

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

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

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

В соответствии с пунктом 1 статьи 18 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" сводный график движения поездов утверждается в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, на основании предложенных владельцами инфраструктур графиков движения поездов в пределах инфраструктур.

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

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

Нарушение сводного графика движения поездов не допускается. В исключительных случаях или из-за отказа технических средств, или явлений стихийного бедствия, когда происходит нарушение сводного графика движения поездов, работники всех хозяйств обязаны принимать оперативные

меры для ввода в график опаздывающих поездов пассажирских и грузовых и обеспечивать их безопасное проследование.

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

2. Сводный график движения поездов должен обеспечивать:

- удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов;
- безопасность движения поездов;
- эффективное использование пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности железнодорожных станций;
- рациональное использование железнодорожного подвижного состава и погрузочно-разгрузочных средств;
- соблюдение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад;
- возможность производства работ по текущему содержанию и ремонту пути, сооружений, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и электроснабжения;
- выполнение технологического процесса по своевременной перевозке грузов;
- согласованность работы железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

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

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

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

По видам сообщения пассажирские поезда делятся на дальние, следующие на расстояние свыше 700 км, местные - до 700 км и пригородные - до 200 км.

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

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

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

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

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

воинские перевозки (воинские поезда);

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

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

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

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

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

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

специальные перевозки (специальные поезда);

грузопассажирские и людские перевозки (грузопассажирские и людские поезда);

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

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

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

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

7. Движение поездов производится с разграничением их отдельными пунктами.

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

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

8. Границами железнодорожной станции являются:

- на однопутных участках - входные светофоры;
- на двухпутных участках по каждому в отдельности главному железнодорожному пути с одной стороны - входной светофор, а с другой - сигнальный знак "Граница станции", установленный на расстоянии не менее 50 м за последним выходным стрелочным переводом.
- На двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, а также где установлены входные светофоры для приема поездов по неправильному железнодорожному пути, границей железнодорожной станции по каждому в отдельности главному железнодорожному пути являются входные светофоры.
- При совпадении границ двух смежных отдельных пунктов владельца инфраструктуры и владельца железнодорожных путей необщего пользования их границами является входной светофор или сигнальный

знак "Граница станции", установленный в створе с входным или маневровым светофором.

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

9. Каждый отдельный пункт, вспомогательный пост и пассажирский остановочный пункт должен иметь наименование или номер. Наименование должно быть помещено на пассажирском здании (здании поста) с фасада, с обеих сторон подхода поездов, а при необходимости также на концах пассажирских платформ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Нормальным положением для стрелок является:

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

- входных на главных железнодорожных путях железнодорожных станций двухпутных линий - направление по соответствующим главным железнодорожным путям;
- всех остальных на главных железнодорожных путях перегонов и железнодорожных станций, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные и улавливающие тупики, - направление по соответствующим главным железнодорожным путям;
- ведущих в предохранительные и улавливающие тупики - направление в эти тупики;
- сбрасывающих - направление на сброс.

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

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

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

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

Стрелки в другое положение могут переводиться при:

приготовлении маршрутов для приема и отправления поездов;

маневровой работе;

занятии железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом;
необходимости ограждения мест препятствий и производства работ на
станционных железнодорожных путях;
очистке, проверке и ремонте стрелок.

На железнодорожных станциях с электрической централизацией установка стрелок в нормальное положение необязательна, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные, улавливающие тупики, сбрасывающих стрелок, оборудованных устройствами автоматического возврата, которые должны устанавливаться в нормальное положение автоматически в соответствии с требованиями пункта 27 приложения N 3 к настоящим Правилам, при отсутствии устройств автоматического возврата или их неисправности - дежурным по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией - диспетчером поездным.

Ручные нецентрализованные охранные стрелки, сбрасывающие острия и стрелки в нормальном положении должны быть заперты на контрольный замок, сбрасывающие башмаки - на навесной замок.

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

15. Стрелочный перевод, уложенный на перегоне, приписывается к одной из соседних станций или же у места ответвления устраивается стрелочный пост.

Порядок технического обслуживания, освещения, охраны этих стрелочных переводов, а также хранения ключей от стрелок устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

16. Каждый пост управления стрелками и сигналами должен находиться в ведении только одного работника, являющегося ответственным за перевод управляемых им стрелок и сигналов и за безопасность движения:

станционный пост централизации - в ведении дежурного по железнодорожной станции;

исполнительный - в ведении дежурного станционного поста централизации, оператора поста централизации;

стрелочный пост - в ведении дежурного стрелочного поста;

пост централизации механизированной и автоматизированной сортировочной горки - в ведении дежурного по сортировочной горке или оператора сортировочной горки.

Разрешается на железнодорожных станциях обслуживание двух стрелочных постов одним дежурным стрелочного поста, а отдельных стрелок и постов - непосредственно дежурным по железнодорожной станции. Перечень таких железнодорожных станций определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных станциях, расположенных на участках с диспетчерской централизацией, ответственным за перевод стрелок и управление сигналами, является диспетчер поездной.

17. Для контроля за работой дежурных стрелочного поста на железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы назначаются старшие дежурные стрелочного поста. На железнодорожных станциях, перечень которых определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, старшие дежурные стрелочного поста могут назначаться непосредственно для обслуживания поста или одновременно для обслуживания поста и контроля за работой других дежурных стрелочных постов, расположенных в стрелочном районе. На центральные посты диспетчерской централизации и станционные посты централизации на железнодорожных станциях, кроме диспетчеров поездных или дежурных по железнодорожной станции, могут назначаться операторы поста централизации.

18. Перед приемом и отправлением поезда должны запираются стрелки, непосредственно входящие в маршрут приема и отправления, а также охранные.

Перевод централизованных стрелок при приготовлении маршрута для приема и отправления поездов производится дежурным по железнодорожной станции или по его указанию оператором поста централизации. Перевод и запирание нецентрализованных стрелок при приготовлении маршрута для приема или отправления поездов производятся дежурным стрелочного поста, старшим дежурным стрелочного поста или дежурным по железнодорожной станции при обслуживании им стрелок.

19. Ключи от запертых в маршрутах приема и отправления поездов нецентрализованных стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, должны храниться у дежурного по железнодорожной станции или у старшего дежурного стрелочного поста, а оборудованных - в исполнительном аппарате на стрелочном посту или в распорядительном аппарате дежурного по железнодорожной станции.

Ключи от запертых стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, на перегонах, а также на приемо-отправочных железнодорожных путях промежуточных железнодорожных станций при занятии этих железнодорожных путей железнодорожными составами (без локомотивов) или отдельными вагонами должны храниться у дежурного по железнодорожной станции. Порядок хранения ключей от других наиболее ответственных стрелок, ведущих на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами I класса (взрывчатыми материалами), восстановительных и пожарных поездов, стрелок съездов между главными железнодорожными путями, улавливающих тупиков и перечень этих стрелок устанавливаются в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкцией по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

20. Перевод стрелок при маневровых передвижениях производится сигналистами или дежурными стрелочного поста по распоряжению лица, руководящего маневрами,

При маневровых передвижениях на железнодорожных станциях с электрической централизацией перевод стрелок осуществляется дежурным по железнодорожной станции или оператором поста централизации. В случае передачи стрелок с центрального на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых дежурными стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами грузовых поездов, дежурными по парку железнодорожной станции, дежурными по железнодорожной станции, начальником железнодорожной станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо и другими. Перечень железнодорожных станций с указанием номеров таких стрелок, а также работников, которым разрешается их перевод при производстве маневров, и порядок перевода стрелок устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий ее работник должен убедиться в том, что стрелочный перевод не занят железнодорожным подвижным составом.

21. При необходимости выполнения работ по ремонту на стрелочном переводе сигналист или дежурный стрелочного поста (старший дежурный стрелочного поста) может допустить к производству ремонта работников подразделения железнодорожного пути (дистанции железнодорожного пути) или подразделения сигнализации, централизации и блокировки (дистанции сигнализации, централизации и блокировки) только по разрешению дежурного по железнодорожной станции.

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

По окончании ремонта сигналист, дежурный стрелочного поста (старший дежурный стрелочного поста) обязаны убедиться в том, что состояние стрелочного перевода обеспечивает безопасное движение, и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции.

22. Стрелочные переводы на станционных железнодорожных путях, в том числе стрелочные переводы примыкающих железнодорожных путей, переданных в ведение других подразделений, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования находятся в распоряжении начальника железнодорожной станции.

Стрелочные переводы на железнодорожных путях других подразделений владельца инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования находятся в ведении начальников соответствующих подразделений.

Начальники железнодорожных станций и соответствующих подразделений обязаны обеспечивать содержание стрелочных переводов, находящихся в их ведении, в чистоте и исправности, а также чистоту, исправность действия и хорошее освещение стрелочных указателей.

23. Контроль технического состояния, чистка, смазывание, закрепление и замена отдельных болтов осуществляются:

нецентрализованных стрелочных переводов - обслуживающими их дежурными стрелочного поста;

централизованных стрелочных переводов - работниками подразделения железнодорожного пути (дистанции железнодорожного пути) в пределах границ обслуживания.

Порядок контроля технического состояния, чистки, смазывания, закрепления и замены отдельных болтов централизованных, а также нецентрализованных стрелочных переводов, не находящихся в ведении дежурных стрелочного поста, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктур, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

24. Маневры на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должны производиться по указанию только одного работника, который может быть дежурным по железнодорожной станции, диспетчером маневровым железнодорожной станции, дежурным по сортировочной горке или парку железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчером поездным. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции по обслуживанию и организации движения поездов на железнодорожном пути необщего пользования.

Порядок производства маневровой работы на железнодорожных путях необщего пользования в пределах пунктов ремонта железнодорожного подвижного состава устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

25. Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях - устройства двусторонней парковой связи.

Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами.

26. Машинист локомотива, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, производящий маневры, не вправе приводить в движение локомотив, моторвагонный железнодорожный подвижной состав или специальный самоходный подвижной состав без получения указания руководителя маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или сигнала, подаваемого ручными сигнальными приборами. Кроме указания или сигнала руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора лично, а в случае отсутствия видимости сигнала через руководителя

маневров, а на нецентрализованные стрелки - получить от дежурного стрелочного поста сигнал или сообщение (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи) о готовности стрелок для маневровых передвижений. При отсутствии маневровых светофоров или невозможности открытия светофора перед выездом на централизованные стрелки машинистом должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от дежурного по железнодорожной станции (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров).

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

На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок и светофоров в случаях передачи стрелок с центрального на местное управление выезд на стрелки разрешается по указанию или сигналу работника, на которого возложен перевод этих стрелок.

Основные положения по использованию устройств радиосвязи и двусторонней парковой связи при маневровой работе устанавливаются нормами и правилами.

27. Маневры производятся со скоростью не более:

- 60 км/ч - при следовании по свободным железнодорожным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами;
- 40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным железнодорожным путям;
- 25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным железнодорожным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;
- 15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, с проводниками и командами, сопровождающими грузы, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней;
- 5 км/ч - при маневрах толчками, при подходе отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке;

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

- 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам, а на железнодорожных путях необщего пользования при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель.
- Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам в зависимости от конструкции весов устанавливается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, утверждаемой владельцем железнодорожных путей необщего пользования.
- Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных сигналах горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие безопасность движения и сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.

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

- Маневры толчками и роспуск с сортировочных горок вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, рефрижераторных вагонов и секций должны производиться с особой осторожностью в соответствии с пунктом 47 приложения N 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

28. Маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения дежурного по железнодорожной станции при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на железнодорожные пути и стрелки, на которых производятся маневры.

Не допускаются маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции на перегон на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия диспетчера поездного и дежурного по железнодорожной станции соседней железнодорожной станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту.

Маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках допускаются с согласия диспетчера поездного по устному разрешению дежурного по железнодорожной станции.

На железнодорожных станциях, где на мачте входного светофора в сторону оси железнодорожной станции имеется специальный маневровый светофор, выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится по его сигналу.

29. Маневры на станционных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода железнодорожного подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска, маневры на таких путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы. Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения на железнодорожных станциях, имеющих такие железнодорожные пути, установлен в приложении N 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации и указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

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

30. На железнодорожных станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в порядке, утвержденном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:

- вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы;
- вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте;
- платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени, груженные транспортеры;

- локомотивы в недействующем состоянии, моторвагонный железнодорожный подвижной состав, составы рефрижераторных поездов, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;
- вагоны и специальный подвижной состав, имеющие трафарет "С горки не спускать";
- сцепы из двух платформ, загруженных рельсами длиной 25 м и другими длинномерными грузами.

Указанный железнодорожный подвижной состав может быть пропущен через сортировочную горку только с маневровым локомотивом.

На железнодорожных путях необщего пользования для передвижения вагонов у фронтов погрузки-выгрузки могут использоваться специальные маневровые средства (толкатели, дистанционно управляемые локомотивы, маневровые тележки, электролебедки), которые должны соответствовать требованиям по обеспечению безопасности движения, сохранности железнодорожного подвижного состава и безопасности работников, связанных с маневровой работой и производством погрузочно-выгрузочных работ.

31. Не допускается пропускать через сортировочные горки груженные и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей, груженные транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 тонн при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ, а также железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет "Через горку не пропускать".

32. Железнодорожный подвижной состав на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должен устанавливаться в пределах полезной длины железнодорожного пути, которая ограничена:

- при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути - с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой - изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи;
- при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути - с одной стороны светофором, с другой - предельным столбиком;
- при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути - предельными столбиками с обеих сторон.

Стоящие на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования без локомотива составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав должны быть надежно закреплены от ухода тормозными башмаками, стационарными устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами или другими средствами закрепления, предусмотренными пунктами 30 - 41 приложения N 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

Порядок закрепления вагонов и составов установлен в пунктах 30 - 41 приложения N 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации и указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, с учетом местных условий.

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

У вагонов, стоящих на железнодорожной станции, не занятых под грузовыми операциями, не находящихся под очисткой, дезинфекцией и в ремонте, двери должны быть закрыты.

33. Вагоны с грузами, указанные в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, при производстве маневров с использованием паровозов должны иметь соответствующее прикрытие от паровоза, работающего на твердом топливе, из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов.

Вагоны с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) и цистерны со сжиженными газами при стоянке на железнодорожной станции вне поездов, за исключением находящихся под накоплением на железнодорожных путях сортировочных парков, должны устанавливаться на специально выделенных железнодорожных путях, указанных в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от ухода и ограждены переносными сигналами остановки.

Стрелки, ведущие на железнодорожный путь стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на этот железнодорожный путь железнодорожного подвижного состава.

При нахождении вагонов с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) и цистерн со сжиженными газами под накоплением на железнодорожных путях сортировочных парков должны соблюдаться особые меры предосторожности, установленные правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте, приложением N 15 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

34. Команды на движение локомотива, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, производящего маневры, должен отдавать только один работник - руководитель маневров, ответственный за правильное их выполнение.

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

Руководитель маневров обязан:

точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

- обеспечивать правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;
- формировать поезда в точном соответствии с требованиями норм и правил и настоящих Правил;
- организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность железнодорожного подвижного состава и груза. Маневры с вагонами, занятыми людьми, с пассажирскими вагонами при движении вагонами вперед, негабаритными и опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) необходимо производить с особой осторожностью.
- На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы железнодорожного пути разделяются на маневровые районы.
- На промежуточных железнодорожных станциях руководителем маневров может являться кондуктор главный или работник, который выполняет его обязанности.

- Маневровыми передвижениями локомотива, не обслуживаемого составительской бригадой или кондуктором главным, руководит работник (руководитель маневров), имеющий право распоряжаться производством маневров в данном районе, или по его указанию сигналист (дежурный стрелочного поста).
- Маневровые передвижения специального самоходного подвижного состава по станционным железнодорожным путям производятся в соответствии с приложением N 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

35. Локомотивная бригада, обслуживающая локомотив, моторвагонный железнодорожный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав, при производстве маневров обязана:

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

- точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;
- внимательно следить за подаваемыми сигналами, точно и своевременно выполнять сигналы и указания о передвижениях;
- внимательно следить за людьми, находящимися на железнодорожных путях, положением стрелок и расположением железнодорожного подвижного состава;
- обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность железнодорожного подвижного состава.

36. Локомотивные бригады, работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы, кондукторы поездов грузовых и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на железнодорожной станции, указанный в техническо-распорядительном акте, инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования. Порядок ознакомления локомотивных, составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы, указанными в техническо-распорядительном акте железнодорожных станций, инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

37. Поезда должны формироваться в полном соответствии с настоящими Правилами, сводным графиком движения и планом формирования поездов. Нормы массы и длины грузовых поездов по направлениям и по каждому участку устанавливаются в графике движения и плане формирования поездов и должны соответствовать типу локомотива, профилю железнодорожного пути на участках обращения поездов и полезной длине приемо-отправочных железнодорожных путей на железнодорожных станциях этих участков, а на электрифицированных линиях - условиям технологического электроснабжения.

Поездные формирования, не принадлежащие перевозчику, должны формироваться в соответствии с требованиями настоящих Правил и правил перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Нормы массы и длины грузовых поездов, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, в том числе и специализированных, устанавливаются владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании тяговых расчетов исходя из результатов проведенных опытных поездок и с учетом технологии обслуживания транспортом необходимых подразделений.

Порядок формирования и пропуска длинносоставных, тяжеловесных, соединенных, а также повышенной массы и длины грузовых поездов устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Нормы массы и длины дальних пассажирских поездов и порядок размещения вагонов в них указываются в служебных расписаниях движения поездов.

Порядок прицепки к пассажирским поездам вагонов сверх нормы и следования пассажирских длинносоставных поездов на железнодорожных путях общего пользования устанавливается владельцем инфраструктуры.

При постановке в поезд железнодорожного подвижного состава, масса и длина его определяются в соответствии с таблицами нормативов графика движения поездов, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

Эти таблицы помещаются в служебных расписаниях движения поездов.

38. Не допускается ставить в поезда:

- вагоны неисправные, угрожающие безопасности движения, а также вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранности перевозимых грузов;
- вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;
- платформы и полувагоны, загруженные с нарушением технических условий размещения и крепления грузов;
- вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекося кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части, а также вагоны с неисправностью кровли, создающей опасность отрыва ее листов;
- вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по особым документам, либо по перевозочным документам, как груз на своих осях;
- платформы, транспортеры и полувагоны с негабаритными грузами, если о следовании таких вагонов не будет дано указаний о возможности их следования;
- платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных нормами и правилами;
- вагоны с незакрепленными бункерами, цистерны, хопперы, зерновозы, цементовозы и подобный железнодорожный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;
- полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма;
- порожние крытые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями;
- вагоны для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по поверхности (кругу) катания.
- Вагоны, имевшие сход с рельсов или находившиеся в поезде, потерпевшем крушение или аварию, допускаются к использованию на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования только после их осмотра и признания годными для движения.

39. Допускается прицеплять к пассажирским поездам дальнего следования нецельнометаллические вагоны служебно-технического назначения.

Во всех пассажирских поездах в первом и последнем вагонах крайние торцовые двери должны быть заперты, а переходные площадки закреплены в поднятом положении.

40. Не допускается ставить в пассажирские и почтово-багажные поезда:

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

вагоны с истекшими и заканчивающимися в пути следования сроками периодического ремонта и (или) единой технической ревизии;

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

грузовые вагоны, в том числе с опасными грузами.

41. Включение почтовых и багажных вагонов в состав моторвагонного поезда не допускается.

Включение почтовых и багажных вагонов в состав поезда пассажирского допускается только с постановкой их первыми или последними вагонами с соблюдением норм и правил.

42. Не допускается ставить в поезда грузопассажирские вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов. В исключительных случаях на малоинтенсивных линиях (участках), где никакие другие поезда, кроме грузопассажирских не обращаются, может допускаться постановка в них вагонов с опасными грузами (за исключением вагонов с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) по решению и в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

43. Формирование грузовых поездов, в том числе поездных формирований, не принадлежащих перевозчику, производится без подборки вагонов по количеству осей и массе.

При формировании грузовых тяжеловесных и длинносоставных поездов порожние вагоны должны ставиться в последнюю треть поезда.

В сборных поездах вагоны подбираются группами по железнодорожным станциям назначения, а сборно-раздаточные вагоны ставятся одной группой.

Вагоны с опасными грузами ставятся в грузовые поезда в соответствии с условиями перевозок, установленными правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

Моторвагонный железнодорожный подвижной состав при следовании в ремонт или из ремонта ставится в хвост грузового поезда одной группой.

44. Пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками (командами), сопровождающими грузы, ставятся в грузовые поезда одной группой и должны иметь прикрытие от локомотива, открытого железнодорожного подвижного состава с грузами, которые могут сдвинуться при резких толчках и остановках, и с хвоста поезда не менее одного вагона.

Порядок перевозки людей в грузовых поездах устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

45. Не допускается ставить в грузовые поезда, в которых находится 10 и более вагонов, занятых людьми, не являющихся пассажирами (далее - людские поезда) (за исключением поездов, осуществляющих воинские перевозки), вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов.

46. При постановке в грузовые поезда, вагоны, занятые людьми, а также вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, должны иметь соответствующее прикрытие из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов. Расположение в грузовых поездах указанных вагонов производится в порядке, установленном в пункте 7 приложения N 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, исходя из требований правил перевозок грузов на железнодорожном транспорте и настоящих Правил.

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

47. Порядок размещения и следования в поездах вагонов с негабаритными грузами и специального подвижного состава устанавливается в соответствии с приложением N 18 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

48. В хозяйственных поездах, следующих с работой на перегоне, для проезда кондукторов и руководителей работ должны ставиться вагоны с переходными площадками в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

49. В зависимости от технического оснащения железнодорожного подвижного состава тормозными средствами устанавливаются:

- единое наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 тонн массы для грузовых и пассажирских поездов и наибольший руководящий спуск, на котором допускается движение поездов с установленными максимальными скоростями;
- зависимости между скоростью движения, величиной уклона, тормозным нажатием и тормозным путем;
- расчетные нормы нажатия тормозных колодок и накладок на оси железнодорожного подвижного состава и специального подвижного состава, нормы обеспечения поездов ручными тормозами и другие данные, необходимые для производства тормозных расчетов.
- Указанные нормы и данные приводятся в Правилах технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (приложение N 18 к протоколу от 7 мая 2014 г. N 60).

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

В поездах, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, обеспечение тормозами должно соответствовать массе поезда, скорости движения и руководящему спуску на каждом участке, а также реализуемым величинам тормозных нажатий.

50. Установленные в сводном графике движения скорости движения поездов по отдельным участкам железнодорожных путей общего пользования объявляются в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.

51. В пассажирских поездах в автотормозную сеть должны включаться все вагоны с автотормозами пассажирского типа, а в грузовых, хозяйственных, людских поездах - все вагоны и специальный подвижной состав с автотормозами грузового типа.

Пассажирские и почтово-багажные поезда должны эксплуатироваться на электропневматическом торможении. При включении в пассажирские и почтово-багажные поезда вагонов габарита "РИЦ", разрешается следование этих поездов на пневматическом торможении.

Во всех поездах автотормоза всех локомотивов и тендеров паровозов (кроме тендеров, следующих в нерабочем состоянии, не имеющих 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 подвижного состава на соответствующий режим торможения устанавливаются в соответствии с Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (приложение N 18 к протоколу от 7 мая 2014 г. N 60).

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

В грузовые и хозяйственные поезда может ставиться железнодорожный подвижной состав, а также специальный подвижной состав с пролетной магистралью, но не более 8 осей в одной группе, а в хвосте поезда перед последними двумя вагонами - не более 4 осей. Последние два вагона должны иметь исправно действующие включенные автотормоза.

Необходимость и порядок постановки в поезда, обращающиеся на железнодорожных путях необщего пользования, железнодорожного подвижного состава и специального подвижного состава устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

52. Полное опробование автотормозов в поездах с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов у всех вагонов производится:

- на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда;
- после смены локомотива;
- на железнодорожных станциях, разделяющих смежные гарантийные участки следования грузовых поездов, при техническом обслуживании состава без смены локомотива;
- перед выдачей моторвагонного поезда из депо или после отстоя его без бригады на железнодорожной станции;
- на железнодорожных станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками, где остановка поезда предусмотрена графиком движения.

- Перед затяжными спусками 0,018 и круче полное опробование производится с десятиминутной выдержкой в заторможенном состоянии. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.
- При смене направления движения поезда с головы на хвост, если не меняется локомотив, производится сокращенное опробование тормозов.
- На железнодорожных путях необщего пользования полное опробование автотормозов производится в пунктах технического обслуживания специализированных поездов (не реже одного раза в сутки) с десятиминутной выдержкой в заторможенном состоянии и при смене локомотивных бригад на предприятиях открытых горных разработок.

Полное опробование электропневматических тормозов производится на железнодорожных станциях формирования и оборота пассажирских поездов от стационарных устройств или поездного локомотива.

Сокращенное опробование с проверкой состояния тормозной магистрали по действию тормозов у двух хвостовых вагонов, а в моторвагонных поездах по действию тормоза хвостового вагона производится:

- после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование автотормозов от стационарного устройства или локомотива;
- при смене направления движения поезда с головы на хвост, если не меняется локомотив;
- после перемены кабины управления моторвагонного поезда и после смены локомотивных бригад, когда локомотив от поезда не отцепляется;
- после всякого разъединения рукавов в составе поезда, перекрытия концевого крана в составе, после соединения рукавов вследствие прицепки железнодорожного подвижного состава (в последнем случае с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне);
- в пассажирских поездах после стоянки поезда более 20 минут, при падении давления в главных резервуарах ниже 0,539 МПа (5,5 кгс/кв.см), при смене кабины управления или после передачи управления машинисту второго локомотива на перегоне после

остановки поезда в связи с невозможностью дальнейшего управления движением поезда из головной кабины;

- в грузовых поездах, если при стоянке поезда произошло самопроизвольное срабатывание автотормозов или изменение плотности более чем на 20% от указанной в справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии формы ВУ-45, установленной "Правилами по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог", утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников содружества (приложение N 40 к протоколу от 29 - 30 мая 2008 г. N 48);
- в грузовых поездах после стоянки поезда более 30 минут, где имеются осмотрщики вагонов или работники, обученные выполнению операций по опробованию автотормозов, и на которых эта обязанность возложена.

Сокращенное опробование электропневматических тормозов производится в пунктах смены локомотива, локомотивных бригад, после прицепки вагонов с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне, а также после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование электропневматических тормозов от стационарного устройства или локомотива.

После производства полного или сокращенного опробования тормозов, кроме того, в пути следования должна производиться проверка действия тормозов в порядке, установленном Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (приложение N 18 к протоколу от 7 мая 2014 г. N 60).

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

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах к сокращенному опробованию тормозов привлекаются: начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда и проводники пассажирских (головного, хвостового) вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

Порядок включения в автотормозную сеть вагонов в поездах повышенной массы и длины и соединенных, специального подвижного состава в составах грузовых и хозяйственных поездов, а также опробования автотормозов в таких поездах устанавливается Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (приложение N 18 к протоколу от 7 мая 2014 г. N 60).

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

53. После полного опробования тормозов в поезде, а также после сокращенного, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование тормозов от стационарного устройства или локомотива, осмотрщик вагонов вручает машинисту ведущего локомотива справку формы ВУ-45, об обеспеченности поезда тормозами и исправном их действии. В справке формы ВУ-45 на поезд указывается и номер хвостового вагона.

О каждом полном опробовании автотормозов в моторвагонных поездах делается запись в журнале технического состояния локомотива, моторвагонного подвижного состава по установленной форме.

При каждом сокращенном опробовании автотормозов осмотрщик вагонов, а где эта должность не предусмотрена, работник, на которого эта обязанность возложена, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования делает отметку о сокращенном опробовании автотормозов (включая отметку о происшедшем изменении состава) в имеющейся у машиниста локомотива справке формы ВУ-45.

В случае, если при сокращенном опробовании автотормозов не сработают тормоза двух хвостовых вагонов, работник, на которого возложено опробование автотормозов, обязан принять меры, чтобы не допустить отправление поезда.

На железнодорожных станциях, где не предусмотрены должности осмотрщиков вагонов, к проверке действия автотормозов в пассажирских поездах привлекаются проводники пассажирских вагонов, а в грузовых - работники, обученные выполнению операций по опробованию автотормозов, на которых эта обязанность возложена, соответственно, владельцем

инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

54. Для проверки режимов управления тормозами в поездах, обращающихся на железнодорожных путях общего пользования, должны применяться тормозоиспытательные вагоны. Порядок проведения таких проверок устанавливается владельцем инфраструктуры.

55. Пассажирские, почтово-багажные, грузопассажирские, воинские людские и людские поезда обеспечиваются противопожарными средствами, средствами для оказания первой медицинской помощи.

Составы пассажирских поездов оборудуются средствами радиосвязи для связи начальника (механика-бригадира) с машинистом поезда в соответствии с требованиями приложений N 2 и 5 к настоящим Правилам.

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

56. Локомотивы должны быть снабжены двумя носимыми радиостанциями, средствами пожаротушения и подъема железнодорожного подвижного состава на железнодорожный путь, необходимыми сигнальными приборами, инструментами и другим инвентарем в соответствии с нормами и правилами.

В случае оборудования локомотива двухдиапазонной или трехдиапазонной радиостанцией допускается иметь на локомотиве одну носимую радиостанцию.

Локомотивы и моторвагонные поезда, кроме того, должны быть снабжены четырьмя тормозными башмаками на случай необходимости закрепления состава на перегоне.

На участках с уклоном круче 0,012 порядок закрепления состава грузового и грузопассажирского поезда на перегоне в случае порчи автотормозов устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Специальный самоходный подвижной состав должен быть снабжен приборами, устройствами и инвентарем в соответствии с нормами и правилами.

57. Поезд обслуживается локомотивной бригадой или бригадой для управления специальным самоходным подвижным составом в транспортном режиме. Пассажирский поезд, кроме локомотивной бригады, обслуживается проводниками пассажирских вагонов и другими работниками в порядке,

установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, перевозчиком, владельцем железнодорожного пути необщего пользования, владельцем подвижного состава в соответствии с нормами и правилами. Специальный самоходный подвижной состав, кроме того, обслуживается бригадой, назначаемой для управления и обслуживания этого железнодорожного подвижного состава в рабочем режиме в соответствии с инструкцией по его эксплуатации.

На поезда, с которыми производится маневровая работа на промежуточных железнодорожных станциях, для руководства этой работой по указанию, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования может назначаться кондуктор главный грузовых поездов (составитель поездов) или кондукторская (составительская) бригада. Руководство передвижением хозяйственных поездов на закрытом перегоне осуществляется руководителем работ в пределах его компетенции или уполномоченным им лицом. Обязанности этих работников определяются в соответствии с приложением N 8 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

Для отдыха локомотивных бригад и кондукторов грузовых поездов в пунктах оборота локомотива должны быть оборудованы специальные помещения.

58. Действующие локомотивы ставятся в голове поезда и управляются машинистом из передней кабины, если конструкцией локомотива и видом производимых работ не предусмотрено другое. Тепловозы, имеющие одну кабину управления, и паровозы ставятся в голове поезда для движения передним ходом.

В поездах, которые следуют с двумя или тремя действующими локомотивами по всему участку обращения, в голове поезда ставится локомотив, имеющий более мощные компрессоры (паровоздушные насосы). Порядок постановки действующих локомотивов в поезда повышенной массы и длины, а также прицепка к поездам действующих локомотивов, которые следуют на часть участка, и условия их обращения, обеспечивающие безопасность движения, устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

Для маневровых передвижений локомотивов с двумя и более кабинами управления или работающих по системе многих единиц, соответственно, владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего

пользования в зависимости от местных условий устанавливает порядок управления локомотивом.

59. Движение задним ходом локомотивов и специального самоходного подвижного состава, имеющих одну кабину управления, допускается только:

- в пригородных, хозяйственных, восстановительных, пожарных, передаточных и вывозных поездах;
- при следовании по железнодорожным путям необщего пользования и соединительным железнодорожным путям;
- при производстве маневров;
- при следовании вторым локомотивом при двойной тяге;
- при отправлении поезда с железнодорожных станций, где нет устройств для поворота локомотивов;
- при возвращении с поездом обратно на железнодорожную станцию отправления после подталкивания;
- при подталкивании поездов из одного пункта в оба направления, а также при подталкивании поездов в пределах железнодорожных станций;
- при выводе поезда с перегона вспомогательным локомотивом;
- при следовании без вагонов.

60. Локомотивы, отправляемые в недействующем состоянии, должны быть подготовлены к постановке в поезда в соответствии с порядком, установленным, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования и включаться в них по согласованию с владельцем локомотива, при этом недействующие локомотивы могут ставиться вслед за ведущим локомотивом.

61. Движением поездов на участке руководит только один работник - диспетчер поездной, отвечающий за выполнение графика движения поездов по обслуживаемому им участку.

Приказы диспетчера поездного подлежат безоговорочному выполнению работниками, непосредственно связанными с движением поездов на данном участке.

Не допускается давать оперативные указания о движении поездов на участке другими лицами.

При обслуживании локомотивов пассажирских и моторвагонных поездов одним машинистом диспетчер поезда при нахождении такого поезда на обслуживаемом им участке обязан обеспечить контроль за его следованием и информировать об этом дежурных по железнодорожным станциям данного участка.

62. Каждая железнодорожная станция и путевой пост в части руководства движением поездов и каждый поезд должны находиться одновременно в руководстве только одного работника: железнодорожная станция или путевой пост - дежурного по железнодорожной станции (за исключением случаев, предусмотренных настоящим пунктом), а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчера поезда, поезд - машиниста ведущего локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава.

На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития может быть несколько дежурных по железнодорожной станции или по паркам железнодорожной станции, каждый из которых единолично распоряжается движением поездов в пределах своего района работы. Разграничение районов управления на таких железнодорожных станциях и круг обязанностей, связанных с движением поездов, каждого дежурного по железнодорожной станции или по парку железнодорожной станции указываются в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

На железнодорожных станциях машинист ведущего локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава и все остальные работники, обслуживающие поезд, подчиняются указаниям дежурного по железнодорожной станции, а на железнодорожных станциях участков, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчера поезда.

Допускается на малоинтенсивных линиях (участках) при отмене дежурств дежурными по железнодорожным станциям возлагать руководство движением поездов на этих железнодорожных станциях на дежурного по железнодорожной станции соседней железнодорожной станции, если железнодорожная станция оборудована устройствами телеуправления стрелками и сигналами прилегающих железнодорожных станций и обеспечена устойчивая поездная радиосвязь, или на диспетчера поезда на участках, имеющих устройства диспетчерского контроля за движением

поездов, с установлением порядка, обеспечивающего безопасность движения поездов, в том числе обслуживаемых одним машинистом.

63. Каждый пассажирский, почтово-багажный, грузопассажирский и людской поезд должен приниматься, как правило, на определенный железнодорожный путь, а грузовые поезда - на определенные группы железнодорожных путей.

Поезда, не имеющие остановки на железнодорожной станции, должны пропускаться, как правило, по главным железнодорожным путям.

Порядок использования железнодорожных путей для приема и отправления поездов указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

64. Дежурный по железнодорожной станции обязан обеспечить наличие свободных железнодорожных путей для своевременного приема поездов и не допускать необоснованной задержки поезда у закрытого входного сигнала.

Не допускается занятие приемо-отправочных железнодорожных путей отдельными вагонами или группами вагонов, отцепленными от проходящих поездов и предназначенными для подачи под погрузку, выгрузку, ремонт и другие операции.

На промежуточных железнодорожных станциях временное занятие приемо-отправочных железнодорожных путей отдельными вагонами или группами вагонов может быть допущено только по разрешению диспетчера поезда.

Не допускается занятие улавливающих тупиков любым железнодорожным подвижным составом, а предохранительных тупиков - пассажирскими и грузовыми вагонами, в которых находятся люди, грузовыми вагонами с опасными грузами.

Перед приемом, отправлением пассажирского поезда, обслуживаемого одним машинистом, дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчер поезда обязан информировать машиниста о готовности маршрута и открытии сигналов. Перечень железнодорожных станций на железнодорожном транспорте общего пользования, где дежурный по железнодорожной станции, исходя из местных условий и размеров движения поездов, не может своевременно передать такое сообщение машинисту, и порядок обеспечения при этом безопасности движения поездов устанавливаются владельцем инфраструктуры.

65. Порядок контроля за работой дежурного персонала по выполнению операций, связанных с приемом и отправлением поездов и производством маневров, особенно в условиях нарушения нормальной работы устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Помещение дежурного по железнодорожной станции должно быть изолировано. Правом входа в помещение дежурного по железнодорожной станции пользуются только начальник железнодорожной станции, лица, непосредственно работающие или выполняющие свои должностные обязанности совместно с дежурным по железнодорожной станции, и работники, контролирующие действия дежурного по железнодорожной станции и исправность приборов управления.

На железнодорожных станциях, где не предусмотрены в штате работники хозяйства перевозок, операции по приему и отправлению поездов, производству маневров, техническому обслуживанию стрелочных переводов, обслуживанию пассажиров, приему и выдаче грузов выполняются работниками, уполномоченными, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

66. Прием поездов на железнодорожную станцию должен производиться на свободные железнодорожные пути, предназначенные для этого техническо-распорядительным актом железнодорожной станции, и только при открытом входном сигнале, а пассажирских поездов, кроме того, на железнодорожные пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации. Порядок, обеспечивающий безопасность движения пассажирских поездов при приеме на железнодорожные пути, не оборудованные этими устройствами, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

На отдельных железнодорожных станциях при длине железнодорожного пути, достаточной для установки двух моторвагонных поездов, допускается разделение железнодорожного пути маршрутным светофором на два участка, на которые могут приниматься эти поезда.

При занятии моторвагонным поездом участка железнодорожного пути за маршрутным светофором, разделяющим железнодорожный путь приема,

второй моторвагонный поезд принимается на свободный участок до этого светофора по специальному сигналу на входном (маршрутном) светофоре. Показания входного (маршрутного) светофора должны быть зависимы от показаний маршрутного светофора, разделяющего железнодорожный путь приема.

Одновременный прием двух моторвагонных поездов с противоположных направлений на такой железнодорожный путь не допускается.

Перечень железнодорожных станций, на которых допускается прием моторвагонных поездов на отдельные участки железнодорожного пути, и порядок, обеспечивающий безопасность пассажиров и безопасность движения поездов, устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Установленный для этих железнодорожных станций порядок приема моторвагонных поездов допускается также использовать при приеме на железнодорожную станцию одиночных локомотивов, мотовозов и дрезин.

Для приема на железнодорожную станцию подталкивающих локомотивов и локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, или локомотивов, следующих из депо под составы поездов могут устанавливаться определенные участки железнодорожных путей. Железнодорожные станции и порядок приема таких локомотивов определяются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях необщего пользования допускается прием поездов маневровым порядком на свободные участки станционных путей (частично занятые железнодорожным подвижным составом), а также непосредственно к технологическим объектам по маневровому сигналу, установленному на мачте входного (маршрутного) светофора.

Порядок приема таких поездов устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В необходимых случаях допускается прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных железнодорожных путей. Порядок приема

этих поездов, обеспечивающий безопасность движения, установлен в приложении N 8 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

67. Дежурный по железнодорожной станции не вправе открывать входной светофор, не убедившись в том, что маршрут для приема поездов готов, стрелки заперты, путь приема свободен и маневры на стрелках маршрута приема прекращены.

Входной светофор должен открываться дежурным по железнодорожной станции лично или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, входной светофор открывается диспетчером поездным.

Входной светофор должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой прибывающего поезда, а на железнодорожных станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей и других устройств контроля свободности участков пути, - дежурным по железнодорожной станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом прибывающего поезда, а на участках железнодорожных путей необщего пользования при движении вагонами вперед - после прохода светофора всем составом и локомотивом.

68. Не допускается прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора. Прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора может быть осуществлен по пригласительному сигналу, по специальному разрешению дежурного по железнодорожной станции только в исключительных случаях и в соответствии с порядком, установленным в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

Скорость следования поезда при приеме на железнодорожную станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного по железнодорожной станции должна быть не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью

немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

69. Дежурный по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией - диспетчер поездной перед приемом поезда обязан:

убедиться в свободности железнодорожного пути приема поезда;

прекратить маневры с выходом на железнодорожный путь и маршрут приема поезда;

приготовить маршрут приема поезда;

открыть входной светофор.

Порядок действий дежурных по железнодорожным станциям и диспетчеров поездных по выполнению операций, связанных с приемом поезда, установлен в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

70. Одновременный прием на железнодорожную станцию поездов противоположных направлений не допускается, если подход к железнодорожной станции хотя бы с одной стороны расположен на затяжном спуске и при этом маршрут приема поезда со стороны, противоположной этому спуску, не изолирован от маршрута приема другого поезда (предохранительным тупиком или взаимным расположением железнодорожных путей). На промежуточных железнодорожных станциях двухпутных и многопутных линий одновременный прием поездов противоположных направлений, кроме того, не допускается, когда продолжение маршрута приема поезда, следующего со стороны, имеющей на протяжении тормозного пути спуск круче 0,006, пересекает маршрут приема пассажирского, почтово-багажного, грузопассажирского или людского поезда.

71. Прибывающий на железнодорожную станцию поезд должен быть остановлен в пределах полезной длины пути приема, установленной пунктом 32 настоящего приложения.

В случае если хвост поезда останется за пределами полезной длины пути приема, сигналист или дежурный стрелочного поста обязан немедленно доложить об этом дежурному по железнодорожной станции, который принимает меры к установке поезда в границах полезной длины пути приема.

На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок контроль за установкой поезда в границах полезной длины пути приема осуществляет дежурный по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией - диспетчер поезда по показаниям контрольных приборов.

Если поезд установить в границах полезной длины пути приема невозможно, дежурный по железнодорожной станции обязан принять меры, обеспечивающие безопасность при передвижениях железнодорожного подвижного состава по смежным железнодорожным путям.

72. Дежурный по железнодорожной станции встречает каждый прибывающий поезд, следя за его состоянием, наличием и правильным показанием поездных сигналов.

На железнодорожных станциях, где пути приема поездов удалены или где по местным условиям дежурный по железнодорожной станции не может встречать поезда, их должны встречать работники, указанные в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (сигналисты или дежурные стрелочного поста).

В прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции убеждается по докладу сигналиста, дежурного стрелочного поста или лично, а на железнодорожных станциях с централизацией стрелок (на участках, не оборудованных автоматической блокировкой) - и по докладу других работников, назначаемых, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

После прибытия на железнодорожную станцию пассажирского, почтово-багажного, людского, воинского людского или грузопассажирского поезда дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчер поезда принимает необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности этих поездов, предусмотренные в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции, а также в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

На участках с диспетчерской централизацией, где нет дежурных по железнодорожной станции, а на железнодорожных станциях, расположенных

на участках с автоматической блокировкой, где дежурный по железнодорожной станции по местным условиям не может встречать поезда и нет других работников (сигнальщиков, дежурных стрелочного поста), прибытие поездов контролируется по показаниям приборов управления и контроля, кроме того, прибытие на железнодорожную станцию поезда в полном составе должно контролироваться машинистом поездного локомотива по показаниям приборов, характеризующих целостность тормозной магистрали.

Порядок обеспечения контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе при неисправности приборов управления и контроля устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Перечень железнодорожных станций, где дежурные по железнодорожной станции могут не встречать поезда, и условия обеспечения безопасности движения при приеме поездов устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

73. Время фактического прибытия или проследования каждого поезда и его номер дежурный по железнодорожной станции обязан отметить в журнале движения поездов, а на железнодорожных путях необщего пользования - на графике исполненного движения и немедленно сообщить дежурному по железнодорожной станции соседней железнодорожной станции, отправившей поезд, и диспетчеру поездному и, кроме того, обеспечить передачу соответствующей информации в автоматизированную информационную систему управления при ее наличии.

На участках с интенсивным движением порядок передачи сведений о прибытии и отправлении поездов установлен в пункте 14 Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

На железнодорожных станциях, оборудованных аппаратурой автоматизированного рабочего места дежурного по железнодорожной станции, которая должна обеспечивать автоматическую запись данных о прибытии или проследовании поезда, разрешается дежурному по железнодорожной станции вести журнал движения поездов в электронном

виде, контролируя при этом достоверность получаемой или выдаваемой информации.

74. Дежурный по железнодорожной станции не вправе отправлять поезда на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия дежурного по железнодорожной станции, на которую отправляется поезд. На однопутных участках, оборудованных автоблокировкой, поезда отправляются по указанию диспетчера поездного без предварительного согласия дежурного по железнодорожной станции соседней железнодорожной станции после освобождения первого блок-участка.

На двухпутных участках отправление поездов производится по указанию дежурного по железнодорожной станции, с которой поезда отправляются по правильному железнодорожному пути, после получения уведомления о прибытии ранее отправленного поезда, а при автоблокировке - после освобождения первого блок-участка. Предварительного согласия дежурного по железнодорожной станции, на которую отправляется поезд, не требуется.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление поездов производится только по указанию диспетчера поездного.

Отправление с железнодорожной станции специального самоходного подвижного состава, не оборудованного в соответствии с пунктом 10 приложения N 5 настоящих Правил устройствами безопасности, разрешается по указанию диспетчера поездного на свободный от поездов межстанционный перегон.

Порядок отправления хозяйственных поездов и специального самоходного подвижного состава с железнодорожных станций, ограничивающих перегон, следования их по перегону к месту производства работ, обеспечивающий безопасность движения, установлен в приложении N 8 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

75. Дежурный по железнодорожной станции (а на участках с диспетчерской централизацией - диспетчер поездной) перед отправлением поезда обязан: убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке - первого блок-участка;

прекратить маневры с выходом на маршрут отправления поезда;

приготовить маршрут отправления;

открыть выходной светофор или вручить машинисту другое разрешение на занятие перегона.

Порядок действий дежурных по железнодорожным станциям и диспетчеров поездных по выполнению операций, связанных с отправлением поезда, установлен в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

76. Не допускается отправление поезда на перегон без разрешения дежурного по железнодорожной станции.

Разрешением на занятие перегона для машиниста отправляющегося поезда является разрешающее показание выходного светофора, а при его неисправности или при отправлении поезда с железнодорожных путей, где не имеется выходных светофоров, - письменное разрешение, зарегистрированное в журнале движения поездов, или распорядительный акт (приказ) дежурного по железнодорожной станции, переданный по радиосвязи (при наличии устройств регистрации переговоров), или жезл.

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

Машинист пассажирского и почтово-багажного поезда не вправе отправляться с железнодорожной станции ранее времени, установленного расписанием, а также проследовать безостановочно железнодорожную станцию, где по расписанию предусмотрена остановка для посадки и высадки пассажиров, за исключением случаев, угрожающих безопасности движения или жизни и здоровью людей.

На отдельных пунктах, где остановка пассажирского или почтово-багажного поезда предусмотрена для выполнения технологических операций (скрещение, обгон) и не предназначена для посадки, высадки пассажиров и погрузки, выгрузки багажа и почты, она по указанию диспетчера поездного, передаваемому машинисту и дежурному по железнодорожной станции, может быть сокращена или отменена.

В служебных расписаниях движения поездов такие остановки отмечаются особым знаком, а в афишах и расписаниях, издаваемых для пассажиров, эти остановки не показываются.

77. Дежурный по железнодорожной станции (а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией - диспетчер поездной) не вправе открывать выходной светофор или давать другое разрешение на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое обслуживание и коммерческий осмотр состава закончены. При отправлении поездов с железнодорожных станций их формирования, железнодорожных станций, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, или железнодорожных станций, где предусмотрена замена сигнальных дисков, обозначающих хвост поезда, дежурный по железнодорожной станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту локомотива, специального самоходного подвижного состава разрешения на занятие перегона должен также убедиться в наличии поездного сигнала на последнем вагоне в соответствии с порядком, установленным технико-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

Выходной светофор должен открываться дежурным по железнодорожной станции лично или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, выходной светофор открывается диспетчером поездным.

При нарушении графика движения поездов дежурный по железнодорожной станции перед открытием выходного светофора поезду, следующему за пассажирским, почтово-багажным, людским или грузопассажирским, уведомляет машиниста о следовании за пассажирским поездом.

Выходной светофор должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой отправляющегося поезда, а на железнодорожных станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей, - дежурным по железнодорожной станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом отправившегося поезда, а на железнодорожных путях необщего пользования, при преимущественном движении поездов вагонами вперед, - только после прохода светофора всем составом и локомотивом.

78. При отправлении поезда со станционных железнодорожных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров, машинист ведущего локомотива, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, специального

самоходного подвижного состава, при наличии разрешения на занятие перегона не вправе приводить в движение поезд без указания дежурного по железнодорожной станции, переданного по радиосвязи, или сигнала отправления, поданного дежурным по железнодорожной станции либо по его указанию дежурным по парку железнодорожной станции, оператором поста централизации, дежурным стрелочного поста, сигналистом или кондуктором главным грузовых поездов (составителем поездов). Порядок подачи при этом сигнала отправления устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Перед приведением поезда в движение машинист ведущего локомотива, специального самоходного подвижного состава, независимо от их принадлежности, и его помощник должны проверить, не подаются ли с поезда или работниками железнодорожной станции сигналы остановки.

Проводники вагонов пассажирского поезда при наличии препятствия к безопасному следованию поезда должны немедленно принять меры к его остановке.

В случае остановки на перегоне пассажирского поезда (кроме моторвагонного поезда) из-за применения стоп-крана или вследствие самопроизвольного торможения проводники должны осмотреть обслуживаемые ими вагоны и при необходимости немедленно подать сигнал остановки в сторону локомотива. При остановке моторвагонного поезда на перегоне помощник машиниста обязан выяснить причину и доложить машинисту. В остальных поездах при такой остановке помощник машиниста должен осмотреть поезд, выяснить, в полном ли он составе по номеру последнего вагона, и проверить наличие поездного сигнала на этом вагоне.

Движение пассажирского поезда возобновляется после снятия сигналов остановки всеми проводниками вагонов, а остальных поездов - по докладу помощника машиниста.

Порядок приведения поезда в движение на перегоне в других случаях остановки, не предусмотренной графиком движения (для посадки или высадки людей, погрузки или выгрузки грузов), установлен в пункте 18 приложения N 10 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом перед приведением поезда в движение на железнодорожной станции или перегоне машинист должен по радиосвязи получить от начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда сообщение о готовности поезда к отправлению.

79. Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного сигнала вручается машинисту поезда дежурным по железнодорожной станции лично или через одного из работников локомотивной бригады этого поезда, дежурного по парку железнодорожной станции, оператора, дежурного стрелочного поста, сигналиста или кондуктора главного грузовых поездов (составителя поездов).

Машинист обязан убедиться в фактической возможности занятия перегона.

Порядок вручения машинистам локомотивов разрешений на занятие перегона, обеспечивающий безопасность движения, указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

80. Одновременное отправление и прием на железнодорожную станцию поезда, следующего в том же направлении, не допускается, если подход к железнодорожной станции со стороны принимаемого поезда расположен на затяжном спуске и при этом маршрут принимаемого поезда не изолирован от маршрута отправляемого (предохранительным тупиком или взаимным расположением приемо-отправочных железнодорожных путей).

81. Дежурный по железнодорожной станции провожает каждый отправляемый или следующий безостановочно по железнодорожной станции поезд, следя за его состоянием, наличием и правильным показанием поездных сигналов.

На железнодорожных станциях, где железнодорожные пути отправления поездов удалены или где по местным условиям дежурный по железнодорожной станции не может провожать поезда, их должны провожать сигналисты или дежурные стрелочного поста.

Об отправлении поезда в полном составе дежурный по железнодорожной станции убеждается по докладу сигналиста, дежурного стрелочного поста или лично.

На участках с диспетчерской централизацией, где нет дежурных по железнодорожной станции, и на железнодорожных станциях, оборудованных

электрическими рельсовыми цепями или другими устройствами контроля свободности участков железнодорожного пути, где дежурный по железнодорожной станции по местным условиям не может провожать поезда и нет других работников (сигналистов, дежурных стрелочного поста), отправление поездов контролируется по показаниям приборов управления и контроля.

Перечень железнодорожных станций, где дежурные по железнодорожной станции могут не провожать поезда, и условия обеспечения безопасности движения при отправлении поездов устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В случае обнаружения в поезде неисправности, угрожающей безопасности движения, а также при проследовании поезда без установленных поездных сигналов работник, провожающий поезд, обязан принять меры к его остановке.

82. Ответственными за правильность формирования поезда являются работники железнодорожных станций.

Работники железнодорожной станции владельца инфраструктуры или владельца железнодорожного пути необщего пользования (если железнодорожная станция расположена на железнодорожных путях необщего пользования) перед отправлением поезда должны в точном соответствии с технологическим процессом работы железнодорожной станции, технико-распорядительным актом, графиком движения и планом формирования поездов проверить правильность формирования поезда, правильность и прочность крепления грузов на открытом железнодорожном подвижном составе, убедиться, что сохранность грузов полностью обеспечена, поезд имеет установленные сигналы и снабжен необходимым поездным инвентарем.

Техническое обслуживание поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост грузовых и грузопассажирских поездов, навешивание сигнальных приборов на эти поезда и снятие их возлагаются на работников вагонного хозяйства.

Порядок проверки поезда и ответственность соответствующих работников железнодорожной станции в зависимости от местных условий устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

83. На все грузовые и пассажирские поезда на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда машинисту ведущего локомотива выдаются учетный документ, который составляется на железнодорожной станции формирования поезда в соответствии с Инструкцией по составлению Натурного листа грузового поезда, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (протокол от 12 февраля 2003 г. N 34) и сопровождает поезд на всем пути следования (далее - натурный лист), и перевозочные документы в запечатанном виде.

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

На пассажирские (кроме моторвагонных поездов) и почтово-багажные поезда натурный лист поезда машинисту ведущего локомотива и начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда выдается на железнодорожных станциях формирования и на железнодорожных станциях оборота.

На поезда, в которых имеется кондуктор главный (составитель поездов), натурный лист и перевозочные документы выдаются ему. В этом случае кондуктор главный (составитель поездов) обязан ознакомить машиниста по натурному листу с составом отправляемого поезда.

При прицепках и отцепках вагонов в пути следования в натурный лист поезда работниками железнодорожной станции, на которых выполняются указанные операции, должны вноситься соответствующие изменения.

84. Время фактического отправления или проследования каждого поезда, его номер, а при необходимости и другие данные, характеризующие состав поезда, дежурный по железнодорожной станции обязан отметить в журнале движения поездов, а на железнодорожных путях необщего пользования - на графике исполненного движения и немедленно сообщить дежурному по железнодорожной станции соседней железнодорожной станции, на которую отправлен поезд, и диспетчеру поезвному. Кроме того, дежурный по железнодорожной станции должен обеспечить передачу необходимых данных о поезде в автоматизированную информационную систему управления (при ее наличии).

На железнодорожных станциях, оборудованных аппаратурой автоматизированного рабочего места дежурного по железнодорожной станции, которая должна обеспечивать автоматическую запись данных об от отправлении или проследовании поезда, разрешается дежурному по железнодорожной станции вести журнал движения поездов в электронном

виде, контролируя при этом достоверность выдаваемой или получаемой информации.

85. Основными средствами сигнализации и связи при движении поездов являются автоматическая и полуавтоматическая путевые блокировки.

При организации двустороннего движения на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных автоблокировкой в одном направлении, движение поездов в противоположном направлении (по неправильному железнодорожному пути) может осуществляться по сигналам локомотивных светофоров.

На отдельных участках может применяться как самостоятельное средство сигнализации и связи автоматическая локомотивная сигнализация.

На малоинтенсивных линиях (участках) железнодорожных путей общего пользования и на железнодорожных путях необщего пользования в качестве средств связи при движении поездов допускается применять электрожелезную систему и телефон.

В исключительных условиях по указанию, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования допускается отправлять поезда с разграничением временем.

На каждом железнодорожном пути межстанционного перегона одновременно может действовать одно средство сигнализации и связи.

Порядок организации движения поездов при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, при следовании по сигналам локомотивных светофоров, при электрожелезной системе, телефонных средствах связи, а также порядок отправления поездов с разграничением временем установлен в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

86. На отдельных малоинтенсивных линиях (участках) и железнодорожных путях необщего пользования движение поездов допускается:

- по приказам диспетчера поездного, передаваемым непосредственно машинисту ведущего локомотива по поездной радиосвязи;

- при посредстве одного жезла;
- при посредстве одного локомотива;
- в отдельных случаях, если границы двух железнодорожных станций совпадают, на железнодорожных путях необщего пользования допускается применять маневровый порядок движения.
- Перечень участков и железнодорожных путей необщего пользования и порядок организации движения поездов при этих средствах связи устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

87. При автоматической блокировке разрешением на занятие поездом блок-участка служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.

Как исключение, на проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах, допускается в каждом отдельном случае с разрешения, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования установка условно-разрешающего сигнала, подаваемого знаком в виде буквы "Т", нанесенном на щите опоры светофора. Наличие этого сигнала служит разрешением грузовому поезду на проследование красного огня проходного светофора без остановки. При этом поезд должен проследовать проходной светофор с красным огнем со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч.

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

После остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим, если машинист видит или знает, что впередилежащий блок-участок занят поездом или имеется иное препятствие для движения, запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится. Если машинист не знает о нахождении на впередилежащем блок-участке поезда (иного препятствия), он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающего огня, вести поезд до следующего светофора со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч.

В случае, когда следующий проходной светофор будет в таком же положении, движение поезда после остановки продолжается в том же порядке.

В случае, если после проследования в установленном порядке проходного светофора с запрещающим показанием, с непонятным показанием или погасшего проходного светофора и дальнейшем следовании по блок-участку на локомотивном светофоре появится желтый или зеленый огонь, машинист может увеличить скорость движения, но не более 40 км/час, и следовать с особой бдительностью до следующего светофора.

При неустойчивом показании огней на локомотивном светофоре во время следования по блок-участку машинист следует до следующего светофора со скоростью не более 20 км/час, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч.

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

При наличии разрешающего огня на локомотивном светофоре проходной светофор с погасшим огнем разрешается проследовать безостановочно, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

88. При полуавтоматической блокировке:

- разрешением на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного или проходного светофора;
- на однопутных участках для открытия выходного светофора необходимо предварительное получение от дежурного по железнодорожной станции смежной (соседней) железнодорожной станции, на которую отправляется поезд, блокировочного сигнала согласия и переключить блок-систему на соответствующее направление движения.
- 89. При автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи:
- разрешением на занятие первого блок-участка служит разрешающее показание выходного светофора;
- разрешением на занятие следующего блок-участка служит разрешающее показание локомотивного светофора.
- При перерыве действия всех средств сигнализации и связи движение поездов производится на однопутных участках при посредстве письменных извещений, а на двухпутных участках - с разграничением временем, положенным на проследование поездом перегона между железнодорожными станциями.

Порядок организации движения поездов при перерыве действия всех средств сигнализации и связи установлен в приложении N 6 к Инструкции по

движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

90. Максимальные допускаемые 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 настоящими Правилами.

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

Скорости движения поездов по железнодорожным путям необщего пользования устанавливаются владельцем железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с настоящими Правилами.

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

Скорости движения поездов по перегонам и железнодорожным станциям предусматриваются в графике движения поездов. При этом скорость движения на боковые железнодорожные пути по стрелочным переводам с крестовиной марки 1/11 и круче должна быть не более 40 км/ч, по стрелочным переводам марки 1/9 пассажирских поездов - не более 25 км/ч, по переводам из рельсов типа Р65 с крестовиной марки 1/11 - не более 50 км/ч, по симметричным стрелочным переводам с крестовиной марки 1/11 - не более 70 км/ч, по переводам с крестовиной марки 1/18 - не более 80 км/ч, с крестовиной марки 1/22 - не более 120 км/ч.

Скорость проследования поездами светофора с одним желтым (немигающим) огнем не должна превышать 60 км/ч, а для пассажирских поездов, обращающихся со скоростью более 140 км/ч, скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем должна устанавливаться не более 100 км/ч.

Скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем, расположенного на участке, оборудованном автоблокировкой, на расстоянии менее требуемого тормозного пути от следующего светофора, а на участке, не оборудованном автоблокировкой, расположенного от основного сигнала на расстоянии менее тормозного пути при полном служебном торможении, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Скорость движения поезда вагонами вперед допускается не более 25 км/ч, для хозяйственных поездов при наличии радиосвязи на локомотиве и специальном самоходном подвижном составе в зависимости от конструкции специального самоходного подвижного состава, восстановительных и пожарных поездов - не более 40 км/ч. Скорость следования снегоочистителей устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При приеме на тупиковые станционные железнодорожные пути скорость движения поезда в начале железнодорожного пути приема должна быть не более 25 км/ч, для скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов, обращающихся со скоростью более 140 км/ч, - не более 40 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч.

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

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 моторвагонного поезда при приеме на свободный участок железнодорожного пути, когда следующий участок этого железнодорожного пути занят другим моторвагонным поездом, допускается не более 20 км/ч.

Скорость движения по месту, требующему уменьшения скорости, должна соответствовать указанной в предупреждении или приказе, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а при отсутствии этих указаний - не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч.

91. В случаях, когда при следовании поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад, на поезда выдаются соответствующие предупреждения.

Предупреждения выдаются:

- при неисправности железнодорожного пути, устройств контактной сети, переездной сигнализации, искусственных и других сооружений, а

также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

- при вводе в действие новых видов средств сигнализации и связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров и при их неисправности, когда светофор невозможно привести в закрытое положение;
- при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации;
- при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия;
- при работе на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин;
- при постановке в поезд железнодорожного подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка;
- при работе съемных подвижных единиц, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;
- во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути, а также когда необходимо предупредить локомотивные бригады об особых условиях следования поезда.

Выдача предупреждений на поезда производится в соответствии с приложением N 12 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

92. На двухпутных перегонах каждый главный железнодорожный путь, как правило, служит для движения поездов в одном определенном направлении.

На многопутных железнодорожных линиях железнодорожных путей общего пользования порядок движения по каждому главному железнодорожному пути и организации движения поездов на участках трехниточного или четырехниточного железнодорожного пути (при сплетении железнодорожных путей) устанавливается владельцем инфраструктуры в соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации и настоящих Правил.

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

93. Для регулирования движения поездов по приказу диспетчера поездного может применяться отправление поездов по неправильному железнодорожному пути.

Отправление пассажирских поездов по неправильному железнодорожному пути допускается, как исключение, в каждом отдельном случае по приказу уполномоченного работника, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Меры обеспечения безопасности движения при следовании поездов по неправильному железнодорожному пути установлены в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

94. При необходимости на железнодорожных путях общего пользования владелец инфраструктуры может организовывать движение с применением соединения поездов и следования их соединенными с действующими локомотивами в голове каждого из этих поездов, с установлением порядка, обеспечивающего безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

95. Следование поездов вагонами вперед допускается:

- при движении на железнодорожные пути необщего пользования и по этим железнодорожным путям и обратно;
- при движении хозяйственных, восстановительных и пожарных поездов; в иных случаях, установленных нормами и правилами.
- В голове такого поезда ставится вагон, на котором должен находиться работник, в обязанности которого входит слежение за свободностью железнодорожного пути и при угрозе безопасности движения или жизни людей принимать меры к остановке поезда.

На железнодорожных путях необщего пользования в случаях, если для следования вагонами вперед в голове такого поезда не может быть поставлен вагон с переходной площадкой и не может находиться работник, обязанный следить за свободностью железнодорожного пути, порядок, обеспечивающий безопасность движения при этом поездов, устанавливается нормами и правилами. На открытых горных разработках при следовании специализированных поездов (вертушек), не сопровождаемых составителем,

вагонами вперед первый по ходу движения вагон должен быть оборудован звуковым и в темное время - световым сигналами.

96. Машинист обязан:

- иметь свидетельство на право управления соответствующим типом железнодорожного подвижного состава, а также формуляр с отметкой о прохождении проверки знаний норм и правил и настоящих Правил, (В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)
- знать конструкцию локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава, на котором должна осуществляться его работа в соответствии с установленными квалификационными требованиями, профиль обслуживаемого участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков и их назначение, а также места расположения железнодорожных переездов на обслуживаемом участке, иметь расписание движения поездов на обслуживаемом им участке;
- при приемке локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц, комплектность и работоспособность радиосвязи, 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;
(В ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)
- при курсировании по принадлежащим владельцу инфраструктуры железнодорожным путям общего пользования владельцу железнодорожных путей необщего пользования иметь документ о прохождении медицинского осмотра и установленных предрейсовых и предсменных видов медицинских осмотров;
- обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения;
- выполнять иные требования норм и правил и настоящих Правил.

97. После прицепки локомотива к составу поезда (специального самоходного подвижного состава к составу хозяйственного поезда) машинист обязан:

- убедиться в правильности сцепления локомотива, специального самоходного подвижного состава с первым вагоном состава и соединения воздушных рукавов и электрических проводов, а также в открытии концевых кранов между ними;
- зарядить тормозную магистраль сжатым воздухом, убедиться в том, что падение давления не превышает установленных норм, и опробовать автотормоза;
- получить справку об обеспечении поезда тормозами, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам;
- ознакомиться по натурному листу с составом грузового и грузо-пассажирского поезда - наличием вагонов, занятых людьми, грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, а также открытого железнодорожного подвижного состава;
- ознакомиться по натурному листу с составом пассажирского и почтово-багажного поезда - наличием вагонов, занятых грузобагажом и багажом;
- если локомотив оснащен радиостанцией с индивидуальным вызовом, установить присвоенный номер поезда и номер локомотива на пульте управления радиостанцией.

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

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, моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава обязан перед отправлением с железнодорожной станции включить эти устройства, а на участках, оборудованных радиосвязью, убедиться, что радиостанция включена, и путем вызова проверить радиосвязь с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и соответственно с руководителем работ в хозяйственном поезде.

98. При ведении поезда машинист и его помощник обязаны:

- следить за свободностью железнодорожного пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования и повторять друг другу все сигналы, подаваемые светофорами, сигналы остановки и уменьшения скорости, подаваемые с железнодорожного пути и поезда;
- следить за состоянием и целостностью поезда, а на электрифицированных участках, кроме того, и за состоянием контактной сети;
- наблюдать за показаниями приборов, контролирующих бесперебойность и безопасность работы локомотива, специального самоходного подвижного состава;
- при входе на железнодорожную станцию и проходе по станционным железнодорожным путям подавать установленные сигналы, следить по стрелочным указателям за правильностью маршрута, за свободностью железнодорожного пути и сигналами, подаваемыми работниками железнодорожных станций, а также за движением поездов и маневровыми передвижениями на смежных железнодорожных путях, немедленно принимая меры к остановке при угрозе безопасности движения.
- После остановки поезда на железнодорожной станции, если в нем обнаружены какие-либо неисправности, машинист обязан немедленно доложить об этом дежурному по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчеру 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 сигнала (при его отсутствии - у предельного столбика). Не доезжая до них, машинист может остановить поезд, только если убедится через дежурного по железнодорожной станции по поездной радиосвязи, что весь состав установлен в границах полезной длины пути приема.
- В случае обнаружения в пути следования неисправности светофоров, автоблокировки, повреждения железнодорожного пути, контактной сети и других сооружений и устройств, неисправности в поездах, следующих по смежным железнодорожным путям, машинист обязан сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции

ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поезвному. При наличии поездной радиосвязи сообщение об этих неисправностях машинист должен передать по радиосвязи дежурному по железнодорожной станции ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поезвному, а при необходимости и машинисту поезда, следующего по смежному железнодорожному пути.

- При следовании в условиях ограничения видимости (туман, ливень, метель и др.) сигналов, сигнальных указателей и знаков машинисту разрешается для обеспечения безопасности движения снижать установленную скорость движения поезда.

99. При ведении поезда машинист должен:

- иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, не допускать падения давления в главном резервуаре и в магистрали ниже установленных норм;
- при запрещающих показаниях постоянных сигналов, показаниях сигналов уменьшения скорости и других сигналов, требующих снижения скорости, применяя служебное торможение, останавливать поезд, не проезжая сигнала остановки, а сигнал уменьшения скорости проследовать со скоростью, не более установленной для данного сигнала;
- проследовать сигнальный знак, ограждающий нейтральную вставку (во избежание остановки на ней локомотива), со скоростью не менее 20 км/ч;
- при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия немедленно применить средства экстренного торможения для остановки поезда.
- 100. В пути следования машинист не вправе:
- превышать скорости, установленные настоящими Правилами, приказом владельца инфраструктуры, перевозчика, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а также выданными предупреждениями и указаниями сигналов;
- отвлекаться от управления локомотивом, моторвагонным поездом, специальным самоходным подвижным составом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и состоянием железнодорожного пути;
- отключать исправно действующие устройства безопасности или вмешиваться в их работу;
- отправляться на перегон при отказе на локомотиве, специальном самоходном подвижном составе тягового оборудования,

обеспечивающего ведение поезда, и невозможности устранения причины отказа.

101. Движением поезда управляет машинист ведущего локомотива. Машинисты других локомотивов, в том числе подталкивающего, обязаны подчиняться всем указаниям и сигналам машиниста ведущего локомотива и повторять их.

Порядок работы подталкивающих локомотивов устанавливается, соответственно, владельцами инфраструктур, владельцами железнодорожных путей необщего пользования.

102. Не допускается проезд в рабочей кабине локомотива лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением кондукторов главных (составителей поездов), а также должностных лиц, имеющих разрешение на такой проезд, в соответствии с нормами и правилами и решением, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, но не более двух человек одновременно.

Проезд в нерабочей кабине локомотива наряда ведомственной охраны при исполнении ими своих служебных обязанностей допускается в порядке, установленном соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

(Абзац добавлен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

103. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист обязан:

- остановить поезд, по возможности, на площадке и прямом участке железнодорожного пути, если не требуется экстренной остановки;
- привести в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива, на специальном самоходном подвижном составе - автотормоза, а при наличии приборов управления и вспомогательный тормоз;
- немедленно объявить по радиосвязи об остановке машинистам локомотивов и моторвагонных поездов, следующих по перегону, и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, которые должны немедленно доложить об этом диспетчеру поезвному. Кроме того, машинист пассажирского поезда обязан сообщить о причине остановки начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда по радиосвязи, а машинист специального самоходного подвижного состава - руководителю работ в хозяйственном поезде;

- если остановка не связана с задержкой поезда у светофора с запрещающим показанием, выяснить ее причины и возможность дальнейшего следования;
- если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 и более минут и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах, привести в действие ручной тормоз локомотива, специального самоходного подвижного состава и подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе ручных тормозов (проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителем работ в хозяйственном поезде). В поездах, где такие работники отсутствуют, помощник машиниста должен уложить под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве тормозные башмаки, а при недостатке их, кроме того, привести в действие ручные тормоза вагонов в соответствии с порядком, установленным, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании норм и правил;
- дополнительно сообщить по поездной радиосвязи дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поезвному о причинах остановки и необходимых мерах по ликвидации возникших препятствий для движения. При неисправности поездной радиосвязи сообщение дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поезвному передать посредством других видов технологической электросвязи или с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь (через помощника машиниста, кондуктора, проводника пассажирского вагона, руководителя работ в хозяйственном поезде);
- совместно со всеми работниками, обслуживающими поезд, принять меры к устранению возникшего препятствия для движения, а в необходимых случаях обеспечить ограждение поезда и смежного железнодорожного пути.
- При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом выполнение операций по закреплению и ограждению поезда производится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками пассажирских вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи или другим видам технологической электросвязи, установленными приложением N 2 к настоящим Правилам.

104. Ограждение поезда, остановившегося на перегоне, производится:

- пассажирского - при затребовании восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива - немедленно после вызова;
- если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи - немедленно после остановки поезда.
- Во всех случаях немедленно должно быть ограждено место препятствия для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона и в первую очередь со стороны ожидаемого поезда.
- Порядок ограждения и действия работников установлен в главе IV приложения N 7 к настоящим Правилам.

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

105. На участках, оборудованных автоблокировкой, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона обязан проверить видимость поездных сигналов, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления вслед идущего поезда принять меры к его остановке.

106. Если поезд остановился на подъеме и в хвосте нет подталкивающего локомотива, машинист при необходимости может осадить поезд на более легкий профиль того же перегона.

В этом случае впереди осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор главный грузовых поездов или руководитель работ в хозяйственном поезде. Скорость осаживания поезда должна быть не более 5 км/ч.

Осаживание не допускается:

- пассажирских поездов во всех случаях;
- на перегонах, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи;
- во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;
- если остановившийся поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи.

При остановке на подъеме поезда, масса которого превышает норму по условиям трогания с места на данном подъеме и осаживание которого не допускается, машинист должен немедленно затребовать вспомогательный локомотив.

Перечень таких мест и норм массы устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

107. Поезд может быть возвращен с перегона обратно на железнодорожную станцию отправления только по распоряжению дежурного по железнодорожной станции этой железнодорожной станции в соответствии с пунктами 14 - 17 приложения N 7 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

108. Если поезд не может самостоятельно следовать после остановки, он выводится с перегона вспомогательным локомотивом в соответствии с пунктами 18 - 26 приложения N 7 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

Порядок действия локомотивных бригад при разрыве поезда устанавливается Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (приложение N 18 к протоколу от 7 мая 2014 г. N 60).

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

На участках, оборудованных автоблокировкой, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду может быть использован локомотив следом идущего грузового поезда и, в исключительных случаях, разрешается производить подталкивание следом идущим поездом нормальной массы и длины.

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

При вынужденной остановке на перегоне моторвагонного поезда и невозможности его дальнейшего самостоятельного движения разрешается

прицеплять к нему следом идущие моторвагонный поезд или резервный локомотив для вывода на железнодорожную станцию.

109. Если затребован восстановительный или пожарный поезд, а также вспомогательный локомотив, то остановившийся поезд не может начать движение, пока не прибудет затребованная помощь или не будет дано соответствующее разрешение на движение.

Порядок затребования, назначения и движения восстановительных или пожарных поездов и вспомогательных локомотивов, а также порядок соединения на перегоне двух моторвагонных поездов и их дальнейшего следования установлены в приложении N 7 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

110. Движение съемных подвижных единиц производится без выдачи поездных документов на право занятия перегона (кроме дрезин съемного типа) и не должно вызывать нарушения следования поездов по расписанию. Все съемные подвижные единицы должны иметь оси с электрической изоляцией.

Порядок движения съемных подвижных единиц, обеспечивающий безопасность движения поездов, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.