

## Министерство транспорта Российской Федерации

**П Р И К А З**

30 марта 2015 года

Москва

№ 57

**О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286**

В соответствии с пунктом 5.2.37 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 32, ст. 3342; 2006, № 15, ст. 1612, № 24, ст. 2601, № 52 (ч. II), ст. 5587; 2008, № 8, ст. 740, № 11 (ч. I), ст. 1029, № 17, ст. 1883, № 18, ст. 2060, № 22, ст. 2576, № 42, ст. 4825, № 46, ст. 5337; 2009, № 3, ст. 378, № 4, ст. 506, № 6, ст. 738, № 13, ст. 1558, № 18 (ч. II), ст. 2249, № 32, ст. 4046, № 33, ст. 4088, № 36, ст. 4361, № 51, ст. 6332; 2010, № 6, ст. 650, № 6, ст. 652, № 11, ст. 1222, № 12, ст. 1348, № 13, ст. 1502, № 15, ст. 1805, № 25, ст. 3172, № 26, ст. 3350, № 31, ст. 4251; 2011, № 14, ст. 1935, № 26, ст. 3801, ст. 3804, № 32, ст. 4832, № 38, ст. 5389, № 46, ст. 6526, № 47, ст. 6660, № 48, ст. 6922; 2012, № 6, ст. 686, № 14, ст. 1630, № 19, ст. 2439, № 44 ст. 6029, № 49, ст. 6881; 2013, № 5, ст. 328, № 12, ст. 1322, № 26, ст. 3343, № 33, ст. 4386, № 38, ст. 4821, № 45, ст. 5822; 2014, № 12, ст. 1286, № 18, (ч. IV), ст. 2177, № 30 (ч. II), ст. ст. 4311, ст. 4325, № 37, ст. 4974, № 42, ст. 5736, № 43, ст. 5901, ст. 5926; 2015, № 2, ст. 491), п р и к а з ы в а ю:

1. Внести в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286 (зарегистрирован Министром России

28 января 2011 г., регистрационный № 19627), с учетом изменений, внесенных приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 12 августа 2011 г. № 210 (зарегистрирован Министром России 8 сентября 2011 г., регистрационный № 21758), от 4 июня 2012 г. № 162 (зарегистрирован Министром России 28 июня 2012 г., регистрационный № 24735), от 13 июня 2012 г. № 164 (зарегистрирован Министром России 18 июня 2012 г., регистрационный № 24613), следующие изменения:

в пункте 10 главы II Правил:

1) абзац второй изложить в следующей редакции: «автоматическая локомотивная сигнализация как самостоятельное средство сигнализации и связи – система железнодорожной автоматики и телемеханики, при которой движение поездов на перегоне осуществляется по сигналам локомотивных светофоров»;

2) в абзаце четырнадцатом слова «транспортные» и «специальные вагоны грузового типа» исключить»;

3) абзац двадцать первый изложить в следующей редакции: «индекс грузового поезда – специальный код, состоящий из 10 или 11 цифр, присваиваемый всем грузовым поездом на железнодорожной станции их формирования, в котором первые четыре цифры – единая сетевая разметка (далее – ЕСП) железнодорожной станции формирования поезда, следующие две или три – порядковый номер состава, сформированного на железнодорожной станции, а последние четыре – ЕСП железнодорожной станции назначения поезда»;

4) в абзаце тридцать восьмом слова «специальные вагоны пассажирского типа» исключить»;

5) абзац пятьдесят девятый дополнить словами «или опором (в случае, если железнодорожный путь является тупиковым)»;

6) абзац шестидесятый дополнить словами «или предельным столбиком с одной стороны и опором с другой (в случае, если железнодорожный путь является тупиковым)»;

7) абзац семьдесят третий изложить в следующей редакции:

«специальный железнодорожный подвижной состав – железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения строительства и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта и включающий в себя несъемные самоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие как мотовозы, дрезины, специальные автомотриссы, железнодорожно–строительные машины с автономным двигателем и тяговым приводом, а также транспортеры, несамодходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие как железнодорожно–строительные машины без тягового привода, прицепы и специальный железнодорожный подвижной состав, включаемый в хозяйственные поезда и предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железных дорог, в том числе специальные вагоны грузового и пассажирского типа»;

8) абзацы семьдесят восьмой, семьдесят девятый, восемьдесятый и восемьдесят первый изложить в следующей редакции:

«крузиной более 0,010 до 0,014, протяженностью 6 км и более;

крузиной 0,014 до 0,017, протяженностью от 5 км и более; крузиной 0,017 до 0,020, протяженностью от 4 км и более; крузиной 0,020 и крупнее, протяженностью от 2 км и более»;

9) в абзаце девяносто третьем слова «парковая двусторонняя связь» заменить словами «двусторонняя парковая связь»;

10) в абзаце сто пятом слова «технологическую электросвязь» заменить словами «объектов технологической электросвязи»;

11) дополнить абзацами следующего содержания: автоматический тормоз – устройство, обеспечивающее автоматическую остановку поезда при разъединении или разрыве воздушной магистрали и (или) при открытии крана экстренного торможения (стоп–крана); маневровая автоматическая локомотивная сигнализация (МАЛС) – система безопасности, обеспечивающая контроль установленных скоростей движения локомотива при производстве маневровой работы, не допускающая несанкционированный выезд с железнодорожных путей, не оборудованных маневровыми светофорами, и проезд запрещающих показаний путевого светофора, а также обеспечивающая автоматическую остановку перед светофором с запрещающим показанием;

потенциально опасный железнодорожный подвижной состав – железнодорожный подвижной состав, техническое состояние которого в процессе эксплуатации может привести к возникновению транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, а также окружающей среде;

поездная радиосвязь – система железнодорожной радиосвязи для оперативного управления движением поездов, обеспечивающая обмен информацией между машинистами железнодорожного подвижного состава и оперативным диспетчерским персоналом диспетчерских центров управления, дежурными по железнодорожным станциям, машинистами встречных и везд идущих поездов и другим персоналом, связанным с поездной работой;

радиозона (зона радиопоборты) – территория, в пределах которой существует техническая возможность предоставления и использования услуг радиосвязи, подтвержденная эксплуатирующей организацией;

радиосвязь подразделений ведомственной охраны – комплекс технических средств железнодорожной радиосвязи, обеспечивающий ведение служебных переговоров между работниками подразделений ведомственной охраны на железнодорожных станциях, искусственных сооружениях и перегонах при осуществлении охраны объектов железнодорожного транспорта и грузов, оперативным управлением и координации действий пожарных подразделений;

энергодиспетчерская связь – вид технологической электросвязи, предназначенной для ведения служебных переговоров работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с электроснабжением объектов железнодорожного транспорта;

12) абзац третий пункта 13 главы III Правил дополнить словами «и немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью работников»;

13) в абзаце первом пункта 17 главы IV Правил слова «должны соответствовать утвержденной проектной документацией и техническим условиям» заменить словами «должны соответствовать утвержденной проектной и конструкторской документациям»;

14) пункт 30 главы IV Правил после абзаца второго дополнить абзацем следующего содержания:

«1300 мм – от уровня верха головок рельсов для высоких платформ в пунктах посадки и высадки пассажиров высокоскоростных поездов»;

15) в абзаце пятом пункта 42 главы V Правил слова «нормами и правилами» заменить словами «главой IV приложения № 7 к настоящим Правилам»;

16) в пунктах 46 и 47 главы V Правил слова «распорядительный акт» дополнить словом «приказ» в соответствующих падежах;

17) пункт 55 главы VI Правил изложить в следующей редакции:

«55. Движение пассажирских поездов со скоростью более 200 км/ч в местах пересечения железнодорожных путей в одном уровне с автомобильными дорогами, трамвайными и троллейбусными линиями не допускается»;

18) по всему тексту Правил слово «мотор–вагонный» заменить словом «моторвагонный».

2. Внести в приложение № 1 к Правилам следующие изменения:

1) в абзаце шестом пункта 7 слова «железнодорожных станций» заменить словами «железнодорожных станций и путей необщего пользования»;

2) в абзаце четвертом пункта 9 слова «участках железнодорожных линий и железнодорожных путях» заменить словами «железнодорожных путях общего пользования»;

3) абзац восьмой пункта 9 изложить в следующей редакции:

«Высоты отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранения на прямых и кривых участках железнодорожного пути, не должны превышать по сужению – 4 мм, по уширению + 8 мм»;

4) абзац десятый пункта 9 изложить в следующей редакции:

«Ширина колеи менее 1512 мм и более 1548 мм не допускается. Ширина колеи бесстыкового железнодорожного пути на железобетонных шпалах, уложенных до 1996 года, разрешается не менее 1510 мм и не более 1548 мм. Нахождение и курсирование железнодорожного подвижного состава, предназначенного для использования на железнодорожных путях общего пользования, по железнодорожным путям, не соответствующим указанным нормам, не допускается»;

5) абзац шестнадцатый пункта 9 изложить в следующей редакции:

«высоты отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранения на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом 350 м и более, не должны превышать по сужению – 4 мм, по уширению + 6 мм»;

6) в абзаце первом пункта 27 слова «железнодорожных путей» исключить»;

7) в абзаце втором пункта 28 слова «подвижного состава» заменить словами «железнодорожного подвижного состава»;

8) в абзаце девятом пункта 30 слова «нормам и правилам» заменить словами «требованиям, установленным приложением № 7 к настоящим Правилам».

3. Внести в приложение № 2 к Правилам следующие изменения:

1) в абзаце втором пункта 1 слова «связь для ведения служебных переговоров работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с электроснабжением железнодорожного транспорта» заменить словами «энергодиспетчерская связь»;

2) в абзаце первом пункта 2 слово «где» заменить словами «на которых»;

3) абзац второй пункта 2 изложить в следующей редакции: «Поездная радиосвязь должна обеспечивать устойчивую двустороннюю связь машинистов поездов, локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава.»;

4) пункт 2 после абзаца второго дополнить абзацем следующего содержания: «с диспетчером поездным в пределах всего диспетчерского участка»;

5) абзац четвертый пункта 2 после слова «на одной перегоне» дополнить словами «в пределах зоны действия локомотивных радиостанций»;

6) абзац пятый пункта 2 изложить в следующей редакции: «с дежурными по железнодорожным переездам на расстоянии не менее длины участков приближения к ним»;

7) в абзаце восьмом пункта 2 слова «нормами и правилами» заменить словами «требованиями, устанавливаемыми соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования»;

8) абзац второй пункта 3 изложить в следующей редакции: «Станционная радиосвязь должна обеспечивать двустороннюю связь в границах железнодорожной станции, дежурных по железнодорожной станции, операторов сортировочных горок, диспетчеров маневровых железнодорожной станции, машинистов маневровых локомотивов и других работников, участвующих в приеме, отправлении, формировании и расформировании поездов и во всех маневровых передвижениях на железнодорожной станции. Порядок пользования станционной радиосвязью и ведения переговоров по ней устанавливается соответствующим владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования»;

9) абзац третий пункта 6 изложить в следующей редакции: «В поездную диспетчерскую связь допускается включение только телефонов дежурных по железнодорожным станциям, диспетчеров маневровых, операторов железнодорожных станций, дежурных по эксплуатационным локомотивным депо, подменным пунктам, энергодиспетчеров и диспетчеров локомотивных (далее – локомотивные диспетчеры), диспетчеров хозяйства сигнализации, централизации и блокировки, старших сменных инженеров хозяйства связи. На участках с диспетчерской централизацией в поездную диспетчерскую связь допускается по решению соответствующего владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования включение телефонов дежурных по переездам»;

10) абзац пятый пункта 6 изложить в следующей редакции: «При наличии технической возможности допускается временно включать в провода и каналы поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны машинистов поездов и водителя поездов (при вынужденной остановке), начальников восстановительных и пожарных поездов (караулов), электромехаников сигнализации, централизации и блокировки, связи и руководителей восстановительных, путевых работ и работ по устройству электроснабжения»;

11) в абзаце первом пункта 7 слова «с соблюдением норм и правил» заменить словами «в соответствии с проектной документацией, утвержденной в установленном порядке»;

12) абзац девятый пункта 8 исключить»;

13) в абзаце одиннадцатом пункта 8 слова «и сигнализации, централизации и блокировки» исключить»;

14) в абзаце первом пункта 11 слова «оформленные в соответствии с нормами и правилами» исключить»;

15) в абзаце втором пункта 13 слова «по графику, утвержденному» заменить словами «в порядке, установленном»;

16) дополнить пунктом 15 в следующей редакции:

«15. Типовые структуры радиосетей, технические средства, порядок пользования радиосвязью подразделений ведомственной охраны и ведения переговоров по ней устанавливаются руководителем ведомственной охраны. Средствами радиосвязи подразделений ведомственной охраны могут оснаться автомобили ведомственной охраны, используемые для выполнения служебных задач, в пределах радиозоны железнодорожной радиосвязи.»

Действие пунктов 9 и 14 распространяется на подразделения ведомственной охраны применительно к их деятельности.

4. Внести в приложение № 3 к Правилам следующие изменения:

1) абзац четвертый пункта 1 изложить в следующей редакции:

«В сигнализации, связанной с движением поездов и маневровой работой, применяются следующие основные сигнальные цвета: зеленый, желтый, красный, лунно–белый и синий»;

2) пункт 4 дополнить абзацем следующего содержания:

«Показания повторительных светофоров (в совокупности с основным) должны быть отчетливо различимы на расстоянии, установленном требованиями для данного типа светофоров (основного)»;

3) в абзаце втором пункта 5 слова «технологической электросвязи» заменить словом «связи»;

4) абзац второй пункта 10 изложить в следующей редакции:

«До реконструкции железнодорожных станций допускается эксплуатация входных светофоров, ранее установленных на расстоянии менее 50 м, но не ближе 15 м от стрелочного переезда»;

5) пункт 18 изложить в следующей редакции:

«18. Места установки постоянных сигналов, светофоров, светофоров определяются комиссией, назначаемой соответствующим владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования»;

6) абзац третий пункта 27 изложить в следующей редакции:

«заккрытие светофора при потере контроля положения стрелки, взрзев стрелки, а также при занятии железнодорожным подвижным составом или появлении ложной занятости участков железнодорожной пути и стрелочных секций, входящих в данный маршрут»;

7) в абзаце третьем пункта 39 слово «сигнализацией» заменить словом «централизацией»;

8) в пункте 43 слово «связи» заменить словом «электросвязи».

5. Внести в приложение № 4 к Правилам следующие изменения:

1) пункт 4 изложить в следующей редакции:

«4. Высота подвеса контактного провода вне искусственных сооружений должна быть не менее: на перегонах и железнодорожных станциях – 5750 мм; на железнодорожных переездах – 6000 мм.

Высота подвеса контактного провода в пределах искусственных сооружений должна быть не менее: 5550 мм – для контактной сети постоянного тока напряжением 3 кВ;

5570 мм – для контактной сети переменного тока напряжением 25 кВ.

Высота подвеса контактного провода должна быть не более 6800 мм»;

2) абзац шестой пункта 6 изложить в следующей редакции: «Взаимное расположение опор контактной сети, воздушных линий и светофоров, а также сигнальных знаков должно обеспечивать видимость сигналов и знаков согласно настоящим Правилам».

6. Внести в приложение № 5 к Правилам следующие изменения:

1) абзац первый пункта 2 изложить в следующей редакции:

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

2) в абзаце десятом пункта 7 слова «и специальный самоходом» заменить словами «специальном и специальном самоходном»;

3) пункт 8 изложить в следующей редакции:

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

4) абзац шестой пункта 10 изложить в следующей редакции:

«зеркала и (или) видеокамерами заднего вида»;

5) абзац девятый пункта 10 после слов «а также устройством наружной сигнализации» дополнить словами «и средствами станционной радиосвязи, совместимыми со станционной радиосвязью, используемой на железнодорожных станциях обращения»;

6) пункт 10 после абзаца десятого дополнить абзацем в следующей редакции:

«Маневровые локомотивы могут быть оборудованы маневровой автоматической локомотивной сигнализацией (МАЛС)»;

7) пункт 12 изложить в следующей редакции:

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

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

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

8) пункт 14 после абзаца четвертого дополнить абзацами следующего содержания:

«выщербины на поверхности катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм у грузовых вагонов и более 25 мм у пассажирских вагонов; выщербина, раковина или вмятина на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной у локомотивов и моторного вагона подвижного состава более 10 мм, а у прицепного вагона более 25 мм»;

9) второе и третье предложения абзаца одиннадцатого пункта 14 изложить в следующей редакции:

«При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 8 мм у локомотива, моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив, специальный самоходный подвижной состав при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей), осевой редуктор поврежденной колесной пары отключены»;

10) в абзаце втором пункта 15 слова «и специального подвижного состава» исключить»;

11) в абзаце третьем пункта 16 слово «специально» заменить словами «специальном и специальном»;

12) абзац первый пункта 21 изложить в следующей редакции:

«21. Не допускается выпускать в эксплуатацию и следовать в поездах железнодорожный подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также ставить в поезда грузовые вагоны, имевшие сход с рельсов, до их осмотра и признания годными для движения и грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранности перевозимых грузов, за исключением случаев передислокации неисправных грузовых вагонов, отцепленных в пути следования в текущий ремонт, к ближайшему пункту текущего отцепного

ремонта или вагоноремонтного предприятию, с соблюдением мер, гарантирующих безопасность движения. Порядок передислокации таких вагонов определяется владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Не допускается выдача под поезда локомотивов, назначенный срок службы которых истек»;

13) второе предложение абзаца второго пункта 21 изложить в следующей редакции:

«Пассажирские вагоны на тележках ЦМВ, специальные вагоны на тележках типа КВЗ–И2 могут следовать в пассажирских поездах со скоростью не более 120 км/ч»;

14) пункт 21 дополнить абзацем в следующей редакции: «Запрещается установка на железнодорожный подвижной состав деталей и узлов, назначенный срок службы которых истек»;

15) абзац тринадцатый пункта 24 изложить в следующей редакции:

«неисправность устройств поездной радиосвязи»;

16) пункт 24 после абзаца тринадцатого дополнить абзацем в следующей редакции:

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

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

неисправность связи «пассажир – машинист» на моторвагонном железнодорожном подвижном составе»;

17) абзацы двадцать девятый и тридцать пятый пункта 24 дополнить словами «моторвагонного железнодорожного подвижного состава»;

18) пункт 24 дополнить абзацами в следующей редакции:

«неисправность кодового бортового датчика системы автоматической идентификации с любой стороны подвижной единицы»;

неисправность систем автосведения моторвагонного железнодорожного подвижного состава»;

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

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

неисправность системы определения географической координаты местоположения при наличии»;

неисправность системы учёта расхода дизельного топлива при наличии»;

неисправность систем информирования машиниста о расписании и энергооптимальной скорости движения поезда при наличии»;

19) абзац первый пункта 26 изложить в следующей редакции:

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

20) в абзаце втором пункта 26 слова «а при необходимости →» заменить словом «и»;

21) первое предложение абзаца девятого пункта 30 после слов «не менее 12 мм» дополнить словами «у думпкоров модели 33–692, 33–693 – не более 6 и не менее 3 мм. Допускается отсутствие зазоров между скользящими одной стороны тележками»;

22) пункт 32 дополнить абзацами следующего содержания:

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

7. Внести в приложение № 6 к Правилам следующие изменения:

1) абзац второй пункта 5 перед словами «перевозки, осуществляемые для восстановления» дополнить словом «внеочередные»;

2) абзац третий пункта 5 изложить в следующей редакции: «воинские перевозки (воинские поезда)»;

3) в абзаце седьмом пункта 5 слово «грузобагажные» исключить»;

4) в абзаце втором пункта 13 слово «план» заменить словами «и масштабный план»;

5) пункт 14 после абзаца шестого дополнить абзацем следующего содержания:

«сбрасывающих – направление на сброс»;

6) второе предложение абзаца восьмого пункта 14 изложить в следующей редакции:

«Для железнодорожных станций с нецентрализованными стрелками нормальное их положение указывается в техническом–распорядительном акте железнодорожной станции»;

7) пункт 14 дополнить абзацем следующего содержания: «Ручные нецентрализованные охраняемые стрелки, сбрасывающие остяжки и стрелки в нормальном положении должны быть заперты на контрольный замок, сбрасывающие бабки – на навесной замок»;



Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (приложение № 18 к протоколу от 7 мая 2014 г. № 60);

19) в абзацах двадцатом и двадцать втором пункта 52 слова «нормами и правилами» заменить словами «Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (приложение № 18 к протоколу от 7 мая 2014 г. № 60)»;

20) абзац второй пункта 55 изложить в следующей редакции:

«Составы пассажирских поездов оборудуются средствами радиосвязи для связи начальника (механика–бригадира) с машинистом поезда в соответствии с требованиями приложений № 2 и 5 к настоящим Правилам»;

21) в абзаце втором пункта 76 слова «распорядительный акт» заменить словами «распорядительный акт (приказ)»;

22) в абзаце первом пункта 83 слова «нормами и правилами» заменить словами «Инструкцией по составлению Natuurного листа грузового поезда, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (протокол от 12 февраля 2003 г. № 34)»;

23) второе и третье предложения абзаца второго пункта 87 изложить в следующей редакции:

«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»;

24) абзац шестой пункта 87 после слов «не более 20 км/ч» дополнить словами «а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч»;

25) абзацы первый и второй пункта 90 изложить в следующей редакции:

«90. Максимальные допусаемые 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».

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

26) абзац седьмой пункта 90 изложить в следующей редакции:

«При приеме на туиковые стационарные 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»;

27) в абзаце втором пункта 96 слова «подвижного состава» заменить словами «железнодорожного подвижного состава»;

28) абзац четвертый пункта 96 изложить в следующей редакции:

«при приеме локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц, комплектность и работоспособность радиосвязи, радиоэлектрических 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»;

29) абзац седьмой пункта 97 изложить в следующей редакции:

«если локомотив оснащен радиостанцией с индивидуальным вызовом, установить присвоенный номер поезда и номер локомотива на пульте управления радиостанцией»;

30) пункт 102 дополнить абзацем следующего содержания:

«Проезд в нерабочей кабине локомотива нарядом ведомственной охраны при исполнении ими своих служебных обязанностей допускается в порядке, установленном соответствующим владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования»;

31) в абзаце втором пункта 108 слова «нормами и правилами» заменить словами «Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (приложение № 18 к протоколу от 7 мая 2014 г. № 60)»;

32) в абзаце третьем пункта 108 слова «и поездовой радиосвязью» исключить.

8. Внести в приложение № 7 к Правилам следующие изменения:

1) пункт 11 главы III изложить в следующей редакции:

«Пригласительный сигнал – один лунно-белый мигающий огонь разрешает поезду проследовать светофор с красным (или погасшим) огнем и продолжить движение до следующего светофора (или до предельного столбика при приеме на железнодорожный путь без выходного светофора, для моторвагонного поезда до остановки на остановочном платформу) со скоростью на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения (рис. 16, 17)»;

2) в абзаце седьмом пункта 30 главы III слова «в пункте 31» заменить словами «в пункте 29»;

3) абзац третий пункта 52 главы V изложить в следующей редакции:

«Для остановки поезда дежурный по железнодорожной станции, где ему вменено в обязанность встречать поезда, должен показывать: днем – ручную красный диск или развернутый красный флаг; ночью – красный огонь ручного фонаря (рис. 119)»;

4) в абзаце четвертом пункта 52 главы V слова «окрашенной в белый цвет» заменить словами «со световозвращающей пленкой белого цвета»;

5) абзац шестой пункта 52 главы V исключить;

6) абзац первый пункта 58 главы VI изложить в следующей редакции:

«58. В тех случаях, когда необходимо указать железнодорожный путь приема, направления следования поезда или маневрового состава, род тяги и другие особые условия следования поезда, применяются маршрутные световые указатели белого цвета (цифровые, буквенные или положения), помещаемые на мачтах светофоров или на отдельной мачте (рис. 123)»;

7) абзац третий пункта 65 главы VI дополнить словами «(рис. 139)»;

8) в пункте 69 главы VI рисунки 149 и 150 заменить следующими рисунками:

9) абзац четвертый пункта 69 главы VI исключить;

10) абзац первый пункта 75 главы VI после слов «на электрифицированных участках» дополнить словами «в правильном и неправильном направлении движения поездов»;

11) в пункте 77 главы VI рисунки 172 и 173 заменить следующими рисунками:



Рис. 172

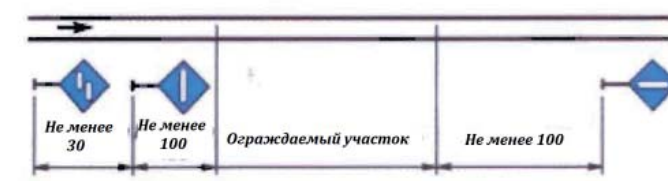


Рис. 173

12) в абзаце первом пункта 86 главы VIII слова «днем – одним прозрачно-белым огнем прожектора; ночью дополнительно обозначается двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса» заменить словами «днем и ночью одним прозрачно-белым огнем прожектора и двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса»;

13) в пункте 86 главы VIII рисунок 188 заменить следующим рисунком:

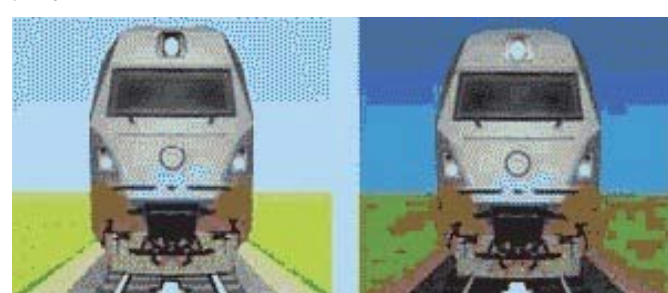


Рис. 188

14) абзац второй пункта 86 главы VIII после слов «с правой стороны – прозрачно-белым огнем фонаря» дополнить словами «а также сигнальным прозрачно-белым огнем прожектора»;

15) в пункте 86 главы VIII рисунок 189 заменить следующим рисунком:

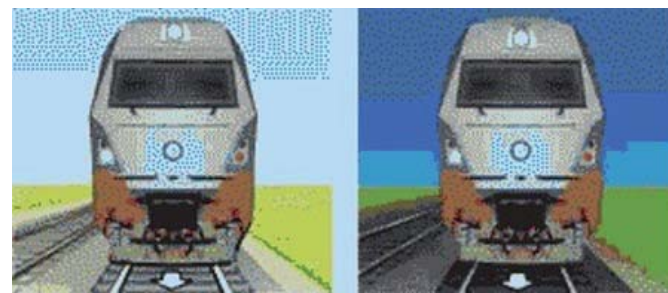


Рис. 189

16) абзац третий пункта 86 главы VIII изложить в следующей редакции:

«На локомотиве, следующем в голове поезда или без вагонов, моторвагонном поезде, при движении по железнодорожным путям общего пользования на однопутных и по правильному пути на двухпутных участках днем и ночью должен быть включен сигнальный прозрачно-белый огонь прожектора и два прозрачно-белых огня фонарей у буферного бруса»;

17) пункт 94 главы VIII изложить в следующей редакции:

«94. Локомотив и специальный самоходный подвижной состав при маневровых передвижениях, в том числе при следовании к составу и от состава поезда, днем и ночью должен иметь по одному прозрачно-белому огню впереди и сзади на буферных брусьях со стороны основного пульта управления локомотивом или специальным самоходным подвижным составом, а моторвагонный подвижной состав должен иметь днем и ночью в голове поезда два прозрачно-белых огня, в хвосте поезда – три красных огня».

9. Внести в приложение № 8 к Правилам следующие изменения:

1) в абзаце втором пункта 11 Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации

(далее – Инструкция) слова «управляет действием» заменить словами «обеспечивает включение»;

2) абзац пятый пункта 14 Инструкции после слов «на остановку поезда» дополнить словами «кроме скоростных и высокоскоростных поездов, оборудованных системами диагностики состояния механической части»;

3) абзац двенадцатый пункта 5 главы I приложения № 1 к Инструкции исключить;

4) в абзаце третьем пункта 7 главы II приложения № 1 к Инструкции слова «пунктом 7.1» заменить словами «пунктом 11.1»;

5) абзац первый пункта 15 главы III приложения № 1 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«15. На однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона, оборудованного двусторонней автоблокировкой при запрещающем показании выходного светофора, поезд может быть отправлен»;

6) абзац первый пункта 16 главы III приложения № 1 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«16. Перед отправлением поезда на однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона, оборудованного двусторонней автоблокировкой, при запрещающем показании выходного светофора ДСП станции обязан»;

7) в абзаце седьмом пункта 16 главы III приложения № 1 к Инструкции слова «при отсутствии в аппарате управления ключей-желез» заменить словами «или не оборудованными ключами-железами»;

8) пункт 20 главы III приложения № 1 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«20. При неисправности группового светофора отправление поездов производится по регистрируемому приказу ДСП станции или по разрешению на бланке ДУ–54 с заполнением пункта I в порядке, предусмотренном в пунктах 2, 3 пункта 14 и пунктом 15 настоящей Инструкции»;

9) абзац первый пункта 20 главы IV приложения № 2 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«20. На однопутных перегонах, оборудованных автоблокировкой или АЛСН, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора, если ДНЦ не может изменить направления движения и открыть выходной светофор вследствие показания занятости перегона при фактической его свободности, закрывать действие автоблокировки не требуется. В этом случае ДНЦ, установив свободность перегона, и при наличии в системе ДЦ режима ответственных команд, изменяет направление автоблокировки. ДНЦ, убедившись по индикации на аппара-



Рис. 149

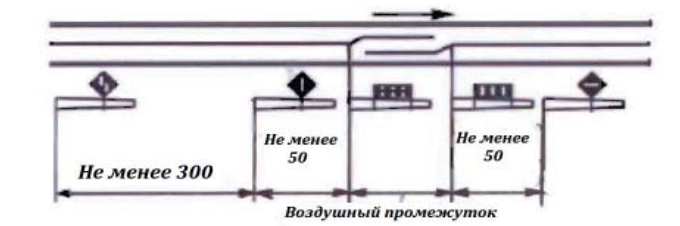


Рис. 150

те управления в том, что изменение направления произошло, производят отправление поездов в соответствии с требованиями приложения № 1 к настоящей Инструкции»;

10) абзац второй пункта 20 главы IV приложения № 2 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«Если ДНЦ не может изменить направление автоблокировки при помощи ответственной команды, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление со вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и вспомогательная смена направления автоблокировки производится в соответствии с пунктом 23 приложения № 1 к настоящей Инструкции»;

11) абзац четвертый пункта 20 главы IV приложения № 2 к Инструкции исключить;

12) абзац девятый пункта 20 главы IV приложения № 2 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«При сообщении машиниста, что поезд прибыл в полном составе, ДНЦ разрешает дальнейшее движение поезда. Убедившись в прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе, ДНЦ с пульта управления передает ответственной команде «искусственное прибытие». В случае невозможности передачи регистрируемого приказа ДНЦ для подачи блокировочного сигнала прибытия вспомогательного режима соответствующая железнодорожная станция переводится на резервное управление со вступлением на дежурство работника железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов и подача блокировочного сигнала прибытия вспомогательного режима производится в соответствии с пунктом 3 приложения № 3 к настоящей Инструкции»;

13) абзац девятый пункта 21 главы IV приложения № 2 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«В случае устранения причины срабатывания или при ложном срабатывании устройства контроля схода ДНЦ, при участии ответственного лица диспетчерского центра управления перевозками посылает ответственной команде на открытие входного светофора. В дальнейшем до восстановления устройства контроля схода открытие входного светофора ДНЦ осуществляет с помощью ответственной команды. Если входной светофор не открывается, поезд вводится на железнодорожную станцию в соответствии с пунктом 13 главы IV приложения № 2 к Инструкции. В случае невозможности передачи ДНЦ ответственной команды на открытие входного светофора, железнодорожная станция передается на резервное управление и открытие входного светофора осуществляется работником железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов»;

14) пункт 22 главы IV приложения № 2 к Инструкции дополнить абзацем следующего содержания:

«При диспетчерской централизации, техническими средствами которой предусмотрена передача с помощью вспомогательной кнопки ответственных команд, их передача осуществляется диспетчером поездным при участии ответственного лица диспетчерского центра управления перевозками. Порядок применения ответственных команд содержится в местной инструкции»;

15) в абзаце втором пункта 8 главы I приложения № 3 к Инструкции слова «пунктом 7.1» заменить словами «пунктом 11.1»;

16) в абзаце третьем пункта 8 главы I приложения № 3 к Инструкции слова «пункте 20» заменить словами «пункте 21»;

17) в абзаце первом и третьем пункта 1 главы I приложения № 4 к Инструкции слово «малодетальных» заменить словом «маломощными»;

18) абзац четвертый пункта 4 приложения № 7 к Инструкции после слов «начальников восстановительных (пожарных) поездов» дополнить словом «(караулов)»;

19) абзац первый пункта 5 приложения № 8 к Инструкции после слова «километр» дополнить словом «пикет»;

20) абзац первый пункта 13 приложения № 8 к Инструкции дополнить предложением следующего содержания:

«Скорость следования хозяйственных поездов вагонами вперед не должна превышать 25 км/ч, а при наличии радиосвязи на локомотиве – не более 40 км/ч»;

21) абзац одиннадцатый пункта 1 главы II приложения № 9 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«2) прекратить в горловине отправления поезда маневры с выходом на маршрут отправления поезда»;

22) пункт 1 приложения № 9 к Инструкции после абзаца четырнадцатого дополнить абзацем в следующей редакции:

«На железнодорожных станциях, оборудованных маневровой автоматической локомотивной сигнализацией (МАЛС), допускается перед приемом и отправлением поездов не прекращать маневровую работу на железнодорожных путях, с которых невозможно исключить выход железнодорожного подвижного состава на маршрут следования поезда, путем установки стрелок в охранное положение. При этом локомотив, производящий маневровую работу, должен иметь исправную бортовую аппаратуру маневровой автоматической локомотивной сигнализации. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования»;

23) в абзаце восьмом пункта 13 главы II приложения № 9 к Инструкции слова «навесной стрелочный замок» заменить словами «контрольный стрелочный замок, а при его отсутствии – на навесной замок»;

24) в абзаце восьмом пункта 1 приложения № 10 к Инструкции слова «повышенного веса» заменить словами «повышенной массы»;

25) абзац пятый пункта 6 приложения № 10 к Инструкции дополнить словами «а также устройствами, обеспечивающими движение поездов по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров»;

26) пункт 4 главы I приложения № 11 к Инструкции после абзаца первого дополнить абзацем следующего содержания:

«Перед началом маневровой работы, а также в период ее проведения работники, участвующие в маневровых передвижениях, обязаны контролировать постоянно включенное состояние радиостанции и соответствие выбранного радиоканала маневровому району»;

27) в абзаце третьем пункта 5 главы I приложения № 11 к Инструкции слово «Проезд» заменить словом «Проследование»;

28) абзац четвертый пункта 7 главы I приложения № 11 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«вторая цифра – от хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе при подталкивании»;

29) абзац шестой пункта 7 главы I приложения № 11 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«четвертая цифра – от паровоза на твердом топливе, тепловоза (паровоза) при маневрах и при подаче (уборке) вагонов с ВМ на подъездные железнодорожные пути»;

30) в абзаце первом пункта 14 главы II приложения № 11 к Инструкции слова «(составителем и его помощником)» исключить;

31) пункт 20 главы III приложения № 11 к Инструкции дополнить подпунктом 16 следующего содержания:

«16) при неисправности средств станционной радиосвязи или устройств двусторонней парковой связи, руководитель работ обязан сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции и быть готовым для подачи сигналов ручными сигнальными приборами»;

32) в абзаце шестом пункта 24 главы III приложения № 11 к Инструкции второе и третье предложения изложить в следующей редакции:

«Кроме указания или сигнала руководителя маневров, перед выездом на стрелку 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, устройствами двусторонней парковой связи) о готовности стрелок для маневровых передвижений. При отсутствии маневровых светофоров или невозможности открытия светофора перед выездом на централизованные стрелки машиниста должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от ДСП станции (лично, по радиосвязи, устройствами двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров)»;

33) в пункте 25 главы II приложения № 11 к Инструкции слова «дежурного стрелочного поста» заменить словами «работника, на которого возложен перевод стрелок»;

34) подпункт 5 пункта 42 главы V приложения № 11 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«5) 5 км/ч – при маневрах толчками, при подходе отцепя вагонов к другому отцепу в подгорочном парке»;

35) подпункт 6 пункта 42 главы V приложения № 11 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«6) 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»;

36) абзац четвертый пункта 46 главы VI приложения № 11 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«В процессе роспуска дежурный по горжке, оператор распорядительного поста или горочный составитель с помощью двусторонней парковой или других видов связи должен постоянно информировать операторов исполнительных постов, регулирующих скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов об отцеплах, требующих особой осторожности: с опасными грузами класса 1 (ВМ) согласно таблицам П 10.1 и П 10.2. Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (протокол от 5 апреля 1996 г. № 15), проводниками, живностью и другими».

Скорость подхода отцепов таких вагонов к другому отцепу в подгорочном парке и вагонов, имеющих отметку в документах «спускаться с горки осторожно», должна быть не более 3 км/ч»;

37) подпункт 3 пункта 47 главы VI приложения № 11 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«3) платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени и сверхгабаритными, груженые транспортеры»;

38) подпункты 5 и 6 пункта 47 главы VI приложения № 11 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«5) вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет или отметку в перевозочном документе «С горки не спускаться»;

6) сцены из двух платформ, загруженных рельсами длиной 25 м и другими длиномерными грузами»;

39) пункт 5 приложения № 17 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«5. При закреплении поданной под выгрузку (погрузку) группы вагонов тормозные башмаки должны укладываться под вагоны, которые подлежат разгрузке в последнюю очередь (погрузке в первую очередь), или норматив закрепления для них должен исчисляться в соответствии с абзацем «в» подпункта 2 пункта 1 настоящей Инструкции»;

40) пункт 8 приложения № 17 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«8. Тормозные башмаки должны укладываться под крайние вагоны»;

41) пункт 3 приложения № 18 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«3. Вагоны с грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й степеней, установленные Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжелых грузов на железных дорогах государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (протокол от 19 октября 2001 г. № 30), должны иметь прикрытие с головы и хвоста поезда не менее одного вагона с габаритным грузом или порожного».

Запрещается ставить вагоны с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности (кроме грузов негабаритности 1-й – 3-й степеней) в длинноставные поезда.

Вагон с контрольной рамой отделяется от локомотива одной порожней платформой для улучшения видимости контрольной рамы.

Вагон с негабаритным грузом нижней и боковой негабаритности 6-й степени, сверхгабаритным грузом ставится в состав поезда не ближе 20 вагонов от вагона с контрольной рамой.

При перевозке груза нижней и боковой негабаритности 6-й степени, сверхгабаритного груза с контрольной рамой в специальном поезде с отдельным локомотивом вагон с таким грузом должен находиться не ближе пяти вагонов от вагона с контрольной рамой. От хвоста поезда вагон с таким грузом должен иметь прикрытие не менее одного вагона с габаритным грузом или порожном.

В составы поездов разрешается включать груженные транспортеры грузоподъемностью до 240 т включительно.

Порядок следования транспортеров большей грузоподъемности, как в груженном, так и в порожнем состоянии, регулируется Едиными техническими условиями эксплуатации железнодорожных транспортеров, утвержденными на заседании Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (протокол от 20 – 21 ноября 2008 г. № 49), или отдельными указаниями владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При постановке в поезд груженых транспортеров с числом осей 12 и более (кроме транспортеров сцепного типа грузоподъемностью 120 т с одной или двумя промежуточными платформами) рядом с ними с каждой стороны должны ставиться не менее двух четырехосных вагонов прикрытия с грузом не более 40 т или порожних любого типа. При следовании в одном поезде нескольких таких транспортеров между ними ставится не менее трех таких вагонов прикрытия.

Порожние и груженные транспортеры, четырехосные и сцепного типа грузоподъемностью 120 т ставятся в поезда без прикрытия.

Порожние транспортеры, имеющие восемь и более осей, а также порожние и груженные транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т (типы 3960 и 3961) и грузоподъемностью 240 т (тип 3974) при следовании из 9 в поездах весом более трех тысяч тонн разрешается ставить только в последнюю четверть состава поезда. При меньшем весе поезда указанные транспортеры можно ставить в любую часть состава поезда.

Запрещается ставить в поезда, которые следуют с подталкиванием, груженные и порожние транспортеры, имеющие восемь и более осей, кроме 8-осных площадочных (тип 3912), платформенных (тип 3935), колосцевых (тип 3948)»;

42) в абзаце третьем пункта 4 приложения № 18 к Инструкции слова «типов ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66» заменить словами «моделей 31-675, 31-675-01, 31-676, 31-676-01, ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66»;

43) в абзацах четвертом и седьмом пункта 5 приложения № 18 к Инструкции слова «ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66» заменить словами «моделей 31-675, 31-675-01, 31-676, 31-676-01, ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66»;

44) пункт 21 главы IV приложения № 20 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«21. При остановке одиночного локомотива (сплотики из нескольких локомотивов), поезда на железнодорожном пути (участке железнодорожного пути) с запасочными рельсами на участке с автоблокировкой или на железнодорожной станции, оборудованной электрической централизацией для контроля занятости участков железнодорожного пути, машинист обязан съехать на чистые рельсы для обеспечения шунтирования электрической рельсовой цепи, а помощник машиниста обязан напомнить машинисту об этом. Если отсутствует возможность съехать на чистые рельсы, локомотивная бригада обязана немедленно доложить об этом машинистам вслед идущих поездов, ДСП станции или ДНЦ»;

45) пункт 24 главы IV приложения № 20 к Инструкции изложить в следующей редакции:

«24. В начале маневровой работы или после смены кабины управления локомотивом, моторвагонным поездом, специальным самоходным подвижным составом (если вспомогательный тормоз предусмотрен конструктивной документацией) и приведения его в движение, помощник машиниста обязан доложить машинисту о необходимости проверки действия вспомогательного тормоза локомотива или автоматических тормозов моторвагонного поезда при скорости 3 – 5 км/ч до полной остановки».

При переходе на маневровый порядок движения после прибытия моторвагонного поезда на железнодорожную станцию поездным порядком, проверка действия автоматических тормозов моторвагонного поезда при скорости 3 – 5 км/ч до полной остановки не производится».