поездов кроме СПК по приказу диспетчера поездного.

Разрешается заезд (съезд) на путь перегона только при его свободности от поездов.

18. Перед предстоящим заездом СПК на путь перегона руководитель работ оформляет в журнале диспетчерских распоряжений одной из железнодорожных станций участка письменную заявку, в которой указывает место заезда, съезда (километр, пикет, номер железнодорожного пути перегона или железнодорожная станция прибытия).

Полученную заявку руководитель работ передает диспетчеру поездному и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон.

Полученные заявки записываются в журнал диспетчерских распоряжений.

19. С наступлением срока начала действия заявки диспетчер поездной устанавливает свободность перегона (пути перегона) от поездов, после чего

по средствам технологической железнодорожной электросвязи передает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, и руководителю работ распорядительным актом (далее – приказ) на закрытие перегона (пути перегона).

Получив такой приказ, дежурный по железнодорожной станции заполняет бланк ДУ-64, рекомендуемый образец которого представлен в приложении № 28 к Инструкции, и вручает его руководителю работ. Вместе с бланком разрешения ДУ-64 вручается бланк ДУ-61, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции, с указанием действующих предупреждений на участке следования СПК.

20. Прибыв на место, определенное в заявке, руководитель работ организует ограждение места работ и выполнение операций по заезду (съезду) СПК на железнодорожный путь перегона. На поезда, следующие по смежным путям, передается предупреждение в соответствии с заявкой руководителя работ.

После заезда на железнодорожный путь СПК должен быть приведен в транспортное положение в соответствии с руководством по эксплуатации, должна быть проверена радиосвязь между машинистом СПК и дежурным по железнодорожной станции, а также шунтовая чувствительность по индикации аппарата управления (при наличии электрических рельсовых цепей).

После съезда СПК должен быть установлен снаружи габарита приближения строений, не ближе 2,5 м от головки крайнего рельса.

Об окончании операций по заезду (съезду) СПК, о приведении в транспортное положение к следованию по железнодорожным путям, снятии сигналов ограждения, а также об отсутствии препятствий для движения поездов и СПК руководитель работ обязан доложить дежурному по железнодорожной станции по средствам технологической железнодорожной электросвязи. Полученное уведомление должно быть передано диспетчеру поездному, дежурному по смежной железнодорожной станции и записано в журнал диспетчерских распоряжений.

21. Для заезда СПК допускается выдавать руководителю работ бланк ДУ-64 до закрытия перегона после получения дежурным по железнодорожной станции устного указания диспетчера поездного по средствам технологической железнодорожной электросвязи:

«В связи с предстоящим закрытием перегона … (…пути перегона…) для заезда (съезда) СПК на …км…пк разрешаю вручить бланк формы ДУ-64 руководителю работ … (должность и фамилия) для последующей передачи машинисту».

Прибыв на указанное в заявке место, руководитель работ после получения приказа диспетчера поездного о закрытии перегона (пути перегона) делает соответствующую отметку в бланке ДУ-64 (номер и время приказа, фамилия диспетчера поездного) и организует работу по выполнению операций для заезда

СПК. Руководителю работ запрещается передавать бланк ДУ-64 машинисту СПК до получения приказа диспетчера поездного о закрытии перегона (пути перегона) для движения.

22. Запрещается приступать к работам по подготовке к заезду (съезду) СПК и производить указанные операции до получения руководителем работ по средствам технологической железнодорожной электросвязи приказа диспетчера поездного о закрытии перегона (пути перегона).

23. Машинисту СПК запрещается заезжать на железнодорожный путь перегона (съезжать с пути перегона) без убеждения в его закрытии приказом диспетчера поездного, переданного через руководителя работ, а также без устного разрешения дежурного по железнодорожной станции.

Машинисту СПК запрещается заезжать на железнодорожный путь перегона без получения от руководителя работ разрешения на ДУ-64, а также информации о наличии действующих предупреждений на участке следования на бланке ДУ-61.

24. После прибытия СПК на железнодорожную станцию, ограничивающую перегон, на котором выполнены операции по заезду, дежурный по железнодорожной станции уведомляет диспетчера поездного о свободности перегона.

Диспетчер поездной, получив уведомление о свободности перегона, открывает перегон для движения поездов.

25. В случае заезда и съезда СПК в пределах одного перегона данный перегон закрывается и открывается в соответствии с настоящим Порядком.

26. Движение СПК по раздельным пунктам и перегонам осуществляется в соответствии с настоящим Порядком.

IV. Действия при возникновении аварийной или нестандартной ситуации при движении СПК по железнодорожным путям

27. При внезапном возникновении на железнодорожном пути препятствий, угрожающих безопасности движения поездов, а также из-за неисправности СПК машинист обязан:

1) применить все имеющиеся средства для остановки СПК по возможности в прямом участке железнодорожного пути без насыпей и выемок или на железнодорожном переезде;

2) после остановки затормозить СПК стояночным тормозом, уточнить местоположение (километр, пикет) и сообщить по средствам технологической железнодорожной электросвязи;

3) передать дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, а на железнодорожных станциях с диспетчерским управлением –

диспетчеру поездному, сообщение об остановке с указанием километра и пикета и получить подтверждение о том, что информация воспринята.

При отказе средств радиосвязи, сообщение дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, а на участках оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчеру поездному, передается посредством проводной связи с ближайшей точки перегонной связи или с ближайшего пункта, имеющего средства связи, или посредством доступного машинисту вида связи.

28. После вынужденной остановки и остановки двигателя, машинист должен действовать в следующей последовательности:

1) затормозить СПК стояночным тормозом, установить тормозные башмаки;

2) для эвакуации людей открыть двери, окна, аварийные люки;

3) оградить СПК согласно требованиям главы IV приложения № 1 к Правилам;

4) принять меры к устранению причин, вызвавших вынужденную остановку;

5) при получении команды от диспетчера поездного, переданной по радиосвязи лично или через дежурного по железнодорожной станции, ограничивающей перегон, осуществить съезд СПК с железнодорожного пути с помощью подручных средств (съемных настилов) без пересечения смежных железнодорожных путей;

6) после съезда и установки подвижной единицы снаружи габарита приближения строений установить противооткатные упоры;

7) доложить по средствам технологической железнодорожной электросвязи диспетчеру поездному напрямую или через дежурного по железнодорожной станции о фактическом освобождении железнодорожного пути от СПК и соблюдении габарита приближения строений.

29. Для съезда с путей СПК машинист должен согласовать с диспетчером поездным порядок съезда. После выполнения соответствующих работ машинист обязан передать диспетчеру поездному лично или через дежурного одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон, по доступным средствам связи уведомление о съезде с железнодорожного пути перегона и установки подвижной единицы снаружи габарита приближения строений, не ближе 2,5 м от головки крайнего рельса.

Полученное от машиниста уведомление записывается в журнал диспетчерских распоряжений.

30. При невозможности самостоятельного освобождения пути, машинист должен вызвать по доступным средствам связи вспомогательный локомотив (или СПК). После чего обеспечить ограждение в соответствии с главой IV Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам.

31. Конкретный порядок действий в аварийных и нестандартных ситуациях с СПК, исходя из местных особенностей, плана и профиля железнодорожного пути, наличия искусственных сооружений, оснащения железнодорожной инфраструктуры, технических характеристик, обращающихся СПК, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 18
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Основные положения о порядке движения дрезин съемного типа

1. Дрезины съемного типа при движении обозначаются сигналами в соответствии с главой VIII Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом.

2. Управлять дрезиной съемного типа имеют право машинисты, указанные в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

3. Основным ходом дрезины является передний (фарой вперед) ход, задний ход разрешается как исключение при маневрах на железнодорожных станциях.

4. Скорость движения дрезин на перегонах должна быть не более 50 км/ч, при движении по станционным железнодорожным путям должна быть не более 25 км/ч, а по стрелкам не более 15 км/ч. При плохой видимости скорость движения дрезин должна быть не более25 км/ч.

5. Движение дрезин не должно вызывать нарушения следования поездов по расписанию.

6. В темное время суток, а также при туманах, ливнях, снегопадах, метелях выезд дрезин на перегон запрещается.

7. Во время движения запрещается: стоять на дрезине или прицепе, сидеть на бортах дрезины, переходить с прицепа на прицеп, сходить с дрезины или прицепа и садиться на них до полной остановки, пользоваться открытым огнем во время движения, а также на стоянках при заправке дрезины горючим.

8. Съемную дрезину должны сопровождать работники в количестве, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) для обеспечения ее быстрого съема с железнодорожного пути в случае экстренной необходимости.

9. Количество людей и груза для одновременного проезда на съемной дрезине и прицепе не должно превышать установленного технической документацией.

10. Ответственным за безопасность движения дрезины и находящихся на ней людей является руководитель работ, сопровождающий дрезину.

11. Руководителем работ, сопровождающим дрезину, назначается работник по должности не ниже бригадира подразделения хозяйства пути, электромеханика подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, а при отсутствии их руководителем является водитель дрезины.

12. Сцепление дрезин съемного типа между собой, дрезины с прицепом, а также прицепов между собой допускается только типовыми приборами и должно производиться в соответствии с технической и эксплуатационной документацией.

Руководитель работ обязан убедиться в надежности сцепления прицепов со съемной дрезиной и между собой.

Дрезины съемного типа запрещается сцеплять с другими типами железнодорожного подвижного состава.

13. Постановка (снятие) дрезины съемного типа на железнодорожном пути раздельного пункта или перегона осуществляется в соответствии с главами II – IV приложения № 17 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), или посредством использования автоматизированной системы для заезда (съезда) дрезины съемного типа.

14. Дрезинам съемного типа запрещается передвижение в пределах железнодорожной станции без устного разрешения дежурного по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчера поездного).

15. Следование дрезин с занятием перегона разрешается диспетчером поездным по заявке руководителя работ.

16. Движение дрезин съемного типа осуществляется с закрытием перегона приказом диспетчера поездного.

Машинисту дрезины на право занятия перегона выдается разрешение на бланке ДУ-64, рекомендуемый образец, которого приведен в приложении № 28 к Инструкции, а также предупреждения в соответствии с приложением № 15 к Инструкции.

При отправлении дрезины съемного типа на перегон руководитель работ не вправе выезжать:

а) без средств связи, обеспечивающих возможность ведения переговоров с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим данный перегон;

б) не ознакомившись с расписанием движения поездов;

в) не сверив свои часы с часами дежурного по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчера поездного).

17. По прибытии с перегона на железнодорожную станцию, руководитель работ, сопровождающий дрезину, обязан сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции, после чего руководствоваться его указаниями.

Дежурный по железнодорожной станции отмечает в журнале движения поездов время прибытия дрезины и сообщает об этом дежурному по железнодорожной станции отправления и диспетчеру поездному для последующего открытия перегона и восстановления движения поездов по основным системам интервального регулирования.

18. Если конечный пункт движения дрезины съемного типа расположен на перегоне, то после ее снятия с железнодорожного пути и установки на габаритное расстояние[1], руководитель работ уведомляет об окончании работ диспетчера поездного или дежурного одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон. На основании уведомления полученного от руководителя работ осуществляется восстановление движения поездов по основным системам интервального регулирования.

19. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) с учетом местных особенностей, оснащения инфраструктуры и технических характеристик обращающихся дрезин съемного типа устанавливают:

а) порядок назначения сопровождающих руководителей работ и старших групп;

б) порядок извещения дежурных по железнодорожным переездам;

в) максимальное количество людей, допускаемое для одновременного проезда на съемных дрезинах и прицепах;

г) порядок действий в аварийных и нестандартных ситуациях;

д) обязанности работников и меры безопасности, в том числе на участках с диспетчерской централизацией, а также обеспечивающие безопасность движения поездов в тоннелях, на мостах, в сложных условиях плана и профиля железнодорожного пути.

[1] Подпункт 2.2 пункта 2 ГОСТ 9238-2013 «Межгосударственный стандарт. Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений», введенного в действие протоколом Росстандарта от 22 ноября 2013 г. № 1608-ст (М., «Стандартинформ», 2014), с изменениями ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений».

ПРИЛОЖЕНИЕ № 19
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации работы диспетчера поездного

1. Диспетчер поездной руководит на участке движением поездов. Никому кроме диспетчера поездного не допускается давать оперативные указания о движении поездов на участке.

Приказы диспетчера поездного являются обязательными для исполнения работниками, связанными с движением поездов на данном участке.

Диспетчер поездной обязан:

1) обеспечивать заданные размеры движения, эффективно используя технические средства, вагонный парк, локомотивы и пропускную способность, организуя продвижение поездов, сокращение времени обработки их на железнодорожных станциях;

2) контролировать работу железнодорожных станций и принимать меры к выполнению заданий по формированию и отправлению поездов в соответствии с графиком движения и планом формирования поездов;

3) давать указания по движению поездов дежурным по железнодорожным станциям, а при необходимости и машинистам поездов;

4) осуществлять контроль за следованием поездов по перегонам, своевременным приемом, отправлением и пропуском поездов железнодорожными станциями, особенно при обслуживании локомотивов машинистом без помощника машиниста, при нарушениях нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, при скрещениях и обгонах поездов;

5) принимать меры для выполнения графика движения поездов, обеспечения безопасности движения поездов, исключения нарушений установленного времени непрерывной работы локомотивных бригад.

2. Диспетчер поездной при вступлении на дежурство должен ознакомиться с поездным положением, проверить вступление на дежурство всех дежурных по железнодорожным станциям, сообщить им для сверки часов точное время, ознакомиться с положением на железнодорожных станциях, действующими на участке предупреждениями, дать железнодорожным станциям указания о предстоящей работе, в том числе по обеспечению безопасности движения.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, диспетчер поездной при вступлении на дежурство обязан проверить исправность технических

средств и через начальников железнодорожных станций или работников железнодорожных станций, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, ознакомиться с положением на железнодорожных станциях участка.

Порядок ознакомления диспетчера поездного (при вступлении на дежурство) с положением на железнодорожных станциях участка и проверки исправности технических средств на железнодорожных станциях с диспетчерским управлением, где не предусмотрен штат дежурных работников, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Прием и сдача дежурств диспетчеров поездных оформляется в журнале диспетчерских распоряжений (при его наличии) или графике исполненного движения поездов[1].

3. На участках, не оборудованных устройствами для автоматической записи графика исполненного движения поездов, диспетчер поездной обязан получать с железнодорожных станций, расположенных на участке, сообщения о времени прибытия, отправления или проследования каждого поезда. Получая такие сообщения, обращать внимание на соблюдение железнодорожными станциями установленной нумерации поездов с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы) (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ), негабаритными грузами, тяжеловесными длинносоставными, повышенной массы и длины.

Порядок передачи и регистрации сообщений на участках с интенсивным движением оборудованных устройствами для автоматической записи графика исполненного движения поездов, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования.

4. Диспетчер поездной обязан вести график исполненного движения поездов, на котором он отмечает данные о передвижениях поездов, локомотивов, подачах, уборках вагонов, а также обо всех нарушениях, допущенных в работе, и их причинах (далее – график исполненного движения поездов).

В графике исполненного движения поездов отмечаются:

1) номера поездов и поездных локомотивов, фамилии машинистов, вес и условная длина поездов, поезда, требующие особых условий пропуска. Номера

[1] Подпункт 2.12.9 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г., № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

поездов, дополненные соответствующими буквами и индексами, отмечаются с этими буквами и индексами на графике исполненного движения поездов;

2) время отправления, прибытия и проследования поездов по железнодорожным станциям участка;

3) данные об использовании локомотивов;

4) данные о поездной и грузовой работе железнодорожных станций по установленным периодам суток;

5) данные о занятии приемоотправочных железнодорожных путей на промежуточных железнодорожных станциях отдельными вагонами или составами, о количестве уложенных тормозных башмаков или стационарных устройств для закрепления вагонов;

6) информацию о снятии напряжения в контактной сети на главных и приемоотправочных железнодорожных путях железнодорожных станций, участка и перегонов;

7) сведения о действующих предупреждениях, требующих снижения скорости;

8) информацию о движении поездов по неправильному железнодорожному пути перегона и неспециализированным железнодорожным путям железнодорожных станций;

9) сведения о закрытии перегонов, железнодорожных путей перегонов, главных и приемоотправочных железнодорожных путей железнодорожных станций и устройств, обслуживающих движение;

10) сведения о задержках поездов и нарушении графика движения поездов, о причинах, их вызвавших.

При наличии на диспетчерском участке автоматизированного рабочего места, обеспечивающего автоматическое ведение графика исполненного движения, разрешается диспетчеру поездному вести график в электронном виде, контролируя достоверность выдаваемой или получаемой информации. Кроме того, на отдельных участках с интенсивным движением поездов для записи необходимых для диспетчера поездного данных, касающихся движения поездов и грузовой работы, разрешается назначать в помощь операторов или уполномоченных работников владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

5. Все распоряжения по движению поездов на участке диспетчер поездной передает указаниями дежурным по железнодорожным станциям и работникам, связанным с движением поездов.

Переговоры диспетчера поездного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи должны записываться регистратором переговоров.

6. Обязательной регистрации в журнале диспетчерских распоряжений подлежат следующие указания:

1) об открытии и закрытии перегонов или отдельных железнодорожных путей перегонов (в том числе для движения электропоездов в связи со снятием напряжения);

2) о переходе с двухпутного движения на однопутное и о восстановлении двухпутного движения;

3) о прекращении и восстановлении действия систем интервального регулирования движения поездов;

4) об отправлении поездов по неправильному железнодорожному пути, не оборудованному двусторонней автоматической блокировкой, а также устройствами, обеспечивающими движение поездов по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров;

5) об отправлении поездов с разграничением временем;

6) об отправлении поездов с опасными грузами класса 1 (ВМ), негабаритными грузами и соединенных;

7) о приеме и отправлении пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских поездов на железнодорожные пути и с железнодорожных путей, не предусмотренных для этих операций локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого представлен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), а в случае его отсутствия – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования;

8) о назначении поездов, не предусмотренных графиком, и порядке их следования и об отмене поездов, за исключением пропуска по участку одиночных локомотивов, специального самоходного подвижного состава и хозяйственных поездов;

9) о движении поездов при неисправности автоматической локомотивной сигнализации;

10) о порядке проследования опаздывающих пассажирских поездов;

11) об открытии и закрытии раздельных пунктов, действующих не круглосуточно;

12) о передаче на резервное управление железнодорожных станций на участках с диспетчерской централизацией;

13) о выдаче и отмене непредвиденных предупреждений;

14) об изменении порядка возвращения хозяйственных поездов;

15) в случаях, предусмотренных в пунктах 16 и 24 приложения № 1 к Инструкции.

По усмотрению диспетчера поездного допускается регистрация приказов, связанных с движением поездов на участке, не указанных в подпунктах 1 – 15 настоящего пункта.

В журнале диспетчерских распоряжений должны записываться также все указания, адресованные машинистам поездов, а также все указания диспетчеров поездных соседних участков, адресованные диспетчеру поездному данного участка.

Для сокращения времени на запись диспетчерских приказов по разрешению владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) допускается применять специальные штампы с нанесенными на них текстами наиболее часто передаваемых приказов. Регистрация диспетчерских указаний с использованием автоматизированного рабочего места осуществляется в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

7. Регистрируемые диспетчерские указания дежурные по железнодорожным станциям или операторы при дежурных по железнодорожным станциям записывают указания в диспетчерский журнал, а при наличии автоматизированного рабочего места дежурного по железнодорожной станции, делает отметку об ознакомлении с указаний в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Записав диспетчерское указание или сделав соответствующую отметку с указанием фамилии, дежурный по железнодорожной станции или оператор при дежурном по железнодорожной станции дословно повторяет диспетчеру поездному его содержание, называя свою фамилию. Убедившись в правильности приема приказа, диспетчер поездной подтверждает его словом «Выполняйте».

Время проверки указания и фамилия лица, принявшего его, отмечаются в журналах диспетчерских распоряжений диспетчера поездного и дежурного журнал по железнодорожной станции.

Если указание диспетчера поездного принимает и записывает оператор при дежурном по железнодорожной станции, то последний обязан ознакомить дежурного по железнодорожной станции с содержанием указание под подпись в журнале диспетчерских распоряжений.

Указание, адресованное машинисту поезда, передается последнему диспетчером поездным или через дежурного по железнодорожной станции.

Диспетчер поездной или дежурный по железнодорожной станции должен убедиться, что переданное указание понят машинистом правильно. Фамилия машиниста и время передачи указания отмечаются в журнале диспетчерских

распоряжений диспетчера поездного или дежурного по железнодорожной станции, передавшего указание.

8. Когда диспетчерское указание адресуется нескольким железнодорожным станциям, передача текста указания для его проверки осуществляется одним из дежурных по железнодорожным станции или оператором при дежурном по железнодорожной станции по указанию диспетчера поездного, а на остальных станциях дежурные по железнодорожной станции или операторы при дежурных по железнодорожным станциям обязаны в это время проверять, правильно ли записано указание.

В случае регистрации указание диспетчера поездного оператором при дежурном по железнодорожной станции оператор обязан ознакомить дежурного по железнодорожной станции с содержанием указания под подпись в журнале диспетчерских распоряжений.

9. Закрытие однопутного перегона или одного или нескольких главных железнодорожных путей на двухпутном и многопутном перегонах или железнодорожных станциях производится диспетчером поездным на основании:

1) распоряжения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в случаях производства предусмотренных планом ремонтно-путевых, строительных или восстановительных работ, а также ремонтных работ на контактной сети;

2) требования, полученного от машиниста остановившегося в пути поезда, или требования работников подразделений пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения при непредвиденной неисправности железнодорожного пути, сооружений и устройств, угрожающей безопасности движения поездов.

Полученное требование диспетчер поездной обязан записать в журнал диспетчерских распоряжений, указав время поступления и лицо, от которого оно поступило.

Все письменные требования, уведомления, телеграммы и телефонограммы должны храниться вместе с журналом диспетчерских распоряжений.

10. О закрытии перегона (железнодорожного пути) диспетчер поездной передает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, и путевым постам, если они есть на перегоне, один из следующих указаний:

1) «Для производства ... (указывается вид работ) ... путь перегона ... с ... ч ... минут закрывается для движения, кроме хозяйственных поездов № ..., отправляемых на закрытый перегон (... путь перегона ...) по заявке руководителя работ ..... (указывается должность и фамилия)»;

2) «Для оказания помощи поезду №..., остановившемуся на ... км, ... путь перегона ... с ... ч ... минут закрывается для движения всех поездов, кроме

вспомогательного локомотива, отправляемого со станции ... для вывода остановившегося поезда на станцию ...» или «для подталкивания остановившегося поезда и последующего возвращения на станцию ...»;

3) «Для производства восстановительных работ на ... км ... путь перегона ... с ... ч ... минут закрывается для движения всех поездов, кроме восстановительных».

На двухпутных и многопутных перегонах, когда один из железнодорожных путей закрыт, по остающемуся железнодорожному пути для поездов, отправляемых в правильном направлении, а при двусторонней автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, в обоих направлениях сохраняются существующие системы интервального регулирования движения поездов.

При необходимости отправления по остающемуся железнодорожному пути поездов в неправильном направлении (если нет двусторонней автоматической блокировки) существующие системы интервального регулирования движения поездов по этому пути закрываются и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи с передачей указания следующего содержания:

«С ... ч ... минут по ... пути перегона ... действие блокировки закрывается и устанавливается движение поездов по телефонной связи по правилам однопутного движения».

В зависимости от поездной обстановки, указание об установлении по остающемуся железнодорожному пути движения поездов по телефонным средствам связи допускается совмещать с указанием о закрытии железнодорожного пути.

11. Если одна из железнодорожных станций, ограничивающих закрываемый перегон, находится в распоряжении диспетчера поездного соседнего диспетчерского участка, то указание о закрытии согласовывается с этим диспетчером поездным и дается ему в копии.

12. Перед передачей указания о закрытии перегона или отдельного железнодорожного пути диспетчер поездной обязан вызывать дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, предупредить их о предстоящем закрытии, сообщить фамилию и должность руководителя работ, порядок пропуска поездов по остающемуся железнодорожному пути.

13. Открытие перегона или железнодорожного пути производится диспетчером поездным после получения уведомления об устранении возникших препятствий, окончании работ и освобождении перегона в порядке, предусмотренном пунктом 21 настоящего Порядка.

Полученное уведомление диспетчер поездной обязан записать в журнал диспетчерских распоряжений, указав время его поступления, должность и фамилию

лица, от которого оно получено. Письменное уведомление или телефонограмма об окончании работ и возможности движения поездов должны храниться вместе с журналом диспетчерских распоряжений.

14. Об открытии перегона или железнодорожного пути диспетчер поездной дает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, и путевым постам, если такие на перегоне имеются, приказ следующего содержания:

«Приказ № ... от ... числа отменяется. Движение поездов по ... пути перегона ... с ... ч ... минут восстанавливается по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)».

15. Если на двухпутном перегоне, не оборудованном устройствами для двустороннего движения по блокировке по каждому железнодорожному пути (в том числе по показаниям локомотивного светофора), диспетчер поездной при регулировании движения поездов отправляет поезд по неправильному железнодорожному пути, то после проверки свободности этого железнодорожного пути дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, и путевым постам, если такие на перегоне имеются, дается указание следующего содержания:

«С ... ч ... минут движение ... (указывается четных или нечетных) поездов по ... пути перегона ... прекращается. Поезд № ... со станции ... отправьте по ... неправильному пути по телефонной связи по правилам однопутного движения».

Прежде чем передать такое указание об отправлении по неправильному железнодорожному пути пассажирского поезда, в журнале диспетчерских распоряжений должно быть записано указание уполномоченного представителя владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования):

«Поезд № ... со станции ... отправьте по ... неправильному пути».

Участие путевых постов (при их наличии) в организации движения поездов по неправильному железнодорожному пути определяется диспетчером поездным.

Получив приказ о пропуске поезда по неправильному железнодорожному пути, дежурные по железнодорожным станциям обмениваются под контролем диспетчера поездного телефонограммами.

Дежурные путевых постов (за исключением постов примыкания на однопутном перегоне с двухпутными вставками и предузловых постов, а также блок-постов) в переговорах о движении поездов по неправильному железнодорожному пути не участвуют, но об отправлении поезда они уведомляются по телефону, а время его проследования отмечают в журнале движения поездов.

При отправлении по неправильному железнодорожному пути последовательно нескольких поездов с разграничением путевыми постами, дежурные этих постов сообщают на смежные железнодорожные станции о проследовании поездов:

«Поезд № ... по ... неправильному пути проследовал в ... ч ... минут. Дежурный путевого поста».

На двухпутных электрифицированных участках с односторонней путевой блокировкой, на которых применяется одностороннее ограждение съемных подвижных единиц, время отправления поезда по неправильному железнодорожному пути при регулировании движения поездов диспетчер поездной обязан согласовать с диспетчером подразделения электроснабжения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Перечень таких участков устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Отправление поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах, оборудованных двусторонней блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, а также устройствами, обеспечивающими движение поездов по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров, осуществляется по устному указанию диспетчера поездного и после переключения блокировки на соответствующее направление движения.

16. По получении уведомления с железнодорожной станции о прибытии поезда по неправильному железнодорожному пути диспетчер поездной восстанавливает на перегоне нормальное движение передачей указания следующего содержания:

«Указание № ... от ... числа отменяется. С ... ч ... минут по ... пути перегона ... восстанавливается движение ... (указывается четных или нечетных) поездов по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)».

17. В случае необходимости отправления с железнодорожной станции поезда с остановкой на перегоне, не предусмотренной графиком движения (для посадки и высадки людей, погрузки и выгрузки грузов), с последующим прибытием на смежную железнодорожную станцию или с возвращением на железнодорожную станцию отправления, диспетчер поездной в соответствии с поездной обстановкой дает разрешение дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, на отправление поезда, указывая время отправления поезда и продолжительность занятия им перегона (железнодорожного пути перегона).

Машинистам поездов, а также работникам, руководящим посадкой и высадкой людей, погрузкой и выгрузкой грузов, при отправлении таких поездов выдаются

соответствующие предупреждения. После остановки на перегоне машинисты этих поездов возобновляют движение по сигналам указанных работников.

Диспетчер поездной или по его указанию дежурные по железнодорожным станциям при отправлении на перегон последующих попутных поездов обязаны уведомлять машинистов этих поездов посредством устройств технологической железнодорожной электросвязи о месте неграфиковой остановки поезда с указанием километра и пикета.

Отправление хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава на закрытые перегоны (железнодорожные пути) осуществляется в порядке, предусмотренном в приложении № 9 к Инструкции.

18. Получив сообщение о неисправности на перегоне (железнодорожном пути) систем интервального регулирования движения поездов, диспетчер поездной записывает его в журнал диспетчерских распоряжений и, проверив через дежурных по железнодорожным станциям свободность перегона (железнодорожного пути), передает указание следующего содержания об установлении движения по телефонным средствам связи:

«Ввиду неисправности (указывается система интервального регулирования движения поездов) на перегоне (или по ... пути перегона) с ... ч ... минут движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи по правилам ... (однопутного или двухпутного) движения».

19. При наличии на перегонах путевых постов, приказ диспетчера поездного о прекращении или восстановлении действия систем интервального регулирования движения поездов передается также дежурным путевых постов, при этом в зависимости от обстановки прекращение или восстановление действия системы интервального регулирования движения поездов производится на всем межстанционном перегоне или отдельно на каждом свободном межпостовом перегоне.

20. После получения уведомления о восстановлении действия систем интервального регулирования движения поездов, диспетчер поездной записывает его в журнал диспетчерских распоряжений и, проверив через дежурных по железнодорожным станциям свободность перегона (железнодорожного пути), дает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, указание следующего содержания:

«Приказ № ... отменяется. С ... ч ... минут движение поездов на перегоне ... (по ... пути перегона) восстанавливается по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)».

С указанного времени железнодорожные станции переходят на тот вид связи, который будет предусмотрен в указании диспетчера поездного.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой для движения в одном направлении, приказ о восстановлении действия автоматической блокировки разрешается передавать до освобождения перегона от поездов, отправленных по правильному железнодорожному пути.

21. Открытие или закрытие раздельных пунктов или вспомогательных постов, работающих не круглосуточно, производится в порядке, утверждаемом владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), и оформляется указание диспетчера поездного, передаваемым дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон:

«Действие поста ... км с ... ч ... минут открыто (закрыто)».

22. На участках с электрической тягой диспетчер поездной должен работать во взаимодействии с диспетчером подразделения электроснабжения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и принимать меры по обеспечению нормальной работы устройств электроснабжения.

При повреждениях контактной сети, отключениях тяговых подстанций или снижении их мощности, диспетчер поездной совместно с диспетчером подразделения электроснабжения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) определяет порядок пропуска поездов по участкам.

В период гололедообразования диспетчер поездной по заявкам диспетчера подразделения электроснабжения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) предоставляет время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции для плавки в контактной сети гололеда.

23. При неисправности поездной диспетчерской связи движение поездов производится без участия диспетчера поездного дежурными по железнодорожным станциям.

При неисправности поездной диспетчерской связи диспетчер поездной и дежурные по железнодорожным станциям делают соответствующие записи в журнале диспетчерских распоряжений.

О восстановлении действия поездной диспетчерской связи диспетчер поездной уведомляет всех дежурных по железнодорожной станции регистрируемым указанием.

24. Порядок работы диспетчеров поездных, где штат работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов на железнодорожных станциях не предусмотрен, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 20
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой
работы на железнодорожном
транспорте Российской Федерации

Типовые требования к ведению регламента служебных переговоров

I. Общие положения

1. Типовые требования к ведению регламента служебных переговоров при производстве маневровой и поездной работы (далее – Типовые требования) предназначены для работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность, которых связана с движением поездов и маневровой работой.

На участках обращения скоростных и высокоскоростных поездов регламент переговоров устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

2. Типовые требования устанавливают приоритетность выполнения машинистами и руководителями маневров требований сигналов над всеми командами (сообщениями и указаниями), за исключением команд на остановку в случае угрозы жизни, здоровью людей или безопасности движения.

3. Для исключения возможного неверного восприятия все команды (указания, сообщения) должны носить адресный характер (номер поезда, номер локомотива или его позывного, фамилии работников железнодорожного транспорта).

4. Переговоры между работниками, задействованными в маневровой и поездной работе, ведутся в свободной форме с соблюдением следующих требований:

а) команды (указания, сообщения), передаваемые по радиосвязи и двусторонней парковой связи, должны быть лаконичными и понятными;

б) работник, передавший указание (команду, сообщение), обязан убедиться в правильности его восприятия машинистом локомотива (руководителем маневров);

в) если машинист (руководитель маневров) не уверен в правильности восприятия сигнала (указания, сообщения, команды) он обязан выяснить обстановку до начала передвижений.

5. Запрещается вести переговоры по радиосвязи, не связанные с движением поездов и производством маневровой работы.

II. Ведение служебных переговоров при организации движения поездов

6. При безостановочном пропуске поезда по главным железнодорожным путям раздельного пункта при разрешающих показаниях светофоров (входного, маршрутного и выходного), а также исправной работе локомотивных приборов безопасности и отсутствии необходимости в передаче непредвиденных предупреждений по маршруту следования поезда переговоры по радиосвязи между дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) и машинистом локомотива не ведутся.

7. При отправлении поезда, когда имеются два (три – при четырехзначной автоматической блокировке) и более свободных блок-участков удаления, полностью приготовлен маршрут отправления, отсутствует необходимость передачи непредвиденных предупреждений по маршруту следования поезда переговоры по радиосвязи между дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) и машинистом локомотива не ведутся.

8. Дежурный по железнодорожной станции обязан вызвать машиниста поезда, находящегося на участке приближения к раздельному пункту (на первом или втором участке приближения в зависимости от условий приема поезда), и довести до него информацию о порядке следования:

1) при приеме поезда на железнодорожную станцию в случае, когда выходной (маршрутный) светофор сигнализирует запрещающее показание;

2) при необходимости передачи приказа на проследование входного (маршрутного) светофора с запрещающим показанием, знака «граница станции»;

3) при организации пропуска поезда по боковым железнодорожным путям, когда входной светофор не оборудован маршрутным указателем;

4) при следовании поезда вариантным маршрутом;

5) при приеме поезда на железнодорожный путь общего пользования, не предусмотренный локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, а на железнодорожный путь необщего пользования – владельца железнодорожного пути необщего пользования (неспециализированный железнодорожный путь), а также пассажирского поезда на боковой железнодорожный путь, когда графиком движения предусмотрен пропуск поезда без остановки по главному железнодорожному пути.

9. Порядок доведения информации до машинистов поездов диспетчером поездным при диспетчерской централизации устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок доведения информации до машинистов поездов о необходимости смены частоты (канала) поездной радиосвязи по маршруту следования поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок доведения информации до машинистов поездов дежурным по железнодорожной станции в случае приема поезда на тупиковый железнодорожный путь устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

10. Устанавливается следующая последовательность выполнения переговоров по радиосвязи при организации движения поездов:

1) вызов абонента и установление с ним связи;

2) доведение информации о порядке прибытия (отправления, следования) поезда на раздельный пункт;

3) повтор машинистом поезда полученной информации и убеждение дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) в правильности восприятия;

4) доведение сопутствующей информации (при необходимости). В качестве сопутствующей информации допускается передавать любую информацию по усмотрению дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного – при диспетчерской централизации), которая необходима машинисту для ведения поезда и связана с организацией движения и технологией работы железнодорожного транспорта.

11. Если после трехкратного вызова машиниста поезда не удалось установить с ним связь, дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной – при диспетчерской централизации) принимает меры к остановке поезда:

переключением светофора на запрещающее показание без изменения положения стрелочных переводов на продолжении маршрута его следования (с передачей по радиосвязи информации об изменениях показания светофора). Кроме того, принимаются меры к изолированию маршрута приема (отправления, следования) поезда в случае возможного проезда машинистом поезда светофора (входного, маршрутного или выходного) с запрещающим показанием;

на электрифицированных линиях – передачей сообщения диспетчеру дистанции электроснабжения о необходимости снятия напряжения в контактной сети по маршруту следования поезда;

направлением работника железнодорожного транспорта навстречу поезду для подачи ручного сигнала остановки.

12. При необходимости немедленной остановки поезда в случаях, предусмотренных Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденными настоящим Приказом (далее – Правила),

дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной – при диспетчерской централизации) передает машинисту поезда команду об остановке с указанием причин и убеждается в правильности восприятия команды.

В случае возникновения аварийной ситуации сообщение в эфир радиосвязи должно начинаться словами: «Внимание все!» и далее следует текст сообщения. При получении указанного сообщения работники, находящиеся в зоне действия радиосвязи, обязаны прекратить переговоры, выслушать сообщение и принять соответствующие меры.

13. Порядок переговоров перед приемом, отправлением или проследованием станции поездом, обслуживаемым машинистом без помощника машиниста, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

III. Ведение служебных переговоров при организации маневровой работы

14. При организации маневровой работы все участники должны соблюдать следующие требования:

маневровая работа должна проводиться в соответствии с ранее доведенным планом маневровой работы (кратким указанием о последовательности маневровых передвижений при выполнении задания на маневровую работу);

работник, распоряжающийся маневрами (работник, единолично распоряжающийся организацией маневровой работы на железнодорожной станции или в отдельном районе железнодорожной станции – при ее делении на маневровые районы, на путях необщего пользования) доводит до руководителя маневров и машиниста план маневровой работы. При выполнении маневровых передвижений локомотивом или специальным самоходным подвижным составом, не обслуживаемым составительской бригадой (главным кондуктором), мотор-вагонным подвижным составом план маневровой работы доводится до машиниста;

в плане маневровой работы отражается следующая информация:

1) перечень работников, которым передается план маневровой работы;

2) операции, которые требуется выполнить;

3) маршрут движения (железнодорожные пути, задействованные в маневровых передвижениях, а также информация об их свободности или занятости);

4) информация о руководителе маневров (должность и фамилия), по указанию которого будут производиться маневровые передвижения.

15. При невозможности приготовления маневрового маршрута на весь путь следования (в соответствии с доведенным планом) работник, распоряжающийся

маневрами, обязан указать машинисту локомотива (руководителю маневров при движении вагонами вперед) литер светофора с запрещающим показанием, ограничивающего перемещение по станционным железнодорожным путям вагонов с локомотивом или локомотива без вагонов без перемены направления движения (далее – маневровый полурейс).

16. При необходимости изменения в процессе работы ранее доведенного плана маневровых передвижений работник, распоряжающийся маневрами, обязан уведомить об этом машиниста и руководителя маневров, и убедиться в правильности восприятия информации.

17. Перед изменением ранее приготовленного маршрута работник, распоряжающийся маневрами, обязан вызвать машиниста (руководителя маневров при движении вагонами вперед) и после его уведомления и получения согласия приступить к изменению маршрута.

18. Порядок присвоения позывных для локомотивов, применяемых в маневровой работе, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

IV. Ведение регламента служебных переговоров при закреплении железнодорожного подвижного состава

19. Запрещается передавать через третье лицо команды машинисту о выполнении операций, связанных с закреплением железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях.

20. При закреплении составов поездов на железнодорожных путях должна соблюдаться следующая последовательность обмена сообщениями и указаниями:

1) дежурный по железнодорожной станции с использованием имеющихся средств связи до прибытия поезда извещает работников, осуществляющих закрепление железнодорожного подвижного состава, о необходимости выхода к железнодорожному пути приема поезда;

2) после прибытия поезда дежурный по железнодорожной станции передает информацию машинисту о работниках, осуществляющих закрепление состава (фамилию и должность), а также о канале радиосвязи, с применением которого будут выполняться данные операции;

3) после установления состава поезда в требуемом месте железнодорожного пути приема дежурный по железнодорожной станции с использованием имеющихся средств связи передает работнику, осуществляющему закрепление железнодорожного подвижного состава, команду следующего содержания:

номер пути на котором необходимо закрепить железнодорожный подвижной состав;

количество осей в закрепляемом железнодорожном подвижном составе;

номер расчетной формулы в соответствии с приложением № 12 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам (далее – Инструкция), применяемой для расчета необходимого количества тормозных башмаков;

необходимое количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) с распределением по сторонам железнодорожного подвижного состава в соответствии с нормами, установленными локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования);

номер локомотива и фамилию машиниста.

Работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава, обязан сверить указанное количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) на соответствие нормам установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), и при их соответствии повторить команду, а при несоответствии – сообщить дежурному по железнодорожной станции о несоответствии норм закрепления состава поезда.

При выявлении несоответствий норм закрепления состава поезда дежурный по железнодорожной станции обязан принять меры к определению правильного количества требуемых средств закрепления и повторно дать команду. Правильность восприятия команды дежурный по железнодорожной станции подтверждает словами «Верно, выполняйте!».

Указанная команда подается дежурным по железнодорожной станции последовательно каждому из работников, осуществляющих закрепление. При этом следующему работнику дежурный по железнодорожной станции передает команду после завершения операций по закреплению железнодорожного подвижного состава с противоположной стороны состава поезда и убедившись, что железнодорожный подвижной состав закреплен в соответствии с указанными командой и нормами закрепления.;

4) работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава, после получения команды и установки средств закрепления при необходимости наката обода колеса на полоз тормозного башмака (стационарное устройство для закрепления) передает машинисту поезда по радиосвязи команду на движение и последующую остановку;

5) работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава, после выполнения команды производит по имеющимся средствам связи

доклад дежурному по железнодорожной станции с указанием количества и стороны укладки тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления);

6) дежурный по железнодорожной станции после убеждения, что средства закрепления установлены в соответствии с его командой и нормами закрепления, указанными в приложении № 12 к Инструкции, дает команду на отцепку локомотива от состава поезда с указанием машинисту количества установленных средств закрепления с каждой из сторон поезда.

21. При закреплении железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях при производстве маневровой работы должна соблюдаться следующая последовательность обмена сообщениями и указаниями:

1) работник, распоряжающийся маневровой работой, с использованием имеющихся средств связи передает руководителю маневров информацию:

номер железнодорожного пути, на котором необходимо закрепить железнодорожный подвижной состав;

количество осей в закрепляемом железнодорожном подвижном составе;

номер расчетной формулы в соответствии с приложением № 12 к Инструкции, применяемой для расчета необходимого количества тормозных башмаков;

необходимое количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) с привязкой к сторонам укладки согласно технически-распорядительному акту железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования);

2) руководитель маневров обязан повторить данное указание, а работник, его давший, подтвердить правильность восприятия словами «Верно, выполняйте!»;

3) руководитель маневров при необходимости передает машинисту локомотива команду на протягивание (осаживание) железнодорожного подвижного состава до установленных мест закрепления (стеллажей с тормозными башмаками; стационарных устройств закрепления; продольного профиля пути, на котором разрешено оставление подвижного состава без локомотива);

4) после остановки железнодорожного подвижного состава и установления средств закрепления, руководитель маневров при необходимости наката обода колеса на полоз тормозного башмака (стационарное устройство для закрепления) передает машинисту локомотива по радиосвязи команду на движение и остановку;

5) руководитель маневров после закрепления железнодорожного подвижного состава по имеющимся средствам связи производит доклад работнику, распоряжающемуся маневровой работой, с указанием количества и стороны

укладки тормозных башмаков (установления стационарных устройств закрепления);

6) работник, распоряжающийся маневровой работой, после убеждения, что средства закрепления установлены в соответствии с командой дежурного по железнодорожной станции и нормами закрепления, указанными в приложении № 12 к Инструкции, дает команду машинисту на отцепку локомотива от состава с указанием машинисту количества установленных средств закрепления с каждой из сторон.

22. Подробный порядок ведения регламента служебных переговоров при выполнении операций, связанных с закреплением железнодорожного подвижного состава, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных необщего пользования).

Порядок выполнения операций, по закреплению подвижного состава, в условиях использования ручных сигналов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

V. Ведение регламента служебных переговоров между машинистом и помощником машиниста

23. Перед отправлением поезда с начальной железнодорожной станции при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора или полученном разрешении в соответствии с положениями Инструкции, машинист и помощник машиниста обязаны выполнить переговоры, в которых помощник машиниста контролирует и объявляет машинисту (далее – регламент «Минута готовности»):

1) о наличии поездных документов и бланка ДУ-61, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции;

2) о включении приборов безопасности и радиостанции;

3) об отпуске стояночного тормоза (при приемке на станционных железнодорожных путях);

4) о наличии справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии (кроме мотор-вагонного подвижного состава);

5) о соответствии номера хвостового вагона в справке об обеспечении поезда тормозами и их исправном действии и натурном листе поезда (кроме мотор-вагонного подвижного состава);

6) о проведении опробования тормозов (для грузовых поездов дополнительно – о плотности тормозной магистрали поезда);

7) о давлении в тормозной и напорной магистралях;

8) о показании локомотивного светофора или устройств индикации локомотива (далее – локомотивный светофор);

9) о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной постановки ручки крана машиниста в первое положение;

10) о показании выходного (маршрутного) светофора с железнодорожного пути отправления;

11) об установленной скорости следования по маршруту отправления в км/ч;

12) об отсутствии сигналов остановки с железнодорожного пути и поезда и о том, что время стоянки пассажирского поезда согласно расписанию закончилось.

24. Машинист перед отправлением поезда должен убедиться:

1) в наличии разрешающего показания выходного (маршрутного) светофора с железнодорожного пути отправления и соответствующем ему показании локомотивного светофора или в соответствии разрешения, полученного в соответствии с Инструкцией;

2) в отсутствии сигналов остановки, подаваемых с железнодорожного пути;

3) в отсутствии поезда по маршруту отправления.

В случае выполнения указанных условий машинист приводит поезд в движение.

25. После приведения поезда в движение машинист и помощник машиниста обязаны, поочередно открывая боковые окна, или с помощью зеркал заднего вида (камер видеонаблюдения) проверить и доложить друг другу об отсутствии (наличии) сигналов остановки, а также о состоянии поезда.

26. Перед отправлением поезда с промежуточной железнодорожной станции или после остановки на перегоне при разрешающем показании путевого светофора или разрешения, полученного в соответствии с Инструкцией, машинист и помощник машиниста обязаны выполнить регламент «Минута готовности», при котором помощник машиниста контролирует и объявляет машинисту:

1) о включенном состоянии устройств безопасности и радиостанции;

2) о времени стоянки от последнего опробования тормозов – для пассажирских поездов или о плотности тормозной магистрали поезда – для грузовых поездов;

3) о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной (не более 0,5 с) постановки ручки крана машиниста в первое положение;

4) о давлении в тормозной магистрали;

5) о показании путевого светофора (при его наличии);

6) о показании локомотивного светофора;

7) об установленной скорости следования в км/ч.

Помощник машиниста мотор-вагонного подвижного состава объявляет машинисту информацию в соответствии с подпунктами 5 – 7 настоящего пункта и показание сигнализации закрытия дверей для посадки (высадки) пассажиров.

27. Помощник машиниста обязан доложить машинисту о правильном приготовлении маршрута следования поезда по некодированным железнодорожным путям железнодорожной станции в пределах видимости: «Маршрут приготовлен правильно с … пути на … путь». Машинист, убедившись в правильном приготовлении маршрута, обязан повторить: «Вижу, маршрут приготовлен правильно». Помощник машиниста обязан доложить машинисту показание выходного (маршрутного) светофора при его проследовании (на расстоянии
от 10 до 15 м до выходного (маршрутного) светофора): «Маршрутный (выходной) светофор с … пути (называет показание светофора)». Машинист, убедившись в показании выходного (маршрутного) светофора, обязан ответить: «Вижу выходной (маршрутный) с … пути (называет показание светофора)».

28. После проследования поездом железнодорожной станции помощник машиниста обязан доложить машинисту об установленной скорости движения по перегону, перегонному времени хода, а также о наличии постоянных и временно действующих ограничениях скорости.

29. В пути следования помощник машиниста обязан докладывать машинисту о показаниях светофоров (кроме проходных светофоров при автоматической блокировке, сигнализирующих зеленым огнем), показаниях локомотивного светофора (при отсутствии видимости напольного светофора), а также об изменениях показаний локомотивного светофора, сигналах остановки, подаваемых с железнодорожного пути и поезда, сигналах ограждения мест производства работ.

Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее.

30. Помощник машиниста обязан предупреждать машиниста о приближении:

1) к местам проверки действия автоматических тормозов в поезде с указанием километра, пикета и скорости начала торможения;

2) к железнодорожным переездам;

3) к местам действия предупреждения об ограничении скорости (на расстоянии от 1,5 до 2,0 км).

Места ограничения скорости движения, огражденные знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», помощник машиниста обязан проследовать, стоя на своем рабочем месте.

31. При следовании поезда по кривым участкам железнодорожного пути, при приближении к искусственным сооружениям (тоннели, мосты, виадуки)

и железнодорожным станциям машинист и помощник машиниста обязаны поочередно через боковые окна или с помощью зеркал заднего вида (камер видеонаблюдения) осматривать поезд и докладывать друг другу о состоянии поезда в пределах видимости.

32. На двухпутных и многопутных участках железнодорожного пути помощник машиниста обязан осматривать встречный поезд и докладывать машинисту о результатах осмотра, а в случае обнаружения в проследовавшем поезде неисправностей или нарушений, угрожающих безопасности движения, по радиосвязи сообщить об этом машинисту проследовавшего поезда, дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному.

33. При дублировании показаний светофоров машинист и помощник машиниста обязаны называть их назначение (проходной, предупредительный, входной, маршрутный, повторительный, выходной, маневровый), а на железнодорожных станциях и многопутных участках – также принадлежность по номеру железнодорожного пути. Там, где на светофорах имеются маршрутные указатели, их показания также повторяются друг другу.

34. При приближении к светофору с одним желтым (немигающим) огнем или двумя желтыми (немигающими) огнями помощник машиниста обязан доложить машинисту установленную скорость его проследования и величину давления в тормозной магистрали.

35. При приближении локомотива к входному светофору железнодорожной станции помощник машиниста в пределах его видимости обязан доложить машинисту о показании входного светофора и установленную скорость движения по железнодорожной станции. Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее.

36. При проследовании железнодорожной станции машинист и помощник машиниста обязаны следить за правильностью приготовленного маршрута, свободностью железнодорожного пути и показанием выходного (маршрутного) светофора, обмениваться между собой информацией о маршруте следования поезда и скорости движения следующего содержания: «Выходной (маршрутный) светофор с … пути — (называет показание светофора), скорость … км/ч». Помощник машиниста при проследовании поездом железнодорожной станции обязан наблюдать за показаниями светофоров и свободностью железнодорожного пути, стоя на своем рабочем месте.

37. При вступлении поезда на блок-участок с запрещающим показанием светофора помощник машиниста обязан приблизиться к рабочему месту машиниста, проверить и доложить машинисту о положении контроллера машиниста и ручек крана машиниста, давлении в тормозной и напорной магистралях, напомнить машинисту о необходимости снижения скорости. После

этого помощник машиниста обязан наблюдать за показанием светофора и свободностью железнодорожного пути. При этом машинист и помощник машиниста при каждой подаче прибором безопасности звукового сигнала либо при наличии на локомотиве устройства системы автоматического управления тормозами через интервал от 30 до 40 с обязаны докладывать друг другу о приближении к светофору с запрещающим показанием и остановить поезд перед этим светофором. В случае невыполнения машинистом указанного порядка действий при следовании на запрещающий сигнал светофора и непринятия машинистом мер к остановке поезда помощник машиниста обязан остановить поезд.

Помощнику машиниста в целях исключения случаев невыполнения указанного порядка действий запрещается покидать кабину управления железнодорожным подвижным составом в следующих случаях:

1) при проследовании железнодорожной станции;

2) при приближении к светофорам, показания которых требуют снижения скорости или остановки;

3) при следовании по местам уменьшения скорости, огражденным знаками «Начало опасного места», «Конец опасного места» и указанным в бланках ДУ-61, рекомендованный образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции;

4) при горящем белом огне на локомотивном светофоре (кроме участков, не оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов);

5) при следовании по некодированным железнодорожным путям;

6) в пределах искусственных сооружений;

7) при выключенных устройствах автоматической локомотивной сигнализации.

38. По разрешению машиниста помощник машиниста обязан при следовании по зеленым огням проходных светофоров осматривать машинное (дизельное) отделение локомотива, вагоны мотор-вагонного подвижного состава. При осмотре помощник машиниста обязан, в зависимости от вида тяги, проверить работу электрического оборудования и аппаратов, вспомогательных машин[1], состояние дизель-генераторной установки, вспомогательных агрегатов и холодильных устройств, показания измерительных приборов, наличие (отсутствие) постороннего стука и скрежета в ходовых частях, наличие (отсутствие) задымленности.

[1] Подпункт 2.3.52 пункта 2.3 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8).

По возвращении в кабину управления помощник машиниста обязан проверить показания путевого и локомотивного светофоров, доложить машинисту об их показаниях. Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее. После этого помощник машиниста обязан доложить машинисту о результатах осмотра машинного (дизельного) отделения и вагонов моторвагонного подвижного состава.

39. В случае приема поезда на железнодорожную 0станцию или отправления с железнодорожной станции при запрещающем показании светофора, погасших основных огнях светофора по одному из разрешений, установленных Инструкцией, а также при наличии белого огня на локомотивном светофоре помощник машиниста обязан докладывать машинисту о положении каждой стрелки по маршруту следования поезда.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 21
к Инструкции по организации движения
поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации
Рекомендуемый образец

Технически-распорядительный акт

I. Сортировочные, пассажирские, пассажирские технические, ı участковые железнодорожные станции

_____
(полное наименование организации)

_____
(должность и фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, утверждающего технически-распорядительный акт железнодорожной станции)

_____
(дата утверждения)

ТЕХНИЧЕСКО-РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ АКТ железнодорожной станции _____ (сортировочная, пассажирская, пассажирская техническая, грузовая, участковая)

1. Общие сведения
1.1. Характер работы и класс железнодорожной станции.
Железнодорожная станция по характеру работы является _____
и отнесена к _____ классу.
1.2. Прилегающие к железнодорожной станции перегоны, основные системы интервального регулирования движения поездов при движении поездов и порядок их использования для организации движения:
1.2.1. Нечетное направление:

1.2.2. Четное направление:

1.2.3. Внутристанционные соединения:

1.3. Перечень железнодорожных путей необщего пользования или общего пользования (для железнодорожных станций, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования) и места их примыкания:

п/п №	Наименование организации, для обслуживания которой предназначен железнодорожный путь необщего пользования (общего пользования)	Принадлежность железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования)	Место примыкания и граница железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования)	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава с железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования)
1	2	3	4	5

1.4. Перечень железнодорожных путей общего пользования, переданных в ведение других подразделений и организаций владельца инфраструктуры, примыкающих к путям станции, а также путей, пользование которыми осуществляется иными физическими и юридическими лицами:

п/п №	Наименование подразделения	Место примыкания и граница	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава
1	2	3	4

1.5. Ведомость парков и железнодорожных путей:

Номера железнодорожных путей	Назначение железнодорожных путей	Стрелки, ограничивающие железнодорожный путь		Полезная длина железнодорожного пути в метрах	Вместимость в условных вагонах	Наличие на железнодорожном пути		
		от	до			электрической изоляции	контактной сети	устройств автоматической локомотивной сигнализации
1	2	3	4	5	6	7	8	9

1.6. Железнодорожные пути, выделенные для приема, отправления и пропуска поездов со взрывчатыми материалами (далее – ВМ), негабаритными грузами и для стоянки вагонов с грузами ВМ:

1.6.1. Железнодорожные пути, выделенные для приема, отправления и пропуска поездов с грузами ВМ:

1.6.2. Железнодорожные пути, предназначенные для стоянки вне поездов вагонов с грузами ВМ и цистерн для перевозки сжиженных газов:

1.6.3. Железнодорожные пути (место), предназначенные для ликвидации аварийных ситуаций:

1.6.4. Железнодорожные пути, предназначенные для приема, отправления и пропуска поездов с негабаритными грузами:

1.7. Стрелочное хозяйство.

1.7.1. Централизованные стрелки:

Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Должность работника, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелки от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств железнодорожной автоматики и телемеханики	при неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики
1	2	3	4	5

1.7.2. Централизованные стрелки, которые можно передавать на местное управление:

Номера постов (колонок)	Номера стрелок, управляемых с постов (колонок)	Должность работника, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелок от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств железнодорожной автоматики и телемеханики	при неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики
1	2	3	4	5

1.7.3. Нецентрализованные стрелки:

Номера районов	Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Нормальное положение стрелок	Система запирания стрелок	Должность работника, у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7

1.7.4. Нецентрализованные стрелки в районах железнодорожных станций не обслуживаемых дежурными стрелочного поста:

Номера районов	Номера стрелок, входящих в районы	Нормальное положение стрелок	Система запирания стрелок	Должность работника, который переводит стрелки	Должность работника, который осуществляет техническое обслуживание и очистку стрелок	Должность работника, у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7	8

1.8. Районы работы оператора поста централизации, сигналистов и дежурных стрелочных постов:

Районы работы и должности работников	Должность работника, у которого в подчинении находятся операторы постов централизации,	Основные обязанности, возложенные на работников

	сигналисты и дежурные стрелочных постов	
1	2	3

1.9. Места хранения инвентаря, применяемого при нарушении нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

Наименование инвентаря	Место хранения	Количество
1	2	3

1.10. Сортировочные горки, вытяжные железнодорожные пути и их оборудование:

Наименование сортировочного устройства	Направления, на которые работают сортировочные устройства	Число железнодорожных путей			Оборудование сортировочного устройства
		надвига	спускных	сортировочных	
1	2	3	4	5	6

1.11. Башмаконакладыватели и башмакосбрасыватели:

Железнодорожные пути и парки	Месторасположение (в какой стороне) установлены устройства	Количество и сторонность	
		башмаконакладывателей	башмакосбрасывателей
1	2	3	4

1.12. Специальные стационарные устройства для закрепления вагонов:

Парки и железнодорожные пути	Месторасположение стационарных устройств	Количество, тип
1	2	3

1.13. Пассажирские и грузовые устройства:

Номера железнодорожных путей	Наименование устройств	Длина (в метрах или вагонах)
1	2	3

1.14. Устройства для экипировки поездных локомотивов, опробования автотормозов, водопоя живности и другие:

Наименование устройств	Место расположения	Для поездов каких направлений следования предназначены
1	2	3

1.15. Освещение станционных железнодорожных путей:

Место установки осветительных точек	Количество				Места включения освещения
	мачт		гирлянд, светильников	других точек освещения	
	прожекторов	ламп			
1	2	3	4	5	6

1.16. Связь распорядительных пунктов по приему и отправлению поездов и производству маневров:

Перечень командных пунктов	Виды связи			
	прямая телефонная	радио	парковая	другие виды связи и средства доставки документов
1	2	3	4	5

1.17. Восстановительные и пожарные поезда, аварийно-спасательные команды, ремонтно-восстановительные бригады регионального центра связи, контактной сети, медицинские и ветеринарные пункты, полиция:

Наименование	Станция приписки железнодорожного подвижного состава или местонахождение	Порядок вызова
1	2	3

2. Прием и отправление поездов.

2.1. Районы управления и обязанности каждого дежурного по железнодорожной станции, дежурного по парку железнодорожной станции и операторов при них:

2.2. Переезды на железнодорожной станции и прилегающих перегонах и порядок действий при неисправности переездной сигнализации:

Наименование переездов	Тип переездной сигнализации	Порядок действий дежурного по железнодорожной станции при неисправности переездной сигнализации
1	2	3

2.3. Порядок прекращения маневров перед приемом или отправлением поезда:

2.4. Порядок проверки свободности железнодорожных путей:

2.4.1. Устройства электрической изоляции железнодорожных путей:

2.4.2. Порядок действий при нарушении нормальной работы устройств электрической изоляции железнодорожных путей или их отсутствии:

2.5. Порядок контроля правильности приготовления маршрута приема, отправления поездов:

2.5.1. Нормальное действие устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

2.5.2. Нарушение нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

2.6. Время, необходимое для приготовления маршрута приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

Для приема поездов:

С железнодорожной станции _____ на (в) _____ железнодорожный путь (парк) ____ минут.

Для отправления поездов:

На железнодорожную станцию _____ с (из) _____ железнодорожного пути (парка) ____ минут.

2.7. Нецентрализованные стрелки, положение и исправность которых разрешается проверять не для каждого поезда:

Номера постов	Номера стрелок	Периодичность проверки
1	2	3

2.8. Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и стоящим на железнодорожной станции пассажирским поездом при отсутствии переходного моста или тоннеля:

2.9. Порядок встречи прибывающих на железнодорожную станцию поездов.

2.9.1. Встреча прибывающих поездов дежурным по железнодорожной станции (дежурным станционного поста, дежурным по парку):

2.9.2. Встреча прибывающих поездов дежурными стрелочных постов, сигналистами, операторами постов централизации:

Парки (железнодорожные пути) приема поездов и направление их следования	Районы и посты, участвующие в приготовлении маршрута			Должность работника и место встречи поезда
	централизованные посты	стрелочные районы	стрелочные посты	
1	2	3	4	5

2.10. Порядок контроля дежурным по железнодорожной станции в прибытии поезда в полном составе:

Парки (железнодорожные пути) приема поездов и направление их следования	Способ проверки прибытия поезда в полном составе
1	2

2.11. Порядок приема на железнодорожную станцию поездов при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии на этом железнодорожном пути входного светофора):

2.11.1. Разрешения на проезд запрещающего сигнала:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Разрешение на проезд светофора с запрещающим показанием
1	2

2.11.2. Порядок приема поездов по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Место вручения машинисту письменного разрешения	Работник (должность), который вручает машинисту письменное разрешение
1	2	3

2.12. Дополнительные меры по обеспечению безопасности стоянки пассажирских, людских, грузопассажирских и почтово-багажных поездов:

2.13. Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск (подъем):

Затяжной спуск (подъем) со стороны железнодорожной станции	Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск
1	2

2.14. Порядок приема подталкивающих локомотивов, а также одиночных локомотивов, следующих в депо или под составы поездов:

2.15. Контроль за проследованием поездов, не имеющих остановки:

2.16. Порядок контроля отправления поездов дежурными стрелочных постов, сигналистами, операторами поста централизации:

Парки (железнодорожные пути) отправления поездов и направление их следования	Районы и посты, участвующие в приготовлении маршрута			Должность работника, который встречает поезда, и место встречи
	централизованные посты	стрелочные районы	стрелочные посты	
1	2	3	4	5

2.17. Порядок отправления с железнодорожной станции поездов при запрещающем показании выходных светофоров и с железнодорожных путей, где нет выходных светофоров:

Железнодорожные пути (парки) отправления поездов и направление их следования	Разрешение машинисту на занятие перегона	Должность работника, который вручает машинисту разрешение на занятие перегона	Указание машинисту о возможности отправления поезда при запрещающем показании выходного

			светофора
1	2	3	4

2.18. Порядок выдачи предупреждений об особых условиях следования отдельных поездов:

2.19. Дополнительные указания по приему и отправлению поездов:

2.20. Маневровый порядок движения поездов (составов) между раздельными пунктами железнодорожных путей необщего пользования:

3. Организация маневровой работы.

3.1. Распределение обязанностей по распоряжению маневровой работой:

3.2. Специализация районов маневровой работы:

Районы маневровой работы	Вытяжка и ее границы	Основной характер выполняемой работы	Серия локомотивов	Наличие в районе технических средств, применяемых при маневрах
1	2	3	4	5

3.3. Устройства радиосвязи и парковой связи, используемые при маневровой работе:

Районы маневровой работы	Вид связи	Должность работников, которым предоставляется право пользоваться устройствами, и характер передаваемых ими указаний и сообщений
1	2	3

3.3.1. Порядок обеспечения безопасности маневров в случае внезапного отказа радиосвязи руководителя маневров с машинистом локомотива:

3.4. Основные особенности производства маневров в каждом районе:

Номера районов	Количество лиц	Порядок	Способ передачи	Должность работника, который

маневровой работы	составительской бригады	передачи указаний на установку стрелок	машинисту указания (сигнала), разрешающего выезд на стрелки	производит торможение отцепов при маневрах толчками
1	2	3	4	5

3.5. Меры безопасности при работе в одном маневровом районе двух и более маневровых локомотивов:

3.6. Меры безопасности по предупреждению случаев выхода железнодорожного подвижного состава за границу полезной длины в противоположном конце железнодорожных путей, ухода вагонов на маршруты следования поездов и в другие районы, столкновений маневрового состава в стрелочной горловине:

Районы работы	Железнодорожные пути или парки	Меры безопасности
1	2	3

3.7. Порядок заезда маневровых локомотивов, составов, специального железнодорожного подвижного состава в отдельные районы, не обслуживаемые дежурными стрелочных постов железнодорожной станции, и на железнодорожном пути, переданные в ведение подразделений владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования (производственных цехов, агрегатов):

Район заезда	Порядок согласования заезда маневрового локомотива в район	Порядок согласования возвращения маневрового локомотива из района	Дополнительные указания
1	2	3	4

3.8. Порядок перестановки маневровых составов из парка в парк:

Откуда и куда производится перестановка	Маршрут перестановки	Максимальное количество вагонов в составе		Требуется ли включать тормоза	Должность работника, который сопровождает маневровый состав	Дополнительные указания
		физическое количество вагонов	условное количество вагонов			
1	2	3	4	5	6	7

3.9. Порядок и нормы закрепления железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции.

3.9.1. Порядок и нормы закрепления:

Парки и	Величин	С какой	Нормы закрепления	Должност	Должнос

номера железнодорожных путей (по паркам)	а уклона (в тысячных)	стороны производится закрепление	Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей		ь работника, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	ть работника, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
					Норма по формуле (1) приложения № 12 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемым настоящим Приказом (далее – ИДП)[1]	Норма по формуле (2) к приложению № 12 к ИДП[2]		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

3.9.2. Порядок проверки закрепления железнодорожного подвижного состава:

3.10. Места хранения тормозных башмаков

Места хранения	Количество и номера тормозных башмаков	Должность работника, который отвечает за наличие и сохранность тормозных башмаков
1	2	3

3.11. Место экипировки маневровых локомотивов:

3.12. Вагонные весы:

3.13. Дополнительные указания:

Перечень приложений к техническо-распорядительному акту:

[1] Подпункт 2 пункта 8 приложения № 12 к ИДП.
[2] Подпункт 3 пункта 8 приложения № 12 к ИДП.

Технически-распорядительный акт железнодорожной станции_____
составил _____/_____/
(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность) (расшифровка подписи)
«__» _____ ____ г.

проверил _____/_____/
(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность) (расшифровка подписи)
«__» _____ ____ г.

Согласовано: _____/_____/
Для отметок по выверке технически-распорядительного акта железнодорожной станции:

II. Промежуточные железнодорожные станции, разъезды, обгонные пункты и путевые посты

_____
(наименование организации)

_____
(должность, фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, утверждающего технико-распорядительный акт)

_____
(дата утверждения)

ТЕХНИЧЕСКО-РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ АКТ
железнодорожной станции _____
(промежуточная станция, разъезд, обгонный пункт, путевой пост)

1. Общие сведения

1.1. Характер работы и класс железнодорожной станции.

Железнодорожная станция по характеру работы является _____ и отнесена к _____ классу.

1.2. Прилегающие к железнодорожной станции перегоны, основные системы интервального регулирования движения поездов при движении поездов и порядок их использования для организации движения:

1.2.1. Нечетное направление:

1.2.2. Четное направление:

2. Перечень железнодорожных путей необщего пользования и места их примыкания:

п/п №	Наименование организации, для обслуживания которой предназначен железнодорожный путь необщего пользования	Принадлежность железнодорожного пути необщего пользования	Место примыкания и граница железнодорожного пути необщего пользования	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава с железнодорожного пути необщего пользования
1	2	3	4	5

2.1. Перечень железнодорожных путей общего пользования, переданных в ведение других подразделений и организаций владельца инфраструктуры, примыкающих к путям станции, а также путей, пользование которыми осуществляется иными физическими и юридическими лицами:

п/п №	Наименование подразделения	Место примыкания и граница	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава
1	2	3	4

3. Ведомость парков и железнодорожных путей:

Номера железнодорожных путей	Назначение железнодорожных путей	Стрелки, ограничивающие железнодорожный путь		Полезная длина железнодорожного пути в метрах	Вместимость в условных вагонах	Наличие на железнодорожном пути		
		от	до			электрической изоляции	контактной сети	устройств автоматической локомотивной сигнализации
1	2	3	4	5	6	7	8	9

4. Стрелочное хозяйство.

4.1. Централизованные стрелки:

Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Должность работника, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелки от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств железнодорожной автоматики и телемеханики	при неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики
1	2	3	4	5

4.2. Централизованные стрелки, которые можно передавать на местное управление:

Номера постов (колонок)	Номера стрелок, управляемых с постов (колонок)	Должность работника, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелок от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств железнодорожной автоматики и телемеханики	при неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики
1	2	3	4	5

4.3. Нецентрализованные стрелки:

Номера районов	Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Нормальное положение стрелок	Система запирания стрелок	Должность работника, у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7

4.4. Нецентрализованные стрелки в районах железнодорожных станций не обслуживаемых дежурными стрелочного поста:

Номера районов	Номера стрелок, входящих в районы	Нормальное положение стрелок	Система запирания стрелок	Должность работника, который переводит стрелки	Должность работника, который осуществляет техническое обслуживание и очистку стрелок	Должность работника, у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7	8

5. Районы работы дежурных стрелочного поста, сигналистов:

Районы работы и должности работников	Основные обязанности, возложенные на работников
1	2

6. Места хранения инвентаря, применяемого при нарушении нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

Наименование инвентаря	Место хранения	Количество
1	2	3

7. Пассажирские и грузовые устройства:

Номера железнодорожных путей	Наименование устройств	Длина (в метрах или вагонах)
1	2	3

8. Освещение станционных железнодорожных путей:

Место установки осветительных точек	Количество				Места включения освещения
	мачт		гирлянд, светильников	других точек освещения	
	прожекторов	ламп			
1	2	3	4	5	6

9. Восстановительные и пожарные поезда, аварийно-спасательные команды, ремонтно-восстановительные бригады регионального центра связи, контактной сети, медицинские и ветеринарные пункты, полиция:

Наименование	Станция приписки железнодорожного подвижного состава или местонахождение	Порядок вызова
1	2	3

10. Время, необходимое для приготовления маршрута приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:
Для приема поездов:
С железнодорожной станции _____ на (в) _____ железнодорожный путь (парк) ____ минут.
Для отправления поездов:
На железнодорожную станцию _____ с (из) _____ железнодорожного пути (парка) ____ минут.

11. Порядок прекращения маневров перед приемом или отправлением поезда:

12. Порядок проверки свободности железнодорожных путей.
12.1. Устройства электрической изоляции железнодорожных путей:

12.2. Порядок действий при нарушении нормальной работы устройств электрической изоляции железнодорожных путей или их отсутствии:

13. Порядок контроля правильности приготовления маршрута приема, отправления поездов:
13.1. Нормальное действие устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

13.2. Нарушение нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

14. Нецентрализованные стрелки, положение и исправность которых проверяются не для каждого поезда:

Номера постов	Номера стрелок	Периодичность проверки
1	2	3

15. Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и стоящим на железнодорожной станции пассажирским поездом при отсутствии переходного моста или тоннеля:

16. Контроль за проследованием поездов, не имеющих остановки:

Железнодорожные пути приема и отправления поездов	Районы и посты, участвующие в приготовлении маршрута			Должность работника, который встречает или провожает поезда, место встречи
	централизованные посты	стрелочные районы	стрелочные посты	
1	2	3	4	5

17. Порядок контроля дежурным по железнодорожной станции в прибытии поезда в полном составе:

Парки (железнодорожные пути) приема поездов и направление их следования	Способ проверки прибытия поезда в полном составе
1	2

18. Порядок приема на железнодорожную станцию поездов при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии на этом железнодорожном пути входного светофора):

18.1. Разрешение на проезд запрещающего сигнала:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Что служит разрешением на проезд светофора с запрещающим показанием
1	2

18.2. Порядок приема поездов по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Место вручения машинисту письменного разрешения	Должность работника, который вручает машинисту письменное разрешение
1	2	3

19. Дополнительные меры по обеспечению безопасности стоянки пассажирских, людских, грузопассажирских и почтово-багажных поездов:

20. Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск (подъем):

Затяжной спуск (подъем) со стороны железнодорожной станции	Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск
1	2

21. Порядок отправления с железнодорожной станции поездов при запрещающем показании выходных светофоров и с железнодорожных путей, где нет выходных светофоров:

Железнодорожные пути (парки) отправления поездов и направление их следования	Разрешение машинисту на занятие перегона	Должность работника, который вручает машинисту разрешение на занятие перегона	Указание машинисту о возможности отправления поезда
1	2	3	4

21.1. Переезды на железнодорожной станции и прилегающих перегонах и порядок действий при неисправности переездной сигнализации:

Наименование переездов	Тип переездной сигнализации	Порядок действий дежурного по железнодорожной станции при неисправности переездной сигнализации
1	2	3

22. Наличие маневровых локомотивов и характер их работы:

Характер выполняемой работы	Серия локомотивов	Состав локомотивных и составительских бригад
1	2	3

23. Меры безопасности по предупреждению случаев выхода железнодорожного подвижного состава за границу полезной длины в противоположном конце железнодорожных путей, ухода вагонов на маршруты следования поездов и в другие районы, столкновений маневрового состава в стрелочной горловине:

Районы работы	Железнодорожные пути или парки	Меры безопасности
1	2	3

24. Порядок и нормы закрепления железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции:

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) приложения № 12 к ИДП[3]	Норма по формуле (2) приложения № 12 к ИДП[4]		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

[3] Пункт 8 приложения № 12 к ИДП.
[4] Пункт 8 приложения № 12 к ИДП.

25. Порядок проверки закрепления железнодорожного подвижного состава:

26. Места хранения тормозных башмаков:

Места хранения	Количество и номера тормозных башмаков	Должность работника отвечающий за наличие и сохранность тормозных башмаков
1	2	3

27. Дополнительные указания:

Перечень приложений к техническо-распорядительному акту:

Техническо-распорядительный акт _____

составил _____/_____/
(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность) (расшифровка подписи)
«__» _____ _____ г.

проверил _____/_____/
(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность) (расшифровка подписи)
«__» _____ _____ г.
Согласовано: _____ _____/_____/

Для отметок по выверке техническо-распорядительному акту железнодорожной станции:

ПРИЛОЖЕНИЕ № 22
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации
Рекомендуемый образец

Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ		ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция (штемпель) «___» _____ 20___ г. _____ ч _____ минут Выдана на поезд № _____ (толкачу поезд № _____) Дежурный по железнодорожной станции _____		Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____ г. _____ ч _____ минут Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до _____ км) с возвращением обратно. Системы интервального регулирования не действуют. Дежурный по железнодорожной станции _____ (ненужное зачеркнуть)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 23
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации
Рекомендуемый образец

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-52)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____ Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____ г. Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____ Дежурный по блок-посту _____ железнодорожной станции		РАЗРЕШЕНИЕ № _____ Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____ г. I Разрешаю ____поезду____ № _____ толкачу поезда отправиться с _____ пути по _____ пути при закрытом выходном (проходном, маршрутном) светофоре и следовать до входного (проходного, выходного) светофора блок-поста _____ станции до _____ км с возвращением обратно. II Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) светофору с _____ пути. Дежурный по блок-посту _____ железнодорожной станции (ненужное зачеркнуть)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 24
к Инструкции по организации
движению поездов и маневровой
работы на железнодорожном
транспорте Российской Федерации
Рекомендуемый образец

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-54)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____ Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____ г. Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____ Дежурный по железнодорожной станции _____	РАЗРЕШЕНИЕ № _____ Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____ г. I Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблокировки (до принятия сигналов автоматической локомотивной сигнализации, а далее руководствоваться сигналами автоматической локомотивной сигнализации). Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (маршрутного) светофора железнодорожной станции. II Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору_____ и следовать далее по сигналам автоблокировки. Дежурный по железнодорожной станции _____ (ненужное зачеркнуть)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 25
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой
работы на железнодорожном
транспорте Российской Федерации
Рекомендуемый образец

Бланк извещения о движении поезда (бланк ДУ-55)

КОРЕШОК ИЗВЕЩЕНИЯ № _____		ИЗВЕЩЕНИЕ № _____
Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____ г. О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи _____ Дежурному по железнодорожной станции _____ _____ _____ _____ _____ _____ Дежурный по железнодорожной станции _____ _____		Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____ г. О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи _____ Дежурному по станции _____ _____ _____ _____ _____ _____ Дежурный по железнодорожной станции _____ _____

ПРИЛОЖЕНИЕ № 26
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой
работы на железнодорожном
транспорте Российской Федерации
Рекомендуемый образец

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-56)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ
№ _____

«____» _____ 20____ г.
Железнодорожная станция (штемпель)

Выдано на поезд № _____

Дежурный по железнодорожной станции_____
посту

РАЗРЕШЕНИЕ № _____

«____» _____ 20____ г.
Железнодорожная станция (штемпель)

Разрешаю поезду № _____ отправиться с железнодорожной
станции_____
поста
и следовать до входного светофора станции
поста
_____
при закрытом выходном светофоре.
проходном
Все системы интервального регулирования и связи прерваны.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

О прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда сведения имеются.
не имеются

Дежурный по железнодорожной станции_____
посту

ПРИЛОЖЕНИЕ № 27
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой
работы на железнодорожном
транспорте Российской Федерации
Рекомендуемый образец

Бланк корешка предупреждения (бланк ДУ-61)

Корешок предупреждения

предупреждение на поезд № _____ получил « ___ » _____ 20___ г. машинист, помощник машиниста, водитель специального самоходного подвижного состава

_____ _____
подпись фамилия, имя, отчество (при наличии)

Линия отреза

Железнодорожная станция _____ (штемпель)

« ___ » _____ 20___ г.

Предупреждение на поезд № _____

Место действия предупреждения (км, пикет, железнодорожная станция)	Время действия предупреждения	Скорость не более (км/ч)	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более (км/ч)	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5

Уполномоченный работник (должность)_____

ПРИЛОЖЕНИЕ № 28
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой
работы на железнодорожном
транспорте Российской Федерации
Рекомендуемый образец

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-64)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	РАЗРЕШЕНИЕ
Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____ г. Разрешено поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____ _____ Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки. Дежурный по железнодорожной станции _____(подпись)	Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____ г. Разрешаю поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____ _____ Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки. Дежурный по железнодорожной станции _____(подпись)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Правилам технической эксплуатации
железных дорог Российской Федерации,
утвержденным приказом Министерства
транспорта Российской Федерации
от 23 июня 2022 г. № 250
Рекомендуемый образец

АКТ
допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на железнодорожных путях общего пользования после изготовления, модернизации, ремонта

Железнодорожная станция _____ «__» _____ 20__ г.

Настоящий акт составлен по результатам проверки технического состояния железнодорожного подвижного состава на соответствие, которые отвечают требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250, вновь изготовленного/модернизированного/прошедшего ремонт на

_____
(наименование предприятия, условный номер клеймения)

_____ серия (модель) _____ заводской номер _____
(вид железнодорожного подвижного состава)

номер железнодорожного подвижного состава _____
(по данным пономерного учета)

по окончании _____,
(вид ремонта, изготовление, модернизация)

проведенного по _____,
(вид и реквизиты документа, по которому выполнены работы)

признан _____ и _____
(технически исправным/технически неисправным)/ (допускается/не допускается)

на железнодорожные пути общего пользования.

Причины отказа _____

Уполномоченный представитель владельца инфраструктуры
_____/_____/_____
(должность) (подпись) (инициалы, фамилия)

Настоящий акт вручен дежурному по железнодорожной станции:

Дата и время «__» _____ 20__ г. __ ч __ минут.

Дежурный по железнодорожной станции_____
(подпись) (инициалы, фамилия)

Оборотная сторона акта

Перечень несоответствий,
выявленных в ходе осмотра железнодорожного
подвижного состава

Наименование несоответствия (несоответствий), выявленного (выявленных) при осмотре железнодорожного подвижного состава, с указанием пункта Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250	Метод контроля (визуальный/инструментальный контроль/по данным отчетно-учетной документации)

Уполномоченный представитель владельца инфраструктуры

_____/_____/_____

(должность) (подпись) (инициалы, фамилия)

Уполномоченный представитель предприятия, производившего изготовление/модернизацию/ремонт железнодорожного подвижного состава:

_____/_____/_____

(должность) (подпись) (инициалы, фамилия)

Дата и время «___» _____ 20__ г. __ ч __ минут