

О внесении изменений в постановление Правительства Республики Казахстан от 5 февраля 2013 года № 87 "Об утверждении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта"

Утративший силу

Постановление Правительства Республики Казахстан от 12 ноября 2013 года № 1213. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 ноября 2015 года № 941

Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 24.11.2015 № 941 (вводится в действие со дня его первого официального опубликования).

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 5 февраля 2013 года № 87 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта» (САПП Республики Казахстан, 2013 г., № 14, ст. 254) следующие изменения:

в Правилах технической эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденных указанным постановлением:

пункт 35 изложить в следующей редакции:

«35. Восстановительный поезд является специальным формированием Национального оператора инфраструктуры и предназначается для ликвидации последствий сходов с рельсов и столкновений подвижного состава.»;

часть первую пункта 36 изложить в следующей редакции:

«36. Пожарный поезд является специальным формированием Национального оператора инфраструктуры и предназначается для проведения пожарно-профилактической работы и тушения пожаров на объектах и подвижном составе.»;

пункты 40 и 41 изложить в следующей редакции:

«40. Для ликвидации последствий схода с рельсов подвижного состава, аварий, тушения пожаров на объектах и составе, а также предотвращения возникновения затруднений в работе, сбоев в движении поездов при нехватке СПС Национальный оператор инфраструктуры приказом по отделению привлекает к использованию СПС, находящийся в оперативном резерве, прошедший плановый вид ремонта.»;

«41. Национальный оператор инфраструктуры и владелец железнодорожных путей по договорам концессии соответственно обеспечивают условия для организации бесперебойного движения поездов.»;

часть первую пункта 42 изложить в следующей редакции:

«42. Снегоуборочная и снегоочистительная техника (снегоуборочные поезда, плужные снегоочистители, струги-снегоочистители, роторные снегоочистители) готовятся к работе в зимний период в сроки, установленные Национальным оператором инфраструктуры. Готовность к работе снегоуборочной и снегоочистительной техники в зимний период устанавливается Национальным оператором инфраструктуры.»;

пункты 43, 48, 88, 90 и 115 изложить в следующей редакции:

«43. План расстановки снегоуборочной и снегоочистительной техники, оперативный план снегоборьбы утверждаются Национальным оператором инфраструктуры и владельцем железнодорожных путей по договорам концессии соответственно.»;

«48. В период сложных метеорологических условий, при нехватке снегоуборочной и снегоочистительной техники, во избежание сбоев и затруднений в движении поездов Национальный оператор инфраструктуры привлекает к работе по уборке снега снегоуборочную и снегоочистительную технику, находящуюся в оперативном резерве, прошедшую деповской и/или капитальный ремонт.»;

«88. План и профиль магистральных и станционных путей, а также железнодорожных подъездных путей, принадлежащих Национальному оператору инфраструктуры и владельцу железнодорожных путей по договорам концессии, подвергаются периодической инструментальной проверке.

Организация работ по инструментальной проверке плана и профиля путей, изготовлению соответствующей технической документации, а также составление масштабных и схематических планов станций возлагаются на Национального оператора инфраструктуры и владельца железнодорожных путей по договорам концессии соответственно.»;

«90. Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных путей на сортировочных, участковых и грузовых станциях проверяются Национальным оператором инфраструктуры и владельцем железнодорожных путей по договорам концессии соответственно не реже одного раза в три года. На остальном протяжении станционных путей всех станций профиль проверяется не реже одного раза в десять лет.

Инструментальная проверка продольного профиля главных путей на перегонах проводится в период капитального и среднего ремонта путей. Участки магистральных и станционных путей, на которых производится реконструкция пути, вызывающие изменение плана и профиля, проверяются исполнителями работ после их окончания с представлением соответствующей документации Национальному оператору инфраструктуры или владельцу железнодорожных

путей по договорам концессии соответственно.

При возведении на территории станции новых объектов, расширении или переносе существующих любая организация, выполняющая такие работы, должна незамедлительно передавать Национальному оператору инфраструктуры или владельцу железнодорожных путей по договорам концессии соответственно исполнительную документацию, определяющую привязку объекта к существующему развитию станции.»;

«115. Условия размещения, строительства и эксплуатации инженерных коммуникаций, путепроводов, переездов, линий связи, электропередачи, нефтепроводов, газопроводов, а также других пересекающих железнодорожные пути объектов или находящихся в непосредственной близости от них сооружений в пределах полосы отвода определяются договорами между их заказчиками и Национальным оператором инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей по договорам концессии соответственно.»;

часть первую пункта 116 изложить в следующей редакции:

«116. Примыкание подъездных путей к магистральным и станционным путям осуществляется с согласия Национального оператора инфраструктуры или концессионера соответственно.»;

пункты 187 и 213 изложить в следующей редакции:

«187. Устройства поездной и станционной радиосвязи на станциях в соответствии с перечнем, устанавливаемым Национальным оператором инфраструктуры, и диспетчерских участках оборудуются системой документированной регистрации переговоров.

Порядок пользования системой документированной регистрации переговоров устанавливается Национальным оператором инфраструктуры.»;

«213. При необходимости на отдельных переездах в качестве дополнительной меры безопасности при пропуске скоростного пассажирского поезда должны закрываться и запираются на замок запасные горизонтально-поворотные шлагбаумы, расположенные на противоположной стороне от поста дежурного по переезду. Перечень таких переездов устанавливается Национальным оператором инфраструктуры.»;

часть вторую пункта 215 изложить в следующей редакции:

«Типовые технические решения по устройствам автоматики и телемеханики утверждаются Национальным оператором инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей по договорам концессии соответственно. Использование нетиповых технических решений в устройствах автоматики и телемеханики не допускается.»;

часть вторую пункта 229 изложить в следующей редакции:

«На существующих искусственных сооружениях уменьшение указанных

расстояний допускается по согласованию с уполномоченным органом на основании технических решений Национального оператора инфраструктуры или владельца железнодорожных путей по договорам концессии соответственно.»;

часть четвертую пункта 230 изложить в следующей редакции:

«Перечень таких мест определяется Национальным оператором инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей по договорам концессии соответственно.»;

часть вторую пункта 234 изложить в следующей редакции:

«Переключение разъединителей, выключателей на магистральных и станционных путях производится только по приказу ответственного работника (энергодиспетчера) Национального оператора инфраструктуры или владельца железнодорожных путей по договорам концессии соответственно.»;

пункты 236 и 262 изложить в следующей редакции:

«236. Схема электропитания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного электроснабжения утверждается Национальным оператором инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей по договорам концессии соответственно.»;

«262. Закрытие перегона для производства работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке одного или нескольких путей производится с разрешения Национального оператора инфраструктуры или владельца железнодорожных путей по договорам концессии соответственно, если оно не вызывает изменения установленных размеров движения с соседними железнодорожными организациями. Если такое закрытие вызывает изменение установленных размеров движения поездов на соседние железные дороги стран СНГ, оно разрешается по согласованию с другими железнодорожными администрациями.»;

часть вторую пункта 263 изложить в следующей редакции:

«Не допускается приступать к работам до получения руководителем работ приказа ответственного работника (поездного диспетчера), Национального оператора инфраструктуры или владельца железнодорожных путей по договорам концессии соответственно (в форме письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы) о состоявшемся закрытии перегона или путей и до ограждения сигналами места работ.»;

часть вторую пункта 264 изложить в следующей редакции:

«Восстановление действия существующих устройств автоматики, телемеханики и телекоммуникации или электроснабжения производится по получении уведомления соответственно от ответственного работника (старшего электромеханика автоматики, телемеханики и телекоммуникации или энергодиспетчера), Национального оператора инфраструктуры или владельца

железнодорожных путей по договорам концессии соответственно.».

2. Настоящее постановление вводится в действие по истечении десяти календарных дней со дня первого официального опубликования.

Премьер - Министр

Республики Казахстан

С. Ахметов

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан