



Об утверждении Технического регламента "Требования к безопасности железнодорожного транспорта и связанной с ним инфраструктуры"

Утративший силу

Постановление Правительства Республики Казахстан от 4 августа 2010 года № 794. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 15 мая 2018 года № 269 (вводится в действие после дня его первого официального опубликования)

Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 15.05.2018 № 269 (вводится в действие после дня его первого официального опубликования).

В целях реализации Закона Республики Казахстан от 9 ноября 2004 года "О техническом регулировании" Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемый Технический регламент "Требования к безопасности железнодорожного транспорта и связанной с ним инфраструктуры"

2. Настоящее постановление вводится в действие со 2 августа 2014 года.

Сноска. Пункт 2 в редакции постановления Правительства РК от 29.12.2011 № 1643.

*Премьер-Министр
Республики Казахстан*

К. Масимов

Утвержден
постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 4 августа 2010 года № 794

Технический регламент

"Требования к безопасности железнодорожного транспорта и связанной с ним инфраструктуры"

1. Область применения

1. Настоящий Технический регламент "Требования к безопасности железнодорожного транспорта и связанной с ним инфраструктуры" (далее - Технический регламент) устанавливает требования к железнодорожному транспорту и связанной с ним инфраструктуры, классифицируемого в соответствии с кодами товаров в Единой товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности таможенного союза (ЕТН ВЭД ТС),

приведенном в приложении к Техническому регламенту, а также к процессам его жизненного цикла на стадиях проектирования, ввоза/вывоза, изготовления, эксплуатации, обеспечивающие его безопасность.

2. Действие настоящего Технического регламента не распространяется на железнодорожный подвижной состав, предназначенный для перевозки опасных грузов в международном сообщении, на технические средства и сооружения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировок, информационных комплексов, а также железнодорожные станции и вокзалы.

3. Опасными факторами (рисками) железнодорожного транспорта и связанной с ним инфраструктуры, а также факторы, которых следует избегать, являются:

1) опасные механические воздействия от конструкций, устройств, строений, сооружений на путях следования человека;

2) угроза поражения электрическим током из-за наличия незащищенных электропроводящих элементов железнодорожного транспорта, возникновения токов короткого замыкания, перегрузок и атмосферных перенапряжений в системах электроснабжения;

3) шум и вибрация от движущегося железнодорожного транспорта, превышающие установленные нормативные значения в пределах инфраструктуры, связанной с железнодорожным транспортом;

4) ненадежная и недостаточная оснащенность радиосвязью, приборами контроля скорости движения, регистраторами параметров движения, автоматической локомотивной сигнализацией;

5) эксплуатация объектов Технического регламента и их составных частей после истечения нормативного срока их службы.

4. Снижение рисков должно осуществляться на стадиях проектирования, изготовления или строительства, эксплуатации.

При отсутствии возможности снижения риска до допустимого уровня в проектной документации должна предусматриваться система мер, обеспечивающая безопасность жизни и здоровья человека и окружающей среды.

5. Идентификация железнодорожного транспорта производится путем использования кодов ЕТН ВЭД РК, приведенных в приложении, по маркировке и сопроводительным документам (включающую в себя нормативную и техническую документацию).

Для идентификации железнодорожного транспорта в совокупности достаточны для распознавания следующие признаки и параметры:

1) распознавание объекта по одному или нескольким атрибутам маркировки (необходимые предупреждающие надписи или знаки об опасностях и условиях

безопасной эксплуатации, информации, представленной в эксплуатационной документации производителя, специальная маркировка инфраструктуры);

2) соответствие конкретной продукции железнодорожного транспорта ее техническому описанию, основным характеристикам (параметрам и показателям) и принадлежности группы однородной продукции железнодорожного транспорта к классификационной группировке;

3) назначение конкретной продукции железнодорожного транспорта и оборудования, являющегося составной частью железнодорожного транспорта.

2. Термины и определения

6. В настоящем Техническом регламенте используются термины и определения, предусмотренные законами Республики Казахстан "О техническом регулировании", "О железнодорожном транспорте", а также следующие:

1) автоматическая локомотивная сигнализация - сигнальные приборы, помещенные в кабине машиниста, и путевое оборудование, автоматически передающее сигналы путевых светофоров, к которым приближается железнодорожный подвижной состав;

2) специальный железнодорожный подвижной состав - несъемные подвижные единицы на железнодорожном ходу, предназначенные для обеспечения строительства и функционирования инфраструктуры:

специальный самоходный железнодорожный подвижной состав, имеющий автономный двигатель с тяговым приводом в транспортном режиме;

специальный несамоходный железнодорожный подвижной состав - без тягового привода в транспортном режиме;

3) тормоз стояночный - устройство с ручным или автоматическим приводом, расположенное на единице подвижного состава и предназначенное для закрепления на стоянке от самопроизвольного ухода, а также для принудительной (аварийной) остановки (при наличии ручного привода внутри единицы подвижного состава);

4) валидация - подтверждение на основе представления объективных свидетельств того, что требования, предназначенные для конкретного использования или применения, выполнены;

5) верифицированная методика - методика, прошедшая проверку на подтверждение получаемых с помощью методики данных фактическими результатами экспериментов;

б) тормоз гидродинамический - тормоз, в котором сила торможения создается путем преобразования кинетической энергии поезда в энергию потока жидкости;

7) тормоз динамический - тормоз, в котором не используется механическое трение, а сила торможения создается путем преобразования кинетической энергии поезда в электрическую (тормоз электрический) или гидродинамическую (тормоз гидродинамический) или другие виды энергии;

8) маневровый состав - группа вагонов, сцепленных между собой и с локомотивом, производящим маневры;

9) тормоз магниторельсовый - устройство, действующее совместно с колодочным или дисковым тормозами при экстренном торможении. Величина тормозной силы магниторельсового тормоза не зависит от сцепления колес с рельсами и определяется усилием электромагнитного прижатия башмака к рельсу, его материалом и скоростью движения;

10) моторвагонный подвижной состав - моторные и немоторные вагоны, из которых формируются моторвагонные поезда (электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы (рельсовые автобусы), дизель-электропоезда), предназначенные для перевозки пассажиров и/или багажа (почты);

11) тормоза пневматические и электропневматические - тормоза с пневматическим или электрическим управлением;

12) тормозной путь - расстояние, проходимое поездом за время от момента воздействия машиниста на орган управления тормозной системы до полной остановки;

13) габарит железнодорожного подвижного состава - предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться находящийся на прямом горизонтальном пути, при наиболее неблагоприятном положении в колее и отсутствии боковых наклонов, динамических колебаний порожний и груженный, новый и имеющий максимальные нормируемые износы железнодорожный подвижной состав;

14) конструкционная скорость железнодорожного подвижного состава - наибольшая скорость движения, заявленная в технической документации на проектирование;

15) паспорт железнодорожного подвижного состава - документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) железнодорожного подвижного состава, его составных частей, а также сведения об обязательном подтверждении соответствия и утилизации железнодорожного подвижного состава, его составных частей;

16) тормоз фрикционный - тормоз, в котором сила торможения создается путем прижатия специальных фрикционных элементов (тормозных колодок или

накладок дисковых тормозов) к вращающимся поверхностям (колесам или специальным тормозным дискам), сила торможения должна быть меньше силы сцепления колес с рельсами во избежание юза;

17) формуляр - документ на каждый локомотив, вагон, единицу моторвагонного и специального железнодорожного подвижного состава, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств), сведения, отражающие техническое состояние, сведения о сертификации и утилизации, а также сведения, которые вносят в период его эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и другие данные);

18) функционально-техническая подсистема (подсистема железнодорожного транспорта) - технико-технологическая часть железнодорожного транспорта, содержащая относительно однородную по функциональному назначению совокупность технических средств и связанных с их функционированием технологических процессов, к числу которых относятся подсистемы:

железнодорожного подвижного состава (далее - подсистема подвижного состава),

сооружения и устройства путевого хозяйства (далее - подсистема пути),

сооружения и устройства станционного хозяйства (далее - станционная подсистема),

железнодорожного электроснабжения,

подсистема управления, контроля и сигнализации;

19) кран экстренного торможения (в том числе стоп-кран) - рукоятка или кнопка специального органа тормозной системы, служащего для непосредственного выпуска воздуха из тормозной пневматической магистрали и приведения в действие автотормозов в случае необходимости экстренной остановки;

20) тормоз электрический (рекуперативный, реостатный) - тормоз, в котором сила торможения создается электромагнитным полем при переключении тяговых электродвигателей в генераторный режим, а электроэнергия либо передается в тяговую сеть (рекуперативный тормоз), либо рассеивается в резисторах (реостатный тормоз).

3. Условия обращения железнодорожного транспорта на рынке Республики Казахстан

7. Железнодорожный транспорт, не подлежит реализации на рынке, если он не соответствует требованиям настоящего Технического регламента и может причинить вред жизни, здоровью человека и окружающей среде.

8. Каждая поставляемая изготовителем единица железнодорожного транспорта и железнодорожного пути должна иметь маркировку и сопроводительную и эксплуатационную документацию на государственном и русском языках, включающую требования по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, при этом содержать:

- 1) проектные документы и паспорт на продукцию;
- 2) формуляр, каталог составных частей;
- 3) инструкцию по монтажу, пуску, регулированию и обкатке;
- 4) сборочные чертежи железнодорожного транспорта, его частей и сборочных единиц составных частей;
- 5) паспорта на сборочные единицы (локомотивы, вагоны и моторвагонный подвижной состав, мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы);
- 6) руководство по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту.

9. Руководство по эксплуатации должно включать:

- 1) указания по штатному использованию железнодорожного транспорта, мерам по обеспечению безопасности, которые необходимо соблюдать при эксплуатации (включая ввод в эксплуатацию, использование по назначению, техническое обслуживание, все виды ремонта и технических свидетельств, средства защиты, транспортировку и хранение);
- 2) назначенные показатели срока службы или назначенный ресурс;
- 3) перечень критических отказов, возможных ошибок персонала, приводящие к аварии и действий, предотвращающих указанные ошибки;
- 4) критерии предельных состояний.

4. Требования к безопасности железнодорожного транспорта

4.1. Требования по обеспечению безопасности железнодорожного транспорта

10. Железнодорожный подвижной состав и контейнеры, предназначенные для перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа по железнодорожным путям общего пользования независимо от их принадлежности должен удовлетворять требованиям настоящего Технического регламента.

11. Конструкция железнодорожного подвижного состава, расположение и монтаж его оборудования должны обеспечивать безопасность при осмотре, техническом обслуживании, ремонте.

12. Системы управления и контроля железнодорожным подвижным составом (и его составными частями) должны обеспечивать безопасность его (их) эксплуатации во всех предусмотренных режимах работы и при всех внешних воздействиях, предусмотренных условиями эксплуатации.

Системы управления и контроля должны исключать создание опасных ситуаций при возможных логических ошибках и из-за нарушения обслуживающим персоналом последовательности управляющих действий.

13. Системы управления и контроля должны включать средства предупредительной сигнализации и другие средства информации, предупреждающие о нарушениях нормального функционирования железнодорожного подвижного состава и его составных частей, приводящих к возникновению опасных ситуаций.

Средства, предупреждающие о возникновении опасных ситуаций, обеспечивают безошибочное, достоверное и быстрое восприятие информации обслуживающим персоналом.

Для программируемых устройств и автоматических систем железнодорожного подвижного состава и его составных частей производится анализ информационной и функциональной безопасности на всех стадиях жизненного цикла. Программное обеспечение, используемое в бортовых системах железнодорожного подвижного состава, проверяется на прохождение валидации и тестирования. На каждой единице железнодорожного подвижного состава проверяют, что установленное на ней программное обеспечение является той же версией, прошедшей валидацию.

14. Система управления и контроля тяговым подвижным составом, работой тягового привода, другого оборудования локомотива, при любых неисправностях аппаратной части, ошибках и сбоях программного обеспечения, не должна допускать изменения тяговых и тормозных характеристик, а также режимов работы, которые могут привести к нарушению безопасного состояния поезда (самоход, недопустимые броски силы тяги и торможения).

Сбой системы управления при исправной работе бортовых систем безопасности не должен требовать остановки локомотива и приводить к нарушению реализации проектных тяговых или тормозных характеристик поезда

15. Средства управления должны быть:

1) легко доступны и свободно различимы, а в необходимых случаях снабжены надписями, символами или обозначены другими способами;

2) сконструированы и размещены так, чтобы исключалось произвольное их перемещение и обеспечивалось надежное, уверенное и однозначное манипулирование ими;

3) размещены с учетом значимости функций, последовательности и частоты использования;

4) выполнены так, чтобы их форма, размеры и поверхности контакта с обслуживающим персоналом соответствовали способу захвата (пальцами, кистью) или нажатия (пальцем, ладонью, стопой ноги).

16. Локомотивы и моторвагонный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав должны быть оборудованы радиосвязью, приборами контроля скорости движения, регистраторами параметров движения, автоматической локомотивной сигнализацией, а также оборудоваться и другими устройствами безопасности.

Пассажирские локомотивы должны быть оборудованы устройствами управления электропневматическим торможением, а локомотивы для грузовых поездов должны оборудоваться устройством контроля плотности тормозной магистрали.

Локомотивы при обслуживании одним машинистом должны быть дополнительно оборудованы следующими средствами и устройствами безопасности:

системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности, а также системой контроля бодрствования машиниста;

зеркалами заднего вида или другими аналогичными устройствами;

блокировкой тормоза;

системой пожаротушения.

Моторвагонные поезда оборудуются системой автоведения с обеспечением контроля скорости движения и речевой информации при подъездах к проходным светофорам, переездам и станциям, связью "пассажир-машинист", сигнализацией контроля закрытия дверей, автоматической пожарной сигнализацией.

Пассажирские локомотивы оборудуются системой автоведения с обеспечением контроля скорости движения и речевой информации при подъездах к проходным светофорам, переездам и станциям, автоматической пожарной сигнализацией.

Маневровые локомотивы должны быть оборудованы устройствами дистанционной отцепки их от вагонов, а обслуживаемые одним машинистом, кроме того, вторым пультом управления, зеркалами заднего вида и устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива.

17. Автоматическая локомотивная сигнализация на локомотивах, моторвагонных поездах и специальном самоходном подвижном составе должна дополняться устройствами безопасности, обеспечивающими контроль: установленных скоростей движения, самопроизвольного ухода поезда и периодической проверки бдительности машиниста.

В случаях потери машинистом способности управления локомотивом, моторвагонным поездом, специальным самоходным железнодорожным подвижным составом, а дрезины - водителем дрезины указанные устройства должны обеспечивать автоматическую остановку поезда перед путевым светофором с запрещающим показанием.

18. Конструкция кабины машиниста локомотива, моторвагонного поезда и специального самоходного подвижного состава должна обеспечивать беспрепятственный обзор локомотивной бригаде, находящейся в положении сидя и стоя, пути следования, напольных сигналов, соседних путей, составов, контактной сети, а также видимость в положении стоя одного из работников локомотивной бригады при подъезде к составу вагонов и рабочей зоны персонала, участвующего в маневрах. Должна быть обеспечена обзорность из кабины машиниста в любое время года и суток при любых погодных условиях на всех скоростях движения применением при проектировании надежных стеклоочистителей, стеклоомывателей, антизапотевателей, стеклообогревателей.

Взаимное расположение пульта управления и рабочих мест локомотивной бригады должно быть сконструировано с учетом эргономики и обеспечивать удобство управления в положении сидя и стоя, чтобы свести к минимуму неточности в работе или излишнюю усталость, а также вероятность случайного выполнения неверной операции.

На пульте управления должна быть обеспечена видимость средств управления, измерительных приборов, световых индикаторов, как в дневное, так и в ночное время, при отсутствии бликов от прямого или отраженного света.

Кабина машиниста должна быть оборудована системами общего, местного и аварийного освещения. Параметры освещенности в кабине машиниста, яркость шкал измерительных приборов должны соответствовать требованиям технической документации. Система аварийного освещения должна автоматически переключаться к независимому источнику питания (аккумуляторной батарее) при отсутствии напряжения в основной сети, при этом также должна быть предусмотрена возможность ручного включения аварийного освещения.

Главные воздушные резервуары и аккумуляторные батареи должны быть установлены вне кабины машиниста. Указанные агрегаты не должны находиться под полом кабины и над потолком на локомотивах, на моторвагонном подвижном составе.

Кабины машиниста тягового подвижного состава должны быть оборудованы установками вентиляции, отопления и кондиционирования воздуха.

Аварийное покидание кабины машиниста должно быть предусмотрено через боковые окна с использованием вспомогательных приспособлений.

19. В пассажирских вагонах, на моторвагонном подвижном составе и локомотивах должна быть предусмотрена система аварийного освещения, обеспечивающая достаточную интенсивность освещения и ее продолжительность согласно технической документации. Должны быть предусмотрены пути и средства аварийной эвакуации пассажиров и обслуживающего персонала из вагонов.

20. Для безопасной эксплуатации железнодорожного подвижного состава должно быть предусмотрено дополнительное освещение.

Дополнительное освещение должны иметь внутренние части и полости железнодорожного подвижного состава, требующие частого осмотра, настройки и технического обслуживания и, при необходимости, наружное рабочее оборудование.

При эксплуатации железнодорожного подвижного состава должно исключаться образование затемненных областей; областей, создающих помехи, ослепляющие и стробоскопические эффекты.

21. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован автоматическими тормозами, обеспечивающими при торможении его замедление или остановку в пределах тормозного пути.

Автоматические тормоза железнодорожного подвижного состава должны содержаться по нормам, установленным в Республике Казахстан в области железнодорожного транспорта, обладать управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивать плавность торможения, а также остановку поезда при несанкционированном расцеплении единиц подвижного состава.

22. Автоматические тормоза должны обеспечивать возможность применения различных режимов торможения в зависимости от загрузки вагонов, длины состава и профиля пути.

Стоп-краны в пассажирских вагонах и моторвагонном подвижном составе устанавливаются в тамбурах, внутри вагонов и пломбируются.

В специальном самоходном подвижном составе при необходимости устанавливаются стоп-краны или другие устройства для экстренного торможения

23. Железнодорожный подвижной состав оборудуется стояночными тормозами. Часть грузовых вагонов должна иметь переходную площадку со стоп-краном и стояночным тормозом.

Стояночные тормоза железнодорожного подвижного состава должны обеспечивать установленное расчетное тормозное нажатие и удержание единицы

железнодорожного подвижного состава на уклоне установленной величины. Штурвал ручного стояночного тормоза должен быть оснащен устройством, исключающим самопроизвольное вращение штурвала.

Допускается применение автоматических стояночных тормозов.

24. Все части железнодорожного подвижного состава, все части рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых может вызвать выход из габарита железнодорожного подвижного состава или падение на путь, должны иметь предохранительные устройства, которые должны быть рассчитаны на двойной вес предохраняемого ими оборудования.

25. При установке на локомотивах и моторвагонном подвижном составе динамического (электрического или гидродинамического) тормоза, его действие во всех случаях должно быть согласовано с работой пневматических и электропневматических тормозов при служебном и экстренном торможениях. При отказе динамического (электрического или гидродинамического) тормоза обеспечивается его автоматическое замещение пневматическим тормозом.

26. На скоростном пассажирском подвижном составе должны быть предусмотрены дополнительные меры по повышению эффективности торможения и безопасности движения (например, применение дисковых, магниторельсовых тормозов).

27. Автотормозное оборудование грузовых вагонов должно устойчиво работать при температурах окружающего воздуха от плюс 55 С до минус 55 С и сохранять работоспособность при кратковременных повышениях температуры до плюс 80⁰С и понижении до минус 60 С.

28. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован автосцепным устройством (сцепкой).

Автосцепное устройство должно исключать самопроизвольное разъединение вагонов. В состав автосцепного устройства должен входить поглощающий аппарат, обладающий необходимой энергоемкостью.

При недостаточной энергоемкости для случая аварийного столкновения пассажирского поезда, кроме поглощающих аппаратов, установленных на локомотивах и головных вагонах моторвагонного подвижного состава, должны быть дополнительно установлены аварийные амортизаторы. Пассажирские вагоны и моторвагонный подвижной состав должны быть оборудованы буферами.

29. Колеса, оси и бандажи колесных пар должны иметь запас прочности, который обеспечивает стойкость к образованию и развитию дефектов (трещин) в течение указанного в технической документации срока службы.

Металлургическое качество, механические свойства, ударная вязкость и остаточное напряженное состояние колес, осей и бандажей должны обеспечивать сопротивление хрупкому и другим разрушениям в течение указанного в технической документации срока службы.

30. Подножки и поручни всех назначений должны располагаться в пределах габарита железнодорожного подвижного состава. У лестниц, ведущих на крышу грузовых вагонов, должны быть нанесены предупреждающие знаки безопасности

Лестницы для подъема на крышу моторных вагонов электропоездов должны быть заблокированы в закрытом состоянии и открываться с помощью реверсивной рукоятки контролера машиниста.

31. В конструкции железнодорожного подвижного состава должны быть предусмотрены места для его подъема домкратами с поверхностью, препятствующей скольжению головок домкратов.

Должна быть предусмотрена возможность подъема единицы железнодорожного подвижного состава при сходе колесных пар с рельсов с помощью кранов и домкратов за специальные места.

32. В железнодорожном подвижном составе, в зоне возможного перемещения пассажиров и обслуживающего персонала (на уровне головы, ног, туловища) должны отсутствовать элементы конструкции и оборудования, которые могут их травмировать.

33. Конструкции закрытых переходных площадок пассажирских вагонов и моторвагонного подвижного состава должны обеспечивать безопасный переход пассажиров из вагона в вагон и не иметь выступающих частей, которые могут привести к травмам.

Места размещения и крепления личного багажа пассажиров должны быть выполнены с таким расчетом, чтобы не травмировать пассажиров при экстренном торможении и аварийной эвакуации.

34. Многосекционные локомотивы должны быть оборудованы закрытыми переходными площадками для обеспечения безопасного перехода локомотивной бригады из одной секции в другую.

35. Вращающиеся части дизеля, электрических машин, вентиляторов, компрессоров и другого оборудования железнодорожного подвижного состава должны быть надежно ограждены.

36. Локомотивы с кузовом капотного типа должны иметь боковые и торцевые площадки. На наружной стороне боковых и торцевых площадок должны быть установлены поручни - барьеры с промежуточным ограждением. По наружному периметру пола площадок должны быть установлены ограничительные планки.

37. Электрооборудование локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских и изотермических вагонов должно быть рассчитано на возможные в условиях эксплуатации электрические, термические и механические нагрузки.

Электрооборудование локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских и изотермических вагонов должно иметь защиту и сигнализацию ее срабатывания при перегрузках, коротких замыканиях, замыканиях на землю, при возникновении перенапряжений, а также при снятии напряжения в контактной сети при рекуперативном торможении, при боксовании и юзе колесных пар.

Параметры срабатывания защиты должны исключать повреждение электрооборудования. Срабатывание защиты не должно приводить к опасным последствиям: недопустимому нагреву, приводящему к задымлению или возгоранию, перенапряжениям, приводящим к пробое изоляции электрооборудования.

38. Должен быть предотвращен доступ обслуживающего персонала и пассажиров к незащищенным (неизолированным) частям электрооборудования железнодорожного подвижного состава, находящихся под напряжением и могущим стать источником поражения электрическим током.

Металлические оболочки электрооборудования, а также все ограждения (включая трубы), конструкции для крепления токоведущих частей, которые в случае неисправности могут оказаться под напряжением выше 42 В переменного тока и выше 110 В постоянного тока, должны быть заземлены на корпус железнодорожного подвижного состава.

В конструкциях локомотивов и моторвагонного подвижного состава должны быть предусмотрены специальные места для хранения комплекта электротехнических средств, а также другого специального оборудования, необходимого для технического обслуживания и безопасного использования.

39. Должна быть обеспечена электромагнитная совместимость электрооборудования железнодорожного подвижного состава с рельсовыми цепями, путевыми устройствами сигнализации, централизации и блокировки.

40. Должна быть обеспечена электромагнитная совместимость электрооборудования локомотивов, моторвагонного подвижного состава с проводными линиями связи.

41. Уровень напряженности поля радиопомех электрооборудования железнодорожного подвижного состава не должен создавать нарушения в работе радиосвязи.

42. Аккумуляторный бокс следует изготавливать во взрывобезопасном исполнении.

43. Локомотивы, моторвагонный подвижной состав, пассажирские и изотермические вагоны должны быть оборудованы установками пожарной сигнализации, установками пожаротушения, специальными местами для размещения огнетушителей, противопожарного инвентаря.

На автономном тяговом подвижном составе всех типов должны быть установлены искрогасители.

На железнодорожном подвижном составе должны быть предусмотрены специальные места для размещения специального пожарного оборудования, инструментов, необходимых при эксплуатации.

44. Тепловозы с кузовом вагонного типа должны иметь световую и звуковую сигнализацию для вызова помощника машиниста из машинного (дизельного) помещения в кабину машиниста.

45. На автономном тяговом подвижном составе система вентиляции должна исключать возможность попадания выхлопных газов в кабину машиниста и пассажирские салоны. В машинном помещении должны предусматриваться вентиляционные устройства, обеспечивающие при эксплуатации состояние воздушной среды в пределах допустимых концентраций.

46. Система охлаждения дизелей тепловозов с кузовом вагонного типа должна обеспечивать возможность дозаправки системы водой без подъема обслуживающего персонала на крышу тепловоза.

47. Пассажирские вагоны должны быть оборудованы: системой кондиционирования воздуха, внутripоездной телефонной связью, системой контроля нагрева букс, установкой поездного радиовещания. Скоростные пассажирские вагоны должны быть оборудованы дополнительно централизованным электроснабжением.

Скоростной моторвагонный подвижной состав должен быть оборудован системой кондиционирования воздуха, внутripоездной телефонной связью, системой контроля нагрева букс.

48. Должны быть предусмотрены устройства для пассажиров, с помощью которых они могли бы проинформировать о возникшей опасности машиниста или других членов поездной бригады и попросить о помощи.

49. Входные двери должны быть оснащены системами (устройствами) открывания/закрывания и системой контроля, гарантирующими безопасность пассажиров и обслуживающего персонала.

50. В каждом пассажирском вагоне и вагоне моторвагонного подвижного состава должны быть предусмотрены аварийные выходы с каждой стороны вагона с использованием оконных проемов.

Аварийное открытие входных дверей должно осуществляться по штатной схеме с фиксацией дверей в открытом положении. Должно быть предусмотрено

ручное аварийное открытие дверей из тамбура вагона при скоростях движения поезда не более 5 км/ч.

51. В вагонах моторвагонного подвижного состава должны быть предусмотрены места для инвалидов и пассажиров с детьми.

В конструкции отдельных пассажирских вагонов и вагонов моторвагонного подвижного состава должны быть предусмотрены: места для проезда инвалидов с ограниченной подвижностью, устройства для быстрого подъема и надежного крепления инвалидных колясок, специальные санузлы большей площади и увеличенная ширина прохода.

52. Локомотивы с кузовом вагонного типа, с кузовом капотного типа, головной вагон моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава, а также секция локомотива, которая может использоваться как самостоятельная единица должны быть оборудованы прожектором и сигнальными фонарями, позволяющими распознавать их место нахождения и обеспечивать безопасность.

Пассажирский вагон должен быть оборудован сигнальными фонарями.

Допускается не оборудовать сигнальными фонарями вагоны-рестораны.

Грузовые вагоны должны оборудоваться кронштейнами для знаков ограждения.

53. Локомотивы, моторвагонный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав должны быть оборудованы звуковыми и сигнальными устройствами - большой громкости (тифоны) и малой громкости (свистки).

54. Грузовые вагоны, и их составные части, должны сохранять работоспособность в интервале температур окружающего воздуха от плюс 55 °С до минус 60 °С.

55. Подвижной состав, имеющий на крыше люки для загрузки сыпучих и наливных грузов, должен быть оборудован помостами на крыше вагона и по обеим сторонам лестницами с рифлеными ступеньками и поручнями для подъема на эти помосты.

Котел цистерны должен быть оборудован сливо-наливной арматурой, предохранительными впускными-выпускными клапанами, а котлы для сжиженных газов - предохранительными мембранами.

Вагоны должны иметь специальные подножки и поручни.

56. Сведения о железнодорожном подвижном составе и его составных частях, помещаемые в эксплуатационных документах, должны быть достаточными для обеспечения правильной и безопасной эксплуатации железнодорожного подвижного состава и его составных частей в течение установленного срока

эксплуатации. При необходимости в эксплуатационных документах приводят указания о требуемом уровне подготовки обслуживающего персонала.

57. Железнодорожный подвижной состав и его составные части на весь срок эксплуатации должны иметь необходимые идентификационные и предупреждающие надписи и маркировку, знаки об особенностях и условиях безопасной эксплуатации, предусмотренные в настоящем Техническом регламенте. В необходимых случаях эти данные должны быть отражены с пояснением в руководстве по эксплуатации.

58. Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно быть 1440 мм. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 км/ч до 140 км/ч, отклонения при эксплуатации допускаются в сторону увеличения не более 3 мм и в сторону уменьшения не более 1 мм, при скоростях до 120 км/ч отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм.

При скорости свыше 200 км/час отклонения при эксплуатации допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 1 мм.

59. В железнодорожном подвижном составе и его составных частях предусматривают конструктивные решения и средства защиты, направленные на уменьшение интенсивности и локализацию опасных воздействий.

Для этого обеспечивают:

а) техническую совместимость железнодорожного подвижного состава с инфраструктурой железнодорожного транспорта;

б) минимизацию вредных воздействий в помещениях для обслуживающего персонала и пассажиров, а также на окружающую среду.

60. Подвижной состав и специальный подвижной состав должны быть оборудованы автосцепкой или сцепным устройством.

Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть:

у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов не более 1080 мм

;

у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 мм;

у грузовых вагонов (груженых) - не менее 950 мм;

у специального подвижного состава:

в порожнем состоянии - не более 1080 мм;

в груженом - не менее 980 мм.

61. Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более:

в грузовом поезде - 100 мм;

между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда - 110 мм;

в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч - 70 мм;
в пассажирском поезде, следующем со скоростью 121 - 160 км/ч - 50 мм;
в пассажирском поезде, следующем со скоростью 161 км/ч и более
оборудуется безазорной автосцепкой;
между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - 100 мм;
между локомотивом и подвижными единицами специального подвижного
состава - 100 мм.

62. Каждая единица пассажирского подвижного состава должна иметь конструктивные элементы, обеспечивающие безопасную посадку (высадку) физических лиц с каждой стороны пути.

63. Железнодорожный транспорт и все его подсистемы в процессах жизненного цикла должен исключать проявление следующих опасностей:

- 1) выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от передвижных и стационарных источников;
- 2) сбросов в окружающую среду (попадание в грунт, верхнее строение пути, в водоемы) рабочих жидкостей, смазок, перевозимых токсичных грузов, отходов из пассажирских вагонов, вагонов с перевозимыми животными или из-под них;
- 3) вреда от применения опасных веществ в целях предотвращения нарушения условий функционирования объекта технического регулирования (пестицидов для предупреждения зарастания земляного полотна пути растениями, гербицидов для обеспечения роста лесозащитных полос вдоль пути);
- 4) шума, включая ультразвук и инфразвук, и вибраций;
- 5) электромагнитных излучений;
- 6) технических неисправностей приборов и оборудования, способных вызвать возгорание;
- 7) воздействия искр, появляющихся в выхлопных газах тепловозов, при сварочных процессах, при нарушениях контакта токосъемных элементов тягового подвижного состава с контактной сетью, в процессах трения;
- 8) самовозгорания опасных материалов;
- 9) высвобождения горючих опасных грузов в присутствии источников возгорания.

4.2. Требования к безопасности при проектировании

64. При проектировании железнодорожного подвижного состава и/или его составных частей разрабатывают эксплуатационные документы: паспорт; формуляр; каталог составных частей; инструкцию по монтажу, пуску, регулированию и обкатке; руководство по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту.

65. При проектировании железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны быть предусмотрены меры, обеспечивающие:

устойчивость от схода колес с рельс;

устойчивость от опрокидывания;

отсутствие самопроизвольного ухода с места стоянки;

надежное сцепление вагонов и локомотивов в поездах;

непревышение расчетного тормозного пути;

непревышение предельно допустимых сил воздействия на путь;

невозможность падения составных частей железнодорожного подвижного состава на путь;

непревышение предельно допустимых сил тяги и торможения;

электромагнитную совместимость электрооборудования с устройствами сигнализации и связи;

прочность при приложении статических расчетных нагрузок;

отсутствие пластических деформаций при приложении продольных динамических расчетных нагрузок;

сопротивление усталостному разрушению при приложении циклических расчетных нагрузок;

надежность электрооборудования при номинальных и граничных режимах электроснабжения;

безопасность погрузки и разгрузки грузовых вагонов с применением средств механизации;

безопасность посадки и высадки пассажиров и обслуживающего персонала;

надежное сцепление вагонов при роспуске с горок.

66. При проектировании необходимо идентифицировать опасности железнодорожного подвижного состава и оценивать степени риска экспериментальным и расчетным путем, аналитическими методами или по данным эксплуатации аналогичных типов железнодорожного подвижного состава и его составных частей.

67. При определении допустимых рисков проектной организацией учитываются:

специфика железнодорожного транспорта и связанной с ней инфраструктуры;

надежность принимаемых технических устройств;

качество строительно-монтажных работ инфраструктуры железнодорожного транспорта;

внешние природные воздействия;

эксплуатационные свойства железных дорог;

неправильные действия персонала;

воздействия возможных последствий загрязнения окружающей среды, нарушения природопочвенного слоя, растительного покрова при строительстве, реконструкции, консервации и ликвидации;
риски аварий.

4.3. Требования к безопасности процесса изготовления

68. Железнодорожный подвижной состав и составные части изготавливаются так, чтобы материалы и вещества, используемые при их создании и эксплуатации, были безопасны для людей и окружающей среды.

В тех случаях, когда необходимо использовать жидкости, железнодорожный подвижной состав и его составные части должны быть сконструированы и произведены для эксплуатации таким образом, чтобы исключить опасности вследствие заправки, использования, регенерации или удаления жидкостей.

69. Изменения в конструкцию железнодорожного подвижного состава и его составных частей на стадии изготовления вносятся проектантом после их согласования с владельцем железнодорожного состава.

70. После изготовления опытных образцов железнодорожного подвижного состава и его составных частей предприятие изготовитель по верифицированным методикам проводит в установленном в предприятии изготовителе порядке следующие виды обязательных испытаний: приемо-сдаточным, предварительным, приемочным.

Для проверки соответствия серийно выпускаемых железнодорожного подвижного состава и его составных частей обязательным требованиям, установленным в настоящем Техническом регламенте, стандартах на требования к конструкции, материалам, комплектующим изделиям, а также к надежности, совместимости, взаимозаменяемости, методам контроля и технической документации, предприятие-изготовитель проводит по верифицированным методикам приемо-сдаточные, периодические, типовые испытания.

71. В случае внесения в конструкцию или технологию изготовления железнодорожного подвижного состава или его составных частей изменений, влияющих на выполнение требований безопасности, (модернизации) предприятие изготовитель вновь проводят установленную систему испытаний.

72. Применяемые при испытаниях средства измерений и контроля должны быть проверены, а испытательное оборудование аттестовано в порядке, установленном законодательством в области обеспечения единства измерений.

73. Изготовитель обязан указывать в руководстве по эксплуатации тип и частоту проверок и текущего обслуживания, необходимого для безопасной

эксплуатации, указывать быстроизнашивающиеся части и приводить критерии для их замены.

4.4. Требования к безопасности при эксплуатации

74. Все элементы железнодорожного подвижного состава по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов с наибольшими скоростями.

75. Подвижной состав и инфраструктура железнодорожного транспорта должна обеспечивать безопасность перевозочного процесса (безопасность железнодорожного транспорта) со скоростями движения:

грузовых поездов - до 120 км/час,

пассажирских, почтовых, багажных и ускоренных грузовых поездов - до 140 км/час,

скоростных пассажирских поездов - до 200 км/час,

высокоскоростных пассажирских поездов свыше 200 км/час, при установленных графиком движения массе, длине и интервале движения поездов.

76. Допускаемые по безопасности железнодорожного транспорта скорости движения поездов на конкретных участках устанавливаются эксплуатантом железнодорожных путей исходя из фактического состояния.

77. Железнодорожный подвижной состав и составные части должны быть безопасны в течение назначенного срока службы и/или ресурса, выдерживать усилия и напряжения, которым они подвергаются в эксплуатации.

Долговечность применяемых материалов должна соответствовать предусматриваемому применению. Должно быть учтено появление опасностей, связанных с явлениями усталости, старения, коррозии и износа.

78. При эксплуатации железнодорожного подвижного состава должна обеспечиваться защита пассажиров и обслуживающего персонала.

79. Работы по консервации и утилизации железнодорожного транспорта производятся на основании проектной документации, обеспечивающей решения по промышленной безопасности и охране окружающей среды.

80. Конструкция железнодорожного подвижного состава и составных частей, применяемые материалы и вещества должны быть рассчитаны на возможность их безопасной утилизации или переработки по истечении назначенного срока службы железнодорожного подвижного состава.

5. Требования безопасности к инфраструктуре

81. Безопасность функционирования железнодорожного пути должна обеспечиваться габаритами приближения строений инфраструктуры и

габаритами приближения железнодорожного оборудования, с учетом необходимости расположения между ними устройств пути, освещения, электроснабжения и техники.

82. На существующих линиях до их реконструкции допускается ширина земляного полотна не менее: на однопутных линиях - 5,5 м, двухпутных - 9,6 м, а в скальных и дренирующих грунтах не менее: на однопутных линиях - 5,0 м, двухпутных - 9,1 м.

Минимальная ширина обочины земляного полотна поверху должна быть 0,4 м с каждой стороны пути. На кривых участках радиусом менее 2000 м допускается уширение земляного полотна.

Бровка земляного полотна в местах разлива вод должна быть не менее чем на 0,5 м выше максимальной высоты наката волны при сильных ветрах.

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

при радиусе от 349 м до 300 м - 1530 мм;

при радиусе от 299 м и менее - 1535 мм.

На прямых и кривых участках пути радиусом более 650 м, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, допускается номинальный размер ширины колеи - 1524 мм. При этом 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 и менее - 1540 мм.

Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранения, на прямых и кривых участках пути не должны превышать по сужению - 4 мм, по уширению + 8 мм, а на участках, где установлены скорости движения 50 км/ч и менее - по сужению - 4 мм, а по уширению + 10 мм.

Ширина колеи менее 1512 и более 1548 мм не допускается.

84. Возвышение одной из нитей рельсовой колеи над другой на кривых участках пути должно обеспечивать устойчивость вагонов в рельсовой колее при установленных скоростях движения и радиусе кривой.

85. Выбор рельсов и стрелочных переводов по мощности и состоянию при проектировании главных и станционных путей должен обеспечивать безопасное движение поездов при заданных грузонапряженности, осевых нагрузках и скоростях движения.

86. В подсистеме сигнализации и связи устройства электроснабжения должны обеспечивать питание устройств сигнализации, централизации и блокировки и переездной сигнализации от основного и резервного источников питания.

Время перехода с основного источника питания на резервный источник питания или наоборот не должно превышать 1,3 сек.

Тяговые подстанции линий, электрифицированных на постоянном токе, а также электроподвижной состав должны иметь защиту от проникновения в контактную сеть токов, нарушающих нормальное действие устройств сигнализации, централизации и блокировки и устройств связи.

Взаимное расположение опор контактной сети, воздушных линий и светофоров, а также сигнальных знаков должно обеспечивать видимость сигналов и знаков с рабочего места машиниста.

87. Все металлические конструкции, расположенные на расстоянии менее 5 м от частей контактной сети, находящихся под напряжением, а также все металлические конструкции, расположенные в зоне электромагнитного влияния контактной сети и воздушных линий переменного тока и доступные для прикосновения, должны быть заземлены.

На путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными путями, должны быть установлены предохранительные щиты и сплошной настил в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением.

Действующие электроустановки должны иметь ограждения для исключения проникновения в них посторонних лиц.

На устройствах электроснабжения, доступных для прикосновения, должны быть нанесены предупредительные надписи (знаки, плакаты).

Устройства электроснабжения должны быть защищены от токов короткого замыкания, перегрузок и атмосферных перенапряжений и электрической коррозии.

Приводы разъединителей контактной сети с ручным управлением должны быть оснащены устройствами, препятствующими их несанкционированному включению и отключению.

Устройства электроснабжения должны быть снабжены средствами, снижающими до безопасного уровня проникновение тяговых токов в подземные коммуникации.

88. Выбор используемых материалов стационарных объектов технического регулирования в сфере железнодорожного транспорта и подвижного состава должен обеспечивать ограничение возникновения распространения и влияния огня и дыма в случае возгорания, а в случае пожара материалы должны ограничивать выброс вредных и опасных дымов, паров и газов.

89. Любое устройство, предназначенное для использования обслуживающим персоналом и пассажирами, должно обеспечивать безопасную работу этого устройства без нанесения ущерба здоровью и безопасности пассажиров.

90. В местах скопления людей должны быть предусмотрены и обозначены запасные (аварийные) выходы, предусмотрены системы аварийного освещения.

91. Система открытия и закрытия входных дверей стационарных объектов и подвижного состава должна гарантировать безопасность пассажиров и персонала

6. Подтверждение соответствия

92. Железнодорожный транспорт его составные части согласно приложению настоящего Технического регламента, подлежат подтверждению соответствия в форме обязательной сертификации осуществляемой на договорной основе по заявке заявителя аккредитованным органом по сертификации.

Порядок (схемы и формы) и проведения обязательной сертификации установлен Постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 февраля 2008 года № 90 "Об утверждении Технического регламента "Процедуры подтверждения соответствия".

93. Железнодорожный подвижной состав, предназначенный для курсирования в международном сообщении на колее 1520 мм подлежат подтверждению соответствия в форме обязательной сертификации по отдельным международным техническим регламентам и соглашениям.

94. Сертификаты соответствия иностранных государств, протоколы испытаний продукции, знаки соответствия признаются в соответствии с международными договорами.

95. Отдельные составные части функциональных подсистем, определенные соответствующими техническими регламентами, для которых степень риска достаточно невелика, подлежат подтверждению соответствия в форме декларирования соответствия.

96. В круг заявителей на осуществление декларирования соответствия, входят : изготовители, поставщики, строительные и монтажные организации, ремонтные предприятия, организации-эксплуатанты, владельцы инфраструктуры.

7. Переходные положения

97. Настоящий Технический регламент вводится в действие по истечении шести месяцев со дня его первого официального опубликования.

**Перечень
железнодорожного транспорта в отношении которого
устанавливаются требования безопасности**

Код ТН ВЭД	Наименование позиции	Доп. ед. изм.
1	2	3
8601	Железнодорожные локомотивы, с питанием от внешнего источника электроэнергии, или аккумуляторные:	
8601 10 000 0	- с питанием от внешнего источника электроэнергии	шт
8601 20 000 0	- с питанием от электрических аккумуляторов	шт
8602	Железнодорожные локомотивы прочие; локомотивные тендеры:	
8602 10 000 0	- локомотивы дизель-электрические	шт
8602 90 000 0	- прочие	шт
8603	Моторные железнодорожные или трамвайные вагоны пассажирские, товарные или багажные, открытые платформы, кроме входящих в товарную позицию 8604:	
8603 10 000	- с питанием от внешнего источника электроэнергии:	
8603 10 000 1	-- предназначенные для движения в составе железнодорожных электропоездов с максимальной эксплуатационной скоростью не менее 250 км/ч	шт
8603 10 000 9	-- прочие	шт
8603 90 000 0	- прочие	шт
8604 00 000 0	Транспортные средства самоходные или несамоходные, предназначенные для ремонта или технического обслуживания железнодорожных или трамвайных путей (например, вагоны-мастерские, краны, шпалоподбивочные машины, путерихтовочные машины, контрольно-измерительные вагоны и транспортные средства для осмотра пути)	шт
	Вагоны железнодорожные или	

8605 00 000	трамвайные, пассажирские несамоходные; вагоны багажные, почтовые и прочие специальные железнодорожные или трамвайные, несамоходные (кроме входящих в товарную позицию 8604):	
8605 00 000 1	- предназначенные для движения в составе железнодорожных электропоездов с максимальной эксплуатационной скоростью не менее 250 км/ч	шт
8605 00 000 9	- прочие	шт
8606	Вагоны железнодорожные или трамвайные, грузовые несамоходные:	
8606 10 000 0	- вагоны-цистерны всех типов	шт
8606 30 000 0	- вагоны саморазгружающиеся, кроме входящих в субпозицию 8606 10	шт
	- прочие:	
8606 91	-- крытые и закрывающиеся:	
8606 91 100 0	--- специально предназначенные для перевозки высокорadioактивных материалов	шт
8606 91 800 0	--- прочие	шт
8606 92 000 0	-- открытые, с несъемными бортами высотой более 60 см	шт
8606 99 000 0	-- прочие	шт
8607	Части железнодорожных локомотивов или моторных вагонов трамвая или подвижного состава:	
	- тележки, ходовые балансирующие тележки, оси и колеса, и их части:	
8607 11 000 0	-- тележки и ходовые балансирующие тележки, ведущие	-
8607 12 000 0	-- тележки и ходовые балансирующие тележки, прочие	-
8607 19	-- прочие, включая части:	
	--- оси в собранном или разобранном виде; колеса и их части:	
8607 19 010	---- чугунные литые или стальные литые:	
8607 19 010 1	----- бывшие в употреблении	-
8607 19 010 9	----- прочие	-
8607 19 110	---- стальные штампованные:	
8607 19 110 1	----- бывшие в употреблении	-

8607 19 110 9	----- прочие	-
8607 19 180	---- прочие:	
8607 19 180 1	----- бывшие в употреблении	-
8607 19 180 9	----- прочие	-
	--- части тележек, ходовых балансирных тележек и аналогичных тележек:	
8607 19 910 0	---- чугунные литые или стальные литые	-
8607 19 990 0	---- прочие	-
	- тормозные устройства и их части:	
8607 21	-- пневматические тормоза и их части:	
8607 21 100 0	--- чугунные литые или стальные литые	-
8607 21 900 0	--- прочие	-
8607 29	-- прочие:	
8607 29 100 0	--- чугунные литые или стальные литые	-
8607 29 900 0	--- прочие	-
8607 30	- крюки и прочие сцепные устройства, буфера, их части:	
8607 30 010 0	-- чугунные литые или стальные литые	-
8607 30 990 0	-- прочие	-
	- прочие:	
8607 91	-- локомотивов:	
8607 91 100 0	--- буксы и их части	-
	--- прочие:	
8607 91 910 0	---- чугунные литые или стальные литые	-
8607 91 990 0	---- прочие	-
8607 99	-- прочие:	
8607 99 100 0	--- осевые буксы и их части	-
8607 99 300 0	--- кузова и их части	-
8607 99 500 0	--- шасси и их части	-
8607 99 900 0	--- прочие	-
8609 00	Контейнеры (включая емкости для перевозки жидкостей или газов), специально предназначенные и оборудованные для перевозки одним или несколькими видами транспорта:	
8609 00 100 0	- контейнеры с противорадиационным свинцовым покрытием для транспортировки радиоактивных веществ	шт

8609 00 900	- прочие:	
8609 00 900 1	-- контейнеры с внутренним объемом от 42 м ³ до 43 м ³	шт
8609 00 900 9	-- прочие	шт
7302	Изделия из черных металлов, используемые для железнодорожных или трамвайных путей: рельсы, контррельсы и зубчатые рельсы, переводные рельсы, крестовины глухого пересечения, переводные штанги и прочие поперечные соединения, шпалы, стыковые накладки и подкладки, клинья, опорные плиты, крюковые рельсовые болты, подушки и растяжки, станины, поперечины и прочие детали, предназначенные для соединения или крепления рельсов:	
7302 10	- рельсы:	
7302 10 100 0	-- токоведущие с деталями из цветного металла	-
	-- прочие:	
	--- новые:	
	---- рельсы широкоподошвенные:	
7302 10 210 0	----- массой погонного метра 46 кг или более	-
7302 10 230 0	----- массой погонного метра 27 кг или более, но менее 46 кг	-
7302 10 290 0	----- массой погонного метра менее 27 кг	-
7302 10 400 0	---- рельсы с желобом	-
7302 10 500 0	---- прочие	-
7302 30 000 0	- рельсы переводные, крестовины глухого пересечения, переводные штанги и прочие поперечные соединения	-
7302 40 000 0	- накладки стыковые и подкладки опорные	-
7302 90 000 0	- прочие	-