

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. № 217¹.

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 станциями² 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 степеней⁵, 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://sovnetgt.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 поезда⁶;

запрещается ставить в поезда, которые следуют с подталкиванием, груженные 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-дозаторов⁸ 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 груженные 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 (думпкар)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 груженого 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 формуляром¹⁰. 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 сцеплениями¹¹, 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.