

ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

(В ред. Приказов Минтранса России от 04.06.2012 N 162,
от 30.03.2015 N 57, от 25.12.2015 N 382)

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

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

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

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

3. Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов. Вновь строящиеся вагоны должны обеспечивать безопасное и плавное

движение с конструкционными скоростями перспективных локомотивов, моторвагонных поездов, предназначенных для обслуживания соответствующих категорий поездов.

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

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

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

Контейнеры должны отвечать соответствующим требованиям норм и правил.

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

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

- технический знак принадлежности к железнодорожному транспорту Российской Федерации;
- наименование владельца железнодорожного подвижного состава;
- номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки;
- идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях в местах, установленных нормами и правилами;
- дату и место производства установленных видов ремонта;
- массу тары (кроме локомотивов и специального самоходного подвижного состава).

Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи:

- на локомотивах, моторвагонном железнодорожном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки,

таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла;

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

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- на грузовых, почтовых, багажных вагонах - грузоподъемность.
- На тендерах паровозов должны быть обозначены серия, номер и наименование владельца.
- Другие знаки и надписи на железнодорожный подвижной состав наносятся в соответствии с требованиями, установленными нормами и правилами.
- Каждый крупнотоннажный контейнер должен, кроме табличек о допущении к эксплуатации во внутреннем и международном сообщении, иметь маркировочные надписи, идентифицирующие собственника, типаж и специализацию контейнера.

Эксплуатация грузовых вагонов допускается без табличек завода-изготовителя с указанием даты и места постройки с нанесением трафарета с обозначением кода завода-изготовителя и даты постройки вагона.

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 04.06.2012 N 162)

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

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

9. Локомотивы и моторвагонный железнодорожный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав должны быть оборудованы средствами поездной радиосвязи, совместимыми с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов (в случае эксплуатации на инфраструктуре), скоростемерами с регистрацией установленных показаний, локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также оборудоваться устройствами безопасности.

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

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

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

10. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован устройством, обеспечивающим автоматическую идентификацию бортового номера. Грузовые вагоны, не оборудованные устройством, обеспечивающим автоматическую идентификацию бортового номера при изготовлении до момента вступления в силу настоящего приказа оборудуются ими при проведении планового капитального ремонта. Эксплуатация грузовых

вагонов до проведения планового капитального ремонта допускается без устройств, обеспечивающих автоматическую идентификацию бортового номера.

(В ред. Приказа Минтранса России от 04.06.2012 N 162)

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

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

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

- системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности, а также системой контроля бодрствования машиниста;
 - зеркалами и (или) видеокамерами заднего вида;
- (В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)
- системой пожаротушения (для тепловозов);
 - блокировкой тормоза (для локомотивов).

Маневровые локомотивы должны быть оборудованы устройствами дистанционной отцепки их от вагонов, а обслуживаемые одним машинистом, кроме того, вторым пультом управления, зеркалами заднего вида и устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку в случае внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива, а также устройством наружной сигнализации и средствами станционной радиосвязи, совместимыми со станционной радиосвязью, используемой на железнодорожных станциях обращения.

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

Маневровые локомотивы могут быть оборудованы маневровой автоматической локомотивной сигнализацией (МАЛС).

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

11. Порядок выхода локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования установлен Приказом МПС России от 18 июня 2003 г. N 26 "Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования" (зарегистрирован Минюстом России 19 июня 2003 г., регистрационный N 4764) с изменениями, внесенными Приказами Минтранса России от 15 февраля 2008 г. N 28 (зарегистрирован Минюстом России 5 марта 2008 г., регистрационный N 11283) и от 4 мая 2009 г. N 72 (зарегистрирован Минюстом России 28 мая 2009 г., регистрационный N 14016).

Порядок курсирования железнодорожного подвижного состава (включая его перемещение в порожнем состоянии), предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования установлен Приказом Минтранса России от 28 марта 2006 г. N 34 "О некоторых вопросах, связанных с курсированием по железнодорожным путям общего пользования железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозок грузов" (зарегистрирован Минюстом России 27 апреля 2006 г., регистрационный N 7764).

Правила приписки железнодорожного подвижного состава (включая вагоны), предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования, установлены Приказом Минтранса России от 28 марта 2006 г. N 35 "Об утверждении Правил приписки железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования, к железнодорожным станциям инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования" (зарегистрирован Минюстом России 25 апреля 2006 г., регистрационный N 7742).

12. Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям, установленным конструкторской и эксплуатационной документации и настоящим Правилам и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования (капитального ремонта) и полного освидетельствования (среднего ремонта) колесной пары.

Знаки и клейма ставятся в местах, предусмотренных конструкторской и эксплуатационной документацией.

Колесные пары должны подвергаться осмотру под железнодорожным подвижным составом, обыкновенному освидетельствованию (текущему ремонту), полному освидетельствованию (среднему ремонту).

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

14. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колеса, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:

при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч:

- прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм;
- толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня;

- выщербины на поверхности катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм у грузовых вагонов и более 25 мм у пассажирских вагонов;

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- выщербина, раковина или вмятина на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной у локомотивов и моторного вагона подвижного состава более 10 мм, а у прицепного вагона более 25 мм;

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

при скоростях движения до 120 км/ч:

- прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного железнодорожного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, у моторвагонного железнодорожного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов, а также у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования - более 9 мм;
- толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий) - менее 22 мм;
- вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;
- ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного железнодорожного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм, а у тендеров с подшипниками скольжения более 2 мм.
- При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой - не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар.

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

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

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

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

Автоматические и электропневматические тормоза железнодорожного подвижного состава должны обеспечивать тормозное нажатие,

гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути, определенного по расчетным данным, утвержденным нормами и правилами.

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

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

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

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

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

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

19. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован автосцепкой.

Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть:

- у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 мм;
- у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 мм;
- у грузовых вагонов (груженых) - не менее 950 мм;
- у специального подвижного состава:
- в порожнем состоянии - не более 1080 мм;

- в груженом - не менее 980 мм.
- Для железнодорожного подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна соответствовать нормам и правилам и обеспечена в эксплуатации при наибольших износах и нагрузках.
- Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более:
 - в грузовом поезде - 100 мм;
 - между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда - 110 мм;
 - в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч, - 70 мм;
 - в пассажирском поезде, следующем со скоростью 121 - 140 км/ч, - 50 мм;
 - между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - 100 мм;
 - между локомотивом и подвижными единицами специального подвижного состава - 100 мм.
- Автосцепка пассажирских вагонов должна иметь ограничители вертикальных перемещений.
- Автосцепка специального подвижного состава, работающего по технологии совместно в сцепе, должна иметь ограничитель вертикальных перемещений.

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

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

За правильное сцепление локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, соответственно с первым вагоном поезда или другим специальным подвижным составом ответственным является машинист локомотива

или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива. Отцепка поездного локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов) должны производиться работниками локомотивной бригады.

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

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

- в пассажирском поезде - на начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда;
- в грузовом поезде - на машиниста локомотива.

21. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также ставить в поезда грузовые вагоны, имевшие сход с рельсов, до их осмотра и признания годными для движения и грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов, за исключением случаев передислокации неисправных грузовых вагонов, отцепленных в пути следования в текущий ремонт, к ближайшему пункту текущего отцепочного ремонта или вагоноремонтному предприятию, с соблюдением мер, гарантирующих безопасность движения. Порядок передислокации таких вагонов определяется владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Не допускается выдача под поезда локомотивов, назначенный срок службы которых истек.

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

Не допускается включать в поезда, следующие по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования во всех видах сообщения

груженые грузовые вагоны, в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению сроков их службы или модернизации с продлением сроков их службы, за исключением:

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

2) вагонов-цистерн для перевозки:

- патоки;
- желтого фосфора;
- виноматериалов;
- гептила;
- амила;
- уксусной кислоты;
- ядохимикатов;
- алкилбензолсульфокислоты;
- меланжа;
- молока;
- поливинилхлорида;
- капролактама;
- суперфосфорной кислоты;
- сульфанола;

3) рефрижераторных вагонов;

4) вагонов-термосов;

5) вагонов-ледников;

6) вагонов-дизель-электростанций;

7) вагонов-транспортеров;

8) вагонов-платформ для перевозки гусеничной и колесной техники.

(Абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2015 N 382)

Не допускается включать в поезда пассажирские вагоны, имеющие неисправности электропневматического тормоза, системы отопления, электрооборудования, вентиляции и другие неисправности, нарушающие безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда, а также

пассажирские вагоны с радиокупе (штабные) с неисправной радиосвязью начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива. Пассажирские вагоны на тележках ЦМВ, специальные вагоны на тележках типа КВЗ-И2 могут следовать в пассажирских поездах со скоростью не более 120 км/ч.

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

Пассажирские вагоны, включаемые в пассажирские поезда с электроотоплением, должны быть оборудованы системой автоматического управления электроотоплением, а локомотивы, выдаваемые под поезда (электровозы) - устройством отбора мощности для высоковольтного отопления с учетом расхода электроэнергии на отопление вагонов.

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

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

Запрещается установка на железнодорожный подвижной состав деталей и узлов, назначенный срок службы которых истек.

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

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

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

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

При техническом обслуживании проверяется:

- состояние и износ оборудования, узлов и деталей и их соответствие установленным размерам;
- исправность действия устройств безопасности и устройств радиосвязи, тормозного оборудования и автосцепного устройства, контрольных, измерительных и сигнальных приборов, электрических цепей.
- Не допускается выпускать локомотивы, моторвагонный железнодорожный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав, если имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:
 - неисправность прибора для подачи звукового сигнала;
 - неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного тормозов или компрессора;
 - неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя;
 - неисправность привода передвижения;
 - неисправность вентилятора холодильника дизеля, тягового электродвигателя или выпрямительной установки;
 - неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности;

- неисправность скоростемера и регистрирующего устройства;
- неисправность устройств поездной радиосвязи;

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- неисправность устройств станционной радиосвязи (на локомотивах, предназначенных для производства маневровых работ);

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- неисправность радиоэлектронных средств передачи данных на локомотивах, моторвагонном железнодорожном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе, оборудованном системами управления движением и контроля, использующими радиоканал в качестве среды передачи данных;

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- неисправность связи "пассажир - машинист" на моторвагонном железнодорожном подвижном составе;

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация;
- неисправность системы подачи песка;
- неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;
- трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;
- трещина в корпусе буксы;
- неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;
- отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на железнодорожный путь;
- трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;
- неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки;
- неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры;
- неисправность токоприемника;
- неисправность средств учета электроэнергии;
- неисправность средств пожаротушения или автоматической пожарной сигнализации моторвагонного железнодорожного подвижного состава;

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;
- появление стука, постороннего шума в дизеле;
- неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза;
- отсутствие защитных кожухов электрооборудования;
- неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи;
- неисправность запорных устройств или контроля закрывания входных дверей моторвагонного железнодорожного подвижного состава;

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- неисправность стопорных и предохранительных устройств приведения рабочих органов специального самоходного подвижного состава в транспортное положение, предусмотренное их конструкцией.
- неисправность кодового бортового датчика системы автоматической идентификации с любой стороны подвижной единицы;

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- неисправность систем автоведения моторвагонного железнодорожного подвижного состава;

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- неисправность системы автоматизированного вождения грузовых поездов и поездов повышенной массы и длины при наличии;

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- неисправность системы регистрации и анализа параметров работы подвижного состава при наличии;

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- неисправность системы определения географической координаты местоположения при наличии;

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- неисправность системы учета расхода дизельного топлива при наличии;

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

- неисправность систем информирования машиниста о расписании и энергооптимальной скорости движения поезда при наличии.

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

26. Локомотивные, а также установленные на моторвагонном железнодорожном и специальном самоходном подвижном составе устройства безопасности, в том числе маневровая автоматическая локомотивная сигнализация (МАЛС), поездной, станционной радиосвязи и радиоэлектронные средства передачи данных, системы автоведения, системы регистрации параметров работы и учета расходов дизельного топлива и электроэнергии, системы автоматизированного вождения грузовых соединенных поездов и поездов повышенной массы и длины должны периодически осматриваться на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств.

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

Контрольные пункты должны быть в основных депо, в депо для специального подвижного состава, и в пунктах технического обслуживания и оборота локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава.

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

поездных локомотивов в пассажирском движении на локомотивной тяге;

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

На отдельных участках железнодорожных путей общего пользования в соответствии с перечнем, определяемым владельцем инфраструктуры, с уведомлением федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, осуществляющего функции по контролю и надзору, допускается обслуживание одним машинистом моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава по мере оборудования их устройствами безопасности в соответствии с пунктом 10 настоящего приложения. Их обслуживание осуществляется машинистами, прошедшими профессиональный отбор, в том числе по определению психофизиологических качеств и профессиональной пригодности, в соответствии со статьей 25 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", а моторвагонных поездов, кроме того, имеющими квалификацию первого или второго класса, присвоенную в соответствии с Приказом МПС России от 11 ноября 1997 г. N 23Ц "О порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств на право управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом на путях общего пользования и присвоения класса квалификации машинистам локомотивов и моторвагонного подвижного состава".

Владелец инфраструктуры устанавливает порядок выполнения требований, установленных пунктами 52, 53, 61, 62, 64, 78, 98, 103, 108 приложения N 6 к настоящим Правилам, а также порядок ограждения поезда в соответствии с главой IV приложения N 7 к настоящим Правилам и должностной инструкцией локомотивной бригады и бригады специального самоходного подвижного состава при обслуживании таких поездов одним машинистом, обеспечивающий безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда, и несет ответственность за безопасность движения поездов.

(В ред. Приказа Минтранса России от 04.06.2012 N 162)

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

28. Не допускается оставлять на деповских железнодорожных путях и железнодорожных путях организаций в рабочем состоянии локомотивы, моторвагонный железнодорожный и специальный самоходный подвижной состав без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и

умеющего их остановить, а на остальных станционных железнодорожных путях - без машиниста или его помощника.

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

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

При техническом обслуживании проверяется:

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

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

состояние и исправность ходовых частей (тележек);

исправность кузовов и котлов цистерн, гарантирующая сохранность перевозимых грузов;

исправность переходных площадок, помоста и поручня помоста крыши, специальных подножек и поручней;

(В ред. Приказа Минтранса России от 04.06.2012 N 162)

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

При проверке ходовых частей, в том числе проверяется суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных грузовых вагонов, зазор должен быть не более 20 мм и не менее 4 мм, у цистерн, хоппер-дозаторов для перевозки зерна, цемента, минеральных удобрений, окатышей и хоппер-дозаторов типа ЦНИИ-ДВЗ - не более 14 мм и не менее 4 мм, кроме хопперов для перевозки угля, агломерата, апатитов и хоппер-дозаторов ЦНИИ-2, ЦНИИ-3, думпкаров ВС-50, у которых зазор должен быть не более 12 мм и не менее 6 мм, а у думпкаров ВС-80, ВС-82, ВС-85 - не более 20 мм и не менее 12 мм у думпкаров модели 33-692, 33-693 -

не более 6 и не менее 3 мм. Допускается отсутствие зазоров между скользунами одной стороны тележки. Отсутствие зазоров между скользунами по диагонали вагона не допускается, кроме вагонов на беззазорных тележках.

(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

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

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

Порожние вагоны, подаваемые под погрузку на железнодорожные станции, где нет пунктов технического обслуживания, а также груженные вагоны, которые намечено использовать на таких железнодорожных станциях под вдвоенные операции, должны быть осмотрены, а в необходимых случаях и отремонтированы на ближайшем пункте технического обслуживания, расположенном перед железнодорожной станцией погрузки.

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

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

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

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

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

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

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

Ответственность за работоспособное состояние внутреннего, холодильного, радио- и электрооборудования, обеспечение пожарной безопасности вагонов несут их владельцы от пункта формирования до пункта оборота состава и обратно.

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)