

Основные требования законодательства в сфере железнодорожного транспорта, предъявляемые к субъектам хозяйствования

1. Весы и другие средства измерений, предназначенные для взвешивания грузов, подлежат государственной поверке. Государственная поверка весов и других средств измерений, предназначенных для взвешивания грузов, осуществляется в соответствии с законодательством об обеспечении единства измерений.

Применение при взвешивании грузов неисправных и (или) не прошедших государственную поверку весов или других средств измерений, предназначенных для взвешивания грузов, не допускается.

(п. 16 Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденный постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 02.08.1999 г. № 1196 (далее – Устав))

2. Работники организаций железнодорожного транспорта, непосредственно обеспечивающие перевозочный процесс, работники иных организаций, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой, выполнением строительных работ на железнодорожных путях общего пользования, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний правил технической эксплуатации железной дороги, а также иных документов по вопросам деятельности железнодорожного транспорта. Порядок и сроки проведения указанной аттестации утверждаются Министерством транспорта и коммуникаций.

Работники, ответственные за погрузку, крепление и выгрузку грузов, должны проходить проверку знаний требований к размещению и креплению грузов, к обеспечению сохранности железнодорожного подвижного состава, установленных правилами перевозок грузов. Работники, не прошедшие проверку таких знаний, к данной работе не допускаются.

При выполнении служебных обязанностей на железнодорожных путях общего пользования работники организаций, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой, выполнением строительных работ на железнодорожных путях общего пользования, обязаны иметь при себе удостоверение о прохождении аттестации, предусмотренной в части первой настоящего пункта, и точно выполнять распоряжения дежурного по станции или станционного (маневрового) диспетчера.

(п. 18 Устава)

3. Открытие для постоянной эксплуатации вновь построенного железнодорожного пути необщего пользования и подача на этот путь железнодорожного подвижного состава допускаются после принятия железнодорожного пути необщего пользования в эксплуатацию.

На каждый железнодорожный путь необщего пользования должны быть его план, технический паспорт, продольный профиль, чертежи искусственных сооружений, инструкция по обслуживанию и организации движения, порядок разработки которых устанавливается правилами перевозок грузов.

(п. 68 Устава)

4. Работники организаций, связанные с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях необщего пользования, проходят проверку знаний правил технической эксплуатации железной дороги, а также иных документов по вопросам деятельности железнодорожного транспорта в экзаменационной комиссии, назначаемой руководителем организации. Работники, не прошедшие проверку знаний, к данной работе не допускаются.

(п. 71 Устава)

5. Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее – инфраструктура), железнодорожные пути необщего пользования и расположенные на них сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны содержаться их владельцами в исправном техническом состоянии.

Ответственными за содержание и исправное техническое состояние сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением сроков их службы, установленных нормативно-технической документацией, являются работники железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающие, и руководители организаций, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства.

Работники железнодорожного транспорта в соответствии с должностными обязанностями должны знать правила эксплуатации технических средств и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и обеспечивать надлежащее качество содержания, технического обслуживания и ремонта с соблюдением установленных законодательством Республики Беларусь требований для сооружений и устройств инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, включая метрологические требования.

(п. 18 Правил технической эксплуатации железной дороги, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25.11.2015 г. № 52 (далее – ПТЭ))

6. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны соответствовать утвержденной проектной и конструкторской документации. Владелец сооружений, устройств, механизмов и оборудования железнодорожного транспорта должен иметь на них техническую документацию. Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования должен иметь соответствующую нормативную и

техническую документацию на эксплуатацию и ремонт железнодорожного пути, сооружений и устройств. Количество и характеристики укладываемых в железнодорожный путь материалов, элементов, составных частей определяются ремонтной документацией. Материалы, элементы, составные части, входящие в единые перечни продукции, подлежащей обязательной сертификации или подлежащей декларированию соответствия, должны иметь сертификаты или декларации соответствия.

Сооружения, устройства, механизмы, оборудование железнодорожного транспорта, специальные программные средства, используемые для организации перевозочного процесса, должны соответствовать техническим регламентам, стандартам, нормам и правилам, регулирующим отдельные вопросы эксплуатации железнодорожного транспорта (далее – нормы и правила), требованиям безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности перевозимых грузов, охраны труда, экологической и пожарной безопасности, санитарным нормам и законодательству Республики Беларусь об охране окружающей среды, а также настоящим Правилам.

Конструкция и состояние железнодорожных путей необщего пользования, примыкающих непосредственно или через другие железнодорожные пути необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования, расположенных на них сооружений и устройств, должны соответствовать нормам и правилам и обеспечивать пропуск вагонов с допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической нагрузки, а также пропуск локомотивов, иного железнодорожного подвижного состава, предназначенного для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

Классификация, межремонтные сроки и нормы содержания и ремонта основных сооружений и устройств инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования обеспечиваются в порядке, установленном, соответственно, Белорусской железной дорогой, владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании настоящих Правил, проектной (для вновь строящихся и реконструируемых объектов), ремонтной и эксплуатационной документации.

(п. 19 ПТЭ)

7. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта от железнодорожной станции примыкания до территории промышленных и транспортных организаций должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного нормами и правилами.

Сооружения и устройства железнодорожного транспорта, находящиеся на территории и между территориями промышленных и транспортных организаций, должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений Сп, установленного нормами и правилами.

Габариты приближения строений С и Сп должны соблюдаться у всех эксплуатируемых железнодорожных путей общего и необщего пользования, сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным габаритам.

Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования формирует перечень негабаритных мест, подлежащих приведению в соответствие с настоящими Правилами, осуществляют проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест.

Не допускается нарушать габариты приближения строений при проведении любых ремонтных, строительных и других работ, за исключением случаев полного закрытия движения по железнодорожному пути, габарит которого нарушается, на период проведения работ.

(п. 21 ПТЭ)

8. Погруженные в железнодорожный подвижной состав грузы, контейнеры с грузом или порожние должны быть размещены и закреплены в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

Выгруженные или подготовленные к погрузке около железнодорожного пути грузы должны быть уложены и закреплены так, чтобы габарит приближения строений не нарушался.

Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1,2 м должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2,0 м, а при большей высоте не ближе 2,5 м.

(п. 23 ПТЭ)

9. Осмотр сооружений, устройств и служебно-технических зданий производится работниками железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающими, а также уполномоченными лицами, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования должны систематически проверять в подведомственных подразделениях состояние хозяйства, соблюдение трудовой дисциплины и принимать необходимые меры, гарантирующие содержание всех сооружений и устройств в исправном состоянии, выполнение технологии работы, обеспечение безопасности движения и охраны труда. Периодичность указанных проверок, в том числе

комиссионного осмотра стрелочных переводов, главных и приемо-отправочных железнодорожных путей железнодорожных станций, сроки и мероприятия по устранению обнаруженных неисправностей, а также учет результатов осмотра определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с нормами и правилами, но не реже двух раз в год.

(п. 41 ПТЭ)

10. Всякое препятствие для движения (место, требующее остановки) на перегоне и железнодорожной станции, а также место производства работ, опасное для движения, требующее остановки или уменьшения скорости, должно быть ограждено сигналами с обеих сторон независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет.

Запрещается:

приступать к работам до ограждения сигналами препятствия или места производства работ, опасного для движения;

снимать сигналы, ограждающие препятствие или место производства работ, до устранения препятствия, полного окончания работ, проверки состояния железнодорожного пути, контактной сети и соблюдения габарита.

Препятствия на перегоне ограждаются с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - 15 м от границ ограждаемого участка переносными красными сигналами.

На железнодорожных путях необщего пользования при движении вагонами вперед расстояние установки переносных сигналов увеличивается на длину поезда, обращающегося на конкретном участке.

(п. 44 ПТЭ, п. 36 приложения 7 к ПТЭ)

11. Размещение и техническое оснащение обслуживающих подразделений путевого хозяйства владельца инфраструктуры и владельца железнодорожных путей необщего пользования должны обеспечивать выполнение работ по текущему содержанию и ремонту железнодорожного пути, сооружений и устройств для выполнения заданных размеров движения поездов с установленными скоростями.

Текущее содержание железнодорожного пути должно осуществляться круглогодично на всем его протяжении, включая участки, находящиеся в ремонте.

(п. 2 приложения 1 к ПТЭ)

12. Организация работ по инструментальной проверке плана и профиля железнодорожных путей, изготовлению соответствующей технической документации, а также составлению масштабных и схематических планов железнодорожных станций осуществляется,

соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Подразделения путевого хозяйства владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования должны иметь:

техническую документацию на обслуживаемые сооружения и устройства, а также нормы и правила;

масштабные и схематические планы железнодорожных станций, продольные профили всех главных и станционных железнодорожных путей и сортировочных горок и находящихся на балансе путей необщего пользования.

Владелец инфраструктуры, кроме того, на станциях примыкания железнодорожных путей необщего пользования должен иметь продольные профили тех железнодорожных путей необщего пользования, где обращаются локомотивы Белорусской железной дороги.

Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных железнодорожных путей на сортировочных, участковых, промежуточных и грузовых железнодорожных станциях, железнодорожных путей для скатывания вагонов с вагоноопрокидывателей проверяются не реже одного раза в три года, на остальном протяжении станционных железнодорожных путей всех железнодорожных станций и путей необщего пользования профиль проверяется не реже одного раза в десять лет. Продольный профиль главных железнодорожных путей на железнодорожных станциях и перегонах проверяется в период проведения реконструкции, ремонтов железнодорожных путей. По результатам проверок устанавливаются конкретные сроки производства работ по выправке профилей. Участки железнодорожного пути, на которых производятся работы, вызывающие изменение плана и профиля, проверяются исполнителями работ после их окончания с представлением, соответственно, владельцу инфраструктуры, владельцу железнодорожных путей необщего пользования соответствующей документации.

(п. 7 приложения 1 к ПТЭ)

13. Ширина основной площадки земляного полотна на прямых участках железнодорожного пути общего и необщего пользования должна соответствовать верхнему строению железнодорожного пути. На существующих железнодорожных линиях до их реконструкции допускается ширина основной площадки земляного полотна на однопутных железнодорожных линиях не менее 5,5 м, двухпутных - не менее 9,6 м, а в скальных и дренирующих грунтах - на однопутных железнодорожных линиях - не менее 5,0 м, двухпутных - не менее 9,1 м. На участках железнодорожного пути общего и необщего пользования

западноевропейской ширины колеи 1435 мм указанные величины допускается уменьшать на 0,1 м. На участках совмещенных железнодорожных путей указанные величины увеличиваются на 0,3 м при устройстве совмещенного железнодорожного пути на деревянных шпалах и на 0,4 м - на железобетонных шпалах. Минимальная ширина обочины земляного полотна должна быть 0,4 м с каждой стороны железнодорожного пути.

На железнодорожных путях необщего пользования:

расстояние от оси железнодорожного пути до бровки отвала определяется в зависимости от высоты отвала, рода отвальных грунтов, типа и рода используемого железнодорожного подвижного состава и устанавливается владельцем железнодорожного пути необщего пользования;

расстояние от подошвы развала до оси ближайшего железнодорожного пути определяется в зависимости от высоты откоса и категории грунта и должно быть не менее 2,5 м;

расстояние от оси бровки уступа до оси железнодорожного пути при обработке уступов экскаваторами с верхней погрузкой должно быть не менее 2,5 м.

На кривых участках железнодорожного пути общего и необщего пользования радиусом менее 2000 м земляное полотно должно уширяться в соответствии с нормами и правилами. Для совмещенного железнодорожного пути эти значения увеличиваются на 0,3 м.

Ширина плеча балластной призмы должна быть не менее 25 см для участков бесстыкового железнодорожного пути и 20 см – для участков звеньевого железнодорожного пути. При отступлениях от нормативной ширины балластной призмы на протяжении более 10 м на звеньевом железнодорожном пути в кривых со стороны наружной нити и на бесстыковом железнодорожном пути в прямых и кривых должны обеспечиваться меры безопасности движения поездов в зависимости от величин отступлений и температур воздуха.

Верх балластной призмы должен располагаться:

при деревянных шпалах и брусках - ниже верха шпала или бруса на 3 см;

при железобетонных шпалах и брусках - в одном уровне с верхом средней части шпал или брусков.

(п. 8 приложения 1 к ПТЭ)

14. Номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более - 1520 мм. Ширина колеи на более крутых кривых должна быть:

при радиусе от 349 до 300 м - 1530 мм;

при радиусе от 299 м и менее - 1535 мм.

На железнодорожных путях общего пользования, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, до их реконструкции допускается на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом более 650 м номинальный размер ширины колеи 1524 мм. В этих случаях на более крутых кривых ширина колеи принимается:

- при радиусе от 650 до 450 м - 1530 мм;
- при радиусе от 449 до 350 м - 1535 мм;
- при радиусе от 349 м и менее - 1540 мм.

Номинальный размер западноевропейской ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более - 1435 мм. Ширина колеи на более крутых кривых должна быть:

- при радиусе от 349 до 300 м - 1440 мм;
- при радиусе от 299 м и менее - 1445 мм.

Величины 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.

Ширина колеи при номинальном размере 1520 мм менее 1512 мм и более 1548 мм не допускается. Ширина колеи при номинальном размере 1520 мм для железнодорожного пути, уложенного на железобетонные шпалы изготовления до 1996 года, менее 1510 мм и более 1548 мм не допускается. Ширина колеи при номинальном размере 1435 мм менее 1427 мм и более 1465 мм не допускается. Нахождение и курсирование железнодорожного подвижного состава, предназначенного для использования на железнодорожных путях общего пользования, по железнодорожным путям, не соответствующим указанным нормам, не допускается.

На железнодорожных путях необщего пользования допускается сохранять до переустройства:

номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на участках с деревянными шпалами на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более - 1524 мм;

- ширину колеи на более крутых кривых:
- при радиусе от 349 м и менее - 1540 мм;

величины 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 +10 мм.

На строящихся, а также после проведения реконструкции и капитального ремонта железнодорожных путях номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более

должен быть 1520 мм, а на участках западноевропейской ширины колеи - 1435 мм.

Величины неисправностей в геометрии рельсовой колеи, требующие ограничения скорости или закрытия движения, приведены в таблицах 1 – 4 приложения 1 к ПТЭ.

Переход от рельсов одного типа к рельсам другого типа осуществляется с использованием переходных рельсов или типовых переходных накладок.

При превышении допускаемого уклона отвода ширины колеи для установленной скорости, определяемого как средняя величина на базе 2 м, скорость должна уменьшаться до значений, соответствующих фактическому уклону отвода, вплоть до прекращения движения поездов.

(п. 9 приложения 1 к ПТЭ)

15. На железнодорожных путях необщего пользования допускается использование стрелочных переводов с крестовинами следующих марок:

на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях - не круче $1/9$, симметричных крестовин - не круче $1/6$;

на прочих железнодорожных путях - не круче $1/7$, симметричных крестовин - не круче $1/4,5$;

на подгорочных железнодорожных путях - не круче $1/9$, симметричных - не круче $1/6$.

На каждом стрелочном переводе и глухом пересечении стрелка, крестовина, рельсовый путь между ними и примыкающие к ним рельсы должны быть одного типа.

Прилегание острияков и подвижных (поворотных) сердечников к подушкам стрелочных башмаков должно быть плотным. На отдельных брусках зазор между подошвой острияка, подвижного (поворотного) сердечника и подушкой стрелочного башмака в пределах участка прилегания к рамному рельсу (усовику) не должен превышать 1 мм, а вне пределов – 2 мм. При зазоре между подошвой острияка, подвижного (поворотного) сердечника и подушкой стрелочного башмака 2 - 4 мм на двух и более брусках в пределах участка прилегания к рамному рельсу (усовику) неисправность устраняется в первоочередном порядке, при большем просвете скорость движения поездов устанавливается как указано в таблице 5 приложения 1 к ПТЭ (при величине зазора более 10 мм движение прекращается).

Прилегание острияков к рамным рельсам, а также подвижных (поворотных) сердечников к усовикам крестовины должно быть плотным. При наличии просвета между рабочей гранью упорных накладок и шейкой острияка (подвижного сердечника) более 4 мм на двух и более накладках скорость движения поездов устанавливается как указано в таблице 6 приложения 1 к ПТЭ (при величине просвета между рабочей гранью упорных накладок и острияка более 10 мм движение прекращается).

Шаг остряка (расстояние между рабочей гранью головки рамного рельса и нерабочей гранью остряка), измеряемый против первой тяги, должен быть не менее 147 мм, если иное не предусмотрено конструкторской документацией на стрелочный перевод.

Расстояние между отведенным остряком и рамным рельсом должно обеспечивать проход колес без касания остряка. Для этого разность ширины колеи и величины желоба между остряком и рамным рельсом в конце строжки остряка должна быть для ширины колеи 1520 мм не более 1458 мм, а для западноевропейской ширины колеи 1435 мм - не более 1380 мм.

Боковой износ рамных рельсов должен контролироваться у остря остряков и в изношенном месте и определяться как разность новой и изношенной ширины головки рельса на уровне 13 мм ниже поверхности катания головки рельса.

Боковой износ остряка должен контролироваться вне пределов боковой строжки и определяться как разность ширины новой и изношенной головок остряка на уровне 13 мм ниже поверхности катания головки рельса.

Взаимное положение остряков и рамных рельсов контролируется шаблоном положения остряка и рамного рельса. Измерение производится в контрольных точках: в острие остряка и на расстоянии 450 мм от него - для стрелок марки 1/22; 350 мм - для стрелок марки 1/18; 200 мм - для обыкновенных и симметричных стрелок марок 1/11 и 1/9; 120 мм - для симметричных стрелок марки 1/6 и перекрестных переводов марки 1/9. При наличии просвета между наклонной гранью шаблона и головкой рамного рельса стрелочный перевод закрывается для движения в направлении от рамного рельса к крестовине.

Устройство переводных кривых на стрелочных переводах производится по ординатам. Отклонения от нормативных значений ординат на стрелочных переводах не должны превышать норм, указанных в таблице 7 приложения 1 к ПТЭ.

При наличии бокового износа рельсов разрешается содержать ординаты сверх указанных отклонений меньшими на величину бокового износа, но не более 5 мм.

(п. 14 приложения 1 к ПТЭ)

16. Не допускается эксплуатировать на железнодорожных путях общего и необщего пользования стрелочные переводы и глухие пересечения, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей:

разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников крестовин с тягами;

отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у остряка и

сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом положении стрелки;

выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях на железнодорожных путях общего пользования, а на железнодорожных путях необщего пользования для стрелочных переводов марки 1/7 и положе, симметричных - марки 1/6, выкрашивание длиной:

на главных железнодорожных путях - 200 мм и более;

на приемо-отправочных железнодорожных путях - 300 мм и более;

на прочих станционных железнодорожных путях - 400 мм и более;

понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 мм и более;

расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм для ширины колеи 1520 мм и менее 1392 мм для западноевропейской ширины колеи 1435 мм;

расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм для ширины колеи 1520 мм и более 1360 мм для западноевропейской ширины колеи 1435 мм;

излом остряка или рамного рельса;

излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);

разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.

На стрелочных переводах железнодорожного пути колеи 1520 мм ширина колеи не должна быть более 1546 мм, а железнодорожного пути западноевропейской ширины колеи 1435 мм не должна быть более 1465 мм.

(п. 15 приложения 1 к ПТЭ)

17. Железнодорожные переезды должны иметь типовой настил и подъезды, огражденные столбиками или перилами. На подходах к железнодорожным переездам должны быть предупредительные знаки: со стороны подхода поездов - сигнальный знак "С" о подаче свистка, а со стороны автомобильной дороги - знаки, предусмотренные нормативными правовыми актами в области безопасности дорожного движения. Перед железнодорожным переездом, не обслуживаемым дежурным по переезду, с неудовлетворительной видимостью со стороны подхода поездов должен устанавливаться дополнительный сигнальный знак "С".

(п. 24 приложения 1 к ПТЭ)

18. Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования устанавливают:

у главных железнодорожных путей сигнальные и путевые знаки;

у стрелочных переводов и в других местах соединения железнодорожных путей предельные столбики.

Сигнальные знаки устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования с правой стороны по направлению движения, а путевые - с правой стороны по счету километров на расстоянии не менее 3100 мм от оси крайнего железнодорожного пути.

Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся железнодорожных путей составляет 4100 мм. На существующих станционных железнодорожных путях, по которым не обращается железнодорожный подвижной состав, построенный по габариту Т, разрешается сохранить расстояние 3810 мм. На перегрузочных железнодорожных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 мм.

На кривых участках железнодорожного пути эти расстояния должны быть увеличены в соответствии с нормами и правилами.

Сигнальные, путевые и особые путевые знаки должны соответствовать требованиям норм и правил.

Конструкция упоров и тупиков устанавливается Белорусской железной дорогой, допускается применение других конструкций, предусмотренных проектной документацией.

Требования к постоянным дискам уменьшения скорости, постоянным и переносным сигналам, путевым и сигнальным знакам устанавливаются Белорусской железной дорогой.

(п. 30 приложения 1 к ПТЭ)

19. Требования к эксплуатации верхнего строения пути.

В стыках рельсов при их укладке должны оставаться зазоры для того, чтобы при изменении температуры воздуха рельсы могли изменять свою длину.

По условию боковой устойчивости звеньевого пути в летнее время не допускается наличие более двух подряд слитых (нулевых) зазоров при рельсах длиной 25 м и более, четырех - при рельсах длиной 12,5 м, за исключением случаев, когда зазоры являются номинальными. Номинальная величина стыкового зазора в зависимости от длины рельсов и годовой амплитуды температуры рельсов указана в таблице 10 приложения 1 к ПТЭ.

Зазор в стыке, находящемся на противоположном от изолирующего стыка конце рельса, должен быть не менее 3 мм, а при низких температурах - не превышать 18 мм при диаметре отверстий в рельсах 36 мм и не превышать 20 мм при диаметре отверстий 40 мм.

При превышении конструктивной величины зазоров в стыках их регулировка или разгонка должна выполняться в первоочередном порядке (в течение 3 дней). До производства работ по регулировке зазоров скорости поездов должны быть не более приведенных в таблице

11 приложения 1 к ПТЭ (если величина стыкового зазора, при диаметре отверстий в рельсах 36 мм, более 35 мм, движение прекращается).

При отсутствии одного стыкового болта на конце рельса при четырехдырных накладках (или двух при шестидырных накладках) скорость движения поездов ограничивается до 25 км/ч. При отсутствии всех болтов на конце рельса движение поездов прекращается.

При изломе одной стыковой накладки движение поездов прекращается.

Для предотвращения продольного перемещения (угона) рельсов под проходящими поездами при костыльном скреплении на рельсы устанавливаются пружинные противоугоны в соответствии с ремонтной документацией.

Расстояния между осями шпал должны соответствовать эпюре шпал, отклонения от эпюрных значений на главных путях допускаются не более 8 см при деревянных шпалах и 4 см - при железобетонных шпалах.

Допустимые скорости движения в зависимости от наличия дефектных, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, шпал, брусьев мостовых или брусьев стрелочных переводов приведены в таблице 12 приложения 1 к ПТЭ.

Движение прекращается, если ширина колеи превышает 1545 мм при номинальном размере 1520 мм, а для западноевропейской ширины колеи 1435 мм - 1460 мм, или на трех и более шпалах (брусьях) подошва рельсов выходит из реборд подкладок с наружной стороны колеи.

В зоне острия острижков стрелочных переводов не допускается наличие двух расположенных подряд дефектных, не обеспечивающих нормативные параметры содержания геометрии рельсовой колеи, брусьев.

При обнаружении на звеньевом пути зазоров между рельсом и подкладкой, при которых подошва рельса оказывается выше реборд подкладок с наружной стороны, скорость движения поездов ограничивается:

на 3 шпалах (брусьях) подряд - 60 км/ч на прямых участках (исключая подходы к мостам и тоннелям), 25 км/ч - на кривых участках железнодорожного пути, на подходах к мостам протяжением 200 м при длине мостов от 25 до 100 м и протяжением 500 м - при длине мостов более 100 м;

на 4 шпалах (брусьях) - до 40 км/ч на прямых, на кривых, а также на прямых, на подходах к мостам и тоннелям прекращается движение поездов;

на 5 шпалах (брусьях) движение поездов прекращается.

Поверхность балластной призмы должна периодически очищаться, не допуская образования выплесков. В зависимости от доли протяжения пути на километре с выплесками (состояния балласта) скорости

движения должны быть:

более 20% - не более 40 км/ч;

более 30% - не более 25 км/ч.

(п. 32 приложения 1 к ПТЭ)

20. Осмотру и проверке железнодорожного пути, сооружений и устройств подлежат все элементы железнодорожного пути (верхнее строение, земляное полотно, искусственные сооружения, путевые устройства, рельсовые цепи, переезды, полоса отвода).

Белорусской железной дорогой, владельцем железнодорожных путей необщего пользования определяются виды, периодичность, порядок проведения и оформления осмотров и проверок железнодорожного пути и сооружений.

Задачами осмотров и проверок являются:

определение соответствия фактического технического состояния элементов железнодорожного пути, его сооружений и устройств скоростям и нагрузкам, которые установлены для проверяемого участка;

выявление неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов с установленными скоростями и принятие мер по их устранению;

оценка качества содержания железнодорожного пути, стрелочных переводов, искусственных сооружений, земляного полотна и других устройств по каждому километру, объекту (при весеннем и осеннем осмотрах железнодорожного пути).

(п. 34 приложения 1 к ПТЭ)

21. Белорусской железной дорогой, владельцем железнодорожных путей необщего пользования устанавливается перечень инструмента и инвентаря строгого учета, порядок его клеймения, учета и хранения, получения и выдачи.

В случае пропажи инструмента и инвентаря строгого учета владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования составляется акт, и уведомляются органы внутренних дел.

(п. 35 приложения 1 к ПТЭ)

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

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

Ремонт железнодорожного подвижного состава должен выполняться на предприятиях, имеющих условный номер клеймения, полученный на соответствующие виды работ в соответствии с Положением об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, утвержденным и введенным в действие решением шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества 21 - 22 октября 2014 г.

(п. 1 приложения 5 к ПТЭ)

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

технический знак принадлежности к железнодорожному транспорту Республики Беларусь;

наименование владельца железнодорожного подвижного состава;

номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки;

идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях в местах, установленных нормами и правилами;

дату и место производства установленных видов ремонта;

массу тары (кроме локомотивов и специального самоходного подвижного состава).

Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи:

на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном железнодорожном подвижном составе - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла;

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

на грузовых, почтовых, багажных вагонах - грузоподъемность.

Грузовые вагоны, эксплуатирующиеся на участках западноевропейской ширины колеи 1435 мм, годные к движению в поездах со скоростью до 100 км/ч, должны иметь знак S, а вагоны, годные к движению со скоростью до 120 км/ч, - знак SS.

Каждый крупнотоннажный контейнер должен, кроме табличек о допусшении к эксплуатации во внутреннем и международном сообщении, иметь маркировочные надписи, идентифицирующие собственника, типаж и специализацию контейнера.

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

(п. 7 приложения 5 к ПТЭ)

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

(п. 8 приложения 5 к ПТЭ)

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

при скоростях движения до 120 км/ч:

прокат по кругу катания у эксплуатирующихся на участках с шириной колеи 1520 мм локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах межрегиональных линий, следующих на расстояние свыше 700 км, поездах международных линий - более 7 мм, у моторвагонного и специального железнодорожного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах межрегиональных линий, следующих на расстояние до 700 км, поездах региональных, городских линий - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов, а также у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования с шириной колеи 1520 мм - более 9 мм;

неравномерный прокат по кругу катания (при обнаружении) у грузовых вагонов более 2 мм; у пассажирских вагонов 2 мм и более, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) - 1 мм и более. Неравномерный прокат определяется разностью измерений в сечениях максимального износа и с каждой стороны от этого сечения на расстоянии до 500 мм по окружности;

толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у остального железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм, эксплуатирующегося на участках с шириной колеи 1520 мм, - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий) с шириной колеи 1520 мм - менее 22 мм;

толщина обода колеса по кругу катания у эксплуатирующихся на участках с шириной колеи 1520 мм грузовых вагонов менее 22 мм, у пассажирских - менее 30 мм, в том числе у пассажирских вагонов в поездах межрегиональных линий, следующих на расстояние до 700 км;

толщина бандажа (по кругу катания) за вычетом проката у грузовых вагонов, допускаемых к движению на участках западноевропейской

ширины колеи 1435 мм со скоростями до 120 км/ч (вагоны со знаком SS), менее 35 мм, а со скоростями до 100 км/ч (вагоны со знаком S) - менее 30 мм;

вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;

ползун (выбоина) на поверхности катания колеса у локомотивов, моторвагонного и специального железнодорожного подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм, а у тендеров паровозов с подшипниками скольжения и у грузовых вагонов с кассетными подшипниками более 2 мм;

при любых скоростях движения:

забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру) у железнодорожного подвижного состава, эксплуатирующегося на участках с шириной колеи 1520 мм, и глубиной более 1 мм (2 мм по диаметру) или с острыми кромками у железнодорожного подвижного состава, эксплуатирующегося на участках западноевропейской ширины колеи 1435 мм;

следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;

сдвиг или ослабление бандажа на ободе или ступицы колеса или колесного центра на подступичной части оси;

кольцевые выработки на поверхности катания колеса глубиной у основания гребня более 1 мм или кольцевые выработки - на средних участках поверхности катания колеса более 1 мм, кольцевые выработки у фаски с внешней стороны колесной пары - более 2 мм или шириной более 15 мм;

местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;

поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, а также если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;

повреждение на поверхности катания колеса, вызванное смещением металла у колесных пар: пассажирских вагонов высотой более 0,5 мм; грузовых вагонов с буксовыми подшипниками высотой более 1 мм; грузовых вагонов с подшипниками кассетного типа с адаптером высотой 2 мм и более;

толщина гребня более 33 мм или менее 22 мм для колес с диаметром не менее 840 мм, более 33 мм или менее 27,5 мм для колес с диаметром от 630 до 840 мм, измеренная на расстоянии 10 мм от круга катания у железнодорожного подвижного состава, эксплуатирующегося на участках западноевропейской ширины колеи 1435 мм;

толщина бандажа (по кругу катания) за вычетом проката менее 35 мм у пассажирских вагонов, эксплуатирующихся на участках западноевропейской ширины колеи 1435 мм;

выщербины на поверхности катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм у грузовых и более 25 мм у пассажирских вагонов, эксплуатирующихся на участках с шириной колеи 1520 мм, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла. Толщина обода колеса в месте выщербины не должна быть менее допускаемой. Допускается эксплуатация колесной пары вагона, эксплуатирующегося на участках с шириной колеи 1520 мм, с выщербиной глубиной до 1 мм при отсутствии расслоения металла независимо от их длины;

выщербина, раковина или вмятина на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной у эксплуатирующихся на участках с шириной колеи 1520 мм локомотивов и моторного вагона моторвагонного подвижного состава более 10 мм, а у прицепного вагона более 25 мм. Толщина обода колеса в месте выщербины не должна быть менее допускаемой;

выщербина, выкрашивание (раковина) на поверхности катания колеса у эксплуатирующихся на участках западноевропейской ширины колеи 1435 мм грузовых вагонов длиной более 60 мм и у пассажирских вагонов длиной более 25 мм или глубиной более 3 мм. Толщина обода колеса в месте выщербины не должна быть менее допускаемой;

неисправности буксового узла колесной пары, включая:

трещины, вмятины, выпуклости, протертости смотровой или крепительной крышек буксы, ослабление их болтового крепления;

сдвиг корпуса буксы, разрушение или трещины корпуса буксы;

выброс смазки на диск и обод колеса;

неисправности колесной пары с подшипниками кассетного типа, включая:

сдвиг подшипника на шейке оси колесной пары;

обрыв болтов торцевого крепления подшипников на оси;

повреждение уплотнения.

У цельнокатаных колес вагонов, эксплуатирующихся на участках западноевропейской ширины колеи 1435 мм, минимальная толщина частей, заменяющих бандажи, должна быть обозначена выточенной на их наружной грани риски, которая должна быть всегда видна.

(п. 14 приложения 5 к ПТЭ)

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

железнодорожные пути общего пользования, устанавливаются их владельцем.

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

Автоматические и электропневматические тормоза железнодорожного подвижного состава должны обеспечивать тормозное нажатие, гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути, определенного по расчетным данным, утвержденным нормами и правилами.

(п. 15 приложения 5 к ПТЭ)

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

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

Требования к техническому состоянию железнодорожного подвижного состава и производству его технического обслуживания и ремонта устанавливаются нормами и правилами. Порядок его технического обслуживания и ремонта, в ходе которого подтверждается исправное техническое состояние железнодорожного подвижного

состава, устанавливается, соответственно, Белорусской железной дорогой, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Запрещается установка на железнодорожный подвижной состав деталей и узлов, назначенный срок службы которых истек, и их ресурс, обеспечивающий безопасную эксплуатацию до следующего планового ремонта, не восстановлен.

(п. 21 приложения 5 к ПТЭ)

28. Классификация видов технического обслуживания и ремонта, межремонтные сроки, а также порядок технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава и его составных частей устанавливается Белорусской железной дорогой, владельцем железнодорожного подвижного состава на основании настоящих Правил, конструкторской, эксплуатационной и ремонтной документации.

(п. 22 приложения 5 к ПТЭ)

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

При техническом обслуживании проверяется:

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

исправность действия устройств безопасности и устройств радиосвязи, тормозного оборудования и автосцепного устройства, контрольных, измерительных и сигнальных приборов, электрических цепей.

Не допускается выпускать локомотивы, моторвагонный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав, если имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

неисправность прибора для подачи звукового сигнала;

неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного тормозов или компрессора;

неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя или выпрямительной установки;

неисправность привода передвижения;

- неисправность вентилятора холодильника дизеля;
- неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности;
- неисправность скоростемера и регистрирующего устройства;
- неисправность устройств поездной радиосвязи;
- неисправность устройств станционной радиосвязи (на локомотивах, предназначенных для производства маневровых работ);
- неисправность радиоэлектронных средств передачи данных на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе, оборудованном системами управления движением и контроля, использующими радиоканал в качестве среды передачи данных;
- неисправность связи "пассажир - машинист" на моторвагонном подвижном составе;
- неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация;
- неисправность системы подачи песка;
- неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;
- трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;
- трещина в корпусе буксы;
- неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;
- отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на железнодорожный путь;
- трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;
- неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки;
- неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры;
- неисправность токоприемника;
- неисправность средств учета электроэнергии;
- неисправность средств пожаротушения или автоматической пожарной сигнализации моторвагонного подвижного состава;
- неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;
- появление стука, постороннего шума в дизеле;
- неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза;
- отсутствие защитных кожухов электрооборудования;
- неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи;

неисправность запорных устройств или контроля закрывания входных дверей моторвагонного подвижного состава;

неисправность стопорных и предохранительных устройств приведения рабочих органов специального самоходного подвижного состава в транспортное положение, предусмотренное их конструкцией;

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

неисправность автоматизированной системы управления, обеспечивающей контроль скорости движения и возможность получать (передавать) речевую информацию при подъездах к входным и выходным светофорам, железнодорожным переездам и станциям;

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 учета расхода дизельного топлива при наличии;

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

неисправность винтового упряжного устройства;

неисправность устройства для очистки лобовых стекол кабины машиниста;

неисправность сглаживающего реактора.

(п. 24 приложения 5 к ПТЭ)

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

(п. 25 приложения 5 к ПТЭ)

31. Установленные на локомотивах и моторвагонном подвижном составе, а также на специальном самоходном подвижном составе манометры и предохранительные клапаны должны быть запломбированы, а контрольные пробки на котлах паровозов иметь клейма. На электровозах, моторвагонном подвижном составе и тепловозах должны быть запломбированы также аппараты и приборы, регистрирующие расход электроэнергии и топлива.

Устройства электрической защиты, средства пожаротушения, пожарная сигнализация и автоматика на локомотивах и моторвагонном подвижном составе, манометры, предохранительные клапаны, воздушные резервуары на локомотивах, моторвагонном и специальном самоходном подвижном составе и паровые котлы на паровозах должны

подвергаться испытанию и освидетельствованию в сроки, предусмотренные ремонтной документацией.

Состав локомотивных бригад и порядок обслуживания ими локомотивов и моторвагонного подвижного состава, в том числе конкретный порядок при обслуживании локомотивов одним машинистом, устанавливаются Белорусской железной дорогой, владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от типа локомотивов и моторвагонного подвижного состава, а также от местных условий эксплуатации.

(п. 27 приложения 5 к ПТЭ)

32. Порядок закрепления вагонов и составов, в зависимости от местных условий, указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, где должно быть установлено, как должны закрепляться на каждом железнодорожном пути вагоны и составы поездов, кто должен выполнять эти операции, а также изымать средства закрепления из-под вагонов или отпускать ручные тормоза и кому докладывать о выполнении указанных операций.

(п. 30 приложения 11 к приложению 8 к ПТЭ)

33. Тормозные башмаки должны иметь маркировку (клеймение), которая наносится специальными клеймами. Высота букв и цифр, наносимых клеймами, должна быть не менее 10 мм.

Тормозные башмаки, применяемые для закрепления железнодорожного подвижного состава или в качестве ограждающих, должны быть окрашены в красный цвет и иметь четыре поперечные полосы на верхней горизонтальной плоскости и обоих бортах полоза, а также инвентарный номер на боковой или торцевой поверхности корпуса опорной колодки, которые наносятся белой краской (пример: 1, ..., 99, ..., 999) высотой цифр не менее 50 мм. Окраска выполняется стойкой к внешним воздействиям краской.

Тормозные башмаки, применяемые для торможения вагонов при расформировании составов поездов или групп вагонов, а также искробезопасные тормозные башмаки не окрашиваются, поперечные полосы на них не наносятся. Нанесение поперечных полос на полз облегченного тормозного башмака необязательно.

Тормозные башмаки, применяемые для торможения вагонов при расформировании составов поездов или групп вагонов, вместо порядкового номера могут иметь номер пучка объединенных железнодорожных путей (железнодорожного пути), за которым они закреплены.

(п. 30¹ приложения 11 к приложению 8 к ПТЭ)

34. Маркировка (клеймение) тормозных башмаков должна содержать код железнодорожной станции (железнодорожной станции примыкания,

раздельного пункта) по ЕСР, трехзначный инвентарный номер тормозного башмака, начиная с единицы, а также информацию, указывающую на их принадлежность (наименование владельца тормозного башмака). Порядок маркировки (клеймения), учета, выдачи и хранения тормозных башмаков и устройств крепления тормозного башмака относительно рельса, а также порядок действий при их утере (пропаже) устанавливается Белорусской железной дорогой, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. При этом в случае утери (пропажи) тормозного башмака владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования составляется акт об утере (пропаже) и уведомляются органы внутренних дел.

(п. 30² приложения 11 к приложению 8 к ПТЭ)

35. Учет тормозных башмаков с момента их поступления до исключения из инвентаря должен вестись в книге инвентаря строгого учета, содержащей следующую информацию:

наименование организации (индивидуального предпринимателя);

маркировка (клеймение) тормозного башмака;

дата и источник поступления (когда и откуда поступил);

дата выдачи, должность служащего (профессия рабочего), фамилия и инициалы получившего тормозной башмак.

Выдача (передача) каждого тормозного башмака на рабочее место (место хранения) регистрируется в книге инвентаря строгого учета и удостоверяется подписью работника, получившего тормозной башмак.

Книга инвентаря строгого учета прошивается, нумеруется, заверяется печатью (штемпелем) и подписью руководителя или заместителя руководителя организации (индивидуального предпринимателя).

(п. 30³ приложения 11 к приложению 8 к ПТЭ)

36. Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования должен обеспечить контроль за нахождением в любой момент каждого тормозного башмака по его номеру, номеру железнодорожного подвижного состава и номеру железнодорожного пути, на котором он уложен.

(п. 30⁴ приложения 11 к приложению 8 к ПТЭ)

37. Тормозные башмаки должны храниться в местах, где обеспечивается их сохранность. Места хранения тормозных башмаков, обеспечивающие их сохранность, устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и указываются в ТРА станции или инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

(п. 30⁵ приложения 11 к приложению 8 к ПТЭ)

38. Эксплуатация тормозного башмака должна быть прекращена при изломе или изгибе конструкции его элементов, а также в иных случаях, установленных эксплуатационной документацией на тормозной башмак. Конкретные неисправности, при которых прекращается эксплуатация тормозного башмака, устанавливаются Белорусской железной дорогой, владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании эксплуатационной документации.

(п. 30⁶ приложения 11 к приложению 8 к ПТЭ)

39. При исключении тормозных башмаков из инвентаря составляется акт с указанием наименования организации (индивидуального предпринимателя), количества тормозных башмаков и их маркировки (клеймения) и даты исключения тормозного башмака из инвентаря. Маркировку (клеймо) тормозных башмаков, исключенных из инвентаря, забивают или перечеркивают механическим способом.

(п. 30⁷ приложения 11 к приложению 8 к ПТЭ)

40. Составы поездов, группы или отдельные вагоны, оставляемые на станционных железнодорожных путях, во всех случаях должны закрепляться тормозными башмаками или другими установленными средствами закрепления до отцепки локомотива по нормам, предусмотренным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. На железнодорожных путях с уклонами, не превышающими 0,0025, разрешается при смене локомотивов пассажирских поездов использовать для закрепления состава автоматические тормоза поезда в течение не более 15 минут. В случае невозможности смены локомотивов в течение указанного времени состав должен быть закреплен тормозными башмаками по установленной норме.

(п. 31 приложения 11 к приложению 8 к ПТЭ)

41. Тормозные башмаки должны быть исправными и укладываться под разные оси железнодорожного подвижного состава следующим образом:

с накатом колес железнодорожного подвижного состава на полоз тормозного башмака до опорной колодки - при закреплении железнодорожного подвижного состава с одной стороны;

с накатом колес железнодорожного подвижного состава на полоз тормозного башмака до опорной колодки с одной стороны и накатом колес железнодорожного подвижного состава на полоз тормозного башмака до опорной колодки либо касанием носком полоза тормозного башмака обода колеса железнодорожного подвижного состава с другой стороны - при закреплении железнодорожного подвижного состава с обеих сторон.

В местах постоянной укладки тормозных башмаков должны быть установлены ящики с песком, который применяется, в частности, в случаях образования наледи, инея. Если закрепление производится двумя и более тормозными башмаками, не допускается их укладывать под одну и ту же ось железнодорожного подвижного состава.

Запрещается использовать неисправные тормозные башмаки, тормозные башмаки, не имеющие установленной маркировки (клеймения) или имеющие маркировку (клеймение), которую невозможно прочесть, с обледенелым или замасленным полозом.

(п. 6 приложения 17 к приложению 8 к ПТЭ)

42. Обязанности по техническому содержанию и ремонту железнодорожных путей необщего пользования определяются в зависимости от их принадлежности.

Грузоотправители, грузополучатели, обслуживаемые с использованием железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры, обеспечивают очистку от мусора и снега, остатков грузов, уничтожение сорной растительности, отвод талых и ливневых вод, освещение этих железнодорожных путей необщего пользования в пределах занимаемой ими территории, а также не допускают нахождения на железнодорожных путях посторонних предметов.

(п. 3 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31.03.2008 г. № 40 (далее – Правила эксплуатации подъездных путей))

43. Железнодорожный путь необщего пользования имеет границу с железнодорожными путями общего пользования. Граница железнодорожного пути необщего пользования отмечается знаком "Граница железнодорожного пути необщего пользования" или "Граница подъездного пути". Место установки такого знака определяется владельцем инфраструктуры по согласованию с владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Путевое развитие, сооружения и устройства железнодорожных путей необщего пользования должны обеспечивать в соответствии с объемом перевозок бесперебойную погрузку и выгрузку грузов, маневровую работу, рациональное использование вагонов и локомотивов.

На железнодорожном пути необщего пользования грузоотправители и грузополучатели для контроля габарита погрузки, очистки вагонов, массы погруженного в вагоны груза должны использовать габаритные ворота, смотровые вышки, весы и другие технические устройства.

Конструкция и состояние путевых устройств и сооружений железнодорожных путей необщего пользования должны отвечать требованиям соответствующих технических нормативных правовых

актов, обеспечивать безопасный пропуск вагонов, а также локомотивов, предназначенных для обслуживания этих железнодорожных путей необщего пользования.

(п. 4 Правил эксплуатации подъездных путей)

44. На каждый железнодорожный путь необщего пользования его владельцем должны разрабатываться план, технический паспорт, продольный профиль и чертежи искусственных сооружений.

В техническом паспорте указываются технические характеристики и состояние рельсов, шпал, балласта, земляного полотна, сооружений, вагонных весов, механизмов и устройств, предназначенных для погрузки, выгрузки, очистки, промывки вагонов, механизмов и устройств, взаимодействующих с вагоном при выполнении маневровых работ, а также сортировочных горок, вытяжных путей, устройств сигнализации, централизации, блокировки и связи, используемых при поездной и маневровой работе, и других обустройств и механизмов. Форма технического паспорта и порядок его ведения устанавливаются Белорусской железной дорогой.

Документация, указанная в части первой настоящего пункта, направляется владельцу инфраструктуры при принятии железнодорожного пути необщего пользования в эксплуатацию. После ввода в эксплуатацию новых объектов или их закрытия владелец железнодорожного пути необщего пользования своевременно вносит в технический паспорт соответствующие изменения и один экземпляр технического паспорта передает владельцу инфраструктуры, сообщая ему о внесенных в паспорт изменениях, с приложением соответствующих документов. Владелец инфраструктуры обеспечивает внесение изменений в техническо-распорядительный акт железнодорожной станции примыкания железнодорожного пути необщего пользования, составляет приложение к нему – ведомость железнодорожного пути необщего пользования.

(п. 6 Правил эксплуатации подъездных путей)

45. На каждый железнодорожный путь необщего пользования составляется инструкция по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования (далее – инструкция) со сроком действия не более пяти лет. Инструкция разрабатывается владельцем железнодорожного пути необщего пользования, контрагентом, пользователем и утверждается им по согласованию с владельцем инфраструктуры. В инструкции указываются: характеристика путевого развития железнодорожного пути необщего пользования, место установки знака "Граница железнодорожного пути необщего пользования" или "Граница подъездного пути", весовая норма и длина поезда, допускаемого к обращению на железнодорожном пути необщего пользования, максимально допустимая скорость движения, тип

локомотивов, порядок маневровых передвижений, нормальное положение стрелочных переводов, наличие и расположение сигналов, нормы закрепления вагонов, сведения о тормозных башмаках (номер, маркировка, места хранения, порядок эксплуатации) и другие положения, связанные с обеспечением безопасности движения поездов, сохранности железнодорожного подвижного состава и грузов. Требования инструкции выполняются владельцем железнодорожного пути необщего пользования, контрагентом, пользователем, осуществляющими работу на этом железнодорожном пути необщего пользования. До утверждения инструкции подача вагонов на железнодорожный путь необщего пользования не осуществляется.

Инструкция пересматривается при изменении технического оснащения железнодорожного пути необщего пользования и технологии его работы. В случае изменения владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента, пользователя утверждается новая инструкция в порядке, установленном настоящими Правилами. Форма инструкции, порядок ее составления и ведения устанавливаются Белорусской железной дорогой.

(п. 7 Правил эксплуатации подъездных путей)

46. В зависимости от принадлежности железнодорожного пути необщего пользования между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, пользователем, контрагентом заключается договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов.

Взаимоотношения перевозчика и владельца железнодорожного пути необщего пользования регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования заключается:

между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования;

между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика;

между перевозчиком и контрагентом при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом контрагента. В этом случае договор может быть заключен только при согласии владельца железнодорожного пути необщего пользования на пропуск вагонов к (с) местам (места) погрузки, выгрузки контрагента. Данное согласие удостоверяется подписью владельца железнодорожного

пути необщего пользования в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Договор на подачу и уборку вагонов заключается:

между перевозчиком и контрагентом при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика. В этом случае договор может быть заключен только при согласии владельца железнодорожного пути необщего пользования на подачу и уборку вагонов к (с) местам (места) погрузки, выгрузки контрагента. Данное согласие удостоверяется подписью владельца железнодорожного пути необщего пользования в договоре на подачу и уборку вагонов;

между перевозчиком и пользователем при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика;

между перевозчиком и пользователем при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом пользователя;

между перевозчиком и пользователем при обслуживании локомотивом перевозчика его прирельсовых складов и погрузочно-разгрузочных площадок в местах общего пользования.

Согласие на пропуск вагонов по территории владельца железнодорожного пути необщего пользования, пользователя, контрагента во всех необходимых случаях должны получить контрагент, пользователь. В случае необоснованного отказа контрагент, пользователь имеют право обратиться в экономический суд.

Договор на подачу и уборку вагонов между перевозчиком и пользователем может быть заключен только при наличии договора о пользовании железнодорожным путем необщего пользования между владельцем инфраструктуры и пользователем, если заключение такого договора предусмотрено законодательством.

(п. 10 Правил эксплуатации подъездных путей)