

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 пользования² (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 инфраструктур³.

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 процесса⁴ 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 транспортом⁵;

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 поезда⁶);

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);

б) специальные перевозки (специальные поезда);

7) грузопассажирские перевозки (грузопассажирские⁷ 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 (сквозные⁸, участковые⁹, сборные¹⁰, вывозные, передаточные¹¹), хозяйственные поезда¹²).

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 вокзалах¹⁴ 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 отдельными пунктами.

Железнодорожные станции¹⁵, разъезды¹⁶, обгонные пункты¹⁷ и путевые посты¹⁸, проходные светофоры¹⁹ автоматической блокировки²⁰, 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-участков²¹ при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов²² являются раздельными пунктами²³.

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 станции²⁴ 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 пути²⁵ 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 общего²⁶ и необщего²⁷ пользования делятся на главные²⁸ на перегонах²⁹ 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 станциях³⁰).

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 стрелки³¹ должны находиться в нормальном положении³².

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 стрелок³³, 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 грузами³⁴ класса 1 (взрывчатыми материалами)³⁵ (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ) устанавливается начальником железнодорожной станции и указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

Установленное нормальное положение обозначается на станинах стрелок и на кожухах приводов³⁶ стрелок электрической централизации.

Стрелки из нормального положения переводятся³⁷ в другое положение при:

- 1) приготовлении маршрутов для приема³⁸, отправления поездов³⁹ 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 острия 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://sovnetgt.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 управлении⁴⁰ 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 поездов⁴¹. 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 транспортом⁴².

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 движения⁴³ пассажирских поездов⁴⁴.

Порядок прицепки к пассажирским поездам вагонов сверх нормы и следования пассажирских длинносоставных поездов⁴⁵ 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 сохранности⁴⁶ 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 грузов⁴⁷;

4) вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекося 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 документам⁴⁸ как груз на своих осях;

6) вагоны – платформы, транспортеры железнодорожные и полувагоны⁴⁹ с негабаритными грузами⁵⁰, 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-хопперы⁵¹, 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 вагоны⁵² 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 пар 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 узлов⁵³;

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 длины⁵⁴, 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 осмотрику 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://sovnetgt.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 станции⁵⁵).

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 рукавов⁵⁶, 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 паровозов⁵⁸ (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/см²), 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 состава⁵⁹.

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 единиц⁶⁰ 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 путям⁶¹;

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 поездов⁶² 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 натурального 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://sovgt.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 поезвному 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 горловинах⁶³ или на участках удаления⁶⁴, 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 – вернуть 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 бдительностью⁶⁵ 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 поезвному.

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»;

съёмная подвижная единица на комбинированном ходу (в том числе дрезина съёмного 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 поезвному 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 движением⁶⁸ 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 сети⁶⁹

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-крана⁷⁰ 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 регулирования⁷¹ 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 сплетении⁷² 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 перегонах⁷³, 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 электрожелезную 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 отдельных пунктов, допускается применять маневровый порядок движения⁷⁴.

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 торможении⁷⁵, 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 грузами⁷⁶;
- 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 техническо-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 стрелок⁷⁷ (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, сигнальщиков 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 техническо-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 поезвному 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 осмотров⁷⁸;

5) обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения;

б) 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 листу⁷⁹ 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 грузобагажом⁸⁰ и багажом;

б) 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).

6б. 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://sovnetgt.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 поезднему.

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 поезднему, 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 норм⁸¹;

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 торможения⁸² 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 отказе⁸³ 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.