

Статья 3. Правила обращения на рынке

1. Объекты и элементы инфраструктуры железнодорожного транспорта вводятся в обращение на рынке при их соответствии настоящему техническому регламенту ТС, а также другим техническим регламентам ТС или техническим регламентам Евразийского экономического сообщества (далее – ЕврАзЭС), действие которых на них распространяется.

2. Объекты и элементы инфраструктуры железнодорожного транспорта, соответствие которых требованиям настоящего технического регламента ТС не подтверждено, не должны быть маркированы единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов ТС, допускаться к выпуску в обращение на рынке и вводиться в эксплуатацию.

Статья 4. Требования безопасности

1. Настоящий технический регламент ТС с учетом степени риска причинения вреда устанавливает минимально необходимые требования к продукции, выполнение которых обеспечивает:

- а) безопасность излучений;
- б) биологическую безопасность;
- в) взрывобезопасность;
- г) механическую безопасность;
- д) пожарную безопасность;
- е) промышленную безопасность;
- ж) термическую безопасность;
- з) электрическую безопасность;
- и) электромагнитную совместимость в части обеспечения безопасности работы приборов и оборудования;
- к) единство измерений.

2. При проектировании объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должна оцениваться степень риска расчетным, экспериментальным и экспертным путем, в том числе по данным эксплуатации аналогичных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции. Методы оценки степени риска могут быть установлены в стандартах или иных документах по стандартизации (далее – стандарты), включенных в перечни взаимосвязанных стандартов, применяемых для целей оценки (подтверждения) соответствия техническому регламенту ТС.

3. Безопасность объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должна обеспечиваться путем:

- а) осуществления комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ при проектировании объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции;
- б) применения апробированных технических решений;
- в) установления назначенных сроков службы и (или) ресурсов продукции, а также проведения технических обслуживаний и ремонтов с необходимой периодичностью;

г) проведения комплекса расчетов, основанных на апробированных методиках;

д) выбора материалов и веществ, применяемых при проектировании (включая изыскания), производстве, строительстве, монтаже, наладке и вводе в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции в зависимости от параметров и условий эксплуатации;

е) установления критериев предельных состояний;

ж) соблюдения требований проектной документации с контролем посредством авторского надзора, осуществляемого проектировщиком;

з) определения условий и способов утилизации продукции;

и) проведения оценки соответствия продукции.

4. Объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукция по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное движение поездов с наибольшими скоростями в пределах допустимых значений.

5. Объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукция должны обеспечивать:

а) соблюдение габарита приближения строений;

б) выполнение условий эксплуатации с учетом внешних климатических и механических воздействий;

в) техническую совместимость с железнодорожным подвижным составом.

6. При проектировании объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции проектировщик (разработчик) должен выбирать решения, обеспечивающие установленный законодательством государственных ТС допустимый уровень вредных и (или) опасных воздействий на жизнь и здоровье человека, животных и растений.

7. Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должны быть безопасны в течение назначенного срока службы и (или) ресурса, назначенного срока хранения, а также выдерживать воздействия и нагрузки, которым они могут подвергаться в процессе эксплуатации.

8. При проектировании объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции проектировщик (разработчик), при необходимости, должен предусматривать программные средства, обеспечивающие безопасность функционирования объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции.

9. При внесении изменений в проектную документацию строительства объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции не должны быть снижены установленные при проектировании требования безопасности, предусмотренные настоящим техническим регламентом ТС.

10. В случае внесения изменений в конструкцию или технологию изготовления продукции, влияющих на безопасность, должно быть проведено обязательное подтверждение соответствия продукции в порядке, установленном в статье 6 настоящего технического регламента ТС.

11. Продукция должна иметь хорошо различимые идентификационные и предупреждающие надписи и маркировку, которые должны быть повторены и пояснены в руководстве по эксплуатации.

12. Продукция должна иметь маркировку, обеспечивающую идентификацию продукции независимо от года ее выпуска, в том числе:

- а) единый знак обращения продукции на рынке государств – членов ТС;
- б) наименование изготовителя или его товарный знак, наименование продукции;
- в) дата изготовления.

Допускается нанесение маркировки только на упаковку и указание в прилагаемых к продукции эксплуатационных документах, если ее невозможно нанести непосредственно на продукцию ввиду особенностей конструкции продукции.

13. Средства измерений, относящиеся к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, установленные на объектах инфраструктуры, должны быть утвержденного типа и иметь знак поверки и (или) свидетельство о поверке в соответствии с законодательством об обеспечении единства измерений государств-членов ТС.

14. Маркировка и эксплуатационные документы выполняются на государственном языке государства-члена ТС, в котором изготовлена продукция, и на русском языке.

15. Уровень электромагнитных помех, создаваемый продукцией, не должен превышать значения, в пределах которых эти помехи не оказывают влияния на работоспособность объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, другой продукции, а также железнодорожного подвижного состава.

16. Для продукции должен быть предусмотрен порядок утилизации опасных элементов составных частей подсистем с целью предотвращения их использования после прекращения их эксплуатации.

17. Перед вводом в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции в предусмотренных проектной документацией местах должны быть нанесены, либо установлены, предупреждающие надписи и знаки об опасностях и условиях безопасной эксплуатации.

18. При вводе в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции обязательно наличие комплекта эксплуатационной и ремонтной документации.

19. При проектировании, строительстве и вводе в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должны выполняться требования законодательства государств-членов ТС в области охраны окружающей среды.

20. При проектировании объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должны учитываться нормативы допустимой антропогенной нагрузки на окружающую среду, предусматриваться мероприятия по предупреждению и устранению загрязнения окружающей среды, а также способы размещения отходов производства и потребления, применяться ресурсосберегающие, малоотходные, безотходные и иные

современные технологии, способствующие охране окружающей среды, восстановлению природной среды, а также рациональному использованию и воспроизводству природных ресурсов.

21. При строительстве объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должны быть приняты меры по охране окружающей среды, восстановлению природной среды, рекультивации земель и благоустройству территорий в соответствии с законодательством государств-членов ТС.

22. При проектировании, строительстве и вводе в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должны предусматриваться и выполняться мероприятия, обеспечивающие сохранение путей миграции диких животных и мест их постоянного обитания, в том числе в период размножения и зимовки.

23. В целях обеспечения безопасности к железнодорожному пути, составным частям железнодорожного пути и элементам составных частей железнодорожного пути устанавливаются следующие требования:

а) все составные части железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение пути и другие) и элементы составных частей железнодорожного пути (рельсы, стрелочные переводы, рельсовые скрепления, шпалы, балласт и другие) по прочности, несущей способности и устойчивости должны обеспечивать безопасное движение железнодорожного подвижного состава с наибольшими скоростями в пределах допустимых значений;

б) верхнее строение пути и земляное полотно должны обеспечивать стабильность положения железнодорожного пути в плане и продольном профиле. Геометрические параметры кривых должны устанавливаться таким образом, чтобы обеспечивать устойчивость железнодорожного подвижного состава, препятствующую сходу его колес с рельсов и опрокидыванию;

в) уровень бровки земляного полотна на подходах к водопропускным сооружениям через водотоки при расположении пути вдоль водотоков и водоемов, а также верха укрепляемых откосов должен возвышаться на заданную величину над наивысшим расчетным уровнем воды исходя из заданной вероятности превышения;

г) конструкция бесстыкового пути должна исключать выбросы рельсошпальной решетки при одновременном воздействии поездных и температурных нагрузок;

д) искусственные сооружения должны иметь устройства, предназначенные для безопасного обслуживания самих сооружений и путей (тротуары, убежища с перилами, мостовой настил, ниши, камеры, лестницы, сходы с перилами, специальные смотровые устройства и приспособления, оповестительная сигнализация и другие);

е) стрелочные переводы должны иметь устройства для предотвращения несанкционированного перевода остряжков и подвижных частей крестовин во время движения железнодорожного подвижного состава;

ж) геометрические размеры поперечного сечения и конструктивные решения тоннелей должны устанавливаться с учетом минимизации величины

избыточного аэродинамического давления, возникающего при входе в тоннель и движении в нем железнодорожного подвижного состава;

з) при проектировании объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, включающих составные части железнодорожного пути, а также при проектировании продукции, включающей элементы составных частей железнодорожного пути, должны быть проведены специальные исследования для принятия решений по снижению колебаний аэродинамического давления в тоннелях, закрытых выемках и подземных станциях при проходе железнодорожного подвижного состава с максимальными скоростями;

и) содержание вредных веществ в тоннеле не должно превышать их предельно допустимой концентрации в атмосферном воздухе;

к) пересечения железнодорожных путей с автомобильными дорогами и с линиями городского пассажирского транспорта следует проектировать в разных уровнях. Допускается проектирование и строительство пересечений железнодорожных путей с автомобильными дорогами в одном уровне в порядке, установленном соответствующими органами государств-членов ТС. Все железнодорожные переезды со стороны автодороги должны быть оборудованы предупредительными знаками, а также в зависимости от интенсивности движения автотранспорта – сигнальными и заградительными устройствами. Запрещается проектирование и строительство пересечений железнодорожных путей с автомобильными дорогами в одном уровне на участках железнодорожного пути, на которых эксплуатируется железнодорожный подвижной состав со скоростью более 140 км/час;

л) пересечение железнодорожных путей с трубопроводами различного назначения, не входящими и входящими в состав инфраструктуры железнодорожного транспорта, возможно надземным или подземным (под земляным полотном) способами с заключением (при подземном способе) трубопровода на заданном протяжении и глубине в защитную трубу или тоннель. Не допускается устройство переходов трубопроводов в теле насыпи. При надземном пересечении железнодорожных путей с трубопроводами должно обеспечиваться соблюдение габарита приближения строений. Устройство указанных пересечений согласовывается с владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта

м) участки возможного заноса железнодорожных путей снегом должны быть оборудованы снегозадерживающими устройствами;

24. В целях обеспечения безопасности к железнодорожному электроснабжению, составным частям железнодорожного электроснабжения и элементам составных частей железнодорожного электроснабжения устанавливаются следующие требования:

а) соблюдение условий, при которых обеспечиваются:

безопасное расстояние от элементов составных частей железнодорожного электроснабжения, находящихся под напряжением, до заземленных частей, поверхности земли, настилов пешеходных мостов, лестниц, пассажирских платформ и железнодорожных переездов;

безопасное расстояние от элементов составных частей железнодорожного электроснабжения до линий электропередачи, не входящих в состав инфраструктуры железнодорожного транспорта;

напряжение не более допустимого значения при прикосновении к корпусам электрооборудования и другим металлическим конструкциям;

наличие ограждений и блокировок, препятствующих несанкционированному проникновению в опасные зоны или прикосновению к элементам составных частей железнодорожного электроснабжения, находящимся под напряжением;

уровень радиопомех, создаваемых элементами составных частей железнодорожного электроснабжения, не выше допустимого значения;

автоматическое отключение тяговой сети или линий электропередачи при возникновении таких режимов, которые могут привести к повреждению или нарушению исправного состояния железнодорожного электроснабжения и иных подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта;

наличие предупреждающих знаков;

пожарная безопасность как в нормальном, так и в аварийном режимах;

б) использование оборудования, параметры которого обеспечивают:

электрическую прочность изоляции не ниже допустимого значения;

превышение температуры токоведущих частей оборудования над температурой окружающей среды при номинальном токе не выше допустимого значения;

отношение наименьшего размера изоляционного промежутка, при котором отсутствует сигнал об отключенном положении разъединителя контактной сети, к наибольшему размеру изоляционного промежутка не менее допустимого значения;

коэффициент безопасности по прочности стоек для опор контактной сети, фундаментов опор и ригелей жестких поперечин не менее допустимого значения;

относительный прогиб в средней части несущих конструкций контактной сети не более допустимого значения;

обратное напряжение диодного заземлителя не менее допустимого значения;

импульсное напряжение срабатывания устройств защиты станций стыкования в пределах допустимых значений;

необходимый уровень защиты от опасного и вредного воздействия электромагнитных полей;

автоматическое отключение элементов составных частей железнодорожного электроснабжения в аварийном режиме работы (перегрузка, перегрев, короткое замыкание и другие), исключающее возгорание его частей, допустимый уровень электромагнитного излучения.

в) обеспечение механической прочности оборудования железнодорожного электроснабжения при воздействии:

эксплуатационных нагрузок;

нагрузок в расчетных аварийных режимах;

монтажных нагрузок;

г) безопасное функционирование железнодорожного электроснабжения при одновременном воздействии эксплуатационных или аварийных нагрузок и климатических факторов, соответствующих нормативным показателям района эксплуатации, в том числе для режимов минимальной температуры, максимальной температуры, максимальной скорости ветра или гололеда с ветром;

д) обеспечение безопасности оперативного и оперативно-ремонтного персонала от возможного попадания под напряжение и поражения электрическим током путем:

установления разъединителей с видимым разрывом во всех цепях распределительных устройств (кроме ячеек с выкатными блоками), обеспечивающих возможность отсоединения всех аппаратов от источников напряжения;

оборудования всех распределительных устройств напряжением свыше 1000 В тяговых и трансформаторных подстанций, а также линейных элементов составных частей железнодорожного электроснабжения стационарными заземляющими ножами, обеспечивающими заземление аппаратов и ошиновки, и блокировками или иными устройствами, предотвращающими возможность выполнения ошибочных операций с коммутационными аппаратами;

оборудования стационарных ограждений, лестниц для подъема на трансформаторы блокировками или иными устройствами, обеспечивающими возможность открывания ограждений, приведения лестниц в рабочее положение только при включенных заземляющих ножах;

е) обеспечения посредством элементов составных частей железнодорожного электроснабжения снабжения тягового подвижного состава, сооружений и устройств подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта электроэнергией с показателями качества, обеспечивающими их безопасное функционирование и повышение энергетической эффективности.

25. В целях обеспечения безопасности к железнодорожной автоматике и телемеханике, составным частям железнодорожной автоматике и телемеханики и элементам составных частей железнодорожной автоматике и телемеханики устанавливаются следующие требования:

а) все составные части автоматике и телемеханики и элементы составных частей автоматике и телемеханики должны обеспечивать безопасное движение железнодорожного подвижного состава с установленной скоростью и минимальным интервалом следования;

б) диспетчерская централизация и диспетчерский контроль движения поездов должны обеспечивать:

централизованное управление стрелками и светофорами одной или нескольких станций и перегонов железнодорожного пути из одного диспетчерского центра с обеспечением резервного управления устройствами электрической централизации на этих станциях и путевых постах;

непрерывный контроль положения стрелок и свободности (занятости) перегонов, путей на станциях и прилегающих к станциям блок-участках, а также показаний входных, маршрутных и выходных светофоров;

непрерывный контроль технического состояния устройств сигнализации,

централизации и блокировки на станциях и перегонах;

возможность изменения параметров движения при ложной занятости блок-участков, включая экстренную остановку железнодорожного подвижного состава и передачу разрешения на движение железнодорожного подвижного состава для проследования светофора с запрещающим показанием;

передачу необходимых данных для оповещения пассажиров о движении поездов, а также оповещения работников, выполняющих работы на железнодорожных путях, о приближении поезда;

в) сигнализация, централизация и блокировка на станциях и перегонах должна обеспечивать:

пропуск поездов по установленным непересекающимся маршрутам с установленными скоростями в обоих направлениях на станциях и по каждому пути перегона;

предотвращение (блокирование) входа железнодорожного подвижного состава на участок железнодорожного пути, который занят другим железнодорожным подвижным составом;

контроль положения железнодорожного подвижного состава, перевод стрелок, контроль их положения и наружное запираение при приготовлении маршрута, а также управление светофорами и выполнение требуемой последовательности взаимозависимых операций;

контроль технического состояния устройств и технических средств и при необходимости их резервирование;

автоматическое оповещение о приближении поезда на железнодорожных станциях;

недопущение перевода стрелок под железнодорожным подвижным составом;

г) железнодорожная автоматика и телемеханика на сортировочных станциях должна обеспечивать:

непрерывное, бесперебойное и безопасное расформирование составов с расчетной (проектной) скоростью, безопасность сортировки вагонов;

индивидуальное управление стрелками;

исключение выхода железнодорожного подвижного состава в зону роспуска;

контроль положения стрелок и занятости стрелочных секций;

недопущение перевода стрелки под железнодорожным подвижным составом;

управление и контроль надвигом и роспуском;

д) система технической диагностики и мониторинга должна обеспечивать контроль предотказного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики;

е) железнодорожная автоматика и телемеханика должна быть совместима с другими подсистемами инфраструктуры железнодорожного транспорта и железнодорожным подвижным составом;

ж) железнодорожная автоматика и телемеханика, составные части железнодорожной автоматики и телемеханики и элементы составных частей железнодорожной автоматики и телемеханики должны сохранять

работоспособное состояние во всех предусмотренных при проектировании условиях и режимах в течение установленных для них сроков службы.

26. В целях обеспечения безопасности к железнодорожной электросвязи, составным частям железнодорожной электросвязи и элементам составных частей железнодорожной электросвязи устанавливаются следующие требования:

а) железнодорожная электросвязь, составные части железнодорожной электросвязи и элементы составных частей железнодорожной электросвязи должны обеспечивать безопасное движение железнодорожного подвижного состава с установленной скоростью и минимальным интервалом следования;

б) железнодорожная электросвязь, составные части железнодорожной электросвязи и элементы составных частей железнодорожной электросвязи должны обеспечивать мониторинг параметров функционирования и интегрированного управления технологической сетью связи и частотно-временную синхронизацию;

в) железнодорожная электросвязь, составные части железнодорожной электросвязи и элементы составных частей железнодорожной электросвязи должны быть совместимы с другими подсистемами инфраструктуры железнодорожного транспорта и железнодорожным подвижным составом;

г) железнодорожная электросвязь, составные части железнодорожной электросвязи и элементы составных частей железнодорожной электросвязи должны сохранять работоспособное состояние во всех предусмотренных при проектировании условиях и режимах в течение установленных для них сроков службы.

27. В целях обеспечения безопасности к станционным зданиям, сооружениям и устройствам, составным частям станционных зданий, сооружений и устройств и элементам составных частей станционных зданий, сооружений и устройств устанавливаются следующие требования:

а) станционные здания, сооружения и устройства должны быть приспособлены для безопасного выполнения операций по посадке, высадке и обслуживанию пассажиров. Выход на пассажирские платформы из пассажирских зданий, а также выход с пассажирских платформ на пешеходные мосты и тоннельные переходы не должен быть стеснен другими зданиями, сооружениями и устройствами, функционально не связанными с безопасностью людей, и иметь оборудование для движения людей с детскими колясками, а также граждан с ограниченной подвижностью;

б) пешеходные тоннели и подземные станции должны иметь аварийное освещение и аварийные выходы;

в) станции с электрической централизацией стрелок, тоннели и мосты должны быть оборудованы системой оповещения работников, выполняющих работы на железнодорожных путях, о приближении поезда;

г) стационарно размещенные сооружения и их отдельные элементы должны обеспечивать соблюдение установленного габарита приближения строений и габариты погрузки (в том числе при перевозке негабаритных грузов) с целью исключения непосредственного контакта указанных

сооружений и их отдельных элементов с элементами железнодорожного подвижного состава и перевозимых грузов;

д) железнодорожные станции должны иметь устройства для предупреждения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов – предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие острия или сбрасывающие стрелки, которые должны соответствовать требованиям по включению их в систему централизации и блокировки, иметь контроль заграждающего положения и исключать самопроизвольный выход железнодорожного подвижного состава на другие пути и маршруты приема, следования и отправления поездов;

е) перегоны, имеющие затяжные спуски, а также станции, ограничивающие такие перегоны, должны иметь улавливающие тупики или другие сооружения и устройства для остановки потерявшего управление при движении по этому спуску поезда или части поезда;

ж) грузовые устройства при всех предусмотренных условиях выполнения операций погрузки-выгрузки должны исключать повреждение железнодорожного подвижного состава, иметь освещение, обеспечивающее безопасную погрузку и выгрузку грузов в темное время суток, а также обеспечивать безопасность персонала и сохранность перевозимых грузов;

з) железнодорожные станции, депо и другие вспомогательные объекты должны иметь служебные пешеходные переходы через железнодорожные пути, оборудованные настилами, указателями и предупредительными надписями, а также электрическое освещение. Выходы из служебных помещений вблизи железнодорожных путей должны иметь ограждения (барьеры);

и) железнодорожные станции в установленных местах должны иметь открытые рабочие площадки и островки безопасности для обеспечения безопасности составителей поездов, регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов, осмотровиков вагонов, приемосдатчиков груза, почтовых отправок и багажа, а также экипировщиков локомотивов и вагонов и других работников;

к) объекты и помещения на железнодорожных станциях должны освещаться в соответствии с установленными нормами для обеспечения безопасного движения поездов, автотранспортных средств на железнодорожных переездах, маневровых передвижений, безопасности пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, безопасности работников, охраны грузов, почтовых отправок, багажа и грузобагажа. Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней;

л) места выпуска сжатого воздуха вагонных замедлителей пневматического действия на сортировочных горках, всасывания воздуха компрессорных установок, а также системы выпуска газов двигателей и другого оборудования должны быть оборудованы глушителями аэродинамического шума и газовых потоков, а также другими защитными устройствами;

м) воздушные линии электропередачи не должны пересекаться с

железнодорожными путями в горловинах железнодорожных станций;

н) для железнодорожных станциях, на которых производятся операции с опасными грузами, должны быть предусмотрены специальные меры по защите жизни и здоровья граждан, имущества физических или юридических лиц, государственного или муниципального имущества, охраны окружающей среды.

Статья 5. Обеспечение соответствия требованиям безопасности

1. Обеспечение допустимых значений безопасности продукции (далее – допустимые значения), предусмотренных стандартами, применяемыми на добровольной основе, является достаточным условием соблюдения требований настоящего технического регламента ТС.

2. Перечни взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом ТС стандартов утверждает Комиссия ТС (далее – КТС).

3. При внесении в межгосударственные документы по стандартизации изменений, касающихся требований безопасности, стороной предлагающей изменения должны быть проведены расчеты рисков с доказательством безопасности внесенных изменений.

Статья 6. Оценка соответствия

1. Оценка соответствия объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта производится в соответствии с техническим регламентом ТС «О безопасности зданий и сооружений» с учетом особенностей железнодорожного транспорта, указанных в пунктах 73-81 статьи 6 настоящего технического регламента ТС.

2. Оценка соответствия продукции производится в форме обязательного подтверждения соответствия.

3. Государственная экспертиза проектной документации производится в соответствии с законодательством государств-членов ТС.

При приемке в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта устанавливается их соответствие утвержденной проектной документации, с учетом внесенных в неё в установленном порядке изменений, настоящему техническому регламенту ТС, межгосударственным документам по стандартизации.

4. При приемке в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта должны учитываться результаты строительного контроля (приемочных комиссий) в отношении выполнения технологических операций, осуществляемых во время строительства объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Строительный контроль производится в соответствии с законодательством государств-членов ТС.

5. Перечень объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, подлежащих приемке в эксплуатацию, приведен в приложении № 2.