

"Қозғалыс дабылының, бөгеуінің, байланысының және оны ақпараттандырудың қауіпсіздігіне қойылатын талаптар" техникалық регламентін бекіту туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 31 шілдедегі N 769 Қаулысы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2018 жылғы 15 мамырдағы № 269 қаулысымен

Ескерту. Күші жойылды – ҚР Үкіметінің 15.05.2018 № 269 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін қолданысқа енгізіледі) қаулысымен.

"Техникалық реттеу туралы" Қазақстан Республикасының 2004 жылғы 9 қарашадағы Заңын іске асыру мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

1. Қоса беріліп отырған "Қозғалыс дабылының, бөгеуінің, байланысының және оны ақпараттандырудың қауіпсіздігіне қойылатын талаптар" техникалық регламенті бекітілсін.

2. Осы қаулы 2014 жылғы 2 тамыздан бастап қолданысқа енгізіледі.

Ескерту. 2-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 2011.12.29 № 1643 Қаулысымен.

Қазақстан Республикасының
Премьер-Министрі

К. Мәсімов

Қазақстан Республикасы
Үкіметінің 2010 жылғы
31 шілдедегі
№ 769 қаулысымен
бекітілді

"Қозғалыс дабылының, бөгеуінің, байланысының және оны ақпараттандырудың қауіпсіздігіне қойылатын талаптар" техникалық регламенті

1. Қолданылу саласы

1. Осы "Қозғалыс дабылының, бөгеуінің, байланысының және оны ақпараттандырудың қауіпсіздігіне қойылатын талаптар" техникалық регламенті (бұдан әрі - Техникалық регламент) Кеден одағының сыртқы экономикалық қызметінің бірыңғай тауар номенклатурасындағы (КО СЭҚ БТН) тауарлар жіктемесіне сәйкес жіктемен Техникалық регламентке қосымшада келтірілген темір жол көлігі қозғалыс дабылының, бөгеуінің, байланысының және оны

ақпараттандырудың қауіпсіздігіне қойылатын талаптар жүйелеріне, сондай-ақ олардың тіршілік циклінің процестеріне (бұдан әрі - техникалық реттеу объектілері) қойылатын талаптарды белгілейді.

2. Алшақ болу жөн болып табылатын қауіпті факторлар (тәуекелдер) мыналар болып табылады:

- 1) дабылдық оттар мен бағдаршамдардың көрсеткіштері көрінімінің бұзылуы;
- 2) радиобайланыс кедергілерінің рұқсат етілген деңгейден асып кетуі;
- 3) электр тізбегінде кернеудің қауіпті деңгейі мен оның адамға және қоршаған ортаға кері әсер етуінен нұқсан келу мүмкіндігі.

3. Қозғалыстың дабылының, орталықтандыру, бөгеу, байланыс және ақпараттандыру жүйелерін сәйкестендіру жиынтығында тану үшін жеткілікті олардың мынадай сипаттайтын белгілері мен параметрлері (көрсеткіштері) бойынша жүргізіледі.

1) жабдықтың, құрылғылардың, аппаратураның және элементтердің тауарға ілеспе құжаттарға (тауар-көліктік жүкқұжатқа, қауіптер және қауіпсіз пайдалану шарттары туралы ескерту жазбаларына немесе белгілеріне, паспортқа, өнімнің сериялық нөмірлеріне, өндірушінің ілеспе құжаттамасында ұсынылған ақпаратқа) сәйкестігі;

2) жабдықтың, құрылғылардың, аппаратураның және элементтердің өздерінің техникалық сипатына, негізгі сипаттамаларға (параметрлер мен көрсеткіштерге) сәйкестігі және жіктеу тобына (КО СЭҚ БТН) тиістілігі;

3) қозғалыс дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелерінің мақсаты.

2. Терминдер мен анықтамалар

4. Техникалық регламентте "Техникалық реттеу туралы" Қазақстан Республикасының 2004 жылғы 9 қарашадағы, "Темір жол көлігі туралы" 2001 жылғы 8 желтоқсандағы, "Байланыс туралы" 2004 жылғы 5 шілдедегі заңдарында белгіленген, сондай-ақ мынадай терминдер мен анықтамалар пайданылады:

1) авария - белгілі бір аумақтың объектісінде адамдардың өмірі мен денсаулығына қауіп төндіретін және ғимараттардың, құрылыстардың, жабдықтың және көлік құралдарының бұзылуына, өндірістік және көліктік процестің бұзылуына, сондай-ақ қоршаған табиғи ортаға залал келтіруге әкелетін қауіпті техногендік оқиға;

2) автоматты локомотивтік дабыл (АЛД) - поездардың қозғалысы аралықта локомотивтік бағдаршамдардың дабыл бойынша жүзеге асырылатын, ал бөлек пункттер ретінде блок-учаскелердің белгіленген шекаралары болып табылатын дабыл мен байланыстың дербес жүйесі;

3) блок-учаске - дербес дабыл құралы ретінде қолданылатын, өтпелік бағдаршамдармен (блок-учаскелердің шекараларымен) немесе өтпелік бағдаршаммен (блок-учаске шекарасымен) және станциямен шектелген автобөгеу кезіндегі немесе автоматты локомотивтік дабыл кезіндегі станцияаралық аралықтың бөлігі;

4) бағдаршамдардың дабылдық оттары - қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге арналған, сондай-ақ поездардың қозғалысын және маневрлік жұмысты нақты ұйымдастыруға арналған дабылдар;

5) диспетчерлік орталықтандыру - темір жол учаскелеріндегі дабыл және бөгеу жүйесі;

6) жөндеу - жүйенің, кіші жүйенің немесе жабдықтың, құрылғының, аппаратураның бақыланатын бірлігінің қажетті жай-күйін қалпына келтіру бойынша іс-шаралар;

7) қозғалыстың дабыл, орталықтандыру, бөгеу, байланыс және ақпараттандыру жүйесінің элементі - негізгі немесе базалық сындарлы элемент болып есептелетін өнімнің бір бөлігі;

8) орталықтандыру - темір жол станцияларындағы дабыл және бөгеу жүйесі;

9) пайдалану құжаттамасы - техникалық реттеу объектісінің жобалаушысы, дайындаушысы, пайдаланушысы нысаналы мақсаты бойынша қауіпсіз қолдануды қамтамасыз ету мақсатында әзірлеген құжаттардың жиынтығы (өнімге арналған жобалық құжаттар, монтаждау мен құрастыру бойынша нұсқаулықтар, қағидалар, сипаттамалар, сызбалар, схемалар, технологиялық карталар, жабдыққа, құрылғыға, аппаратураға және элементтерге арналған паспорттар және сәйкестік сертификаттары және т.б.);

10) дабыл, орталықтандыру, бөгелту (ДОБ) жүйелері - мыналарды қамтитын жүйелер: механикалық дабыл жабдығы, темір жолдар үшін қауіпсіздікті қамтамасыз етуге немесе қозғалысты бақылауға арналған құрылғылар, бағдаршамдар, бағдаршалдар, механикалық дабылдық дискілер, өтпе жолдарға арналған тетіктер, дабылдар мен бағыттауышты басқару тетіктері, бағыттауыш бақылау құлыптары, дөңестік баяулатқыштар (бұдан әрі - жабдық); электр дабыл құрылғылары, темір жолдар үшін қауіпсіздікті қамтамасыз етуге және/немесе қозғалысты бақылауға арналған құрылғылар, тоннельдік немесе көпірлік дабылының құрылғылары (бұдан әрі - құрылғы); дабылының, орталықтандыру, бөгеу аппаратурасы (электрмагниттік реле, реле блоктары, трансформаторлар, түзеткіштер, қайта түрлендіргіштер, қорғау аспаптары); автоматты локомотивтік дабылының аппаратурасы (дешифраторлар, күшейткіштер, сүзгіштер); тональды рельстік тізбектер аппаратурасы (генераторлар, қабылдағыштар, сүзгіштер) (бұдан әрі - аппаратура); станцияларда олар үшін белгіленген маршруттар бойынша поездардың және маневрлік құрамдардың қауіпсіз қозғалысын және

поездардың аралықтарда интервалды айырылуын қамтамасыз ететін олардың құрамдас бөліктері және жинақтаушы бұйымдары (бұдан әрі - элементтер);

11) ұдайы жанып тұратын сигнал оттары - жылжымалы құрамның қозғалысына және тәуліктегі уақытқа қарамастан тұрақты жанып тұрған бағдаршамның дабыл оттары;

12) ұдайы жанып тұрмайтын дабыл оттары - жылжымалы құрам болмаған уақытта өшірулі тұратын бағдаршамның дабыл оттары.

3. Қазақстан Республикасының нарығында қозғалыстың дабылының, бөгеуінің, байланысының және ақпараттандыру жүйелері айналымының шарттары

5. Қозғалыстың дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелері, егер олар осы Техникалық регламенттің, Қазақстан Республикасының темір жол көлігі, өнеркәсіп және өрт қауіпсіздігі, байланыс саласындағы заңнамасының талаптарына сәйкес келмесе және адам өміріне, денсаулығына және қоршаған ортаға зиян келтіруі мүмкін болса, нарықта айналымға шығарылмайды.

6. Дайындаушы жеткізетін әрбір жабдық, құрылғы, аппаратура және қозғалыстың дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелері элементтерінің таңбасы және пайдалану, техникалық қызмет көрсету және жөндеу бойынша мемлекеттік және орыс тілдерінде пайдалану құжаттамасы болуы тиіс.

Пайдалану құжаттамасы мынадай ақпаратты қамтиды:

1) қозғалыстың дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелерін штаттық пайдалану, пайдалану кезінде сақталуы қажет қауіпсіздікті қамтамасыз ету шаралары бойынша нұсқаулар (пайдалануға беруді, мақсаты бойынша пайдалануды, техникалық қызмет көрсетуді, жөндеудің барлық түрлерін, қорғаныш құралдарын, тасымалдау мен сақтауды қоса алғанда);

2) қызмет мерзімінің белгіленген көрсеткіштері немесе белгіленген ресурс;

3) сындарлы істен шығудың, персоналдың аварияларға әкеп соқтыруы мүмкін кателерінің, көрсетілген қателерді болдырмайтын іс-қимылдардың тізбесі;

4) шектік жағдайлардың өлшемдері.

4. Қозғалыстың дабылының, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелеріне қойылатын жалпы қауіпсіздік талаптары

7. Қозғалыстың дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің және ақпараттандыру қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жалпы талаптар мыналар болып табылады:

1) сенімді, мақсаты бойынша сәйкес келетін және осы Техникалық регламенттің талаптарына сәйкес қолданудың берілген режимдері мен шарттарында талап етілетін функцияларды орындауға қабілеттілігін сипаттайтын барлық параметрлерді белгіленген мәннің шегіндегі уақыт ішінде сақтауға қабілетті қозғалыстың дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің, ақпараттандыру жүйелерін пайдалану;

2) Қазақстан Республикасының техникалық реттеу, өнеркәсіптік қауіпсіздік, өрт қауіпсіздігі саласындағы, өлшемдер бірлігін қамтамасыз ету саласындағы заңнамасының талаптарына сәйкес келетін қозғалыстың дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелерінің механикалық және климаттық әсерлерге төзімді құрылғыларын, аппараттарын, элементтерін және жинақтаушы бұйымдарын пайдалану;

3) бөгде адамдарды диспетчерлік басқару орталықтарынан (ДО) поездардың қозғалысын және тасымалдау процесін басқаруға қатысатын қызметкерлердің сөйлесулерін, сондай-ақ поездардың қозғалысын қамтамасыз ететін құрылғыларды техникалық ұстау және қызмет көрсету бойынша қызметкерлердің сөйлесулерін қамтамасыз ететін байланыс құралдарына жібермеу;

4) дабылдар көрсеткіштерінің айқын көрінімін және радиобайланыстың жақсы естілуін қамтамасыз ету.

Мыналардың:

бағдаршамдардың және маршруттық нұсқағыштардың;

бағыттауыш нұсқағыштардың, тастау құрылғыларының, жол қалқасының және станциялардағы гидравликалық бағаналар нұсқағыштарының;

локомотив, вагон, жол және басқа да шаруашылықтардың жолдарындағы дабылдық аспаптардың уақтылы және үздіксіз жарықтандырылуы қамтамасыз етілуі тиіс.

4.1. Дабылының жүйесіне қойылатын қауіпсіздік талаптары

8. Тұрақты дабылдық аспаптар ретінде бағдаршамдар қолданылады.

9. Поездардың қозғалысы және маневрлік жұмыс кезіндегі қауіпсіздік мынадай белгіленген дабылдық түстерді қолданумен қамтамасыз етіледі:

жасыл, қозғалысқа белгіленген жылдамдықта рұқсат етеді;

сары, қозғалысқа рұқсат етеді және жылдамдықты азайтуды талап етеді;

қызыл, тоқтауды талап етеді.

Мынадай түстерді пайдалануға жол беріледі:

айдай ақ - маневрлерге рұқсат етеді;

көк - маневрлерге тыйым салады.

10. Ұдайы жанып тұратын дабыл оттары бар бағдаршамдар қолданылады. Автобөгеу желілерінде олардың алдарындағы блок-учаскеге поезд кірген кезде жанатын өтпелік бағдаршамдарда ұдайы жанып тұрмайтын дабылдық оттарды қолдануға рұқсат етіледі.

11. Жолдың тікелей учаскелеріндегі кіреберістік, ескерту, өтпелік, қалқалау және жауып қою бағдаршамдарының дабылдық оттары күндіз де, түнде де жақындап келе жатқан поездың локомотивті басқару кабинасынан кемінде 1000 м қашықтықта айқын көрінуі қамтамасыз етуі тиіс.

12. Жолдың қисық учаскелерінде бұл бағдаршамдардың көрсеткіштері, сондай-ақ бағдаршамдардағы дабылдық жолақтар кемінде 400 м қашықтықта айқын көрінуі тиіс. Қатты қиғашталған жерде (таулар, терең ойықтар) аталған бағдаршамдар көрсеткіштерінің 400 м-ден аз, бірақ кемінде 200 м қашықтықта көрінуіне рұқсат етіледі.

13. Басты жолдардың шығу және маршруттық бағдаршамдарының көрсеткіштері кемінде 400 м қашықтықта айқын көрінуі тиіс, бүйірлік жолдардың шығу және маршруттық бағдаршамдарының, сондай-ақ шақыру сигналдары мен маневрлік бағдаршамдардың көрсеткіштері кемінде 200 м қашықтықтан айқын көрінуі тиіс.

14. Локомотивтердегі, мотор-вагонды поездағы және арнайы жылжымалы құрамдағы автоматты локомотивтік дабылының нақты белгіленген қозғалыс жылдамдықтарын, поездың өздігінен кетуін және машинистің қырағылығын кезеңді тексеруді бақылауды қамтамасыз ететін қауіпсіздік құрылғыларымен толықтырылуы тиіс. Машинистің локомотивті, мотор-вагонды поезде, арнайы жылжымалы құрамды, ал дрезинаны - дрезина жүргізушісінің басқару қабілетін жоғалтуы кезінде көрсетілген құрылғылар тыйым салатын көрсеткіші бар жол бағдаршамының алдында поездың автоматты тоқтауын қамтамасыз етуі тиіс.

15. Автоматты локомотивтік дабылының кезінде локомотивтік бағдаршамдар поезд оларға қарай жақындап келе жатқан жол бағдаршамдарының көрсеткіштеріне сәйкес келетін көрсеткіштерді көрсетуі тиіс.

Тек қана локомотивтік бағдаршамдардың көрсеткіштері бойынша қозғалыс кезінде бұл бағдаршамдар алдында жатқан блок-учаскелердің бос еместігіне немесе бос болуына қарай көрсеткіштерді беруі тиіс.

16. Локомотивтік бағдаршамдар локомотивті, мотор-вагонды поезде, арнайы өздігінен жүретін құрамды басқару кабинасына орнатылады және тікелей машинистке немесе оның көмекшісіне немесе дрезина жүргізушісіне және оның көмекшісіне дабыл көрсеткіштерін береді.

17. Автоматты өтпелі сигнал беру поездың темір жол өтпесіне жақындауына дейін темір жол өтпесін көлік құралдарынан алдын ала босату үшін қажетті уақытқа автомобиль жолы жағына қарай тоқтау дабылының қамтамасыз етуі тиіс, ал автоматты шлагбаумдар жабылуға тиіс.

18. Автоматты өтпелі сигнал беру поездың темір жол өтпесін толық босатқанға дейін жұмыс істеп тұруы, ал автоматты шлагбаумдар жабық түрде болуы тиіс.

4.2. Бөгеуінің жүйесіне қойылатын қауіпсіздік талаптары

19. Автоматты блоктау автоматты локомотивтік дабылыныңмен және диспетчерлік бақылау құрылғыларымен, ал жартылай автоматталған бөгеуінің - автоматты локомотивтік сигнал берумен толықтырылуы тиіс.

20. Станциялық бөгеуінің мыналарды қамтамасыз етуі тиіс:

станция бойынша кезекші тарапынан бекеттердің поездарды қабылдау және жөнелту маршруттарын және станцияішілік маршруттарды дұрыс дайындауын бақылауды;

әр түрлі бекеттерден басқарылатын бағыттауыштар мен дабылдардың өзара түйісуін.

21. Электрлік орталықтандыру құрылғылары мыналарды қамтамасыз етуі тиіс :

бағыттауыштар мен бағдаршамдардың өзара түйісуін;

осы маршрутты қоршайтын бағдаршамның бір уақытта жабылуымен бағыттауышың кіруін бақылау;

басқару аппаратында бағыттауыштардың орнын және жолдар мен бағыттауыш секцияларының бос еместігін бақылау;

бағыттауыштар мен бағдаршамдарды маршруттық немесе бөлек басқару мүмкіндігі;

маневрлік бағдаршамдардың көрсеткіштері бойынша маневрлік қозғалысты іске асыру, қажет болған жағдайда бағыттауыштарды жергілікті басқаруға тапсыру.

22. Электрлік орталықтандыру құрылғылары:

бос емес жолға қойылған маршрут кезінде кіреберіс бағдаршамының ашылуына;

жылжымалы құрамның астында бағыттауышы ауыстыруға;

егер бағыттауыштар тиісті күйге қойылмаған кезде осы маршрутқа сәйкес бағдаршамдардың ашылуына;

белгіленген маршрутты қоршайтын ашық бағдаршам кезінде қарсы маршрут бағдаршамының ашылуына немесе маршрутқа кіретін бағыттаушы ауыстыруға жол бермеуі тиіс.

23. Диспетчерлік орталықтандыру құрылғылары:

бір пункттен бірқатар станциялар мен аралықтардың бағыттауыштары мен бағдаршамдарын басқаруды;

басқару аппаратында станциялар мен оларға жанасқан блок-учаскелердегі бағыттауыштардың орналасуы мен бос еместігін, аралықтардың, жолдардың бос еместігін, сондай-ақ кіреберіс, маршруттық және шығу бағдаршамдардың көрсеткіштерін бақылауды;

поездарды қабылдау, жөнелту және маневрларды орындау бойынша бағыттауыштар мен бағдаршамдарды резервтік басқаруға станцияларды беру немесе маневрларды орындау үшін бағыттауыштарды жергілікті басқаруға беру мүмкіндігін;

поездардың орындалған қозғалыс кестесін автоматты жазуды;

электр дабылының, автоматтық бөгелтуге, дербес дабылының құралы ретінде қолданылатын автоматты локомотивтік дабылының және поездың толық құрамда келуін автоматты бақылауы бар жартылай автоматты блоктауға қойылатын талаптарды орындауды қамтамасыз етуі тиіс.

24. Диспетчерлік орталықтандыру жүйелері блок-учаскелердің жалған бос болмауы кезінде поезд диспетчерінің қозғалыс бағытын өзгерту мүмкіндігін және өтпелі дабылының дұрыс жұмыс істеуін бақылауды қамтамасыз етуі тиіс.

25. Жақын орналасқан станциялардың бағыттауыштары мен бағдаршамдарын телебасқару құрылғылары диспетчерлік дабылының құрылғыларына қойылатын талаптардың орындалуын қамтамасыз етуі тиіс.

26. Дөңес орталықтандыру мыналарды қамтамасыз етуі тиіс:

бағыттауыштарды жеке басқару;

құрамды тарату жүргізілетін барлық бағыттас бағыттауыштарды, сондай-ақ жылжымалы құрамның тарату аймағына шығуына жол бермейтін қорғау бағыттауыштарын электрлі түйістіру;

басқару тетігінде бағыттауыштардың орналасуын және бағыттауыш секцияларының бос еместігін бақылау.

27. Дөңес орталықтандыру жылжымалы құрамның астында бағыттауышы ауыстыруға жол бермеуі тиіс.

28. Бағыттауыштарды дөңес автоматтандырылған орталықтандыру мыналарды қамтамасыз етуі тиіс:

ағытудың бағдарламалық немесе маршруттық жұмыс режимі кезінде жылжып кету процесінде сорттау дөңесі бөлу аймағының бағыттауыштарын автоматты басқару;

үшкір және рамалық рельстің арасында бөгетті ауыстыру сәтінде оқшауланған бағыттауышық секцияға ағытудың болуына дейін бағыттауыштың бақыланатын жағдайына автоматты түрде қайтарылуы;

бағыттауыштарды жеке басқаруға жіберу процесі кезінде ауысу мүмкіндігі.

4.3. Қозғалыстың байланыс және ақпараттандыру жүйесіне қойылатын қауіпсіздік талаптары

29. Поезд жүріп келе жатқан кезде жылжымалы құрамның техникалық жағдайын автоматты түрде бақылайтын құралдар мыналарды қамтамасыз етуі тиіс:

алдында болатын станция бойынша кезекшіге, ал диспетчерлік дабылыныңмен жабдықталған учаскелерде - поезд диспетчеріне поезда ақаулы жылжымалы құрамның болуы туралы және ақаудың түрі туралы ақпарат беру;

жанып тұратын нұсқағыш жолақтары арқылы поездарда ақаулы вагондардың болуы туралы ақпаратты немесе поезда ақаулы жылжымалы құрамның болуы туралы сөйлеу ақпараттандырушысының хабарламасын локомотив машинисіне беру;

алдында болатын станция бойынша кезекшіге, ал диспетчерлік дабылыныңмен жабдықталған учаскелерде поезд диспетчеріне поезда ақаулы жылжымалы құрамның болуы және ақау түрі туралы хабар берілгендігін тіркеу.

30. Автобөгеумен жабдықталған учаскелердегі поездардың қозғалысын диспетчерлік бақылау құрылғылары белгіленген қозғалыс бағытын (бір жолдық аралықтарда), аралық станцияларда блок-учаскелердің, басты және қабылдау-жөнелту жолдарының бос еместігін, өтпелі, кіреберісте және шығу бағдаршамдардың көрсеткіштерін бақылауды қамтамасыз етуі тиіс.

Диспетчерлік бақылау жүйелері, осы тармақта аталған талаптардан басқа, сигнал беру, орталықтандыру және блоктау құрылғыларының техникалық жағдайын бақылауды қамтамасыз етуі тиіс.

31. Поездардың қарқынды қозғалысы және диспетчерлік орталықтандыру бар темір жол учаскелерінде енгізілетін поезддық радиобайланыс жүйелері аралықтардың ұзақтығына қарамастан, осы тармақта аталған жұмысшылардың екі жақты сенімді байланысын қамтамасыз етуі тиіс.

32. Станциялық радиобайланыс мынадай жүйелерде екі жақты байланысты қамтамасыз етуі тиіс: маневрлік және дөңес радиобайланыс, станциялық технологиялық орталықтардың, вагондар мен локомотивтерге техникалық қызмет көрсету пункттерінің радиобайланысы, вагондарды, жүк аудандарын, контейнерлік алаңдарды, техникалық құралдарға (дабылының, орталықтандыру және бөгеуінің, ақпараттандыру және байланыс, жол, жанасу жүйелері және т.б.)

қызмет көрсету және жөндеу бригадаларын, әскери (ведомстволық) қорғау бөлімшелерін коммерциялық қарау пунктерінің радиобайланысы.

33. Байланыстың екі жақты парктік құрылғылары парк шегінде жақсы естілуін қамтамасыз етуі тиіс. Бұл құрылғылар темір жол аумағынан тыс жерде шуды азайтуға бағытталған іс-шараларды іске асыруы тиіс.

34. Поездық және маневрлік жұмыстар туралы нұсқауларды беруге, сондай-ақ жолаушыларға ақпарат беруге қолданылатын байланыстың екі жақты парктік құрылғылары тұрақты қосылып тұруы, байланыс арналарының үздіксіз қызметін қамтамасыз етуі, оның қосылып тұрған жағдайын бақылауы тиіс.

5. Жобалау сатысында қозғалыс дабылының, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелеріне қойылатын қауіпсіздік талаптары

5.1. Жобалау кезінде дабылына және бөгеуге қойылатын қауіпсіздік талаптары

35. Бағдаршамдар олар арқылы берілетін дабылдар поездан іргелес жолдарға жататын дабыл ретінде қабылдамайтындай етіп орналастырылуы тиіс.

36. Барлық кіреберіс және өтетін бағдаршамдардың және жауып қойғыш бағдаршамдардың алдында ескертетін бағдаршамдар жобалануы және орнатылуы тиіс. Автобөгеумен жабдықталған учаскелерде әрбір өтпелі бағдаршам келесі бағдаршамға қатысты ескертуші болып табылады.

Автоматты локомотивтік дабылының өзі жеке дабылының құралы ретінде қолданылатын учаскелерде кіреберіс бағдаршамдарының алдында ескертетін бағдаршамдарды орнатпауға болады.

37. Автобөгеумен жабдықталған желілерде іргелес бағдаршамдардың арасындағы қашықтық толық қызметтік тоқтау және барынша жоғары жылдамдықты іске асыру кезінде бұл орын үшін белгіленген тоқтату жолынан кем емес, бірақ жолаушылар поездары үшін 120 км/сағ және жүк поездары үшін 80 км/сағ жылдамдықтан артық болмайтындай етіп жобалануы тиіс және бұдан басқа, поездың тоқтату жүйесіне автоматты локомотивтік дабылының құрылғысына әсер ету үшін қажет уақыт ішінде поезд жүріп өтетін жолды ескере отырып, жедел тоқтату кезіндегі тоқтату жолынан кем болмауы тиіс. Бұл ретте дабылдардың көрінуі 400 м-ден аз учаскелерде, сондай-ақ автоблоктаумен жаңадан жабдықталған желілерде көрсетілген арақашықтық 1000 м-ден кем болмауы тиіс.

38. Автобөгеумен жабдықталған желілерде жеке бағдаршамдар қажетті тоқтау жолынан кем қашықтықта жобалануы мүмкін. Ондай бағдаршамда, сондай-ақ оған жасалған ескертетін бағдаршамда түстік көрсеткіштер жобалануы және орнатылуы тиіс. Станциялардағы түстік көрсеткіштер басты жолдағы

іргелес бағдаршамдардың (кіреберіс, маршруттық, шығу) арасындағы арақашықтық қажетті тоқтау жолынан кем болған кезде қолданылады.

39. Жартылай автоматты бөгеумен жабдықталған учаскелерде кіреберіс, маршруттық, шығу бағдаршамдар арасындағы қашықтық толық қызметтік тоқтау және ең жоғары жылдамдықты іске асыру кезінде бұл орын үшін белгіленген тоқтату жолынан кем емес, ал поездың тоқтату жүйесіне автоматты локомотивтік дабылының құрылғысына әсер ету үшін қажет уақыт ішінде поезд жүріп өтетін жолды ескере отырып, жедел тоқтату кезіндегі тоқтату жолынан кем болмауы тиіс.

40. Автобөгеумен жабдықталмаған учаскелерде ескертетін бағдаршамдар негізгі бағдаршамдардан жедел тоқтау және ең жоғары жылдамдықты іске асыру кезінде бұл орын үшін белгіленген тоқтату жолынан кем емес, ал автоматты локомотивтік дабылының жол құрылғыларының станцияға жақындаған учаскелерінде - ең жоғары жылдамдықты іске асыру кезінде поездың тоқтату жүйесіне автоматты локомотивтік дабылының құрылғысына әсер ету үшін қажет уақыт ішінде поезд жүріп өтетін жолды ескере отырып, жедел тоқтату кезіндегі тоқтату жолынан кем болмауы тиіс.

41. Бағдаршамдар қозғалыс бағыты бойынша оң жақта немесе олар қоршаған жол өсінің үстінде жобаланады және орнатылады. Қоршау бағдаршамдары және олардың ескерту бағдаршамдары дұрыс емес жолмен келе жатқан поездар үшін темір жол өтпелері алдындағы аралықтарда қозғалыс бағытының сол жағында орналастырылуы мүмкін.

42. Бағдаршамдарды оң жағынан орнату габариттері болмаған мынадай жағдайларда сол жақтан орналастыруға рұқсат етіледі:

дұрыс емес жолмен келе жатқан поездарды, сондай-ақ аралықтан дұрыс емес жолмен қайтып келе жатқан итеруші локомотивтерді және шаруашылық поездарды станцияға қабылдау үшін орнатылатын кіреберіс және олардың ескерту бағдаршамдары;

екінші жолдарды салу кезеңіне уақытша орнатылатын кіреберіс және өтпелі бағдаршамдар.

Жекелеген станцияларда маневрлық жұмыстар технологиясының талаптарына байланысты дөңес бағдаршамдарды сол жақтан орнатуға рұқсат етіледі.

43. Кіреберіс бағдаршамдары бағытқа қарсы үшкірден немесе бағаттас бағыттамалық бұрманың шектік бағаншасынан есептегенде бірінші кіру бағыттамалық бұрмасына 50 м жақын емес қашықтықта жобалануы және орнатылуы тиіс.

Поездардың тоқтаусыз өтуі жүргізілетін жолдарды қоспағанда, топтық шығу және маршруттық бағдаршамдарды жолдардың тобы үшін орнатуға рұқсат

етіледі. Топтық шығу және маршруттық бағдаршамдар поездың жөнелтілуі рұқсат етілетін жолдың нөмірі көрсетілген маршруттық нұсқағыштармен толықтырылуы тиіс.

44. Автоматты бөгеуінің кезінде өтпелі бағдаршамдар блок-учаскелер арасындағы шекарада орнатылады, ал жартылай автоматтандырылған бөгеуінің кезінде бекет арасы аралықтарының шекарасында орнатылады.

Автоматты локомотивтік дабылының өзі жеке дабыл құралы ретінде қолданылатын учаскелерде, блок-учаскелердің шекарасында "Блок-учаскенің шекарасы" дабыл белгілері орнатылады.

Екі жолдық аралықтарда локомотивтік бағдаршамның дабылдары бойынша дұрыс емес жолмен қозғалыс кезінде блок-учаскенің шекарасы дұрыс жолмен қозғалыс үшін орнатылған автобөгеу бағдаршамы болып табылады.

45. Автоматты локомотивтік дабылының өзі жеке дабылының құралы ретінде қолданылатын учаскелерде екі іргелес блок-учаскелердің ұзындығы поездың тоқтату жүйесіне автоматты локомотивтік дабылының әсер ету үшін қажет уақыт ішінде поезд жүріп өтетін жолды ескергендегі жедел тоқтату кезіндегі тоқтату жолынан кем болмауы тиіс.

46. Станцияларда поездардың қабылдау және жөнелту маршруттарына жататын айырғыштар кіреберіс, шығатын жердегі және маршрут бағдаршамдармен өзара байланыста болуы тиіс.

Жолды бөгеуінің немесе электр жезлдық жүйе құрылғыларының болуы кезінде аралықтардағы басты жолдан тарайтын бағыттауыштар ол қондырғылармен ең жақын жердегі өтпелік немесе шығу бағдаршамын ашу немесе жезлді алып тастау басты жолдағы бағыттауышың қалыпты жағдайында ғана мүмкін болатындай байланыста болуы тиіс.

47. Бір деңгейде қиылысу және желілердің тұтасуы, сондай-ақ айырылатын көпірлер шекті бағандардан немесе көпірдің басынан тиісінше кемінде 50 м қашықтықта екі жақтан орнатылған жабатын бағдаршамдармен қоршалуы тиіс.

Бір деңгейде қиылысу және желілердің тұтасуы кезінде жабатын бағдаршамдар біреуінің ашылуы қарсы маршруттағы бағдаршамдардың тыйым салатын көрсеткіштері кезінде ғана мүмкін болатындай өзара байланыста болуы тиіс.

Айырылатын көпірлерде жабатын бағдаршамдардың ашылуы көпірдің келтірілген жағдайында ғана мүмкін болуы тиіс.

48. Автоматты және жартылай автоматты бөгеуінің құрылғылары жылжымалы құрамның олармен қоршалған блок-учаскесін (станцияаралық немесе бекетаралық аралықты) босатқанға дейін шығатын жердегі немесе

өтпелік бағдаршамның ашылуына, сондай-ақ негізгіден резерв электрмен қамтамасыз етуден немесе кері қарай ауысқанның нәтижесінде бағдаршамның өздігінен жабылуына жол бермеуі тиіс.

49. Автоматты бөгеуінің кезінде өтпелік бағдаршамдар поездың олармен қоршалған блок-учаскелеріне кіретін кезде, сондай-ақ бұл учаскелердегі рельс тізбектерінің тұтастығы бұзылған жағдайда автоматты түрде рұқсат етпейтін көрсеткішті қабылдау керек.

50. Автоматты бөгеумен жабдықталған бір жолдық желілерде, сондай-ақ әрбір жол бойынша екі жақты автоблантауы бар екі жолды аралықтарда, маневр жасаушы құрамның станция шекарасынан шығумен маневр жұмысы жүргізілетін станцияларда автоматты бөгеуінің қондырғылары қажет болған жағдайда олармен байланысқан маневрлік бағдаршамдармен толықтырылады.

51. Автоматты локомотивтік дабылының жол құрылғыларымен жартылай автоматты бөгеуінің кезінде станциялардың жақындау учаскелері мен басты жолдары жабдықталады.

52. Кілттік байланысы бар құрылғылар бақылау құлыптарының көмегімен бағыттауыштар мен дабылдардың өзара тұйықталуын қамтамасыз етуі тиіс (рұқсат берілмеген ауыстырып қосуды болдырмайтын құрылғылармен жабдықталған).

53. Автобөгеуі бар аралықтар және электр орталықтандырылған айырғыштары бар станциялар жолдарда жұмыстарды орындайтын жұмыскерлерге поездың жақындауы туралы хабарлайтын автоматтандырылған жүйемен жабдықтылуы тиіс.

54. Мыналарға тыйым салынады:

бөгетті немесе қозғалыс үшін қауіпті жұмыстарды іске асыру орындарын дабылдармен қоршамас бұрын жұмыстарға кірісуге;

бөгетті жойғанға дейін, жұмыстарды толық аяқтағанға дейін, жолдың жағдайын, түйіспе желісін және габариттің сақталуын тексергенге дейін бөгеттерді немесе жұмыстардың жүргізілу орнын қоршайтын дабылдарды алып тастауға.

5.2. Жобалау кезінде қозғалыстың байланыс және ақпараттандыру жүйелеріне қойылатын қауіпсіздік талаптары

55. Қозғалыстың байланыс және ақпараттандыру жүйесі поездардың қозғалысын және тасымалдау процесін диспетчерлік басқару орталықтарынан басқаруға қатысатын жұмыскерлердің сөйлесуін, сондай-ақ мынадай байланыс түрлерін қолданатын поездардың қозғалысын қамтамасыз ететін қондырғыларды техникалық ұстау және қызмет көрсету жөніндегі жұмыскерлердің сөйлесуін қамтамасыз етуі тиіс:

поездардың қозғалысын басқаруға арналған поезд диспетчерінің байланыс;

энергиямен қамтамасыз ету құрылғыларымен техникалық жағдайын басқаруға арналған энергодиспетчерлік байланыс;

жол шаруашылығының ағымдағы жағдайының мәселелері бойынша жол жұмыскерлерінің сөйлесуіне арналған желілік жол байланысы;

СОБ қондырғыларының жағдайы жөніндегі қызметтік байланыс;

байланыс құрылғыларының жағдайы жөніндегі қызметтік байланыс;

локомотив диспетчерінің поезд локомотив машинистерімен сөйлесуге арналған локомотивтік диспетчерлік байланыс;

ДО учаскесінің маневрлік диспетчерінің маневр жұмыстарын жүргізу мәселелері бойынша станция бойынша кезекші станция операторларымен, маневрлік диспетчерлермен сөйлесуге арналған маневрлік диспетчерлік байланыс;

қорғалатын өтпе бойынша кезекшінің қозғалыс қауіпсіздігін және поездардың сыртқы жағдайын бақылауды қамтамасыз ету бойынша таяудағы станцияның кезекшісімен сөйлесуге арналған байланыс;

іргелес жеке пункттердің (станциялардың) кезекшілері арасында поездардың қозғалысы жөнінде қызметтік сөйлесуге арналған поезд станция аралық байланыс;

аралықта орналасқан жұмыскерлердің аралықты шектейтін жеке пункттердің кезекшілерімен, поезд және энергодиспетчермен, жол аралық диспетчермен, ақпараттандыру және байланыс диспетчерімен және поездардың қозғалысы мен қондырғылардың техникалық жағдайының мәселелері жөніндегі сигнал беру қызметінің диспетчерімен сөйлесуге арналған аралық байланыс;

аралық станциялардың (разъездер мен тоқтау пункттері) жұмыскерлерінің өзара бір-бірімен және учаскелік және бөлімдік станциялардың жұмыскерлерімен қызметтік сөйлесуіне және поезд диспетчерлік байланысы жұмыс істемей қалған кезде поезд диспетчерінің резервіне арналған станциялық байланыс.

56. Қозғалыстың байланыс және ақпараттандыру жүйесі байланыстың басқа түрлерінен тәуелсіз жобалануы мүмкін және жалпы пайдаланатын байланыс желісіне және басқа да желілерге шыға алмайтын мүмкін бөлінген жеке желі бола алады.

57. Поезд радиобайланысы темір жолдардың барлық учаскелерінде жобалануы тиіс. Поезд радиобайланысы поезд локомотивтері, мотор-вагонды, арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрам машинистерінің мынадай екі жақты поездар байланысын қамтамасыз етуі тиіс:

барлық диспетчерлік учаскенің шегінде поезд диспетчерімен;

станция бойынша аралықты шектейтін кезекшілермен;

қарсы келе жатқан және ізімен келе жатқан бір аралықта орналасқан локомотивтердің, мотор-вагонды поездардың, арнайы өздігінен жүретін құрамдардың машинистерімен;

өтпелер және депо бойынша кезекшілермен; жөндеу жұмыстарының басшыларымен және сигнал берушілермен;

поездардағы және объектілердегі әскери (ведомстволық) қорғау айырғыштарымен;

кабинадан шыққан кездегі машинистің көмекшісімен;

жолаушылар поезының бастығымен (механик-бригадирмен), вагондарды қарайтын жөндеушілермен.

58. Аралықтардың ұзақтығы 15 км-ден артық болған кезде поезд локомотивтерінің, мотор-вагонды поездардың және арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрамның машинистерінің аралық бойынша жүрген кезде тұрақты радиобайланыс болған жағдайда поезд радиобайланыс жүйелерін енгізгенге дейін таяудағы станция бойынша кезекшімен радиобайланысты қамтамасыз етуге рұқсат беріледі.

59. Поезд диспетчерлік байланысына тек станция бойынша кезекшілердің, маневрлік диспетчерлердің, локомотивтік депо, ауыстыру пункттері бойынша кезекші операторлардың, энергодиспетчерлердің және локомотивтік диспетчерлердің, дабылының және байланыс диспетчерлерінің телефондарын қосуға жол беріледі.

60. Радиобайланысты жобалау кезінде радиотаратушы құралдарының бөгеттер көзделуі тиіс. Станцияның және оған қызмет көрсетуші локомотивтердің әрбір маневрлік ауданы үшін бөлек радио жиілігі бөлінеді.

61. Аспалы әдіспен орындалған кабельдік байланыс желілері іліну максималды жебесі кезінде мынадай биіктіктен төмен орналаспауы тиіс:

елді мекен болып табылмайтын жерлерде - жерден - 5,0 м;

елді мекендегі бірдей болғаны жөн - 6,0 м;

жолаушылар платформаларының бетінен - 4,5 м;

темір жол өтпелеріндегі автомобиль жолдарының төсемінен - 7,0 м.

Әуе байланыс желелері, сондай-ақ сигнал беру, орталықтандыру және блоктау желелері ілінудің максималды жебесі кезінде мына көрсетілген биіктіктен төмен орналаспауы тиіс:

елді мекен болып табылмайтын жерлерде - жерде - 2,5 м;

елді мекенде — бірдей болғаны жөн - 3,0 м;

қиылысатын автомобиль жолдарының төсемінен - 5,5 м;

электрлендірілмеген қиылысатын темір жолдардың рельсі басынан жоғары - 7,5 м.

62. Темір жолдары қиылысқан кезде СОБ және байланыстың әуе желілері сымдарының төменгі нүктесінен рельс басының жоғары деңгейіне дейінгі қашықтық кемінде 7,5 м болуы қажет. Электрлендірілген темір жолдардың СОБ және байланыстың әуе желілерімен қиылысуына жол берілмейді. Ондай қиылысулар жер асты кабельді жанамалармен орындалады.

63. Сигнал беру, орталықтандыру және блоктау мен байланыс құрылыстары мен қондырғылары тартым тоғының, электр берілісі желілерінің және найзағай разрядтарының әсерінен қорғалуы тиіс.

6. Монтаждау және пайдалануға енгізу кезінде қозғалыстың дабылының, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелеріне қойылатын қауіпсіздік талаптары

64. Дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің және байланыс жүйелерінің монтажи әзірлеушінің техникалық құжаттамасына, өнеркәсіптік қауіпсіздік және техникалық реттеу талаптарын сақтай отырып, жобалық құжаттамаға сәйкес жүргізіледі.

65. Жобалау ұйымымен келіспей жобалық құжаттамадан ауытқуға рұқсат берілмейді.

66. Дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің және байланыс жүйелерін монтаждау кезінде техникалық құрылғылардың, аппараттардың, элементтердің, жинақтаушы бұйымдар мен материалдардың, нормативтік құжаттардың сапасын кіріс бақылау, сонымен бірге орындалған жұмыстардың сапасын операциялық бақылау арқылы жүзеге асырылады. Бақылау қорытындылары бұйымдар мен орындалған жұмыстардың сапасын растайтын барлық құжаттарды қоса тіркей отырып, актімен ресімделеді.

67. Пайдалану мерзімі өткен бұйымдар мен материалдар тексеруден өткен, кемшіліктері жойылған, сынақтан, сараптамадан өткеннен кейін және олардың сапасы мен пайдалану қауіпсіздігін растайтын басқа жұмыстарды жүргізген соң монтажға тапсырылуы мүмкін.

68. Коррозиямен зақымдалған немесе түрі өзгертілген техникалық құрылғыларды, аппараттарды, дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің және байланыс жүйелері элементтерін монтаждауға жол берілмейді.

69. Қозғалыстың дабылының, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелері орындалған жұмыстардың сапасын растайтын монтаж (құрастыру) жұмыстарын орындаған және құжаттарды ресімдеген соң, көзбен шолып тексеруге және сынауға жатады.

70. Көзбен шолып тексеру кезінде жөнделген құралдардың жобалық және құрылымдық құжаттамаға сәйкестігі барлық жобалық бекіністердің дұрыс орнатылуы тексеріледі.

71. Жүйе толық сынаудан өтеді.

72. Техникалық құралдар, аппараттар, элементтер, жиынтық бұйымдар, кабель өнімдері тексерілу және қаралуы тиіс.

73. Ұйым пайдалану кезіндегі дабылының, бөгеуінің, байланыс және қозғалыс ақпараттандыру жүйелерін қауіпсіз пайдалану шараларын қамтамасыз ететін қауіптіліктер тізбесі бар ұйымның стандартын әзірлейді.

7. Пайдалану кезінде қозғалыстың дабылының, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелеріне қойылатын қауіпсіздік талаптары

74. Қозғалыстың дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелерінің қауіпсіздігі темір жол көлігінде пайдалану кезінде мыналар арқылы қамтамасыз етіледі:

қозғалыстың дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелерін жобалық шешімдерге сәйкес орнату;

қозғалыстың дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелерін рұқсат берілген нормаларға сәйкес пайдалану;

элементтері жұмыс істемей қалған жағдайда аппараттардың (аспаптар мен қорғағыштардың) неғұрлым қауіпсіз немесе неғұрлым қорғалған жағдайға өтуін қамтамасыз ететін дабыл және техникалық басқару қондырғылары мен аппараттарына (аспаптар мен қорғағыштарға) лайықты техникалық қызмет көрсету, сондай-ақ бұл қондырғылар мен аппараттардың (аспаптар мен қорғағыштардың) дабыл көрсеткіштерінің қажетінше тәулік бойы көрінуін қамтамасыз ету;

дабылының, орталықтандыру және бөгеуінің жүйелері элементтерінің артықтығын және резервтеуді қолдану;

темір жолының поездар қозғалысының қауіпсіздігі мен үздіксіздігін қамтамасыз ететін арнайы сақтандырғыш шараларын қолданумен, электр берілісі, байланыс, дабылының, орталықтандыру және бөгеуінің желілерімен әр түрлі деңгейде қиылысатын (бір бірімен сәйкес келмейтін) құрылғылар;

персоналдың Қазақстан Республикасының еңбек және халықты әлеуметтік қорғау заңнамаларына сәйкес техникалық қауіпсіздігі мен еңбекті қорғау талаптарын орындау және олардың Қазақстан Республикасының денсаулық сақтау саласындағы заңнамасына сәйкес жыл сайынғы медициналық тексеруден өтуі.

75. Пайдалану кезінде тұрақты жанып тұрған дабылдық оттары бар бағдаршамдар қолданылады.

76. Басқару құрылғыларының бұзылғандығы пайда болған жағдайда бағдаршамдар рұқсат етпейтін көрсеткішті көрсетуі тиіс, ал ескерту бағдаршамдар - олармен байланысты негізгі бағдаршамдардың рұқсат етпейтін көрсеткішіне сәйкес болатын көрсеткішті көрсетіп тұруы тиіс.

77. Автобөгеумен жабдықталған учаскелерде өтпелік бағдаршамдардың қалыпты көрсеткіші рұқсат ететін, ал кіреберіс, маршруттық және шығатын жердегі бағдаршамдардың - рұқсат етпейтін көрсеткіш болып табылады.

Кіреберіс, маршруттық және шығу бағдаршамдары станция бойынша поезддардың өтіп кетуі үшін автоматты қызметке ауыстырыла алатын темір жолдар учаскелерінде рұқсат етуші көрсеткіш оларды автоматты қызметке ауыстырған кезде қалыпты болып табылады.

Автобөгеумен жабдықталмаған учаскелерде кіреберіс, маршруттық және шығу, өтпелік бағдаршамдардың қалыпты көрсеткіші рұқсат етпейтін көрсеткіш болып табылады.

78. Электрлендірілген темір жолдар учаскелеріндегі кіреберіс бағдаршамдары , сондай-ақ "Станция шекарасы" дабыл белгілері аралықтардың жанасу жүйесін станциялардың жанасу жүйесінен бөлетін ауа аралықтарының алдында (аралық жағынан) орнату қажет.

79. Шығу бағдаршамдары әрбір тоқтау жолының соңында жөнелтілетін поезд локомотивінің тұрағына арналған орынның алдында орнатылуы тиіс.

Станцияларда жеткілікті ұзындығы жоқ жолдардан поезддарды жөнелту кезінде поездың басы шығу бағдаршамының артында болса, оның артқы жағында бағдаршамның қайталау басын орнатуға рұқсат етіледі.

80. Басқарудың, бақылау мен дабыл берудің кіші жүйесі қозғалысының байланыс және ақпараттандыру қауіпсіздігі темір жол көлігінде пайдалану сатысында мыналар арқылы қамтамасыз етіледі:

темір жол көлігінде техникалық реттеу объектілерін пайдалануға байланысты хабарламаларды, командаларды және басқа ақпаратты беруді қамтамасыз ету үшін темір жол көлігінде техникалық реттеу объектілері арасында байланысты ұйымдастыру;

пайдалану құжаттамасы болмай және Қазақстан Республикасының техникалық реттеу саласындағы заңнамасында көзделген нысандарға сәйкес бағалауды жүргізбей, ақаулары бар және қозғалыс қауіпсіздігіне қауіп төндіретін техникалық реттеу объектілерін және олардың элементтерін пайдалануға жіберуді болдырмау;

қозғалыстың электр байланысы мен ақпараттандыру жүйелер элементтерінің артықтығын және резервтеуді қолдану.

81. Өндірілген, сатып алынған, орнатылған, пайдалануға берілген және пайдаланылатын электр байланысы және радиобайланысы жүйелері мен құрылғылары, өлшеу құралдары мен қозғалысты ақпараттандырудың басқа да техникалық ақпараттандыру құралдарының барлық түрлері үшін техникалық құралдардың өздерімен немесе олардың элементтерімен белгіленген қызмет ету мерзімі ішінде (белгіленген ресурс ішінде) туғызатын өрт, жарылыс, қызып кету тәуекелі пайдалануға берілген нұсқаулыққа сәйкес осы техникалық регламентпен белгіленген нормалардан аспауы тиіс.

8. Сәйкестікті растау

82. Осы Техникалық регламенттің қосымша сәйкес құралдар қозғалысының дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелерінің растау міндетті сертификаттау түрінде жүзеге асырылады.

83. Сәйкестікті растау "Сәйкестікті растау рәсімдері" техникалық регламентін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2008 жылғы 4 ақпандағы № 90 қаулысының талаптарына және Қазақстан Республикасының техникалық реттеу саласындағы заңнамасына сәйкес жүзеге асырылады.

84. Шетелдік мемлекеттердің сәйкестік сертификаттары, өнімнің сынау хаттамалары, сәйкестік белгілері халықаралық шарттарға сәйкес танылады. Шетелдік сәйкестік сертификаттарды, сынақ хаттамаларын, сәйкестік белгілерін және өзге де құжаттардың сәйкестікті растау саласында тану тәртібін техникалық реттеу саласында уәкілетті орган айқындайды.

9. Өтпелі кезең

85. Осы Техникалық регламент ресми жарияланған күнінен бастап алты ай өткен соң қолданысқа енгізіледі.

Осы Техникалық регламент қолданысқа енгізілгенге дейін, техникалық құралдар мен қозғалыстың дабылының, орталықтандыру жүйелері құрылыстарының немесе олардың құрамдас элементтері мен жинақтаушы бұйымдарының қауіпсіздігіне қатысты талаптарды қоюдың қолданыстағы тәртібі қолданылады.

86. Техникалық құралдар мен құрылыстар үшін осы техникалық регламент қолданысқа енгізілгенге дейін шығарылған және пайдалануға енгізілген қозғалыстың дабылының, орталықтандыру, бөгеуінің, байланыс және ақпараттандыру жүйелерінің немесе олардың құрамдас элементтері мен жинақтаушы бұйымдарының сәйкестігін растайтын құжаттар оларда көрсетілген мерзім ішінде өз күшінде қалады.

байланысының және оны
ақпараттандырудың қауіпсіздігіне
қойылатын талаптар"
техникалық регламентіне
қосымша

Қауіпсіздік талаптары белгіленетін өнімдердің тізбесі

СЭҚ ТН коды	Позицияның атауы	Қос. өлш бірл
8517	Ұялы байланыс желілеріне немесе басқа сымсыз байланыс желілеріне арналған телефон аппараттарын қоса алғанда, телефон аппараттары; 8443, 8525, 8527 немесе 8528 тауар позициясының аппаратурасын қоспағанда, сымды немесе сымсыз байланыс желісіндегі (мысалы жергілікті немесе жаһандық байланыс желісіндегі) коммуникацияға арналған аппаратураны қоса алғанда, дауысты, бейнелерді немесе басқа деректерді беруге немесе қабылдауға арналған басқа да аппаратура:	
	ұялы байланыс желілеріне немесе басқа сымсыз байланыс желілеріне арналған телефон аппараттарын қоса алғанда, телефон аппараттары:	
8517 11 000 0	сымсыз тұтқасы бар сымды байланысқа арналған телефон аппараттары	дана
8517 12 000 0	ұялы байланыс желілеріне немесе басқа сымсыз байланыс желілеріне арналған телефон аппараттар	дана
8517 18 000 0	басқа да	дана
	сымды немесе сымсыз байланыс желісіндегі (мысалы жергілікті немесе жаһандық байланыс желісіндегі) коммуникацияға арналған аппаратураны қоса алғанда, дауысты, бейнелерді немесе басқа деректерді беруге немесе қабылдауға арналған басқа да аппаратура:	
8517 61 000	базалық станциялар:	
8517 61 000 1	цифрлық сымды байланыс жүйелеріне арналған	дана
8517 61 000 9	басқа да	дана
8525	Радио хабарға немесе теледидарға арналған, беру, дыбыс жазу немесе дыбыс шығару аппаратурасын өзінің құрамына қосатын немесе қоспайтын беру аппаратурасы; теледидар камералары, цифрлық камералар және жазатын бейнекамералар:	дана

8525 50 000 0	беру аппаратурасы	дана
8525 60 000 0	қабылдау аппаратурасын өз құрамына қосатын беру аппаратурасы	дана
8530	Темір жолдарға, трамвай жолдарына, автомобиль жолдарына, ішкі су жолдарына, тұрақ құрылыстарына, порттар мен әуеайлақтарға арналған сигнал берудің, қауіпсіздікті қамтамасыз ету мен басқарудың электр құрылғылары (8608 тауарлық позициясының жабдығынан басқа):	дана
8530 10 000 0	темір жол немесе трамвай жолдарына арналған жабдық	дана
8530 80 000 0	басқа да жабдық	дана
8530 90 000 0	бөлшектер	-
8608 00	Темір жол немесе трамвай жолдарына арналған жол жабдығы және құрылғылары; механикалық (электр-механикалықты қоса алғанда) сигнал беру жабдығы, темір жолдарда, трамвай жолдарында, автомобиль жолдарында, ішкі су жолдарында, тұрақ құрылыстарында, порттар мен әуеайлақтарда қауіпсіздікті қамтамасыз ету немесе қозғалысты басқару құрылғылары; аталған құрылғылар мен жабдықтардың бөлшектері:	
8608 00 100 0	темір жолдарға немесе трамвай жолдарына арналған жабдық	-
8608 00 300 0	басқа да жабдық	-
8608 00 900 0	бөлшектер	-