

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

(ОАО «РЖД»)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

13 сентября 2019 Москва 2020/р



О приказе Минтранса России от 25 декабря 2018 г. 472

* 1. Объявляется для руководства и исполнения прилагаемый приказ Минтранса России от 25 декабря 2018 г. N9 472 <<О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. N2 286» (далее — Приказ).
	2. Руководителям подразделений аппарата управления, органов управления филиалов и структурных подразделений ОАО <<РЖД», производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования:

2.1. обеспечить в пределах своих компетенций изучение Приказа, а таюке организовать проведение внеочередной аттестации работников, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД» (по кругу своих обязанностей) на знание Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. N2 286, в порядке, предусмотренном приказом Минтранса России от июля 2012 г.

N2 231 и распоряжением ОАО от 17 января 2015 г. N2 66р;

2.2. привести документы ОАО «РЖД» в соответствие с Приказом.

З. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на заместителя генерального директора — начальника Департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Шайдуллина Ш.Н.

Первый заместитель

генерального директора ОАО «РЖД»А.А.Краснощек  МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(МИНТРАНС РОССИИ)



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 подпунктом 5.2.37 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N2 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N2 32, ст. 3342; 2006, .N2 15, ст. 1612, N2 24, ст. 2601, .N2 52, ст. 5587; 2008, 8, ст. 740, .N2 П, ст. 1029, 17, ст. 1883, 18, ст. 2060, .M2 22, ст. 2576, .М2 42, ст. 4825, 46, ст. 5337; 2009, лгд З, ст. 378, 4, ст. 506, 6, ст. 738, 13, ст. 1558, .М2 18, ст. 2249, .N2 32, ст. 4046, Jf2 33, ст. 4088, 36, ст. 4361, .N2 51, ст. 6332; 2010, .N2 6, ст. 650, .N2 6, ст. 652, 11, ст. 1222, .М2 12, ст. 1348, .М2 В, ст. 1502, 15, ст. 1805, .М2 25, ст. 3172, .N2 26, ст. 3350, .N2 31, ст. 4251; 2011, .М2 14, ст. 1935, 26, ст. 3801, ст. 3804, 32, ст. 4832, 38, ст. 5389, .М2 46, ст. 6526,  47, ст. 6660, .М2 48, ст. 6922; 2012, .М2 6, ст. 686, 14, ст. 1630, 19, ст. 2439,

 44, ст. 6029, N2 49, ст. 6881; 2013, 5, ст. 388, N2 12, ст. 1322, 26, ст. 3343,

.N2 33, ст. 4386, .N2 38, ст. 4821, 45, ст. 5822; 2014, .N2 12, ст. 1286, лг2 18, ст. 2177,

.N2 30, ст. 4311, ст. 4325, 37, ст. 4974, .N2 42, ст. 5736, .N2 43, ст. 5901, ст. 5926; 2015,  2, ст. 491;N2 16, ст. 2394, .М2 17, ст. 2571, .М2 20, ст. 2925, .М2 38, ст. 5300, .М2 47, ст. 6605, .М2 49, ст. 6976; 2016 лг2 1, ст. 242, .М2 2, ст. 325, .М2 7, ст. 996, 997, Jf2 16, ст. 2229, лг2 28, ст. 4741, 37, ст. 5497, 40, ст. 5752, .М2 42, ст. 5929; 2017, 10, ст. 1485, 37, ст. 5539, .N2 42, ст. 6166, .N2 43, ст. 6327, .N2 52, ст. 8161; 2018;W24, ст. 3533), приказыв а ю:

1. Внести изменения в Правила технической эксплуатации железных дорог РоссЕ#тской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. N2 286 (зарегистрирован Минюстом России 28 января 2011 г., регистрационный .М2 19627), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 12 августа 2011 г. N2 210 (зарегистрирован Минюстом России 8 сентября 2011 г., регистрационный N2 21758), от 4 июня 2012 г. .N2 162 (зарегистрирован Минюстом России 28 июня 2012 г., регистрационный .N2 24735), от 13 июня 2012 г. N2 164 (зарегистрирован

Минюстом России 18 июня 2012 г., регистрационный .М2 24613), от 30 марта 2015 г. 57 (зарегистрирован Минюстом России 23 апреля 2015 г., регистрационный 37020), от 9 ноября 2015 г. .N2 330 (зарегистрирован Минюстом России 4 декабря 2015 г., регистрационный .N2 39978), от 25 декабря 2015 г. .М2 382 (зарегистрирован Минюстом России 31 декабря 2015 г., регистрационный Jf2 40409), от 3 июня 2016 г. .N2 145 (зарегистрирован Минюстом России 29 июня 2016 г., регистрационный N2 42676), от 1 сентября 2016 г. N2 257 (зарегистрирован Минюстом России З ноября 2016 г., регистрационный N2 44248), от 30 января 2018 г.

 36 (зарегистрирован Минюстом апреля 2018 г., регистрационный N2 50716), от 9 февраля 2018 г. N2 54 (зарегистрирован Минюстом России 3 мая 2018 г., регистрационный N2 50958), от 5 октября 2018 г. N2 349 (зарегистрирован Минюстом России 6 декабря 2018 г., регистрационный N2 52897), согласно приложению к настоящему приказу.

Министр  Е.И. Дитрих

Мапканова Алсу Адельшаевна

8 499 495 00 ОО доб.1642

ПРИЛОЖЕНИЕ к приказу Минтранса России

от (-25]

ИЗМЕНЕНИЯ, вносимые в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской

Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. N2 286

* 1. В абзаце семьдесят пятом пункта 10 раздела II Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. N9 286, (далее — Правила) после слов «в транспортном режиме,>> дополнить словами «тяговый подвижной состав на комбинированном ходу,».
	2. Внести в приложение .N2 к Правилам следующие изменения:

2.1. абзацы одиннадцатый и двенадцатый пункта 8 изложить в следующей редакции:

<<для звеньевого железнодорожного пути при ширине плеча балластной призмы менее 20 см; для бесстыкового железнодорожного пути при ширине плеча балластной призмы менее 25 см и ожидаемом повышении температуры рельса на 15 0 С и более относительно температуры закрепления рельсовых плетей.>>;

2.2. абзац девятнадцатый пункта 14 изложить в следующей редакции:

«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 8; 200 мм — для обыкновенных и симметричных стрелок марок l/l l 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 на стрелочном переводе прекращается движение поездов в направлении от рамного рельса к крестовине.»;

2.3. в абзаце седьмом пункта 31 слова «таблице 7» заменить словами

«таблице 8»;

2.4. абзац четвертый пункта 32 изложить в следующей редакции:

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

3. Внести в приложение .N2 5 к Правилам следующие изменения:

3.1. пункт З изложить в следующей редакции:

<<Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому

состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов. Вновь строящиеся вагоны должны обеспечивать безопасное и плавное движение с конструкционными скоростями перспективных локомотивов, моторвагонных поездов, предназначенных для обслуживания соответствующих категорий поездов.

Допускаемые скорости движения для железнодорожного подвижного состава устанавливаются владельцем инфраструктуры в зависимости от конструкции железнодорожного пути, типов и моделей железнодорожного подвижного состава,

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

3.2. пункт 5 дополнить абзацем следующего содержания:

«Железнодорожные кузова могут устанавливаться и закрепляться на грузовом вагоне предусмотренными конструкторской документацией деталями и узлами, а также с помощью сварных соединений.»;

3.3. пункт 6 дополнить абзацем следующего содержания:

«Порядок проследования опытных образцов подвижного состава к месту проведения испытаний и обратно устанавливается владельцем инфраструктуры.>>;

3.4. после абзаца двенадцатого пункта 7 дополнить абзацами следующего содержания:

«На раму вагона, предназначенного для установки железнодорожных кузовов, наносится масса тары грузового вагона с массой железнодорожного кузова.

Каждый железнодорожный кузов должен иметь следующие отличительные знаки и надписи:

наименование (товарный знак) изготовителя; дату выпуска; идентификационный номер вагона; грузоподъемность вагона; массу тары вагона с учетом массы железнодорожного кузова.»;

 3.5. абзац первый пункта 10 изложить в следующей редакции:

«Железнодорожный подвижной состав оборудуется устройством, обеспечивающим автоматическую идентификацию бортового номера. Допускается эксплуатация грузовых вагонов без устройств, обеспечивающих автоматическую идентификацию бортового номера. Решение об оборудовании подвижного состава принимается его владельцем.»;

3.6. пункт 13 изложить в следующей редакции:

«Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно составлять 1440 мм с учетом следующих допусков:

у локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 км/ч до 140 км/ч, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм и в сторону уменьшения не более мм, при скоростях до 120 км/ч отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более З мм;

у железнодорожного подвижного состава, не имеющего выхода на железнодорожные пути общего пользования, отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более З

3.7. пункт 14 изложить в следующей редакции:

<<Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и (или) ступице колеса, с трещиной или отколом гребня колеса, остроконечного наката, а также при следующих неисправностях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава и угрожающих безопасности движения:

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

прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм — при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм у грузовых вагонов и более 25 мм у пассажирских вагонов, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла. Допускается эксплуатация колесной пары с выщербиной глубиной до 1 мм при отсутствии расслоения металла независимо от их длины; выщербина, раковина или вмятина на круге катания колесных пар глубиной более З мм и длиной у локомотивов и моторного вагона подвижного состава более 10 мм, а у прицепного вагона более 25 мм; при скоростях движения до 120 км/ч:

прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного железнодорожного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения более 7 мм, у моторвагонного железнодорожного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов, а также у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования — более 9 мм; неравномерный прокат по кругу катания (при обнаружении) у грузовых вагонов более 2 мм. 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 24 мм у грузовых вагонов при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, 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 иного железнодорожного подвижного состава с

высотой гребня 28 мм — при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий) — менее 22 мм; вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном; ползун (выбоина) на круге катания колеса у локомотивов, моторвагонного железнодорожного и специального подвижного состава, у тендеров паровозов, а также у грузовых вагонов более 1 мм; грузовых вагонов с кассетными подшипниками более 2 мм, а у тендеров с подшипниками скольжения более 2 мм; при любых скоростях движения:

забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру); следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары; сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси; кольцевые выработки на круге катания колеса глубиной у основания гребня более мм или кольцевые выработки — на средних участках поверхности круга катания колеса более I мм, кольцевые выработки на фаске 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 таюке если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм; повреждение на круге 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 обода колеса по кругу катания у грузовых вагонов менее 22 мм, у пассажирских вагонов менее 30 мм, в том числе у пассажирских вагонов местного и пригородного сообщения; неисправности буксового узла колесной пары, включая:

ослабление болтового крепления смотровой или крепительной крышек буксы; трещины, вмятины, выпуклости и протертости смотровой крышки или крепительной буксы; сдвиг корпуса буксы; разрушение или трещины корпуса буксы; выброс смазки на диск и обод колеса;  нагрев корпуса буксы более 600С без учета температуры окружающей среды; неисправности колесной пары с подшипниками кассетного типа, включая: сдвиг подшипника на шейке оси колесной пары; обрыв болтов торцевого крепления подшипников на оси;

повреждение уплотнения; нагрев корпуса подшипника кассетного типа или адаптера более 80 0 С без учета температуры окружающего воздуха.

При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой — не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар.

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

Наличие выделения смазки независимо от ее количества и внешнего вида не является признаком неисправности для колесной пары с подшипниками кассетного типа с адаптером.»;

 3,8. после абзаца восьмого пункта 30 дополнить абзацами следующего содержания:

«После выгрузки груза грузовые вагоны должны быть очищены внутри и снаружи от остатков груза способами, допускаемыми руководством по эксплуатации грузовых вагонов. При этом должна быть обеспечена защита буксовых узлов, тормозного оборудования, рукавов, воздушной магистрали, элементов тележки и других элементов конструкции от попадания в них влаги, остатков груза и грязи.

При погрузке грузовых вагонов не допускается попадание груза на буксовые узлы или подшипники колесных пар и элементы тележек или тормозное оборудование грузовых вагонов.

Не допускается при погрузочно-разгрузочных работах температурное воздействие на элементы грузовых вагонов, превышающее значения, определенные руководством по эксплуатации вагона.

Не допускается открывать и закрывать двери, погрузочные и разгрузочные

крышки люков, борта вагонов с применением тракторов, погрузчиков, лебедок, кранов и другой техники, не предназначенной для выполнения данных работ.

Не допускается устранение сдвига и восстановление сыпучести грузов в вагонах способами и устройствами, не предназначенными для этих целей.»;

1. Внести в приложение .N2 6 к Правилам следующие изменения:
	1. после абзаца двенадцатого пункта 38 добавить абзац следующего содержания:

(«грузовые вагоны с остатками груза на тормозном оборудовании, автосцепном оборудовании колесных парах и элементах тележек вагона.».

1. Внести в приложение .N9 9 к Правилам следующие изменения:
	1. в пункте 4 слова дневное время» исключить;
	2. пункт 6 изложить в следующей редакции:

«В процессе эксплуатации владельцем инфраструктуры осуществляется контроль вертикального упругого прогиба пролетных строений мостов с использованием диагностических средств и оборудования с периодичностью не реже одного раза в год.».