

Команда ВСЖД «Байкальский экспресс»

Предложения по изменению ПТЭ

1. Глава II

В тексте определения «габарит погрузки» приказом Минтранса России от 09.02.2018 г. № 54 были внесены изменения: *«габарит погрузки – предельное поперечное (перпендикулярное линии, проходящей в плоскости поверхности катания рельсов на одинаковом расстоянии от их осей симметрии (далее – ось железнодорожного пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться груз (с учетом упаковки и крепления) на открытом железнодорожном подвижном составе при его нахождении на прямом горизонтальном железнодорожном пути»*

Данное дополнение является сложным для восприятия и понимания. Можно ли рассмотреть возможность внесения термина «ось железнодорожного пути» в главу II «Основные определения», а из определения габарита погрузки исключить данное описание и оставить «ось железнодорожного пути»?

2. Глава II

Отсутствует термин «поезд грузовой».

3. Глава IV пункт 21 четвертый абзац:

«Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1200 мм должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2,0 м, а при большей высоте не ближе 2,5 м».

Предлагаем величины расстояний и высоты привести к одной единице измерения.

4. Глава IV пункт 36 первый абзац:

«Размещение и техническое оснащение эксплуатационных и ремонтных вагонных депо, дирекций по обслуживанию пассажиров, пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов, промывочно-пропарочных станций и других сооружений и устройств вагонного хозяйства должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов, экологическую безопасность, безопасные условия труда, условия для проведения работ по тушению пожаров и ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами».

Приводится ссылка на несуществующую Дирекцию по обслуживанию пассажиров.

5. Приложение № 4 к ПТЭ пункт 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 6800мм».

Не указано от чего измеряется высота подвеса контактного провода.

6. Приложение № 5 к ПТЭ пункт 14 тридцать четвертый и тридцать пятый абзацы:

*«При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной **более 1 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 1 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».*

Не совсем понятно, к каким условиям следования поездов отнести величину глубины ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного

железнодорожного подвижного состава 2 мм, величина 2 мм подходит под оба условия следования поездов.

7. Приложение № 6 к ПТЭ пункт 6 третий абзац:

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

На часах, установленных на пассажирских железнодорожных вокзалах, указывается местное время.

8. Приложение № 6 к ПТЭ пункт 27 шестой абзац и приложение № 8 к ПТЭ (ИДП) приложение № 11 пункт 42 шестой абзац:

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

Не совсем понятен смысл, или скорость производства маневров толчками, или скорость соударения вагонов при маневрах толчками? Предлагаем сформулировать следующим образом: *«5 км/ч – при подходе отцепя вагонов к другому отцепу в подгорочном парке и при маневрах толчками».*

9. Приложение № 6 к ПТЭ пункт 27 шестой абзац и приложение № 8 к ПТЭ (ИДП) приложение № 11 пункт 42 седьмой абзац:

*«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».*

Предлагаем исключить слова «на железнодорожных путях необщего пользования», т.е. – на всех железнодорожных путях.

10. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава III пункт 10 девятый абзац:

*«На отдельных железнодорожных станциях в случаях, предусмотренных пунктом 66 приложения N 6 к Правилам, на входных и маршрутных светофорах может применяться сигнал: три желтых огня - разрешается локомотиву, моторвагонному поезду, **мотовозу, дрезине** следовать на свободный участок железнодорожного пути с особой осторожностью и со скоростью на железнодорожных путях общего пользования - не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, до маршрутного светофора с красным огнем».*

Можно ли рассмотреть возможность замены слов «мотовозу, дрезине» на «специальный самоходный подвижной состав» в назначении сигнала «три желтых огня»?

11. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава II пункт 4 четвертый абзац:

«Видимые сигналы по времени их применения подразделяются на следующие типы:

1) круглосуточные, подаваемые одинаково в светлое и темное время суток; такими сигналами служат огни светофоров установленных цветов, маршрутные и другие световые указатели, постоянные диски уменьшения скорости, квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета), красные диски со светоотражателем для обозначения хвоста грузового поезда, сигнальные указатели и знаки;

2) дневные, подаваемые в светлое время суток; для подачи таких сигналов служат диски, щиты, флаги, крылья семафоров и сигнальные указатели (стрелочные, путевого заграждения, устройств сбрасывания и гидравлических колонок);

3) ночные, подаваемые в темное время суток; такими сигналами служат огни установленных цветов в ручных и поездных фонарях, фонарях на шестах, крыльях семафоров и сигнальных указателях».

Требуется уточнить: какие диски и щиты служат для подачи дневных сигналов, так как щит и диск уменьшения скорости, красный диск обозначения хвоста грузового поезда и сигнальные знаки, которые все на щитах, относятся к круглосуточным. Предлагаем указать: ручной диск дежурного по железнодорожной станции и красный щит.

12. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава IV пункт 36 одиннадцатый абзац:

*«При подходе поезда к переносному желтому сигналу машинист обязан подать **один длинный свисток** локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а при подходе к сигналисту с ручным красным сигналом подать сигнал остановки и принять меры к немедленной остановке поезда, чтобы остановиться, не проезжая переносного красного сигнала».*

И пункт 40 третий абзац:

*«При подходе к переносному желтому сигналу машинист локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава обязан подать **один длинный свисток** и вести поезд так, чтобы проследовать место, огражденное переносными сигнальными знаками "Начало опасного места" (рис. 95) и "Конец опасного места" (рис. 96), со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии предупреждения на железнодорожных путях общего пользования - со скоростью не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч».*

В обоих абзацах требуется слова «один длинный свисток» заменить на слова «оповестительный сигнал» в соответствии с п.97 главы IX:

«Оповестительный сигнал - один длинный свисток, а при движении по неправильному железнодорожному пути - один длинный, короткий и длинный свисток локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава подается:

при приближении поезда к железнодорожным станциям, путевым постам, пассажирским остановочным пунктам, переносным и ручным сигналам, требующим уменьшения скорости, сигнальным знакам "С", выемкам, кривым участкам железнодорожного пути, тоннелям, железнодорожным переездам, съездным дрезинам, съездным ремонтным вышкам, путевым вагончикам и другим съездным подвижным единицам, а на железнодорожных путях необщего пользования, кроме того, при приближении к вагоноопрокидывателям, бункерам, эстакадам, вагонным весам, устройствам восстановления сыпучести грузов, гаражам размораживания грузов, а также иным объектам, расположенным на железнодорожных путях необщего пользования; ...».

13. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава IV пункт 42 четвертый абзац:

«При ограждении переносными красными сигналами места препятствия или производства работ на стрелочном переводе сигналы устанавливаются: со стороны крестовины - против предельного столбика на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей; с противоположной стороны на железнодорожных путях общего пользования - в 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - в 15 м от острьяка стрелки (рис. 101)»

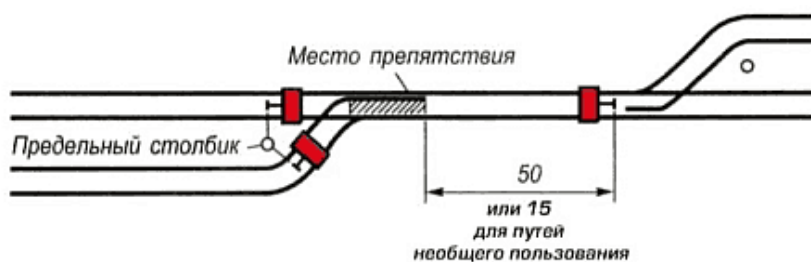


Рис. 101

Требуется слова «от острьяка стрелки» заменить на выражение «от границ места препятствия или производства работ», о чем указано в третьем абзаце данного пункта 42:

«Если какие-либо из этих стрелок направлены острьяками в сторону места препятствия или производства работ и не дают возможности изолировать железнодорожный путь, такое место с обеих сторон ограждается переносными красными сигналами, устанавливаемыми на

железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - 15 м от границ места препятствия или производства работ».

14. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава IV пункт 42 шестой абзац:

«Когда стрелку в указанное положение поставить нельзя, то на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - 15 м от места препятствия или производства работ в направлении к этой стрелке устанавливается переносной красный сигнал (рис. 101)»

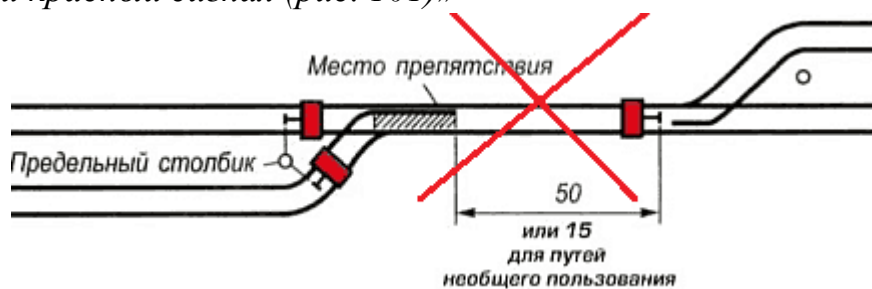
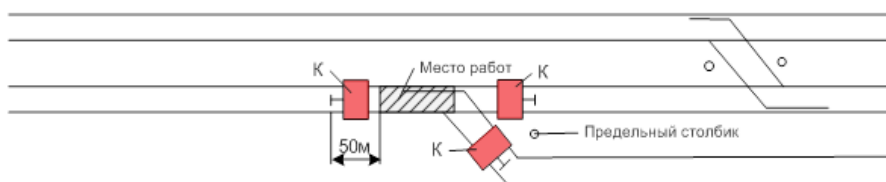


Рис. 101

Приводится ссылка на рисунок 101, не соответствующий данному тексту (для этого рисунка текст четвертого абзаца пункта 42), т.е. для текста шестого абзаца не приведена отдельная схема ограждения.

Предлагаем следующую схему (п.6.1 и рис.6.1.е Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утв. распоряжением ОАО «РЖД» 14.12.2016 г. № 2540р):



15. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава IV рисунки № 76, 77, 78, 97:

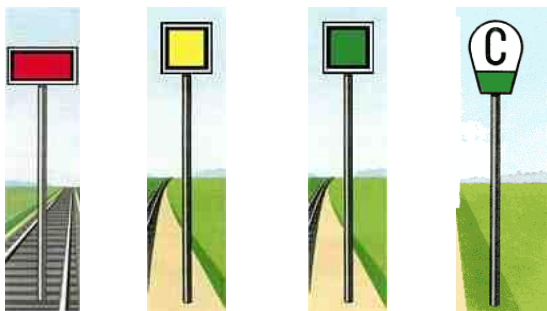


Рис.76

Рис.77

Рис.78

Рис.97

Окраска шестов переносных сигналов не соответствует требованиям распоряжения ОАО «РЖД» от 08.07.2019 г. № 1384/р, которым утвержден

«Альбом конструкций типовых постоянных дисков уменьшения скорости, переносных сигналов, сигнальных и путевых знаков» (окраска шеста производится поперечными чередующимися полосами шириной 200 мм белого цвета и красного цвета – для сигнала остановки; желтого цвета – для сигнала уменьшения скорости и зеленого цвета – для сигнального знака «С»).

16. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава IV пункт 33 первый абзац:

«Диском желтого цвета (рис. 68) подается сигнал – разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места" (рис. 95, 96), со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования».



Рис.95



Рис.96

В данном тексте речь идет о постоянных сигналах, но ссылка на рисунки 95 и 96, на которых приведены переносные сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» (шесты окрашены), а должны быть постоянные сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места», про которые указано в главе VI пункт 73 и на рисунках 156,157:

«Постоянные сигнальные знаки "Начало опасного места" (рис. 156) и "Конец опасного места" (рис. 157) с отражателями на них указывают границы участка, требующего проследования его поездами с уменьшенной скоростью. Сигнальный знак "Конец опасного места" помещается на обратной стороне знака "Начало опасного места"»



Рис. 156



Рис. 157

17. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава IV (несоответствия в требованиях к сигналам ограждения на железнодорожных путях необщего пользования):

Схемы ограждения мест, требующих постоянного уменьшения скорости, на железнодорожных путях необщего пользования приведены на рисунках 73,74,75 – о чем указано в пункте 33 последний абзац:

«Схемы установки постоянных дисков уменьшения скорости и сигнальных знаков "Начало опасного места" и "Конец опасного места" владельца инфраструктуры на однопутном участке указаны на рис. 70, на одном из железнодорожных путей двухпутного участка - на рис. 71, на обоих железнодорожных путях двухпутного участка - на рис. 72, на железнодорожных путях необщего пользования - соответственно на рис. 73, 74, 75».

Установка переносных сигналов уменьшения скорости и сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» на железнодорожных путях необщего пользования приведена также на рисунках 73,74,75 – о чем указано в пункте 40 первый абзац:

«Переносные сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места" устанавливаются на железнодорожных путях общего пользования по схемам, указанным на рис. 70, 71, 72, а на железнодорожных путях необщего пользования - на рис. 73, 74, 75».



Рис. 73



Рис. 74



Рис. 75

Согласно вышеизложенному можно сделать вывод, что на железнодорожных путях необщего пользования не применяются постоянные диски уменьшения скорости, а вместо них устанавливаются квадратные щиты уменьшения скорости. Однако в назначении диска желтого цвета в пункте 33 первый абзац указано и про железнодорожные пути необщего пользования, но ни в одной схеме ограждения их нет:

«Диском желтого цвета (рис. 68) подается сигнал - разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места", со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования».



Рис. 68

18. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава IV (несоответствия в требованиях к сигналам ограждения на железнодорожных путях необщего пользования):

Во всем пункте 36 речь идет о препятствиях для движения поездов или местах производства работ на перегоне железнодорожных путей общего и необщего пользования и об ограждении их сигналами остановки, однако текст девятого и десятого абзацев противоречит всему пункту, присутствует некорректное выражение *«место препятствия для производства работ на перегонах, требующее следования поездов с уменьшенной скоростью»* и непонятно для какой ситуации приведены схемы на рисунках 88,89,90:

«На железнодорожных путях необщего пользования место препятствия для производства работ на перегонах, требующее следования поездов с уменьшенной скоростью, ограждается на расстоянии "Т" от границ ограждаемого участка переносными сигналами уменьшения скорости.

Схема установки сигнала уменьшения скорости на однопутном перегоне приведена на рис. 88, на одном из железнодорожных путей двухпутного перегона - на рис. 89, на обоих железнодорожных путях двухпутного перегона - на рис. 90»

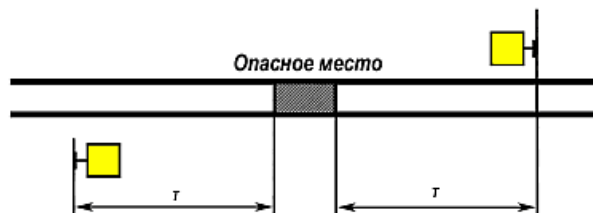


Рис.88

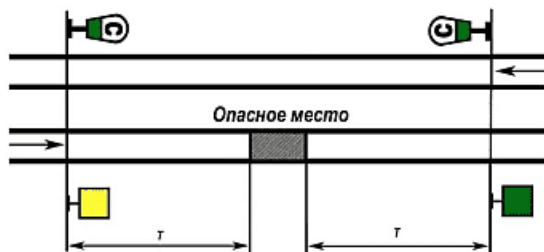


Рис.89

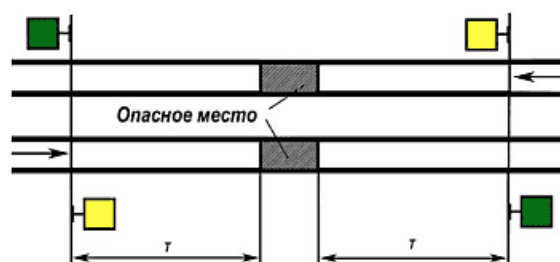


Рис.90

В пункте 42 главы V ПТЭ четко сказано, что означает препятствие: «*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*».

А схемы расстановки сигналов уменьшения скорости на железнодорожных путях необщего пользования приведены на рисунках 73,74,75, о чем сказано в пункте 33 последний абзац и пункте 40 первый абзац (об это было упомянуто выше).

19. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава IV (несоответствия в требованиях к сигналам ограждения на железнодорожных путях необщего пользования):

Рисунок 87:



Рис.87

Требуется указать, что расстояние от места препятствия до входного светофора – «менее $T+15$ », т.е. место препятствия или производства работ на перегоне находится вблизи железнодорожной станции, о чем указано в восьмом абзаце пункта 36 и по аналогии с рисунком 86:

«Если место препятствия или производства работ на перегоне находится вблизи железнодорожной станции и оградить это место в установленном порядке невозможно, то со стороны перегона оно ограждается так, как указано в настоящем пункте, а со стороны железнодорожной станции переносной красный сигнал устанавливается на оси железнодорожного пути против входного светофора (или сигнального знака "Граница станции"). При этом на железнодорожных путях общего пользования с укладкой трех петард, охраняемых сигнальником (рис. 86), а для железнодорожных путей необщего пользования без укладки петард (рис. 87)…»

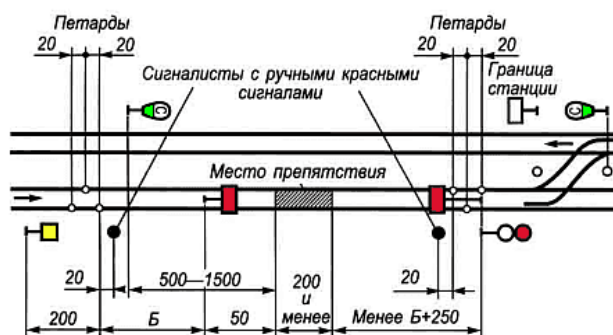


Рис.86

20. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава IV (несоответствия в требованиях к сигналам ограждения на железнодорожных путях необщего пользования):

Рисунок 94:

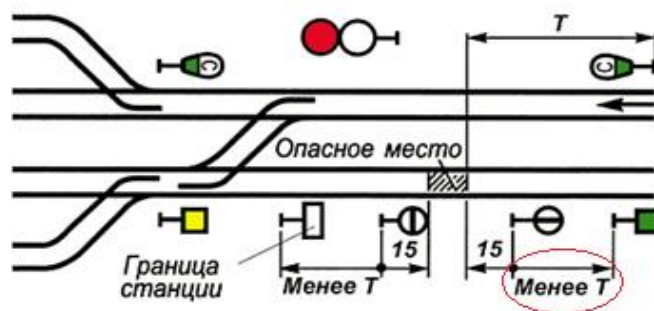


Рис.94

Ошибочно указано расстояние «менее T » от сигнального знака «Конец опасного места» до зеленого щита в сторону перегона, должно быть – « T » в соответствии с рисунками 73,74,75 и текстом первого абзаца пункта 40:

«Переносные сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места" устанавливаются на железнодорожных путях общего пользования по схемам, указанным на рис. 70, 71, 72, а на железнодорожных путях необщего пользования - на рис. 73, 74, 75.»

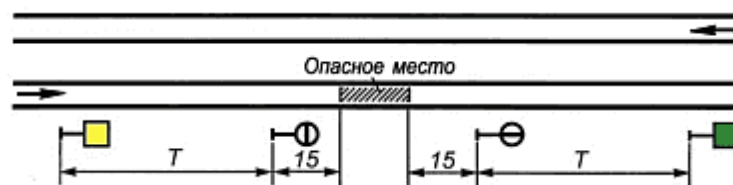


Рис. 74

21. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава V пункт 52 первый абзац:

«Дежурный по железнодорожной станции, где ему вменено в обязанность провожать поезда, при отправлении или проходе поезда по железнодорожной станции без остановки показывает: **днем - поднятый вертикально в вытянутой руке ручной диск, окрашенный в белый цвет с черным окаймлением, или свернутый желтый флаг; ночью - поднятый ручной фонарь с зеленым огнем.**»

И четвертый абзац:

«Дежурный по железнодорожной станции встречает поезд, прибывающий на графиковую стоянку: **днем - поднятый вертикально в вытянутой руке ручной диск, со световозвращающей пленкой белого цвета с черным окаймлением, или свернутый желтый флаг; ночью - поднятый ручной фонарь с белым огнем.**»

Несоответствие описания белой стороны ручного диска.

22. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава VII пункт 80

Предлагаем добавить рисунок маневрового светофора с красным огнем для текста седьмого абзаца данного пункта.

23. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава VIII пункт 92 рисунки 200, 201 и 202 днем:



Рис.200

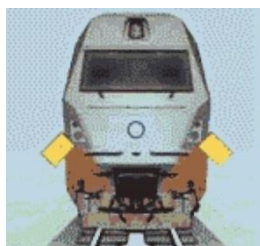


Рис.201



Рис.202

На данных рисунках необходимо включить прожектор и указать об этом в пунктах 92 и 93 в соответствии с текстом пункта 86:

«Голова поезда при движении на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается: днем и ночью одним прозрачно-белым огнем прожектора и двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса.

Голова поезда при движении по неправильному железнодорожному пути обозначается: днем и ночью - красным огнем фонаря с левой стороны, с правой стороны - прозрачно-белым огнем фонаря, а также сигнальным прозрачно-белым огнем прожектора.

*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».*

24. Приложение № 7 к ПТЭ (ИСИ) глава VIII пункт 86 последний абзац:

«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».

Требуется после слов «по правильному пути» добавить «и по неправильному пути», т.к. об этом указано во втором абзаце данного пункта:

«Голова поезда при движении по неправильному железнодорожному пути обозначается: днем и ночью - красным огнем фонаря с левой стороны, с правой стороны - прозрачно-белым огнем фонаря, а также сигнальным прозрачно-белым огнем прожектора».

25. Приложение № 8 к ПТЭ (ИДП) приложение № 8 к ИДП пункт 13 первый абзац:

*«Если **на двухпутных перегонах**, оборудованных автоблокировкой, хозяйственные поезда после окончания работ отправляются на железнодорожную станцию по правильному пути, то их движение, независимо от наличия у машинистов разрешения на бланке ДУ-64, производится по сигналам автоблокировки с установленной скоростью...»*

Можно ли рассмотреть возможность следования хозяйственных поездов на железнодорожную станцию после окончания работ по правильному пути по сигналам автоблокировки с установленной скоростью **и для многопутных перегонов?**

26. Приложение № 8 к ПТЭ (ИДП) приложение № 8 к ИДП пункт 14 первый абзац:

«Открытие перегона (железнодорожного пути) производится приказом ДНЦ только после получения уведомления (письменного, по телефону или радиосвязи) от уполномоченного представителя подразделения путевого хозяйства владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях, об отсутствии на перегоне хозяйственных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава (или об их отправлении по правильному железнодорожному пути двухпутного перегона), а также других препятствий для безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла работы...».

Можно ли рассмотреть возможность открытия перегона (железнодорожного пути) приказом ДНЦ после получения уведомления от уполномоченного лица об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях и об отправлении хозяйственных поездов по правильному железнодорожному пути **и многопутного перегона?**

27. Приложение № 8 к ПТЭ (ИДП) приложение № 16 к ИДП

В таблице минимальных норм прикрытия в поездах и при маневрах для вагонов, загруженных опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) в графе «Условия, при которых требуется прикрытие» класс 4 – заменить на 4.1, 4.2, 4.3; а подкласс 6.1 – заменить на класс 6.1 в соответствии Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам, утв. на 15-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества 05.04.1996 г.:

п.1.2.2. Опасные грузы в соответствии с международными требованиями, установленными Типовыми правилами ООН (Рекомендации по перевозке опасных грузов) классификации веществ и изделий, по характеру опасных свойств подразделяются на следующие классы:

Класс 1 Взрывчатые вещества и изделия

Класс 2 Газы

Класс 3 Легковоспламеняющиеся жидкости

Класс 4.1 Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные вещества и твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества

Класс 4.2 Самовозгорающиеся вещества

Класс 4.3 Вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой

Класс 5.1 Окисляющие вещества
Класс 5.2 Органические пероксиды
Класс 6.1 Ядовитые (токсичные) вещества
Класс 6.2 Инфекционные вещества
Класс 7 Радиоактивные материалы
Класс 8 Едкие (коррозионные) вещества
Класс 9 Прочие опасные вещества и изделия.

28. Приложение № 8 к ПТЭ (ИДП) приложение № 11 к ИДП пункт 7 со второго по седьмой абзац:

«Нормы прикрытия в поездах и при маневрах указываются в перевозочных документах нанесением специального штемпеля, где цифрами обозначается минимальное число вагонов прикрытия, например, 3/0-0-3-1, где:

первая цифра - число вагонов прикрытия от ведущего локомотива в поездах (числитель - от паровоза на твердом топливе, знаменатель - от паровоза на нефтяном топливе, электровоза или тепловоза);

вторая цифра - от хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе при подталкивании; (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

третья цифра - от вагонов с людьми в поездах;

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

знак "0" (нуль) означает, что прикрытия не требуется».

Пример штемпеля прикрытия не соответствует Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам, утв. на 15-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества 05.04.1996 г. (описание графы 10 в примечании приложения № 2 «Алфавитный указатель опасных грузов, допущенных к перевозке по железным дорогам в крытых вагонах и контейнерах»):

«В графе 10 "Штемпели в накладной" указано содержание штемпелей, характеризующих опасность груза, условия роспуска с сортировочных горок, минимальные нормы прикрытия (минимальное число физических вагонов прикрытия): первая цифра - от ведущего локомотива, вторая цифра - от подталкивающего локомотива, третья цифра - от вагонов с людьми, знак "0" - прикрытия не требуется...».

29. Предлагаем структуру Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте, которая является приложением № 8 к ПТЭ и включает в себя 27 приложений, изменить на главы,

так как получается некая тавтология, например: *приложение № 20 к приложению № 8 к ПТЭ.*