

Министерство транспорта Российской Федерации

ПРИКАЗ

1 декабря 2014 г.

Москва

№ 326

О ПРИЗНАНИИ НЕДЕЙСТВУЮЩИМИ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НЕКОТОРЫХ АКТОВ СССР И РСФСР

Во исполнение подпункта «а» пункта 2 распоряжения Президента Российской Федерации от 18 марта 2011 г. № 158-рп «Об организации работы по инкорпорации правовых актов СССР и РСФСР или их отдельных положений в законодательство Российской Федерации и (или) по признанию указанных актов недействующими на территории Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 12, ст. 1627) приказываю:

1. Признать недействующими на территории Российской Федерации акты Министерства

морского флота СССР, Министерства речного флота РСФСР (Приложение № 1 к настоящему Приказу).

2. Признать недействующими на территории Российской Федерации акты Народного комиссариата морского флота СССР, Народного комиссариата речного флота СССР (Приложение № 2 к настоящему Приказу).

Министр
М.Ю. СОКОЛОВ

Приложение № 1
к Приказу Минтранса России
от 1 декабря 2014 г. № 326

ПЕРЕЧЕНЬ

НЕДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ АКТОВ МИНИСТЕРСТВА МОРСКОГО ФЛОТА СССР, МИНИСТЕРСТВА РЕЧНОГО ФЛОТА РСФСР

1. Положение о пожарно-сторожевой (невоенизированной) охране предприятий и учреждений Министерства морского флота, утвержденное Приказом Министра морского флота СССР от 12 октября 1950 г. № 589.
2. Положение об общественном смотре технической эксплуатации, технического состояния судов и топливно-использования, утвержденное Министром морского флота 13 марта 1956 г.
3. Пункты 1 и 2 Приказа Министра речного флота РСФСР от 18 мая 1957 г. № 125 «О введении в действие «Положения о транспортно-экспедиционных конторах парокходств Министерства речного флота».
4. Приказ Министра морского флота от 29 августа 1957 г. № 247 «О введении в действие Типового положения о базовой электрорадионавигационной камере парокходства».
5. Приказ Министра морского флота от 14 февраля 1958 г. № 40 «Об изучении Регистром СССР аварий морских судов».
6. Приказ Министра морского флота от 16 июня 1958 г. № 177-пр «О правах начальников парокходства Министерства морского флота и об утверждении Положения о государственном морском парокходстве».
7. Приказ Министра морского флота от 13 января 1960 г. № 12 «Об организации бассейновых инспекций Регистра СССР».
8. Пункт 1 Приказа Министра морского флота от 17 ноября 1960 г. № 267 «Об утверждении Типового устава мореходной школы».
9. Приказ Министра морского флота от 23 февраля 1961 г. № 42 «Об условиях оплаты труда водолазов».
10. Приказ Министра морского флота от 11 апреля 1961 г. № 86 «Об обеспечении швартовых операций в портах Министерства морского флота матросами-швартовщиками».
11. Приказ Министра морского флота от 20 февраля 1964 г. № 38 «Об издании Регистровой книги морских судов СССР».
12. Положение об учебно-курсовых комбинатах парокходств, управлений флота, предприятий и организаций ММФ, утвержденное Министерством морского флота 20 сентября 1965 г.
13. Приказ Министра морского флота СССР от 27 мая 1966 г. № 91-пр «Об улучшении организации работы по созданию и внедрению на морском транспорте средств вычислительной техники и автоматизированных систем управления».
14. Приказ Министра морского флота от 7 декабря 1966 г. № 187 «Об организации Главного вычислительного центра Министерства морского флота».
15. Приказ Министра морского флота от 2 сентября 1968 г. № 130 «Об организации работ по созданию автоматизированной системы управления морским транспортом».
16. Приказ Министра морского флота от 25 августа 1969 г. № 137-пр «Об усилении охраны линий связи».
17. Положение о минимальном составе экипажа судов, при котором допускается выход судна в море, утвержденное Приказом Министра морского флота от 9 декабря 1969 г. № 199.
18. Приказ Министра морского флота от 21 апреля 1970 г. № 57 «О введении единых шифров транспортных судов ММФ и морских портов».
19. Приказ Министра морского флота от 27 июля 1971 г. № 121 «Об улучшении организации и ускорении работ по созданию унифицированных систем документации и единой системы классификации и кодирования технико-экономической информации, используемых в АСУ «Морфлот».
20. Положение о взаимоотношениях и взаимной ответственности парокходств и портов Министерства морского флота по подаче, обработке и обслуживанию транспортных судов, утвержденное Приказом Министра морского флота от 9 сентября 1971 г. № 150.
21. Инструкция о порядке передачи радиостанциями Министерства морского флота гидрометеорологических сообщений, навигационных извещений мореплавателям, утвержденная Министерством морского флота СССР от 9 декабря 1971 г.
22. Приказ Министра морского флота СССР от 12 мая 1972 г. № 76 «О мерах по усилению взрыво- и пожаробезопасности на флоте и береговых предприятиях ММФ».
23. Приказ Министра морского флота от 2 июня 1972 г. № 89 «Об улучшении политической радиопередачи экипажей судов морского флота».
24. Инструкция по недопущению незаконного проникновения посторонних лиц на суда заграничного плавания в советских и иностранных портах, введенная в действие Приказом Министра морского флота от 22 сентября 1972 г. № 163.
25. Приказ Министерства морского флота от 11 декабря 1972 г. № 197 «О введении в действие типовых штатов и штатных нормативов судов морского флота и судов морского флота (земснарядов и грунтоотвозных шаланд)».
26. Пункт 1 Приказа Министра речного флота РСФСР от 3 января 1973 г. № 2 «Об утверждении и введении в дей-

1. ствие Правил технической эксплуатации речного транспорта».
27. Типовое положение о poste регулирования движения судов в морских портах, утвержденное Министерством морского флота от 16 января 1973 г.
28. Приказ Министерства морского флота от 9 февраля 1973 г. № 31-пр «О структуре управления морским транспортом».
29. Пункт 1 Приказа Министра речного флота от 19 февраля 1973 г. № 20 «О введении в действие новых «Правил внутреннего трудового распорядка для рабочих и служащих предприятий, организаций и учреждений Министерства речного флота РСФСР».
30. Приказ Министра морского флота от 20 августа 1973 г. № 139-пр «О мерах по улучшению нормирования труда».
31. Приказ Министерства морского флота СССР от 19 октября 1973 г. № 172 «Об утверждении унифицированной проформы дисбухгалтерского счета».
32. Пункты 1 и 2 Приказа Министра речного флота РСФСР от 18 января 1974 г. № 5 «О введении в действие «Инструкции по планированию, учету и калькулированию себестоимости продукции на судостроительных и судоремонтно-судостроительных, машиностроительных заводах и ремонтно-эксплуатационных базах Министерства речного флота».
33. Приказ Министерства морского флота от 13 марта 1974 г. № 41 «Об усилении борьбы с загрязнением моря веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря».
34. Положение о государственных хозрасчетных объединениях морского транспорта Министерства морского флота, утвержденное Приказом Министерства морского флота от 6 августа 1974 г. № 123.
35. Приказ Министерства морского флота от 26 августа 1974 г. № 132 «О введении в действие типовых штатов и штатных нормативов судов-спасательного типа «Атлант», «Геркул», «Ягуар» и проектов № 1454 и 1458».
36. Приказ Министерства речного флота РСФСР от 9 сентября 1974 г. № 132-пр «О материальной ответственности грузоотправителей, грузополучателей и транспортных организаций за ненадлежащее использование контейнеров при перевозке грузов».
37. Положение об укрупненной комплексной бригаде рабочих, занятых на погрузочно-разгрузочных работах в портах Министерства морского флота, утвержденное заместителем Министра морского флота 23 сентября 1974 г.
38. Приказ Министерства морского флота от 18 июля 1975 г. № 126 «О едином порядке составления и обработки на ЭВМ рейсовых отчетов капитанов».
39. Пункт 1 Приказа Министра речного флота РСФСР от 5 августа 1975 г. № 105 «Об утверждении Положения бассейновой судокходной инспекции Министерства речного флота РСФСР».
40. Положение о пожарно-технических комиссиях на предприятиях, организациях и учреждениях Министерства морского флота, утвержденное Министерством морского флота 5 ноября 1975 г.
41. Абаза первый Приказа Министра речного флота РСФСР от 26 декабря 1975 г. № 166 «Об утверждении и введении в действие Положения о судовом движении хозяйств в системе Министерства речного флота РСФСР».
42. Положение о добровольных пожарных дружинах на предприятиях и в организациях Министерства морского флота, утвержденное Министром морского флота 19 февраля 1976 г.
43. Приказ Министерства морского флота от 14 мая 1976 г. № 84 «О мерах по усилению контроля за обеспечением безопасности работы флота в портах».
44. Положение о порядке проведения расследования случаев несохранности грузов и коммерческого брака при заграничных перевозках на судах Министерства речного флота РСФСР, утвержденное заместителем Министра речного флота РСФСР А.П. Введенским 24 марта 1977 г.
45. Инструкция о порядке приема/сдачи и обеспечения сохранности грузов при перевозках в заграничном сообщении в судах Министерства речного флота РСФСР, утвержденная заместителем Министра речного флота РСФСР А.П. Введенским 24 марта 1977 г.
46. Положение о мореходных школах Министерства морского флота, утвержденное Министерством морского флота 3 мая 1977 г.
47. Приказ Министерства морского флота от 9 ноября 1977 г. № 217 «О введении типовых штатов и штатных нормативов учебных парусных судов».
48. Приказ Министерства морского флота от 24 апреля 1978 г. № 82-пр «О дополнении Постановления Совета Министров СССР «Об усилении борьбы с загрязнением моря веществами, вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря».
49. Приказ Министерства морского флота от 29 июня 1978 г. № 141 «О введении в действие типовых штатов морских грузовых судов».
50. Приказ Министерства морского флота от 25 сентября 1978 г. № 198 «О введении в действие Таблиц морских расстояний».

51. Приказ Министерства морского флота от 27 марта 1979 г. № 61-пр «О мерах по обеспечению выполнения обязательств Советской Стороны, вытекающих из Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года».
52. Пункт 1 Приказа Министерства речного флота РСФСР от 4 февраля 1980 г. № 17 «О введении в действие методики по определению цен на суда».
53. Приказ Министерства речного флота РСФСР от 29 февраля 1980 г. № 30-пр «О распространении действия Постановления Совета Министров СССР от 1 июня 1965 г. № 429 на организации речного транспорта и отправителей в случае невыполнения ими плана перевозок внешне-торговых грузов».
54. Приказ Министерства речного флота РСФСР от 29 февраля 1980 г. № 31 «Об утверждении Положения о хозяйственных взаимоотношениях управлений и отделов рабочего снабжения с обслуживаемыми ими организациями и предприятиями Министерства речного флота РСФСР».
55. Приказ Министерства речного флота РСФСР от 8 апреля 1980 г. № 55 «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы стандартизации в Минречфлоте РСФСР».
56. Пункты 1 – 6 и 8 Приказа Министерства морского флота СССР от 20 июня 1980 г. № 132 «О введении в действие типовых штатов судов портового и служебно-вспомогательного флота».
57. Приказ Министерства морского флота от 4 января 1981 г. № 2 «Об утверждении Положения о государственных морских лоцманах открытого Балтийского моря».
58. Пункт 1 Приказа Министерства речного флота РСФСР от 24 декабря 1982 г. № 150 «Об утверждении и введении в действие «Положения о порядке оформления и предъявления рекламаций и гарантийном ремонте судов Министерства речного флота РСФСР, построенных на иностранных верфях».
59. Пункты 1 и 2 Приказа Министерства морского флота от 29 декабря 1983 г. № 276 «Об утверждении Положения о званиях лиц командного состава морских судов и Правил выдачи дипломов и квалификационных свидетельств на звания лиц командного и рядового состава морских судов».
60. Инструкция о расчетах между предприятиями и организациями Минречфлота РСФСР, утвержденная Приказом Министерства речного флота РСФСР от 4 мая 1984 г. № 53.
61. Приказ Министра морского флота от 2 октября 1984 г. № 209-пр «О создании при Министерстве морского флота Государственной специализированной службы по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море».
62. Приказ Министра морского флота от 5 марта 1985 г. № 46-пр «Об усилении охраны природы в районах Крайнего Севера и морских районах, прилегающих к северному побережью СССР».
63. Приказ Министерства морского флота СССР от 13 мая 1985 г. № 84 «О внесении дополнений в Приказ ММФ от 29 декабря 1983 г. № 276».
64. Пункты 1 – 5, 7 Приказа Министра морского флота СССР от 10 октября 1985 г. № 188 «О нормах обработки наливных судов в морских портах и портовых пунктах».
65. Пункт 1 Приказа Министерства речного флота РСФСР от 3 апреля 1986 г. № 51 «О введении в действие Положения о дипломировании командного состава самоходных судов, эксплуатируемых на внутренних водных путях РСФСР».
66. Приказ Министерства речного флота РСФСР от 28 апреля 1986 г. № 69-пр «О форменной одежде и знаках различия для работников Министерства речного флота».
67. Приказ Министра морского флота от 8 июля 1986 г. № 114 «О дополнении Приказа Министра морского флота от 2 октября 1984 г. № 209-пр».
68. Пункты 1 и 2 Приказа Министра морского флота от 10 июля 1986 г. № 117 «О предоставлении капитанам Холмского и Петропавловск-Камчатского морских торговых портов права выдачи всех видов дипломов на звания лиц командного состава морских судов и утвержденные формы лоцманской квитанции».
69. Пункт 1 Приказа Министерства речного флота РСФСР от 23 сентября 1986 г. № 145-пр «О стоимости бесплатного коллективного питания для плавающего состава портового и служебно-вспомогательных судов речного транспорта общего пользования».
70. Приказ Министерства речного флота РСФСР от 15 октября 1986 г. № 156 «Об утверждении Перечня грубых нарушений дисциплины, угрожающих безопасности су-

71. Приказ Министерства морского флота от 27 марта 1979 г. № 61-пр «О мерах по обеспечению выполнения обязательств Советской Стороны, вытекающих из Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года».
72. Приказ Министерства речного флота РСФСР от 16 января 1987 г. № 7-пр «О мерах по обеспечению пожарной безопасности на судах и береговых объектах Министерства речного флота РСФСР».
73. Пункты 1 и 2 Приказа Министерства речного флота РСФСР от 30 марта 1987 г. № 60 «О введении в действие «Положения о взаимоотношениях смежных парокходств центральных и северо-западных бассейнов МРФ РСФСР по обмену флотом».
74. Пункты 1 – 3 Приказа Министра морского флота от 7 апреля 1987 г. № 47 «О введении в действие Положения о проверке знаний командного состава судов Министерства морского флота РСФСР».
75. Приказ Министра морского флота от 23 июня 1987 г. № 91 «О внесении дополнений в Положение о минимальном составе экипажа судов».
76. Пункты 1 и 2 Приказа Министерства морского флота от 20 июля 1987 г. № 115 «О порядке приема и сдачи генеральных грузов, перевозимых на судах Министерства морского флота в каботажном и заграничном плавании».
77. Приказ Министерства речного флота РСФСР от 27 сентября 1987 г. № 185-дсп «Об утверждении Положения по оформлению документов для ведения аварийных дел парокходствами Министерства речного флота РСФСР по спорам с иностранными организациями».
78. Пункты 1, 3 и 4 Приказа Министра морского флота от 30 ноября 1987 г. № 187 «О введении «Ставок платы за производством грузовых работ в морских портах СССР, взимаемых с иностранных судов и иностранных грузовладельцев».
79. Пункт 1 Приказа Министерства морского флота от 30 ноября 1987 г. № 188 «О введении новых форм первичной учетной документации для предприятий связи Министерства морского флота СССР».
80. Приказ Министра морского флота СССР от 11 апреля 1988 г. № 52 «О внесении изменений и дополнений в приложение 1 к Приказу ММФ СССР от 29 декабря 1983 г. № 276».
81. Типовое положение об организации работы по охране труда в портах (на пристанях) Министерства морского флота (РД 31.80.04-87), утвержденное Минморфлотом СССР 1 июня 1988 г.
82. Приказ Министерства морского флота СССР от 10 марта 1989 г. № 33 «О внесении дополнений в Приказ ММФ от 29 декабря 1983 г. № 276».
83. Приказ Министерства морского флота СССР от 11 мая 1989 г. № 58 «О введении в действие Положения о режиме охраны и пропускной системе в портах, на промышленных предприятиях и других объектах Министерства морского флота СССР».
84. Пункт 1 Приказа Министерства морского флота СССР от 20 февраля 1991 г. № 17 «Об утверждении Инструкции о порядке выдачи дипломов и квалификационных свидетельств на звания лиц командного состава морских судов специалистами, окончившим военно-морские учебные заведения».
85. Приказ Министерства морского флота СССР от 27 мая 1991 г. № 40 «О мерах по обеспечению безопасности мореплавания».
86. Приказ Министерства морского флота СССР от 6 июня 1991 г. № 44 «Об организационных мерах по внедрению на советских судах и в портах рекомендаций Международной морской организации по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства».
87. Приказ Министерства морского флота СССР от 18 июня 1991 г. № 46-пр «Об образовании при Министерстве морского флота СССР Межведомственного координационного совета по безопасности на море и Государственной морской аварийно-спасательной специализированной службы СССР».
88. Пункт 1 Приказа Министерства морского флота СССР от 19 июля 1991 г. № 51-пр «Об упорядочении выплаты иностранной валюты членам экипажей судов заграничного плавания Министерства морского флота СССР».
89. Приказ Министерства морского флота СССР от 25 июля 1991 г. № 55 «О производстве валютных операций Морским акционерным банком».

Приложение № 2
к Приказу Минтранса России
от 1 декабря 2014 г. № 326

ПЕРЕЧЕНЬ

НЕДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ АКТОВ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА МОРСКОГО ФЛОТА СССР, НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА РЕЧНОГО ФЛОТА СССР

1. Приказ Народного комиссариата морского флота СССР от 5 мая 1939 г. № 49 «Об упорядочении топливного хозяйства и улучшении топливоспользования».
 2. Приказ Народного комиссариата морского флота СССР от 26 мая 1939 г. № 76 «О борьбе с авариями на речном транспорте».
 3. Пункт 1 Приказа Народного комиссариата морского флота СССР от 7 июня 1939 г. № 82 «Об утверждении положения о взаимоотношениях морских торговых портов и морских парокходств».
 4. Приказ Народного комиссариата морского флота СССР от 28 июня 1939 г. № 107 «О мероприятиях по экономии топлива, выявлению потребителей и работников, допускающих пережоги топлива и мерах по отношению к ним».
 5. Положение о штурманских учениках на судах морского флота СССР, утвержденное Заместителем Наркома Морфлота СССР 15 октября 1939 г.
- КонсультантПлюс: примечание.
Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.
1. Приказ Народного комиссариата морского флота СССР от 15 ноября 1939 г. № 309 «О порядке заключения договоров на морские доуголубительные работы».
 2. Приказ Народного комиссариата морского флота СССР от 21 февраля 1940 г. № 72 «О введении новых инструкций к Приказу № 92 Наркомморфлота и положениям о порядке оплаты при производстве саморемонта».
 3. Свод грузовых тарифов морского флота СССР. Малый каботаж «Правила применения тарифов, дополнительные сборы, тарифные схемы, номенклатура и классификация грузов, исключительные тарифы, тарифы нефтеналивных парокходств, таблицы тарифных расстояний и расчетные таблицы провозных плат», утвержденные Наркомморфлотом СССР, введенные в действие с 1 апреля 1940 г.

4. Положение об организации диспетчерского руководства движением и работой речного транзитного флота, утвержденное заместителем Народного комиссариата морского флота СССР Г. Харитоновым 1 апреля 1940 г.
5. Приказ Народного комиссариата морского флота СССР от 20 апреля 1940 г. № 159 «Об утверждении Положения о хозяйственном расчете пристаней».
6. Приказ Народного комиссариата морского флота СССР от 31 января 1941 г. № 56 «О введении в действие «Правил техники безопасности в техническом доуголубительном флоте».
7. Инструкция по учету численного состава, средней зарплаты и фондов зарплаты по основной деятельности речного транспорта Наркомречфлота СССР, утвержденная Начальником планово-экономического отдела Наркомречфлота Мирзояном 30 сентября 1941 г.
8. Инструкция капитанам-наставникам и шкиперам-наставникам самоходных и несамоходных судов Наркомречфлота СССР, утвержденная заместителем Народного комиссариата морского флота СССР Г. Харитоновым 14 апреля 1942 г.
9. Приказ Народного комиссариата морского флота Союза ССР от 2 мая 1942 г. № 55 «О введении премиальной системы оплаты труда работников морского флота за выполнение и перевыполнение плана нефтеперевозок по Каспийскому бассейну».
10. Приказ Народного комиссариата морского флота СССР от 14 августа 1942 г. № 223 «Изменения и дополнения к Положению по организации текущего ремонта флота силами судовых команд».
11. Инструкция по производству путевых работ и строительству простейших гидротехнических сооружений при первоначальном освоении малых рек, утвержденная Главным инженером Центрального управления внутренних водных путей 29 мая 1944 г.

Министерство транспорта Российской Федерации

РАСПОРЯЖЕНИЕ

1 декабря 2014 г.

Москва

№ МС–191–р

О ПРИЗНАНИИ НЕДЕЙСТВУЮЩИМИ НА ТЕРРИТОРИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НЕКОТОРЫХ АКТОВ
МИНИСТЕРСТВА МОРСКОГО ФЛОТА СССР
И МИНИСТЕРСТВА РЕЧНОГО ФЛОТА РСФСР

Во исполнение подпункта «а» пункта 2 распоряжения Президента Российской Федерации от 18 марта 2011 г. № 158–рп «Об организации работы по инкорпорации правовых актов СССР и РСФСР или их отдельных положений в законодательство Российской Федерации и (или) по признанию указанных актов недействующими на территории Российской Федерации» (Собрание

законодательства Российской Федерации, 2011, № 12, ст. 1627);

Признать недействующими на территории Российской Федерации акты Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР согласно Приложению к настоящему распоряжению.

Министр М.Ю. СОКОЛОВ

Приложение
к распоряжению Минтранса России
от 1 декабря 2014 г. № МС–191–р

ПЕРЕЧЕНЬ

НЕДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
АКТОВ МИНИСТЕРСТВА МОРСКОГО ФЛОТА СССР,
МИНИСТЕРСТВА РЕЧНОГО ФЛОТА РСФСР

- Инструктивное письмо Министерства морского флота от 14 января 1956 г. № 6 «О мерах по предотвращению пожаров на предприятиях и судах Министерства морского флота».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота от 10 января 1962 г. № 3–пр «О расширении участия профсоюз в решении вопросов пенсионного обеспечения рабочих и служащих».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота от 2 сентября 1964 г. № 51 «Об установлении для водолазов экспедиционных отрядов аварийно-спасательных и подводно-технических работ морского транспорта дежурств на квартире и об их оплате».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота от 7 марта 1967 г. № 21 «О мерах по предотвращению загрязнения морей и рек».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота от 30 января 1969 г. № 6 «О нормах штормового запаса топлива».
- Письмо Министерства морского флота от 23 декабря 1969 г. № СМ–49/3607 «О мероприятиях пароходств по предотвращению загрязнения моря нефтью».
- Письмо Технического управления Министерства морского флота от 15 января 1970 г. № ТУ–2–7/50 «О специалисте по предотвращению загрязнения моря нефтью морского пароходства».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота от 16 апреля 1970 г. № 25–пр «Об устранении недостатков в вопросах сохранности грузов, пропуском и противопожарном режимах на объектах пароходств».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота от 27 апреля 1970 г. № 30 «О развитии радиоспорта на морском флоте и проведении соревнований между радиоспециалистами».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота от 21 сентября 1970 г. № 69 «О применении на судах для тушения пожаров высокократной воздушно-механической пены».
- Письмо Министерства морского флота от 24 апреля 1971 г. № СМ–49/1248 «Об ускорении и повышении качества практической подготовки судоводителей по управлению судами в стесненных условиях плавания».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота от 29 мая 1973 г. № 30 «О противопожарных мероприятиях при строительстве зданий с покрытием из профилированного стального настила и утеплителя из пенополистирола и рулонной кровли».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота от 4 марта 1974 г. № 22 «О введении в действие Перечня рейсового снабжения для заходящих судов других пароходств».
- Письмо Министерства речного флота от 5 июня 1974 г. № 94 «О внедрении «Временного положения о материальной ответственности и поощрении портов за обработку транзитного флота» и приложение к нему».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота от 8 августа 1974 г. № 69 «О применении Инструкции о порядке передачи сообщений капитанами морских судов и других плавучих средств и командирами воздушных судов о всех случаях нарушения правил по предотвращению загрязнения моря».
- Письмо Министерства морского флота от 7 января 1975 г. № ТЗ–10/17 «Об учете в совокупном доходе семьи сумм выплат в иностранной валюте, взамен сучотных, а также стоимости бесплатно предоставляемого работникам правостова питания».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота от 10 мая 1976 г. № 34 «О возложении на службы по обслуживанию транспортного флота оформления прихода и отхода судов и инспекция портового надзора».
- Письмо Министерства морского флота СССР от 15 февраля 1977 г. № 12 «О «Временных технических требованиях по оснащению морских судов средствами для предотвращения загрязнения моря сточными водами № 11110–044–76 и мусором № 11110–045–76».
- Письмо Министерства морского флота от 1 декабря 1978 г. № 129–пр «Об усилении государственного контроля за хранением, использованием и учетом взрывчатых материалов».
- Письмо Министерства морского флота от 7 февраля 1979 г. № 16 «О порядке ознакомления с записями в трудовых книжках».
- Письмо Министерства речного флота РСФСР от 15 марта 1982 г. № 39 «Об уточнении грузоподъемности транспортных судов».
- Письмо Министерства морского флота от 5 апреля 1982 г. № 48 «О Свидетельстве о минимальном составе экипажа».
- Письмо Министерства морского флота СССР от 7 мая 1982 г. № ГМИ–01/П–4–424 «По вопросу свидетельствования судов, перевозящих опасные грузы».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота СССР от 9 сентября 1991 г. № 32–пр «О нормах выплат иностранной валюты взамен сучотных членам экипажей судов заграничного плавания Министерства морского флота СССР».
- Пункты 1 – 15 инструктивного письма Министерства морского флота СССР от 12 ноября 1991 г. № 37–пр «О порядке и нормах выплаты иностранной валюты членам экипажей судов заграничного плавания Министерства морского флота СССР».

- «Порядок нормирования выбросов для судоремонтных предприятий Министерства морского флота».
- Письмо Министерства морского флота от 9 февраля 1984 г. № 24 «О введении в действие Положения о пассажирской службе на судах морского флота Союза ССР».
- Письмо Министерства речного флота РСФСР от 9 января 1985 г. № 8 «О мерах по предупреждению столкновения судов».
- Письмо Министерства речного флота РСФСР от 2 апреля 1985 г. № 44 «По вопросу аварий и аварийных происшествий с судами, затрагивающих иностранные интересы».
- Письмо Министерства речного флота РСФСР от 15 апреля 1985 г. № 47 «О дополнительных мерах по усилению пожарной безопасности на береговых объектах и судах Минречфлота РСФСР».
- Письмо Министерства морского флота СССР от 1 июля 1985 г. № 84 «О Перечне предприятий, зданий и помещений, подлежащих оборудованию автоматической охранной сигнализацией».
- Письмо Министерства морского флота от 25 октября 1985 г. № 160 «О внесении изменений и дополнений в Инструкцию о порядке ведения трудовых книжек».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота СССР от 26 декабря 1985 г. № 193 «О Положении об использовании многоцелевых и специализированных судов, предназначенных для ликвидации разливов нефти (ЛРН)».
- Письмо Министерства морского флота от 7 февраля 1986 г. № 22 «О введении «Требования к Оперативной информации о непотопляемости морских сухогрузных судов» (РД 31.60.27–85)».
- Письмо Министерства речного флота РСФСР от 10 февраля 1986 г. № 29 «О техническом надзоре за маломерными судами Минречфлота РСФСР».
- Письмо Министерства морского флота СССР от 12 марта 1986 г. № 47 «О внесении изменений в Положение об использовании многоцелевых и специализированных судов, предназначенных для ликвидации разливов нефти (ЛРН)».
- Письмо Министерства морского флота СССР от 23 апреля 1986 г. № 62 «О введении в действие Перечня предприятий, зданий и помещений, подлежащих оборудованию системой охранной сигнализации».
- Письмо Министерства морского флота от 19 августа 1986 г. № 177 «О введении в действие РД 31.20.08–86 «Положения об инспекторских осмотрах судов Минморфлота».
- Письмо Министерства морского флота от 20 января 1987 г. № 6 «О введении в действие «Требований к Оперативной информации о непотопляемости морских пассажирских судов» (РД 31.60.28–86)».
- Письмо Министерства речного флота РСФСР от 28 января 1987 г. № 12 «Об организациях Министерства речного флота РСФСР».
- Письмо Министерства морского флота от 27 апреля 1987 г. № 64 «О упорядочении разработок оперативной информации о непотопляемости по типам судов».
- Письмо Министерства морского флота от 13 июля 1987 г. № 106 «О введении в действие «Требований к Оперативной информации о непотопляемости морских нефтеналивных судов» (РД 31.60.29–87)».
- Письмо Министерства морского флота от 20 августа 1987 г. № 131 «О Положении о нагрудном знаке Госморспецслужбы».
- Письмо Министерства морского флота СССР от 27 августа 1987 г. № 135 «О введении в действие Положения по использованию аварийных радиобудей системы КОСПАС–САРСАТ на судах Минморфлота (РД 31.62.03.04–87)».
- Письмо Министерства морского флота от 31 августа 1987 г. № 141–пр «О дипломировании иностранных граждан».
- Пункты 1 – 3 письма Министерства морского флота СССР от 8 декабря 1987 г. № 212 «О введении в действие «Типовых правил плавания судов в зонах действия служб управления движением судов» (СУДС)».
- Абзац первый письма Министерства речного флота РСФСР от 8 апреля 1988 г. № 34 «О противопожарном осмотре судов Министерства речного флота РСФСР, выходящих в море».
- Письмо Министерства морского флота от 28 июля 1988 г. № 123 «О порядке оплаты перевозок имущества граждан СССР на советских судах».
- Письмо Министерства морского флота СССР от 8 июня 1989 г. № 54–пр «О дипломировании электромехаников».
- Письмо Министерства морского флота СССР от 27 августа 1991 г. № СМ–48/1688 «О порядке освидетельствования судов, перевозящих опасные грузы».
- Инструктивное письмо Министерства морского флота СССР от 9 сентября 1991 г. № 32–пр «О нормах выплат иностранной валюты взамен сучотных членам экипажей судов заграничного плавания Министерства морского флота СССР».
- Пункты 1 – 15 инструктивного письма Министерства морского флота СССР от 12 ноября 1991 г. № 37–пр «О порядке и нормах выплаты иностранной валюты членам экипажей судов заграничного плавания Министерства морского флота СССР».

УСЛОВИЯ
ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минтранса России
от 31 июля 2015 г. № 237

I. Общие положения

- Условия эксплуатации железнодорожных переездов (далее – Условия) устанавливаются:
 - общие положения, классификацию и порядок определения категорий железнодорожных переездов железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования (далее – железнодорожный транспорт) независимо от их принадлежности;
 - требования к устройству, оборудованию, содержанию и ремонту железнодорожных переездов, участков автомобильных дорог, расположенных в границах железнодорожных переездов и на подходах к ним;
 - требования к открытию и закрытию железнодорожных переездов, а также переводу железнодорожных переездов из одной категории в другую независимо от их принадлежности;
 - порядок организации работы и обязанности работников, обслуживающих железнодорожные переезды независимо от их принадлежности (далее – дежурные работники).
- Настоящие Условия обязательны для всех организаций железнодорожного транспорта и дорожного хозяйства независимо от их принадлежности, а также для работников этих организаций.
- Границы железнодорожных переездов определяются Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 257–ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 553, 2008, № 20, ст. 2251, № 30 (ч. I), ст. 3597, № 30 (ч. II), ст. 3616, № 49, ст. 5744; 2009, № 29, ст. 3582, № 39, ст. 4532, № 52 (ч. I), ст. 6427; 2010, № 45, ст. 5753, № 51 (ч. III), ст. 6810; 2011, № 7, ст. 901, № 15, ст. 2041, № 17, ст. 2310, № 29, ст. 4284, № 30 (ч. I), ст. 4590, ст. 4951, № 49 (ч. I), ст. 7015; 2012, № 26, ст. 3447, № 50 (ч. V), ст. 6967; 2013, № 14, ст. 1652, № 30 (ч. I), ст. 4083, № 52 (ч. I), ст. 7003; 2014, № 6, ст. 566, № 22, ст. 2770, № 26 (ч. I), ст. 3377, № 43, ст. 5795; 2015, № 1 (ч. I), ст. 72, официальный интернет–портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> от 13 июля 2015 г., № 0001201507130077, № 0001201507130066) (далее – Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257–ФЗ).
- Открытие (закрытие) действующих железнодорожных переездов производится в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 марта 2009 г. № 46 «О Порядке открытия и закрытия пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами (железнодорожных переездов)» (зарегистрирован Минюстом России 20 апреля 2009 г., регистрационный № 13802).
- Определение целесообразности функционирования железнодорожных переездов, расположенных на расстоянии 5 км и менее от путепроводов (за исключением платных), и порядок их закрытия осуществляются в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 марта 2009 г. № 46 «О Порядке открытия и закрытия пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами (железнодорожных переездов)» (зарегистрирован Минюстом России 20 апреля 2009 г., регистрационный № 13802).
- На время проведения ремонтных работ на путепроводе с целью обеспечения бесперебойного и безопасного пропуска транспортных средств, пешеходов и строительной техники, в случае невозможности организации реверсивного движения допускается устройство железнодорожных переездов на расстоянии менее 5 км от путепровода.
- Ежегодно, в период с 1 апреля по 1 июля, на железнодорожном транспорте должно проводиться комиссионное обследование железнодорожных переездов владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее – владелец инфраструктуры) или владельцами железнодорожных путей необщего пользования. О предстоящей проверке информируется Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, представители владельца участка автомобильной дороги, пересекающего обследуемый железнодорожный переезд, представители органов исполнительной власти соответствующих субъектов Российской Федерации и (или) местного самоуправления, представители пассажирских автотранспортных предприятий, которые при необходимости принимают участие в комиссионном обследовании.
- По результатам комиссионного обследования железнодорожных переездов при наличии выявленных недостатков в их устройстве и эксплуатационном состоянии они должны быть устранены в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286 (зарегистрирован Минюстом России 28 января 2011 г., регистрационный № 19627), с учетом изменений, внесенных приказами Минтранса России от 12 августа 2011 г. № 210 (зарегистрирован Минюстом России 8 сентября 2011 г., регистрационный № 21758), от 4 июня 2012 г. № 162 (зарегистрирован Минюстом России 28 июня 2012 г., регистрационный № 24735), от 13 июня 2012 г. № 164 (зарегистрирован Минюстом России 18 июня 2012 г., регистрационный № 24613) и от 30 марта 2015 г. № 57 (зарегистрирован Минюстом России 23 апреля 2015 г., регистрационный № 37020) (далее – ПТЭ), настоящих Условий, проектов железнодорожных переездов и проектов организации дорожного движения (далее – ПОДД), разработанных в соответствии с правилами подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 марта 2015 г. № 43 (зарегистрирован Минюстом России 17 июня 2015 г., регистрационный № 37685).
- В течение года по инициативе владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования могут проводиться и другие проверки состояния железнодорожных переездов и подходов к ним.
- Временное ограничение или прекращение движения транспортных средств через железнодорожный переезд осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 257–ФЗ.
- В настоящих Условиях применяются следующие термины и их определения, соответствующие определениям, данным в федеральных законах от 10 января 2003 г. № 17–ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169, № 28, ст. 2884, 2007, № 46, ст. 5554, 2008, № 30, ст. 3597, ст. 3616, № 52 (ч. I), ст. 6249, 2009, № 1, ст. 21; 2011, № 19, ст. 2716, № 30 (ч. I), ст. 4590, ст. 4596, № 45, ст. 6333, 2012, № 25, ст. 3268, № 31, ст. 43202013, № 27, ст. 3477, 2014, № 49 (ч. VI), ст. 6928, 2015, № 1 (ч. I), ст. 56 № 29 (ч. I), ст. 4356, ст. 4373), от 10 января 2003 г. № 18–ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170; № 28, ст. 2891, 2006, № 50, ст. 5279, 2007, № 27, ст. 3213, № 46, ст. 5554, 2008, № 30 (ч. I), ст. 3616, 2011, № 30 (ч. I), ст. 4596, 2012, № 25, ст. 3268, 2014, № 6, ст. 566, № 23, ст. 2930, № 49 (ч. VI), ст. 6928, 2015, № 1 (ч. I), ст. 56, № 14, ст. 2021), от 8 ноября 2007 г. № 257–ФЗ, Решения Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 «О принятии технических регламентов Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» и «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (официальный сайт Комиссии Таможенного союза <http://www.tsouz.ru>, 02.08.2011, 12.12.2011, официальный сайт Евразийской экономической комиссии <http://www.eurasiancommission.org>, 07.12.2013, 04.02.2015) и ПТЭ:
 - автомобильная дорога – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, – защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;
 - автомобильные дороги общего пользования – автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц;
 - автомобильные дороги необщего пользования – автомобильные дороги, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций (исполнительно–распорядительных органов муниципальных образований), физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд;
 - владелец автомобильных дорог – исполнительные органы государственной власти, местная администрация (исполнительно–распорядительный орган муниципального образования), физические или юридические лица, владеющие автомобильными дорогами на вещном праве в соответствии с законодательством Российской Федерации;
 - владелец инфраструктуры – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющий инфраструктуру на праве собственности или ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании договора;
 - владелец железнодорожного пути необщего пользования – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющий на праве собственности или на ином праве железнодорожный путь необщего пользования, а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта;
 - железнодорожный переезд – пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств;
 - железнодорожный путь – подсистема инфраструктуры железнодорожного транспорта, включающая в себя верхнее строение пути, земляное полотно, водоотводные, противодеформационные, защитные и укрепительные сооружения земляного полотна, расположенные в полосе отвода, а также искусственные сооружения;
 - железнодорожные пути общего пользования – железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочной и маневровой работы, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции;
 - железнодорожные пути необщего пользования – железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд;
 - инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее – инфраструктура) – технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование;
 - поездные сигналы – сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и других подвижных единиц;
 - поезд пассажирский скоростной – пассажирский поезд, маршрутная скорость движения которого составляет более 91 км/ч; час;
 - ремонт автомобильной дороги – комплекс работ по восстановлению транспортно–эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;
 - содержание автомобильной дороги – комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;
 - станционные пути – железнодорожные пути в границах железнодорожной станции – главные, приемо–отправочные, сортировочные, погрузочно–выгрузочные, вытязные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйства), соединительные (соединяющие отдельные парки на железнодорожной станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта железнодорожного подвижного состава и производства других операций), а также прочие железнодорожные пути, назначение которых определяется производимыми на них операциями.
 - Для обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах применяются следующие устройства:
 - устройство для перекрытия проезжей части автомобильной дороги и прекращения движения транспортных средств (участников дорожного движения) через железнодорожный переезд (далее – шлагбаум). При оборудовании железнодорожного переезда переездной сигнализацией шлагбаумы являются дублирующим устройством, ограждающим железнодорожный переезд от несанкционированного проезда транспортных средств и прохода участников дорожного движения.
 - В зависимости от способов приведения в действие шлагбаумы подразделяются на следующие типы:
 - автоматические – перевод заградительных брусьев шлагбаумов в закрытое (горизонтальное) положение осуществляется автоматически через расчетное время после вступления поезда на участок железнодорожного пути, на котором фиксируется наличие железнодорожного подвижного состава, приближающегося к железнодорожному переезду (далее – участок приближения) и включения красных сигналов (огней) переездных светофоров. Заградительные брусья шлагбаумов переводятся в открытое (вертикальное) положение также автоматически после освобождения железнодорожного переезда поездом. При этом красные сигналы (огни) переездных светофоров выключаются;
 - полуавтоматические – перевод заградительных брусьев шлагбаумов в закрытое (горизонтальное) положение осуществляется автоматически при вступлении поезда на участок приближения или при открытии сигнала поезда и замыкании маршрута или нажатием специальной кнопки дежурным по железнодорожной станции. Открытие заградительных брусьев шлагбаумов (перевод их в вертикальное положение) производится нажатием специальной кнопки дежурным по переезду;
 - электрические (электрошлагбаумы) – перевод заградительных брусьев шлагбаумов в закрытое (горизонтальное) положение осуществляется дежурным по переезду после получения оповестительного сигнала нажатием специальной кнопки. Открытие заградительных брусьев шлагбаумов (перевод их в вертикальное положение) производится дежурным по переезду возвратом этой кнопки в исходное положение после освобождения железнодорожного переезда поездом;

механизированные – шлагбаумы имеют механический привод, с помощью которого дежурный работник вручную переводит заградительные брусья в открытое (вертикальное) или закрытое (горизонтальное) положение; горизонтально-поворотные (запасные) – заградительные брусья в открытом положении располагаются параллельно проезжей части автомобильной дороги. Для прекращения движения транспортных средств дежурный по переезду (или другой работник, выполняющий обязанности дежурного по переезду) перекрывает проезжую часть автомобильной дороги заградительными брусьями, перемещая их вручную;

устройство, управляемое дежурным работником, при включении которого запрещается выезд поезда на железнодорожный переезд (далее – заградительная сигнализация);

устройство включения сигнальных показаний переездных светофоров и звуковой сигнализации, запрещающая движение через железнодорожный переезд автотранспортных средств и пешеходов при приближении поезда (далее – переездная сигнализация).

В зависимости от функционального назначения переездная сигнализация подразделяется на следующие типы: автоматическая светофорная сигнализация – переездная сигнализация, при которой включение красных мигающих сигналов (огней) на переездных светофорах осуществляется автоматически при приближении поезда на определенное расчетное расстояние, а выключение – автоматически после проследования поезда за железнодорожный переезд;

автоматическая светофорная сигнализация с бело-лунным мигающим огнем – переездная сигнализация, при которой переездные светофоры имеют дополнительную сигнальную головку с бело-лунным мигающим сигналом (огнем), свидетельствующим об отсутствии приближающегося к железнодорожному переезду поезда и исправности устройств сигнализации; автоматическая светофорная сигнализация с автоматическими шлагбаумами – переездная сигнализация, дополненная заградительными брусьями шлагбаумов, которые опускаются и поднимаются автоматически;

автоматическая светофорная сигнализация с полуавтоматическими шлагбаумами – переездная сигнализация, дополненная заградительными брусьями шлагбаумов, опускание которых осуществляется автоматически при приближении поезда, а выключение сигнализации и подъем заградительных брусьев шлагбаумов от нажатия кнопки дежурным работником после проследования поезда за железнодорожный переезд;

светофорная сигнализация – устройство зависимости между переездной сигнализацией и специальными светофорами, применяемыми в качестве заградительных. Может применяться только на подъездных путях в городах при невозможности оборудования нормальных (расчетной длины) участков приближения;

оповестительная сигнализация – переездная сигнализация, при которой извещение дежурного работника о приближении поезда к железнодорожному переезду подается оптическим и акустическим сигналом, а включение и выключение технических средств ограждения железнодорожного переезда осуществляет дежурный работник, обслуживающий железнодорожный переезд;

устройство, перекрывающее полностью проезжую часть, которое предназначено для создания физического препятствия (барьера) движению транспортных средств при попытке несанкционированного выезда на закрытый железнодорожный переезд при приближении к нему поезда (далее – противотаранное устройство);

устройство заграждения железнодорожного переезда, преграждающее движение автотранспорта через железнодорожный переезд путем подъема специальных плит на проезжей части автомобильной дороги (далее – УЗП).

9. Проверка интенсивности движения поездов и транспортных средств, условий работы железнодорожных переездов и пересмотр их категорий производится владельцем инфраструктуры по фактической потребности, но не реже одного раза в год, а для владельцев железнодорожных путей необщего пользования – не реже одного раза в пять лет. Для установления категорий железнодорожных переездов интенсивность движения поездов определяется в соответствии с графиком движения поездов, а интенсивность движения транспортных средств – по данным владельца участка автомобильной дороги, пересекающей обследуемый железнодорожный переезд, или хронометражных наблюдений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Пересмотр категорий железнодорожных переездов совмещается с комиссионным обследованием железнодорожных переездов. При этом составляется перечень железнодорожных переездов, на которых предполагается отмена или восстановление (назначение вновь) обслуживания переезда дежурным работником.

Отмена обслуживания переезда дежурным работником производится в следующих случаях:

1) перевода железнодорожного переезда в низшую категорию (за исключением случаев, предусмотренных пунктом 11 настоящих Условий);

2) оборудования железнодорожного переезда II, III или IV категории автоматической светофорной сигнализацией и автоматическим контролем неисправности устройств переездной сигнализации и дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного);

3) капитальный ремонт и (или) реконструкция железнодорожного переезда с устранением ограничений и требований по обслуживанию железнодорожных переездов дежурным работником в соответствии с пунктом 11 настоящих Условий.

Отмена обслуживания железнодорожных переездов, расположенных на приеме-отправочных железнодорожных путях, не допускается.

10. Перед прекращением обслуживания железнодорожного переезда дежурным работником владельцу инфраструктуры или владельцу пути необщего пользования необходимо осуществить следующие меры:

1) выполнить работы по оборудованию железнодорожного переезда устройством контроля работы автоматической переездной сигнализации (при ее наличии) у дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного);

2) проверить соответствие состояния и оборудования железнодорожного переезда требованиям настоящих Условий и по результатам составить заключение о готовности его эксплуатации без дежурного работника, обслуживающего переезд;

3) демонтировать автоматические, полуавтоматические и электрические шлагбаумы, УЗП, противотаранные устройства, другие устройства заграждения, а также устройства, связанные с обслуживанием железнодорожного переезда дежурным работником;

4) внести изменения в ПОДД (схему расстановки технических средств организации дорожного движения, в том числе содержащую: дорожные знаки, линии дорожной разметки, дорожные ограждения, пешеходные ограждения, направляющие устройства, дорожные светофоры, линии освещения, железнодорожные переезды, сигнальные столбики (далее – ТСОДД) участка автомобильной дороги, в том числе в границах железнодорожного переезда), заменить соответствующие ТСОДД.

Порядок перевода железнодорожных переездов на эксплуатацию без дежурного работника, обслуживающего переезд, а также на обслуживание железнодорожных переездов дежурным работником устанавливает владелец инфраструктуры или владелец железнодорожных путей необщего пользования.

В местах, согласованных с владельцами автомобильных дорог, не менее чем за 15 дней до отмены дежурства по железнодорожному переезду, владелец инфраструктуры или владелец железнодорожных путей необщего пользования должен выставить хорошо видимые информационные щиты сроком на один месяц с текстом: «Переезд с (указывается дата) без дежурного работника».

На закрываемых железнодорожных переездах (постоянно или временно) настил разбирается, подъезды к железнодорожным переездам со стороны автомобильных дорог на расстоянии не менее 10 м от крайних рельсов по всей ширине перегораживаются барьерами высотой не менее 0,5 м, а при необходимости – и канавами глубиной 0,6 м и шириной 0,4 м на расстоянии 2 м от барьера на сторону железнодорожных путей. Предупреждающие знаки на подъездах и подходах к железнодорожным переездам снимаются. Взамен устанавливаются информационные знаки в местах начала объезда, указывающие его направление.

На закрываемых железнодорожных переездах все оборудование демонтируется. При кратковременном прекращении эксплуатации железнодорожных переездов на срок их закрытия устройства автоматической переездной сигнализации выключаются, брусья запасных горизонтально-поворотных шлагбаумов ручного действия (далее – запасные шлагбаумы) устанавливаются в закрытое для движения транспортных средств положение и запираются на замок. Порядок выключения устройств автоматики на железнодорожном переезде устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. На подъездах к закрываемым железнодорожным переездам владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования по согласованию с владельцем участка автомобильной дороги, пересекающей данный железнодорожный переезд, должны быть оборудованы площадки для разворота транспортных средств.

Оповещение о закрытии железнодорожного переезда возлагается на владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок демонтажа сооружений, устройств и оборудования закрываемых железнодорожных переездов, их сохранности или повторного использования устанавливает владелец инфраструктуры или владелец железнодорожных путей необщего пользования.

11. Обслуживание железнодорожных переездов дежурным работником должно осуществляться на железнодорожных переездах:

1) расположенных на участках с движением поездов со скоростью более 140 км/час, независимо от интенсивности движения поездов и транспортных средств;

2) расположенных на пересечениях железнодорожных путей общего пользования с автомобильными дорогами, по которым осуществляется трамвайное или троллейбусное движение;

3) I категории;

4) II категории, расположенных на участках с интенсивностью движения более 16 поездов в сутки и не оборудованных автоматической светофорной сигнализацией и контролем исправности устройств переездной сигнализации у дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного);

5) при пересечении автомобильной дорогой трех и более железнодорожных путей общего пользования;

6) если железнодорожный переезд II категории имеет неудовлетворительные условия видимости, а на участках с интенсивностью движения более 16 поездов в сутки – независимо от условий видимости;

7) если железнодорожный переезд III категории имеет неудовлетворительные условия видимости и расположен на участке с интенсивностью движения более 16 поездов в сутки, а при расположении на участках с интенсивностью движения более 200 поездов в сутки – независимо от условий видимости.

Необходимость обслуживания железнодорожных переездов других категорий дежурным работником определяется владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

II. Классификация железнодорожных переездов

Порядок определения категории железнодорожных переездов

12. По месту расположения железнодорожные переезды подразделяются:

1) общего пользования – на пересечениях железнодорожных путей общего и (или) необщего пользования с автомобильными дорогами общего пользования;

2) необщего пользования – на пересечениях железнодорожных путей общего и (или) необщего пользования с автомобильными дорогами необщего пользования.

13. Железнодорожные переезды в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта делятся на четыре категории. Категории железнодорожных переездов общего и необщего пользования указаны в таблицах 1 и 2.

Таблица 1
Категории железнодорожных переездов общего пользования

Интенсивность движения поездов по главному железнодорожному пути (суммарно в двух направлениях), поездов/сутки	Интенсивность движения транспортных средств (суммарная в двух направлениях) автотранспорта/сутки				
	до 200 включительно	201 – 1000	1001 – 3000	3001 – 7000	Более 7000
До 16 включительно, а также по всем станционным и подъездным железнодорожным путям	IV	IV	IV	III	II
17 – 100	IV	IV	III	II	I
101 – 200	IV	III	II	I	I
Более 200	III	II	II	I	I

К железнодорожным переездам общего пользования I категории относятся также железнодорожные переезды, расположенные на пересечениях железнодорожных путей, где осуществляется движение поездов со скоростью 140 км/час и более независимо от интенсивности движения транспортных средств на автомобильной дороге.

Таблица 2
Категории железнодорожных переездов необщего пользования

Интенсивность движения поездов по железнодорожным путям (суммарная в двух направлениях), поездов/сутки	Интенсивность движения транспортных средств (суммарная в двух направлениях) автотранспорта/сутки			
	До 100	101 – 500	501 – 1000	Более 1000
До 8 включительно	IV	IV	IV	III
8 – 24	IV	IV	III	II

Интенсивность движения поездов по железнодорожным путям (суммарная в двух направлениях), поездов/сутки	Интенсивность движения транспортных средств (суммарная в двух направлениях) автотранспорта/сутки			
	До 100	101 – 500	501 – 1000	Более 1000
25 – 38	IV	III	II	I
Более 39	III	II	I	I

К железнодорожным переездам необщего пользования I категории относятся также железнодорожные переезды: 1) расположенные на железнодорожных станциях, где производится регулярно маневровая работа, осуществляемая по технологическому процессу работы железнодорожной станции в течение половины рабочей смены при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 1001 и более транспортных средств в сутки;

2) расположенные на перегонах и железнодорожных станциях, где осуществляются регулярные железнодорожные и (или) автомобильные перевозки огненно-жидких металлов и шлаков при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 501 и более транспортных средств в сутки.

К железнодорожным переездам необщего пользования II категории относятся также железнодорожные переезды, расположенные на перегонах и железнодорожных станциях, где осуществляются регулярные железнодорожные и (или) автомобильные перевозки огненно-жидких металлов и шлаков при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 101 – 500 транспортных средств в сутки.

К железнодорожным переездам необщего пользования III категории относятся также железнодорожные переезды, расположенные на перегонах и железнодорожных станциях, где осуществляются регулярные железнодорожные и (или) автомобильные перевозки огненно-жидких металлов и шлаков при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения менее 100 транспортных средств в сутки.

Все остальные железнодорожные переезды (не предусмотренные таблицей 2 настоящих Условий) относятся к IV категории.

14. Железнодорожные переезды подразделяются на регулируемые и нерегулируемые.

К регулируемым относятся железнодорожные переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей транспортных средств о подходе к железнодорожному переезду поезда, или обслуживаемые дежурным работником, а также другими работниками владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, которым поручено осуществлять регулирование движения поездов и транспортных средств на железнодорожном переезде.

Железнодорожные переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации и не обслуживаемые дежурным работником и другими работниками владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, которым поручено осуществлять регулирование движения поездов и транспортных средств на железнодорожном переезде, относятся к нерегулируемым.

III. Требования к устройству и оборудованию железнодорожных переездов

15. Все обустройства железнодорожных переездов должны соответствовать требованиям ПТЭ и технических регламентов.

На пересечениях автомобильных дорог с железнодорожными подъездными путями к предприятиям, складам и другим объектам, на которых не обеспечиваются условия видимости в соответствии с нормами обеспечения видимости поезда, приближающегося к железнодорожному переезду, приведенными в таблице 3 настоящих Условий, устанавливаются дорожные зеркала. Место установки дорожного зеркала и поворот поверхности отражателя по отношению к наблюдателю выбираются исходя из местных условий с учетом обеспечения видимости скрытого от наблюдателя участка дороги.

16. Не допускается на железнодорожных путях общего пользования открывать железнодорожные переезды:

- 1) I, II и III категории;
- 2) на участках со скоростями движения поездов более 140 км/час;
- 3) IV категории при пересечении трех и более железнодорожных путей общего пользования, при пересечении железнодорожных путей в выемках и других местах, где не обеспечены условия видимости (таблица 3 настоящих Условий), а также в случаях, когда требуется обслуживание железнодорожных переездов дежурным работником.

Не допускается открытие трамвайного и троллейбусного движения на эксплуатационных железнодорожных переездах. Открытие вновь автобусного движения на железнодорожных переездах допускается с разрешения владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования при условии оборудования железнодорожного переезда переездной сигнализацией и решения комиссии, указанной в пункте 5 настоящих Условий.

На нерегулируемых железнодорожных переездах водителям транспортных средств, находящихся на удалении не более 50 м от ближнего рельса, должна быть обеспечена видимость приближающегося с любой стороны поезда в соответствии с нормами обеспечения видимости поезда, приближающегося к железнодорожному переезду, указанными в таблице 3 настоящих Условий.

Таблица 3
Нормы обеспечения видимости поезда, приближающегося к железнодорожному переезду

Скорость движения поезда, км/час	141–200	121–140	81–120	41–80	26–40	25 и менее
Расстояние видимости, м, не менее	600	500	400	250	150	100

Примечание: принимается скорость движения пассажирских поездов дальнего следования, а при их отсутствии – наибольшая из скоростей движения пригородных пассажирских поездов или грузовых поездов с порожними вагонами.

17. Железнодорожные переезды должны располагаться преимущественно на прямых участках железнодорожных путей и автомобильных дорог вне пределов выемок и мест, где не обеспечиваются условия видимости в соответствии с нормами, приведенными в таблице 3 настоящих Условий.

Пересечения железнодорожных путей автомобильными дорогами осуществляются преимущественно под прямым углом. При невозможности выполнения этого условия острый угол между пересекающимися железнодорожными путями и автомобильными дорогами составляет не менее 60 градусов. Действующие железнодорожные переезды, расположенные под более острым углом, переустройстваются при производстве реконструкции железнодорожных путей и (или) автомобильных дорог.

На нерегулируемых железнодорожных переездах для обеспечения безопасности движения железнодорожного подвижного состава и автотранспорта разрешается устанавливать горизонтально-поворотные шлагбаумы, перекрывающие полностью проезжую часть при производстве маневровых работ в зависимости от местных условий.

18. На железнодорожных переездах на протяжении не менее 10 м от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле должна иметь горизонтальную площадку или вертикальную кривую большого радиуса или уклон, обусловленный превышением одного рельса над другим, когда пересечение находится в кривом участке железнодорожного пути.

Продольный уклон подходов автомобильной дороги к железнодорожному переезду на протяжении не менее 20 м перед площадкой составляет не более 50 тысячных.

При реконструкции и строительстве новых автомобильных дорог подходы должны устанавливаться такими, чтобы на протяжении не менее 10 м от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле имела горизонтальную площадку.

Подходы автомобильной дороги к железнодорожному переезду на протяжении не менее 50 м следует проектировать с продольным уклоном не более 30 тысячных.

При подходе к железнодорожному переезду автомобильных грунтовых дорог (без твердого покрытия) до шлагбаума или при отсутствии шлагбаума на расстоянии не менее 10 м от ближайшего рельса по пути следования собственником (владельцем) этих участков дорог по согласованию с владельцами железнодорожных путей устраивается твердое покрытие.

19. Вновь создаваемые защитные лесные насаждения должны обеспечивать водителям транспортных средств на расстоянии 50 м и менее от железнодорожного переезда видимость приближающегося к нему поезда на расстоянии не менее 500 м.

20. Ширина проезжей части железнодорожного переезда должна быть равна ширине проезжей части автомобильной дороги, но не менее 6 м, а ширина настила в местах прогона скота – не менее 4 м.

Настил железнодорожного переезда должен соответствовать конструкции, утвержденной владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Величины возвышения междурельсового настила над верхом рельсов, отклонения верха головки рельса железнодорожных путей, расположенных в пределах проезжей части, относительно поверхности покрытия и отдельные углубления и впадины в покрытии междурельсового пространства (настиле) должны соответствовать требованиям технических регламентов.

В зависимости от конструкции настила, для обеспечения беспрепятственного прохода колесных пар железнодорожного подвижного состава в пределах настила могут укладываться контррельсы. Их концы на длине 50 см отгибаются внутрь колеи на 25 см. Ширина желоба устанавливается в пределах 75 – 110 мм, а глубина – не менее 45 мм.

21. На железнодорожных переездах, обслуживаемых дежурным работником, внутри колеи каждого железнодорожного пути (на однопутных участках – с обеих сторон) на расстоянии 0,75 – 1,0 м от настила закрепляют приспособления в виде металлических трубок для установки переносных сигналов остановки поезда (красного щита, фонаря), а также приспособления для определения нижнего негабарита железнодорожного подвижного состава (рис. 1).

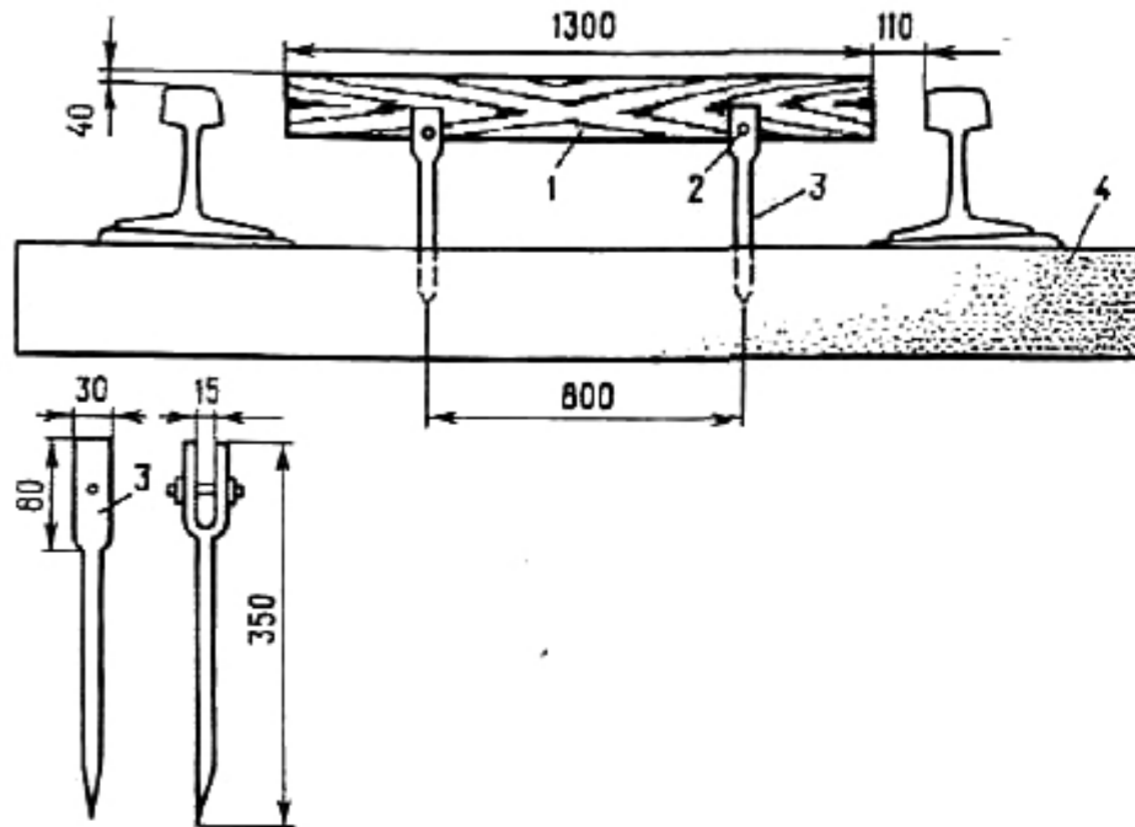


Рис. 1. Приспособление для обнаружения нижнего негабарита в поездах:

1 – деревянная планка размером 140x1300x15 мм; 2 – болт или валик; 3 – металлический штырь; 4 – шпала

Примечания:

1. От вертикального и горизонтального смещения деревянная планка закрепляется одним болтом с гайкой или валиком со шплинтом.

2. На железнодорожном пути с железобетонными шпалами штыри забиваются в деревянную шпалу, уложенную в шпальный ящик.

22. Стойки шлагбаумов, маты светофоров переездной сигнализации, ограждений, перил и направляющих (сигнальных) столбиков устанавливаются на расстоянии не менее 0,75 м от края проезжей части автомобильной дороги. Направляющие (сигнальные) столбики устанавливаются с обеих сторон железнодорожного переезда на расстоянии от 2,5 до 16 м от крайних рельсов через каждые 1,5 м.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Условиям эксплуатации железнодорожных переездов

Основные требования по оборудованию железнодорожных переездов устройствами переездной сигнализации

1. Железнодорожные переезды оборудуются устройствами переездной сигнализации по типовым техническим решениям, утвержденным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей общего пользования.
2. Типы переездной сигнализации и шлагбаумов для железнодорожных переездов определяются проектами с учетом требований Условий, основных требований по оборудованию железнодорожных переездов устройствами переездной сигнализации и местных условий.

Устройства переездной сигнализации

№ п/п	Подразделение железнодорожных переездов, место их расположения	Тип переездной сигнализации для транспортных средств	Сигнализация для железнодорожного транспорта
1	Не обслуживаемые дежурным работником на перегонах, в участки приближения к которым не входят станционные железнодорожные пути и изолированные участки	Автоматическая светофорная сигнализация может быть дополнена мигающим бело-лунным сигналом (огнем)	Не предусматривается
2	Не обслуживаемые дежурным работником на железнодорожных станциях и перегонах, в участки приближения к которым входят станционные железнодорожные пути и изолированные участки	Автоматическая светофорная сигнализация	Не предусматривается
3	Не обслуживаемые дежурным работником на железнодорожных станциях (кроме пересекающих приемо-отправочные железнодорожные пути)	Автоматическая светофорная сигнализация	Не предусматривается
4	Не обслуживаемые дежурным работником на железнодорожных путях общего пользования, где не могут быть оборудованы нормальные (расчетной длины) участки приближения	Светофорная сигнализация с мигающим бело-лунным сигналом (огнем). При необходимости могут дополняться электрическими или механизированными шлагбаумами	Устанавливаются специальные светофоры с красным и лунно-белым сигналами (огнями), управляемыми составительской или локомотивной бригадами
5	Обслуживаемые дежурным на перегонах	Автоматическая светофорная сигнализация с автоматическими или полуавтоматическими шлагбаумами	Устанавливаются заградительные светофоры. В качестве заградительных могут использоваться проходные светофоры автоблокировки, расположенные на расстоянии не более 800 м от железнодорожного переезда при обеспечении видимости переезда с места их установки. Кроме того, предусматривается перекрытие ближайших к железнодорожному переезду светофоров автоблокировки на запрещающее показание
6	Обслуживаемые дежурным на железнодорожной станции, за исключением переездов, пересекающих приемо-отправочные железнодорожные пути	Автоматическая светофорная сигнализация с полуавтоматическими шлагбаумами	Используются светофоры, предназначенные для приема и отправления поездов на железнодорожной станции, а в обоснованных случаях устанавливаются заградительные светофоры или маневровые светофоры, дополненные красным сигналом (огнем) (могут быть и карликовые)
7	Обслуживаемые дежурным на железнодорожной станции, пересекающие приемо-отправочные железнодорожные пути	Автоматическая светофорная сигнализация с полуавтоматическими шлагбаумами	Устанавливаются заградительные светофоры с двух сторон по каждому железнодорожному пути, сигнализирующие красными сигналами (огнями) при выключенной переездной сигнализации и разрешенном движении транспортных средств
8	Обслуживаемые дежурным на железнодорожных путях общего пользования, где не могут быть оборудованы нормальные (расчетной длины) участки приближения	Светофорная сигнализация с электрическими, механизированными или ручными шлагбаумами	Устанавливаются специальные светофоры с красным и лунно-белым сигналами (огнями), управляемые дежурным по переезду
9	На железнодорожных путях общего пользования, когда на железнодорожном переезде порядок пропуска подвижного состава устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса в присутствии назначенного работника	Светофорная сигнализация	Устанавливаются специальные светофоры с красным и лунно-белым сигналами (огнями), управляемые назначенным работником

3. Длина участков приближения рассчитывается исходя из максимальной скорости движения поезда, установленной на данном участке, но не более 200 км/час и минимальной скорости движения транспортных средств в соответствии с ПДД, но не менее 8 км/час при максимальной длине транспортного средства 24 м.

Расчетное время извещения о приближении поезда к железнодорожному переезду при разработке проектов устройства автоматики вновь или при ее переустройстве определяется в зависимости от длины проезжей части автомобильной дороги в границах железнодорожного переезда. При этом расчетное время извещения о приближении поезда к железнодорожному переезду должно быть не менее:

- 1) при автоматической переездной сигнализации, в том числе с автоматическими шлагбаумами, – 30 с;
- 2) при автоматической переездной сигнализации с автоматическими шлагбаумами и устройствами УЗП – 45 с;
- 3) при оповестительной переездной сигнализации – 40 с.

Применение: расчетная длина железнодорожного переезда равна расстоянию от переездного светофора (шлагбаума), наиболее удаленного от крайнего рельса, до противоположного крайнего рельса плюс 2,5 м – расстояние, необходимое для безопасной остановки автомобиля после проследования железнодорожного переезда.

4. На железнодорожных переездах, обслуживаемых дежурным работником с интенсивным движением поездов и транспортных средств, автоматическая переездная сигнализация может дополняться устройствами заграждения, исключаящими объезд закрытых шлагбаумов и въезд транспортных средств на железнодорожный переезд перед приближающимся поездом.

5. На железнодорожных переездах, расположенных на железнодорожных станциях и перегонах, в участки приближения к которым входят станционные железнодорожные пути, извещение на включение автоматической переездной сигнализации предусматривается одновременно с открытием станционных светофоров и замыканием маршрута при наличии поезда на участке приближения, а при приеме/отправлении поезда и движении маневровых составов при запрещающем показании светофора – от нажатия дежурным по железнодорожной станции кнопки «Закрытие переезда». Перечень таких железнодорожных переездов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей общего пользования.

6. В случае, когда время с момента трогания поезда с места до вступления его на переезд меньше необходимого времени извещения должна предусматриваться выдержка времени на открытие выходных, маршрутных и маневровых светофоров.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Условиям эксплуатации железнодорожных переездов

КАРТОЧКА

на железнодорожный переезд _____ категории _____ (подразделения путевого хозяйства) _____ (владельца инфраструктуры или железнодорожных путей общего пользования).

Местонахождение переезда: _____

_____ км _____ пикет участка _____, железнодорожная станция _____

Вид пользования (общий, необщий) _____

Владелец переезда _____

Вид переезда (регулируемый, нерегулируемый) _____

Наличие дежурных (с дежурным, без дежурного) _____

Число смен _____ продолжительность смены _____ кол-во дежурных _____

Переезд обслуживается дежурными работниками службы _____

Переезд пересекает автомобильная дорога (наименование) _____

_____ км _____ категории _____ значения _____

Нормальное положение шлагбаумов _____

Тип переездной сигнализации _____

Наличие заградительных устройств _____

Видимость поезда водителю: _____

с правой стороны: нечетного поезда _____ м

четного поезда _____ м

с левой стороны: нечетного поезда _____ м

четного поезда _____ м

Видимость середины переезда машинисту локомотива: _____

нечетного поезда _____ м

четного поезда _____ м

Количество поездов в сутки (суммарно в двух направлениях) _____

Количество автомобилей в сутки (суммарно в двух направлениях) _____

Наличие маршрутов пассажирского транспорта: _____

автобусов _____ трамваев _____ троллейбусов _____

Максимальная скорость движения поездов: _____

грузовых четных _____ км/час, нечетных _____ км/час;

пассажирских четных _____ км/час, нечетных _____ км/час.

Количество пересекаемых железнодорожных путей (главных _____ станционных _____ прочих _____).

Переезд расположен (насыпь, выемка, кривая, прямая) _____

Переезд введен в эксплуатацию _____ (дата и № приказа).

Дата капитального ремонта: _____

Данные заполнены _____ (дата, подпись уполномоченного лица)

№ п/п	Технические данные железнодорожного переезда (оборудование, устройства и иные технические данные)	Соответствующая норма	Фактические данные	
			20__ г.	20__ г.
1	Угол пересечения автомобильной и железной дорог			
2	Продольный профиль автомобильной дороги с горизонтальной площадкой			
3	Продольный профиль железной дороги в границах железнодорожного переезда			
4	Уклон автомобильной дороги на протяжении 20 м от железнодорожного переезда			
5	Видимость приближающегося к железнодорожному переезду с автомобильной дороги на расстоянии 50 м от железнодорожного переезда: с правой стороны: нечетного поезда четного поезда с левой стороны: нечетного поезда четного поезда			
6	Видимость середины железнодорожного переезда машинисту приближающегося поезда: нечетного направления четного направления			
7	Ширина проезжей части железнодорожного переезда			
8	Длина проезжей части автомобильной дороги в границах железнодорожного переезда, м			
9	Ширина настила в месте прогона скота			
10	Наличие пешеходных дорожек			
11	Материал настила железнодорожного переезда			
12	Дорожное покрытие на подходах к железнодорожному переезду			
13	Протяженность установки направляющих (сигнальных) столбиков: с правой стороны с левой стороны перил, ограждений			
14	Материал направляющих (сигнальных) столбиков, перил, оград			
15	Расстояние от направляющих (сигнальных) столбиков, перил, оград до кромки проезжей части автомобильной дороги			
16	Наличие дорожных знаков: 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума» 1.3.1 (1.3.2) «Однопутная (многопутная) железная дорога» 1.4.1 – 1.4.6 «Приближение к железнодорожному переезду» 2.5 «Движение без остановки запрещено» 3.13 «Ограничение высоты»			
17	Наличие постоянных предупредительных знаков «С»			
18	Наличие запасных горизонтально-поворотных шлагбаумов			
19	Наличие заградительной сигнализации			
20	Наличие дополнительных специальных средств сигнализации			
21	Оборудование связью: телефонной радиосвязью			
22	Переездная сигнализация: тип шлагбаумов тип переездной сигнализации			
23	Наличие контроля исправности переездной сигнализации у дежурного по станции (поездного диспетчера)			
24	Другие устройства и технические средства			
25	Оборудование прожекторными установками для осмотра поезда			
26	Освещение железнодорожного переезда			
27	Высота подвески: контактного провода линий электропередачи			
28	Наличие устройств для обнаружения нижнего негабарита подвижного состава – на переездах с дежурным			
29	Наличие линий горизонтальной разметки			

Фактические данные внесены _____ (дата, подпись уполномоченного лица)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Условиям эксплуатации железнодорожных переездов

Примерное содержание инструкции владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей общего пользования по эксплуатации железнодорожного переезда

Положение шлагбаумов.
Порядок пользования горизонтально-поворотными (запасными) шлагбаумами.
Наличие средств связи и порядок пользования ими.
Наличие и порядок пользования переездной сигнализацией.
Наличие и порядок пользования заградительной сигнализацией.
Порядок действий дежурного по переезду при возникновении препятствий для движения поездов и транспортных средств на железнодорожном переезде.
Порядок оповещения машинистов проходящих поездов о возникших неисправностях в составе поезда или на железнодорожном переезде.
Порядок ограждения внезапно возникшего места препятствия на железнодорожном переезде.
Схема оповещения должностных лиц при нарушении нормальных условий работы железнодорожного переезда.
Порядок действий дежурного по переезду при обнаружении повреждения планки нижнего негабарита железнодорожного подвижного состава.
Порядок пользования УЗП.
Порядок применения специальных средств сигнализации (маячка красного цвета и сирены автомобильного типа).
Порядок установки, обслуживания и применения прожекторных установок для осмотра проходящих поездов.
Раздел по технике безопасности и производственной санитарии, согласованный с руководителем подразделения по охране труда владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей общего пользования.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Условиям эксплуатации железнодорожных переездов

Рекомендуемый образец

СХЕМА оповещения должностных лиц при нарушении нормальных условий работы железнодорожного переезда

_____ км, _____ участка _____ подразделения пути (станции)



Примечание: конкретная схема составляется в зависимости от местных условий и видов связи.