



**БОГАТЫРЬ
КОМИР**

Көмір шығаратын бірлескен Қазақстан-Ресей кәсіпорыны
Совместное Казахстанско-Российское предприятие по добыче угля

«Богатырь Көмір» ЖШС
Екібастұз қ.

ТОО «Богатырь Комир»
г. Экибасту:

БҰЙРЫҚ

ПРИКАЗ

16 селетпбге 2016г

№ 932

О введении в действие
Технологических регламентов

На основании «Правил разработки, утверждения и пересмотра инструкции по безопасности и охране труда работодателем», утверждённых приказом Министра здравоохранения и социального развития Республики Казахстан от 30.11 2015 года № 927, в связи с разработкой новых версий

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Отменить действие Версии 1:

1.1. Технологического регламента по эксплуатации железнодорожного транспорта в структурных подразделениях ТОО «Богатырь Комир».

1.2. Технологического регламента по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ на железнодорожных путях в структурных подразделениях ТОО «Богатырь Комир»

2. Ввести в действие Версию 2:

2.1. Технологического регламента по эксплуатации железнодорожного транспорта в структурных подразделениях ТОО «Богатырь Комир». (Приложение 1).

2.2. Технологического регламента по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ на железнодорожных путях в структурных подразделениях ТОО «Богатырь Комир». (Приложение 2).

3. Руководителям структурных подразделений в срок до 01.10.16 ознакомить работников с Технологическими регламентами.

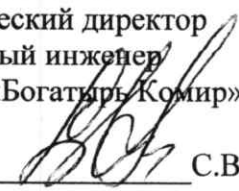
Контроль исполнения приказа возлагаю на главного технического руководителя по охране труда Поповича И.И.

Генеральный директор

С.К. Раипов

32
УТВЕРЖДАЮ

Технический директор
- главный инженер
ТОО «Богатырь Комир»


С.В. Зарапин
24.08. 2016 г.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ
по эксплуатации железнодорожного транспорта
в структурных подразделениях ТОО «Богатырь Комир»
Версия 2

г. Экибастуз
2016 г.

24

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ
по эксплуатации железнодорожного транспорта
в структурных подразделениях ТОО «Богатырь Комир» Версия 2.
(далее – Технологический регламент)

Технологический регламент основывается на Правилах технической эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта (широкая колея) и устанавливает порядок работы железнодорожного транспорта, нормы содержания важнейших сооружений и устройств, систему организации движения поездов и маневровой работе и принципы сигнализации в подразделениях ТОО «Богатырь Комир».

1. Общие положения

1.1. Технологический регламент устанавливает нормы содержания железнодорожных сооружений и устройств, систему организации движения поездов и маневровой работы, принципы сигнализации и порядок работы железнодорожного транспорта в ТОО «Богатырь Комир» (далее – Товарищество).

1.2. Технологический регламент разработан в соответствии с требованиями Правил обеспечения промышленной безопасности для опасных производственных объектов, ведущих горные и геологоразведочные работы, Правил безопасности на железнодорожном транспорте и Правил технической эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта (широкая колея).

1.3. Работники железнодорожного (промышленного) транспорта должны проходить предварительный (периодический) медицинский осмотр для определения их пригодности к выполнению соответствующей работы, в соответствии с порядком и в сроки, установленные Минздравом РК.

1.4. Работники ж.д. транспорта Товарищества проходят обучение, инструктирование и проверку знаний в соответствии с действующим «Положением об организации обучения, инструктирования и проверки знаний по безопасности и охране труда, промышленной и пожарной безопасности работников Товарищества».

1.5. Порядок проведения теоретических (практических) испытаний машиниста на право самостоятельного управления локомотивом (ССПС) и помощника машиниста по праву самостоятельного обслуживания локомотива (ССПС) определен действующим «Положением о порядке проведения испытаний и выдачи свидетельства машиниста на право самостоятельного управления локомотивом (ССПС) и выдачи свидетельства помощника машиниста на право самостоятельного обслуживания локомотива (ССПС) утвержденным техническим директором Товарищества

1.6. Выполнение требований Технологического регламента является обязательным для всех работников железнодорожного транспорта Товарищества.

2. Сооружения и устройства Общие положения. Габарит.

2.1. Железнодорожные пути, сооружения и устройства находятся на балансе разрезов, ПТУ и других структурных подразделений ТОО «Богатырь Комир».

Границами обслуживания и ответственности между структурными подразделениями и предприятиями по принадлежности объектов устанавливается:

- между станциями и перегонными, погрузочными (выгрузочными) путями, при наличии участков приближения (удаления) – входной светофор с участком приближения (удаления) и рельсовыми цепями;

- между станциями и перегонными, погрузочными (выгрузочными) путями, без участков приближения (удаления) – входной светофор или сигнальный знак «Граница станции».

- местом раздела контактной сети перегонов от станций является малогабаритные секционные изоляторы или изолирующие трехпролетные сопряжения, расположенные за входными светофорами в сторону станции, для исключения передачи напряжения с перегона на станцию, при производстве работ на контактной сети с полным снятием напряжения.

- контактная сеть погрузочных и выгрузочных ж.д. путей, примыкающих к станциям - место раздела - изолирующее сопряжение анкерных участков перехода с центральной контактной сети на боковую в районе анкерной опоры центральной контактной сети перехода.

Малогабаритные секционные изоляторы или изолирующие трехпролетные сопряжения, обслуживаются работниками контактной сети структурных единиц, на балансе которых находятся контактные сети станций. Работы на этих устройствах выполняются с соблюдением «Технологического регламента безопасной эксплуатации контактной сети».

2.2. Строительство и реконструкция постоянных ж.д. путей и всех остальных обустройств выполняется по проектно-сметной документации, разработанной проектными организациями.

2.3. На участках железнодорожного пути, где производится регулярное движение локомотивов составов вагонами вперед, все входные светофоры раздельных пунктов дополняются оповестительными щитами белого цвета с черной полосой по диагонали установленного размера. Установка оповестительных щитов производится на расстоянии 350 м. от входного светофора в сторону перегона, погрузочного, выгрузочного пути. Обязанности по установке и обслуживанию оповестительных щитов возлагаются на работников участка (службы) пути, обслуживающих этот участок.

2.4. Укладка и переукладка передвижных ж.д. путей в разрезах и на отвалах должна производиться в соответствии с технологической картой и стандартами предприятий, утвержденными техническим директором ТОО «Богатырь Комир».

2.5. При строительстве и переукладке передвижных ж. д. путей должны соблюдаться следующие условия:

- а) минимальные радиусы кривых на передвижных путях должны быть
 - в забоях, при работе на них многоковшовых экскаваторов, в нормальных условиях - прямая, в трудных условиях - в пределах допускаемых техническим паспортом экскаватора, но не менее 300 м;
 - в забоях и на отвалах, при работе на них одноковшовых экскаваторов, в нормальных условиях - прямая, в трудных - 300 м.

В особо трудных условиях, при надлежащем техническом обосновании, разрешается по согласованию с техническим директором ТОО «Богатырь Комир» уменьшать радиусы кривых до 100 м при переустройстве путей, а также в забоях и на отвалах при работе на них одноковшовых экскаваторов,

- б) передвижные железнодорожные пути на забойных и отвальных тупиках должны располагаться, как правило, на горизонтальных площадках или на уклонах до 15 % на путях в забоях и до 10 % на путях отвалов разрезов, при условии производства работ без отцепки локомотивов от состава и обеспечении трогания с места.

Допускается работа на уклонах до 40 % при наличии проектов, разработанных проектными институтами.

Строительство и эксплуатация ж. д. путей на уклонах от 40 % до 60 %, а также оборудование и эксплуатация подвижного состава на этих путях должны осуществляться по проектам, разработанным проектными институтами, утвержденными техническим директором ТОО «Богатырь Комир» и согласованными с органами государственной технической инспекции.

2.6. Расстояние от погрузочного (выгрузочного) механизма до тупикового упора на погрузочных и отвальных путях должно быть не менее 300 метров. При этом, на электрифицированных путях длина контактной сети от погрузочного (выгрузочного) механизма в сторону тупикового упора также должна быть не менее 300 метров.

В стесненных горных условиях разрешается устройство погрузочных и отвальных ж. д. путей с

расстоянием от погрузочного (выгрузочного) механизма до тупикового упора менее 300 метров. В этих случаях начальник смены разреза «Богатырь» (далее, во всех разделах – разреза) передает телефонограмму начальнику смены БПТУ для ознакомления на сменных нарядах локомотивных бригад. В случае ограничения длины погрузочных и отвальных железнодорожных путей и контактной сети в течение смены, на поезда, в соответствии с заявкой руководителя работ, выдается предупреждение об особых условиях следования (по состоянию ж. д. пути, контактной сети).

2.7. Разрешается, по согласованию с БПТУ, укладка необслуживаемых стрелочных переводов на погрузочных путях (угловой заезд, движение со сменой направления движения).

Перевод необслуживаемых стрелок при заезде (выезде) возлагается на локомотивные бригады, кроме хозяйственных локомотивов управляемых одним машинистом. Необслуживаемые стрелочные переводы должны иметь, указатель и наружное освещение, включаемое в темное время суток, а также приспособление обеспечивающее надежное запираение стрелок. На расстоянии 350м. от необслуживаемого стрелочного перевода, устанавливается знак «Остановка локомотива» который устанавливается участком пути. Освещение производится участком энергоснабжения.

2.8. В конце погрузочных, разгрузочных ж. д. путей, а также связанных с ними путей для углового заезда в соответствии с «Правилами текущего содержания и ремонта ж. д. путей широкой колеи» устраиваются тупиковые упоры, с установкой на них указателей путевого ограждения, освещаемых в темное время суток.

2.9. Для производства сокращенного опробования автотормозов после изменения веса поезда (погрузки, выгрузки) на длину локомотивосостава устраиваются пешеходные дорожки:

- в разрезе - в 50 м от экскаватора в сторону раздельного пункта;
- на отвале - в 50 м от приёмного «кармана» в сторону раздельного пункта.

На отвалах в темное время суток места выгрузки думпкарных вертушек должны быть освещены.

У мест разгрузки думпкарных вертушек, на расстоянии длины состава от приемного «кармана» устанавливаются сигнальные знаки «Остановка локомотива».

Работники, на которых возлагается обязанность по установке и обслуживанию таких сигнальных знаков устанавливаются распоряжением руководителя разреза.

2.10. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта на территории предприятия и между территориями предприятий должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений СП и требованиям специальных габаритов.

Соответствие габаритов установленным нормам должно проверяться не реже одного раза в 10 лет комиссией в составе:

- главного инженера структурного подразделения - председателя, ревизора по безопасности движения поездов, начальников соответствующих участков (путевых и по принадлежности негабаритного объекта или сооружения, устройства), цехов, служб – членов комиссии.

Эти сооружения два раза в год (при весенних и осенних осмотрах) осматриваются начальником участка (службы) пути и начальником участка, которому принадлежит негабаритный объект.

Выявление новой негабаритности или устранение негабаритности объекта должно оформляться актом, который должен подписываться: в первом случае – директором (главным инженером) структурного подразделения и начальником участка (службы) путевого хозяйства, во втором случае – также и исполнителем работ.

2.11. Негабаритные сооружения и устройства должны быть окрашены установленным порядком в черно-желтые цвета и освещены в темное время суток.

2.12. Перечень негабаритных мест устанавливается распоряжением по структурному подразделению.

2.13. Ответственность экскаваторной бригады за состояние железнодорожного пути в районе погрузки выгрузки локомотивосоставов:

- за отсыпку трассы под ж.д. путь, согласно выданного проекта технической службой разреза, с обязательным обустройством водоотводных канав в обводнённых участках;
- приёмку горной массы и очистку думпкаров от налипшего и намёрзшего грунта при помощи специальных приспособлений, навешиваемых на ковш экскаватора;
- исправность ж.д. пути и состояние габарита пути на месте погрузки и выгрузки думпкаров в обе стороны от приёмного «кармана» на расстоянии 50-ти метров;
- контроль за возвышением упорной нити ж. д. колеи на приёмном «кармане»:
 - при слабых грунтах - до 150 мм;
 - при устойчивых грунтах - до 100 мм;
 - на кривых участках упорной нити, являющейся внутренней нитью кривой, при слабых и устойчивых фундаментах, допускается возвышение - до 40 мм

Расстояние от оси ж.д. пути до верхней бровки приёмного «кармана» должно быть не менее 1800 мм.

3. Сооружения и устройства путевого хозяйства

3.1. План и профиль постоянных железнодорожных путей подвергается периодической инструментальной проверке один раз в 10 лет. Периодическая инструментальная проверка производится маркшейдерской службой.

3.2. На постоянных железнодорожных путях, уложенных на деревянных шпалах, на прямых участках пути и кривых радиусом 350 м. и более, устанавливается ширина колеи 1524 мм, с допусками в сторону сужения -8мм., сторону уширения +6мм.

3.3. Ремонт постоянных ж. д. путей производится по плану ремонта ж. д. путей на год, утвержденному руководителем структурного подразделения и согласованному с технической дирекцией ТОО «Богатырь Комир».

3.4. Приемка стрелочных переводов в эксплуатацию производится:

- при строительстве ж. д. пути - комиссией в составе определяемой приказом по ТОО «Богатырь Комир»:

- после смены стрелочных переводов при плановом ремонте пути - комиссией в составе начальника участка пути (председатель комиссии), ревизора по безопасности движения, представителя службы СЦБ, не ниже электромеханика, представителя службы электрификации, при наличии контактной сети.

Вновь уложенные и переустроенные стрелочные переводы и глухие пересечения вводят в эксплуатацию только после приемки их по акту комиссией, назначаемой директором соответствующего структурного подразделения по их принадлежности.

3.5. Контрольными стрелочными замками, должны быть оборудованы нецентрализованные стрелки, ведущие на пути для стоянки вагонов с опасными грузами, по перечню установленному директором (руководителем) структурного подразделения.

3.6. Строительство и переукладка передвижных ж.д. путей в разрезах и на отвалах должна производиться согласно программ развития горных работ.

3.7. Все работы, связанные с ремонтом и переукладкой ж.д. пути выполняются в строгом соответствии с ПТЭ промышленного железнодорожного транспорта, «Правил текущего содержания и ремонта ж.д. пути широкой колеи», «Технологического регламента по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ на железнодорожных путях в структурных подразделениях ТОО Богатырь Комир» и при обязательном выполнении Правил безопасности и охраны труда.

3.8. Путьевые работы на электрифицированных участках выполняются с соблюдением «Правил безопасности при производстве работ на электрифицированных участках». Перечень работ на ж. д. пути, при которых необходимо получить согласование участка энергоснабжения, СЦБ или контактной сети указано в приложении №1 настоящей инструкции.

3.9. Открытие ж. д. пути (включая передвижного) после удлинения или переукладки под обкатку производится представителем участка пути разреза или БПТУ, соответственно, по должности не ниже дорожного мастера, путем передачи телефонограммы начальнику смены разреза или БПТУ, соответственно. Для путей разреза, начальник смены разреза установленным порядком передает телефонограмму об открытии пути под обкатку начальнику смены БПТУ, для согласования с руководством БПТУ, ознакомления локомотивных бригад и др.

3.10. Приемка передвижного ж.д. пути в эксплуатацию производится не позднее 2-х суток после открытия ж. д. пути под обкатку в светлое время суток, комиссией в которую входят:

- представитель БПТУ (ревизор) - председатель;
- представители разреза сдающего ж.д. путь - члены комиссии.

3.11. Приемка комиссией в эксплуатацию передвижных ж.д. путей на отвалах за приемным карманом и на погрузочных тупиках после удлинения тупиковой части производится без обкатки.

3.12. Путь считается принятым в постоянную эксплуатацию после подписания акта приемочной комиссией.

3.13. Открытие пути разреза производится порядком установленным «Технологическим регламентом по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ на железнодорожных путях в структурных подразделениях ТОО Богатырь Комир», на основании акта приемочной комиссии.

В случае непринятия комиссией ж.д. пути в постоянную эксплуатацию, представитель комиссии от разреза, обслуживающий путь, принимает незамедлительные меры по закрытию (если не закрыт) ж.д. пути для движения поездов установленным порядком и приведения его в состояние соответствующее Правилам».

3.14. Перечень документов, необходимых для открытия ж.д. пути (передвижного) после удлинения или переукладки:

- продольный профиль и план трассы;

- акт приемки земляного полотна для укладки ж.д. пути;
- акт приемки в эксплуатацию передвижного ж.д. пути.

В случае электрификации ж.д. пути:

- акт приёмки трассы под опоры контактной сети;
- акт расстановки опор контактной сети.

3.15. Приемка ж.д. пути после капитального, среднего и подъёмочного ремонтов пути, а также произведенных работ по сплошной замене рельсов, стрелочных переводов, земляного полотна производится согласно «Правил текущего содержания и ремонта ж.д. путей широкой колеи» комиссией, назначаемой руководителем структурного подразделения.

3.16. Переезды не общего пользования обустраивают, содержат и обслуживают владельцы железнодорожного пути, который пересекает переезд.

В отдельных случаях содержание и обслуживание переездов не общего пользования выполняется структурным подразделением, пользующихся этим переездом.

3.17. Места переходов через станционные железнодорожные пути устанавливаются распоряжением руководителя структурного подразделения, на балансе которого находятся ж.д. пути.

3.18. Надзор за искусственными сооружениями, а также уход за большими местами земляного полотна возлагается на начальника участка пути, дорожного мастера, на участке которых расположены сооружения.

3.19. Содержание и ремонт искусственных сооружений производится в соответствии с «Правилами текущего содержания и ремонта ж. д. путей широкой колеи», на основании которых начальник службы (участка) пути планирует виды и сроки ремонтов этих сооружений.

4. Сооружения и устройства локомотивного и вагонного хозяйства

4.1. Сооружения, устройства и служебно-технические здания локомотивного и вагонного хозяйства должны систематически осматриваться в порядке и сроки, установленные соответствующими положениями и инструкциями. Результаты осмотра и необходимые мероприятия по устранению обнаруженных неисправностей заносят в специальный журнал осмотра, в котором отмечают также время устранения и выполнения намеченных мероприятий.

Ежегодно весной и осенью, в установленном порядке, согласно приказа технического директора, должен проводиться комиссионный осмотр сооружений, устройств, подвижного состава и служебно-технических зданий.

4.2. Для ликвидации аварий и сходов подвижного состава должны быть в постоянной готовности восстановительные средства на разрезе, ПТУ характер и количество определяют, исходя из местных условий.

5. Сооружения и устройства станционного хозяйства

5.1. В служебных помещениях дежурных по станциям разрешается устанавливать приборы управления и контроля, непосредственно относящиеся к работе дежурного по станции, а также пульты централизованного управления освещением и дистанционного управления секционными разъединителями.

5.2. Станционные посты, с которых непосредственно производится управление стрелками и сигналами, должны быть удобными для работы и иметь хороший обзор путей и горловин станций.

5.3. Каждый пост электрической централизации и стрелочный пост должен иметь исправный и в полном комплекте необходимый инвентарь, инструменты и сигнальные приборы. Норма оборудования постов указана в приложении № 2.

5.4. Освещенность территорий станций должна соответствовать действующим нормативам.

6. Сооружения и устройства автоматизации, сигнализации и связи

Сигналы

6.1. На станциях, к которым примыкают погрузочные или выгрузочные пути, оборудованные устройствами блокировки, устанавливается следующая сигнализация светофоров:

- **один желтый мигающий огонь** на выходном (входном) светофоре - разрешается движение с установленной скоростью на погрузочный (выгрузочный) путь до погрузочного (выгрузочного) механизма, не заезжая в радиус его действия, и на карман.

Въезд на место погрузки (выгрузки) а также передвижение во время погрузки (выгрузки) производится по сигналам (указаниям) машиниста соответствующего механизма.

- **один желтый огонь** на входном светофоре - разрешается движение с установленной скоростью и готовностью остановиться, поезд принимается на приемоотправочный путь станции (поста).

6.2. На углесборочных станциях, для приёма поезда на свободный участок частично занятого пути

применяется следующий специальный сигнал на мачте входного (маршрутного) светофора:
 - один жёлтый и один белый огни – разрешается поезду следовать на свободный участок частично занятого приёмоправочного пути станции с готовностью остановиться сразу после заезда за светофор на приёмоправочный путь.

Дальнейшее движение по приёмоправочному пути производится маневровым порядком.

6.3. Для определения необходимости установки предупредительных светофоров перед входными, проходными, заградительными и светофорами прикрытия, главным инженером структурной единицы ТОО «Богатырь Комир» назначается комиссия. Решение комиссии утверждается руководителем структурной единицы.

6.4. Групповые выходные и маршрутные светофоры дополняют маршрутными указателями, показывающими номер пути, с которого разрешается отправление поезда.

6.5. Очередность производства работ, порядок применения сигналов повторительных головок светофоров с путей, не имеющих достаточной длины, указывается и «Инструкции по пользованию устройствами ЭЦ» с соблюдением правил безопасности движения поездов и утверждается руководителем структурной единицы ТОО «Богатырь Комир».

6.6. Расстановка постоянных сигналов, таблицы взаимозависимости стрелок, сигналов, осигналирование станции определяется совместно с проектной организацией.

Протокол и другие документы совместных решений утверждает технический директор ТОО «Богатырь Комир».

Автоматическая переездная (светофорная и оповестительная) сигнализация и автоматические шлагбаумы

6.7. Нормально сигнальные огни заградительных светофоров и предупредительных к ним не горят и в этом положении светофоры сигнального значения не имеют.

Нормальное положение автоматических шлагбаумов открытое. Нормальное положение механических и ручных шлагбаумов закрытое.

Связь

6.8. Технические требования к устройствам автоматической регистрации оперативных переговоров, а также порядок их содержания и эксплуатации, составляется и утверждается руководителем структурного подразделения ТОО «БК», согласовывается со службой ОТ технической дирекции и службой главного энергетика ТОО «Богатырь Комир».

6.9. На всех диспетчерских участках БПТУ должна быть поездная диспетчерская, поездная межстанционная связь и поездная радиосвязь. Указанной связью могут пользоваться только поездные диспетчеры, дежурные по станциям для переговоров между собой и с машинистами (водителями) подвижного состава.

Поездной радиосвязью, кроме того, могут пользоваться:

- машинисты (водители) подвижного состава, в установленных случаях, для передачи сообщений, объявлений, заявлений и т.п. и переговоров между собой;
- машинисты локомотивов старшие, с ведома и согласия поездного диспетчера, для кратких переговоров по вопросам неисправности локомотива, приведшей к остановке или снижению скорости в пути следования (на перегоне, станции, погрузочном, выгрузочном путях);
- начальники участков, с ведома и согласия поездного диспетчера, для кратких переговоров с машинистом (водителем) подвижного состава по вопросам выяснения или уточнения характера неисправности пути или других сооружений и устройств замеченной локомотивной бригадой в пути следования.

6.10. На станциях где предусмотрена маневровая работа по формированию, расформированию поездов должна быть станционная радиосвязь. Указанной радиосвязью могут пользоваться поездные диспетчеры, дежурные по станциям, операторы поста централизации, составители поездов и машинисты (водители) подвижного состава. Перечень работников, которым предоставлено право пользоваться станционной радиосвязью и характер указаний и сообщений указывается в ТРА станции.

6.11. Места производства работ должны обеспечиваться радиосвязью, отдельным каналом, для служебных переговоров по вопросам строительства, восстановления, содержания и ремонта пути, других сооружений и устройств, а также для руководства движением на закрытых путях. При этом, возможность вмешательства в поездную и станционную радиосвязь должна быть исключена.

6.12. При производстве работ на закрытых путях руководитель работ обязан установить связь с оперативным работником, через которого производится закрытие, открытие пути, подача заявок на выдачу предупреждений, на подачу хозяйственных поездов, и т.п. В данном случае, при отсутствии соот-

40

ответствующей стационарной радиосвязи у оперативного работника, руководитель работ, для установления связи, может использовать имеющуюся у него запасную радиостанцию.

6.13. Начальники участков пути, СЦБ и связи, контактной сети должны быть обеспечены необходимым запасом радиостанций для производства работ и, при необходимости, для связи с оперативным работником.

Техническое обслуживание устройств СЦБ и связи

6.14. Электромонтеры СЦБ и связи должны иметь III и выше квалификационную группу по электробезопасности при обслуживании электроустановок до 1000В, а ИТР - IV и выше.

6.15. Изменение проектной документации, зависимостей устройств ЦБ, производятся проектными организациями.

6.16. Ответственность за освещение сигнальных приборов, в том числе стрелочных указателей возлагается на лица, утвержденные приказом по разрезам и БПТУ.

6.17. Аппараты СЦБ, с помощью которых осуществляются различного рода зависимости, а также аппараты поездной и станционной радиосвязи должны быть закрыты и опломбированы, вскрывать их разрешается только уполномоченным на то работникам службы (участка) сигнализации и связи с обязательной записью в журнале осмотра этих устройств.

За целостность пломб на аппаратах СЦБ и радиосвязи несут ответственность работники, пользующиеся этими аппаратами (поездные диспетчеры, дежурные по станциям, машинисты локомотивов и специального подвижного состава, и другие).

6.18. Участки, эксплуатирующие остальные радиостанции, получают их в установленном порядке и несут материальную ответственность за сохранность и соблюдение правил пользования радиосвязью.

6.19. Все радиостанции ТОО «Богатырь Комир» находятся на балансе структурных подразделений.

6.20. Текущий ремонт радиостанций производят участки связи разрезов и БПТУ, отдел телекоммуникаций ТОО «Богатырь Комир». Обслуживание на локомотивах антенных стоек с изоляторами возлагается на участки связи БПТУ. Обслуживание на локомотивах электрических цепей питания радиостанций возлагается на локомотивное депо.

Средства сигнализации и связи при движении поездов

6.21. Кроме основных средств поездной связи между двумя отдельными пунктами (автоматическая и полуавтоматическая блокировки) допускается применение телефонных средств связи на малодействительных участках.

7. Сооружения и устройства электроснабжения электрифицированного промышленного железнодорожного транспорта

7.1. Сооружения и устройства электроснабжения электрифицированного промышленного железнодорожного транспорта должны соответствовать нормативным требованиям РК в области электробезопасности и промышленной безопасности.

7.2. Приемку в эксплуатацию законченных строительством участков контактной сети и линий энергоснабжения осуществляет комиссия, назначенная приказом ТОО «Богатырь Комир» в соответствии с требованиями строительных норм и правил.

Строительная монтажная организация (подрядчик) при сдаче в эксплуатацию контактной сети обязана представить техническую документацию в соответствии с требованием строительных норм и правил соответствующей структурной единице ТОО «Богатырь Комир».

Напряжение в контактную сеть подается по приказу начальника службы (главного технолога) электрификации и энергохозяйства после получения уведомления от строительно-монтажной организации о предупреждении и снятии людей с контактной сети и о готовности ее к приему напряжения. Контактная сеть считается под напряжением с момента первой подачи электрического тока в сеть.

7.3. Устройства тяговой сети должны обеспечивать:

- бесперебойное электроснабжение электроподвижного состава;
- надежный токостем при заданных скоростях движения;
- удобство обслуживания и управления контактной сетью;
- безопасность при производстве работ.