



ЗАПОВЕД

№ 673

София, 23.04.2020 год.

На основание чл. 20, ал. 1, т. 7 от Закона за железопътния транспорт и одобрени протоколи от заседания на Съвета за управление на СУБ, проведени на дати, както следва: 29.11., 02.12 и 03.12.2019 г., 23.01.2020 г., 21.02.2020 г. и 02.04.2020 г.

ИЗМЕНЯМ:

1. **„П Р А В И Л А за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура”,** както следва:

1.1. Чл. 13 придобива следния вид:

„**Чл. 13** Отговорност за състоянието на съоръженията, устройствата и подвижния железопътен състав носят длъжностните лица, които са назначени да ги стопанисват, поддържат, непосредствено обслужват и ремонтират.“

1.2. Чл. 15, ал. 4 придобива следния вид:

„**Чл. 15 (4)** Приемането и превоза на извънгабаритни и тежки товари и возила се извършва, съгласно изискванията, предвидени в правила на Генералния директор.“

1.3. Чл. 17, ал. 1 и ал. 3 придобиват следния вид:

„**Чл. 17 (1)** При извършване на преустройства, обновяване и модернизация по съществуващите жп линии на ДП НКЖИ, задължително се прилагат.“

„**(3)** Временно ограничаване на строителния габарит на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ, за всеки конкретен случай се разрешават със заповед на Генералния директор.“

1.4. Чл. 19 ал. 1, ал. 2 и ал. 4 придобиват следния вид:

„**Чл. 19 (1)** Всички минимални странични свободни пространства и светли височини над главата на релсата, разстояния между осите на съседни коловози на междугарие и в гаров район и между осите на съседни коловози при дистанционните указатели, габаритни разстояния при перони, рампи и бордюрни камъни при железопътните разтоварища, като и всички основни габаритни изисквания по отношение на елементите на контактната мрежа и при пресичания от въздушни и кабелни линии, тръбопроводи, канализации и други по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ се поддържат в съответствие с проектната документация и изискванията на Наредба № 58. При изисквания по ТСОС, заложи в проекта, те се поддържат в съответствие с тях.“

„**3)** Границата на опасната зона на перона трябва да бъде означена с визуални и тактилни предупредителни означения с минимална ширина 100 мм. Ръба на перона трябва да е осигурен с предупредителна линия с минимална ширина 100 мм, изградена от противоплъзгащ и контрастиращ цветово материал. Ширината на предупредителните означения, разграничаващи използваемата част на перона от опасната зона, не се включват в ширината на опасната зона.“

„(4) Ширината на опасната зона на перони с номинална височина 550 и 760 мм, мерена от ръба на перона към вътрешността му, се определя в зависимост от проектната скорост за движение на влаковете по нови и/или модернизирани железопътна линия, както следва:

- за скорости по-големи или равни на 160 км/ч – ширината на опасната зона се изчислява в конкретния проект, но не се допуска да е по-малка от 800 мм;

- за скорости по-големи или равни на 120 км/ч – ширината на опасната зона се изчислява в конкретния проект, но не се допуска да е по-малка от 700 мм;

- за скорости под 120 км/ч – ширината на опасната зона се изчислява в конкретния проект, но не се допуска да е по-малка от 650мм.“

1.5. Чл. 29, ал. 1 придобива следния вид:

„**Чл. 29 (1)** Съоръженията, устройствата и сградите, необходими за осъществяване на пътническата, товарна и друга експлоатационна дейност се изграждат в съответствие с изискванията на Наредба № 58, ТСОС, Наредба № 57 от 9 юни 2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на европейския съюз (Наредба № 57), Наредба № 55 от 29 януари 2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура (Наредба № 55) и изискванията за безопасно и облекчено използването на железопътните съоръжения на ДП НКЖИ и подвижния състав от лица с увреждания и лица с намалена подвижност (ЛНП).“

1.6. Чл. 90 нова точка 3 със следния текст:

„**Чл. 90. т. 3.** Стрелките от местната маневра не дават „срязано положение“ за нови модификации МРЦ.“

1.7. Чл. 155 придобива следния вид:

„**Чл. 155** Реда и начина за работа с пулт за управление на светофори се регламентира в инструкция, одобрена от Генерален директор.“

1.8. Чл. 182 придобива следния вид:

„**Чл. 182** При прекъсване действието на съобщителните връзки, но при изправно действие на автоматичната блокировка, движението на влаковете трябва да се извършва по контролните индикации и по сигналите на автоматичната блокировка.“

1.9. Чл. 215 точка 6 придобива следния вид:

„**Чл. 215. т. 6.** Се наложи повторно ползване на пломбирания с временна пломба НБ за първия следващ влак след пристигането му, цял в едната от двете гари на същия път и междугарие.“

1.10. Чл. 228 ал. 1 придобива следния вид:

„**Чл. 228. (1)** Бутонът за далечно отваряне се ползва и в случаите:

1. Когато работен влак ще работи в зоната на задействане на автоматичното прелезно устройство (АПУ). Преди да се изпрати такъв влак, се задейства бутонът за далечно отваряне, с който се изключва действието на автоматичното прелезно устройство. Когато устройството се намира между предупредителния и входния светофор, след задействане на бутона за далечно отваряне дежурният ръководител движение задейства и изолиращия бутон на прелезното устройство. Влакът се изпраща с редовно отворен изходен светофор. Когато влакът ще премине през прелеза, в заповедта образец П-А се записва предписание работният влак да премине през прелеза със скорост до 15 км/час с няколкократно подаване на сигнал "Внимание" и готовност за спиране при видимо препятствие на прелеза.

2. Когато влак принудително е спрял в зоната на задействане на АПУ и машинистът е уведомил дежурния влаков диспечер или дежурния ръководител движение в една от двете гари, че не може да продължи движението си. В този случай машиниста на влака се уведомява, че подвижният състав е в зоната на задействане на АПУ. Това уведомление се записва в бордовия дневник на локомотива и в книгата за диспечерски заповеди на влаковия диспечер или в

дневник обр. П-76 за съответното междугарие при дежурния ръководител движение (в зависимост кой е дал уведомлението) и се разменят квитанционни номера. От този момент на машинистите се забранява да придвижва влака и се предприемат съответните действия за използване на бутон БДО.

3. В случаите по т. 2, когато причината за принудителното спиране е отстранена и машинистът е уведомил дежурния влаков диспечер или дежурния ръководител движение в една от двете гари, се дава писмено разрешение влака да продължи своето движение, като преминаването през прелеза е със скорост до 15 км/час, често подаване на сигнал "Внимание" и готовност за спиране при видимо препятствие, а бутон БДО се освобождава след пристигане на влака цял в гарата.“

1.11. Чл. 234, ал. 1 и ал. 3 придобиват следния вид:

„**Чл. 234 (1)** При дежурния ръководител движение се монтира изолиращ бутон на прелезното устройство (ИБПУ) - пломбируем с брояч, който се използва при повреда на електрическата бариера, за да се запази способът за осигуряване на движението на влаковете със съседните гари и влаковете и маневрите да се движат с редовни сигнали. Дежурният ръководител движение разпорежда на постовия стрелочник да охранява прелеза и постави в дясната половина на пътното платно преносимия пътен знак В1. След като стрелочникът охранява прелеза, докладва за това на дежурния ръководител движение с телефонограма и той използва бутон ИБПУ.

(3) Изолиращия бутон на прелезното устройство остава разпломбиран по време на повредата, като всяко задействане позволява еднократно отваряне на сигнал и за всеки влак номера на брояча на ИБПУ се записва в дневника за движение на влаковете образец ДП-2.“

1.12. Чл. 317, ал. 1, точка 1 придобива следния вид:

„**Чл. 317 (1)** т. 1. Допустими осни натоварвания и категории по стандарт БДС EN 15528:2016 на железопътните линии;“

1.13. Чл. 341, нова ал. 3 със следния текст:

Чл. 341 (3) Лица, външни на ДП НКЖИ, притежаващи необходимата правоспособност, упълномощени да извършват дейностите по въвеждането, сигнализирането, промяна на фронта, премахване на краткосрочните намаления се упоменават поименно в заповедта по чл. 336.

1.14. Чл. 347, ал. 1 придобива следния вид:

„**Чл. 347 (1)** Когато се наложи временно изолиране на прелез, съоръжен с АПУ или изолиране на осигурителна техника, по писмено искане от ръководителя на регионалното поделение по сигнализация и телекомуникации и след получаване на разрешение от Генералния директор, ръководителя на регионалното поделение по железния път и съоръженията след сигнализиране на мястото, уведомява с телеграма лицата по чл. 339, ал. 5.“

1.15. Чл. 348, ал. 1 и ал. 2 се заличават, а останалите се преномерират както следва:

Чл. 348 алинеи **3, 4, 5, 6, 7** и **8** стават съответно алинеи **1, 2, 3, 4, 5** и **6**

1.16. Чл. 373, ал. 1 придобива следния вид:

„**Чл. 373 (1)** При извършване на строителство на нови, както и при реконструкция, **модернизация, обновяване** или текущ ремонт на съществуващи обекти в площта от зоната на отчуждение до ограничителната строителна линия на ДП НКЖИ, трябва да бъде гарантирана безопасността на превозите и да не се възпрепятстват експлоатацията и поддържането на железопътната инфраструктура и нейните елементи.“

1.17. Чл. 378 придобива следния вид:

„**Чл. 378** Новопостроени и реконструирани железопътни линии, съоръжения и устройства на ДП НКЖИ, както и преустройствата и основните им ремонти се приемат и въвеждат в експлоатация по реда на действащите нормативни актове, **Наредба № 57** и тези правила.“

1.18. Чл. 380 придобива следния вид:

„**Чл. 380 (7)** Пробната експлоатация, когато не е по **Наредба № 57**, с продължителност не по-малка от 72 часа започва от деня и часа, вписан в телеграмата, изпратена от представителя на службата по движението в комисията.“

1.19. Чл. 398 придобива следния вид:

„**Чл. 398** Месечните прегледи по чл. 392 се извършва от комисия в състав:

Председател – Началник на гара или негов заместник;

Членове:

- Началник/ръководител участък по железен път или негов заместник;

- Ръководител участък ОТ или техник механик ЖПТ/ОТ;

- Началник участък СЕС/ръководител участък ССС или техник телекомуникации;

- Началник участък СЕС/ЕС и ЕК или техник механик ЖПТ/ЕС и ЕК;

- Началник подрайон или техник електрически системи/ КМ - за електрифицирани участъци;

- Представител на собственика на стрелките и коловозите, които са в района на гарата.“

1.20. Чл. 399 придобива следния вид:

„**Чл. 399** Тримесечните прегледите по чл. 393 се извършва от комисия в състав:

Председател – Началник/ръководител участък по железен път или негов заместник;

Членове:

- Ръководител участък ОТ или техник механик ЖПТ/ОТ;

- Началник участък СЕС/ръководител участък ССС или техник телекомуникации в участъци с аварийни колонки

- Началник подрайон или техник електрически системи/ КМ - за електрифицирани участъци;

- За междугария и маневрени райони, в които има СОП, жп. прелез с прелезопазач и/или спирка в комисията се включва:

- началника на съответната гара или негов заместник;

- представител на собственика на ж.п. прелеза - за ж.п. прелези на междугарие собственост на ведомства и фирми;

- представител на собственика на СОП, когато стрелката на междугарие е собственост на външни на ДП НК ЖИ ведомства или фирми.“

1.21. Чл. 528 придобива следния вид:

„**Чл. 528 (1)** За работа с табла за далечна информация, колонки за местно управление, устройства за сигнализиране на прелез, на прелезите на междугарие, изпита на прелезопазачите се провежда от комисия в състав: председател - участъков инспектор по ОТ и ГД и членове - механик ОТ, началник гара и дежурен прелезопазач.

(2) За работа с прелез на междугарие с ръчни бариери, без устройства на ОТ, изпита на прелезопазачите се провежда от комисия в състав: председател – началника на гарата и членове ръководител на жп участъка и дежурния прелезопазач на смяна.“

2. „П Р А В И Л А за движението на влаковете и маневрената работа в Железопътния транспорт”, както следва:

2.1. Чл. 7, ал. 4 придобива следния вид:

„**Чл. 7 (4)** Управляване на собствени или наети возила на превозвачите се извършва само от лица, притежаващи документ за правоспособност, които са включени в списъка на лицата от персонала, заети пряко с управление на возилата, на които е възложено това, само през време на дежурството им.“

2.2. Чл. 8, ал. 1 придобива следния вид:

„**Чл. 8 (1)** Работници от железопътния транспорт в период на обучение или преквалификация и обучаеми от учебните заведения по железопътен транспорт, по време на практическо обучение, се допускат да привеждат в действие, да управляват и обслужват локомотиви, сигнални средства, стрелки, апарати, съобщителни средства и механизми само под личната отговорност и контрол на дежурните работници, които непосредствено обслужват тези устройства и отговарят за тях.“

2.3. Чл. 10, ал. 1 ал. 3 придобиват следния вид:

„**Чл. 10 (1)** Работниците и служителите на ДП НКЖИ, на железопътните превозвачи, индустриалните ж.п. клонове и всички лица, извършващи ремонт на железопътна инфраструктура, чиято работа е свързана с движението на влаковете и маневрената дейност, са длъжни:“

„(3) Дежурните работници и служители, отговорни за безопасността на превозите и на фирми (извършващи ремонт на железопътна инфраструктура), през време на дежурството си нямат право да отвличат вниманието си от основната си дейност. Служителите на управителя на железопътната инфраструктура на железопътните предприятия и индустриалните ж.п. клонове изпълняващи дейности, свързани с безопасността на превозите в железопътния транспорт, нямат право по време на дежурство да извършват други дейности освен вменените им задължения в съответствие със заеманата длъжност.“

2.4. Чл. 11, ал. 2 придобива следния вид:

„**Чл. 11 (2)** Всеки началник на поделение или звено от ДП НКЖИ и на железопътните превозвачи, на индустриалните ж.п. клонове, ведомства и фирми, извършващи ремонт на железопътна инфраструктура е длъжен да организира и осигурява инструктирането на работниците, когато тези работници извършват дейности по железопътната инфраструктура.“

2.5. Чл. 22, ал. 1, точка 6, буква „в“ и ал. 2, точки 1 и 2 придобиват следния вид:

„**Чл. 22 (1)** точка 6

в) извършване на маневрената работа, взаимоотношенията с железопътните предприятия, относно техническите прегледи, пробите на влаковете, реда и начина за влизане и излизане от индустриалните клонове прилежащи към гарата;“

„(2) 1. Приложенията по т. 5 и т. 6 от ал. 1 се изготвят от началника на гарата, съгласуват се и се заверяват с печат от съответните регионални поделения, превозвачи и/или собственици на индустриални жп. клонове и прилежащи линии трета категория. Проверяват се от участъков инспектор ОТ и ГД, съгласуват се от главен инспектор РИБП и се одобряват от директора на поделение УДВК на ДП НКЖИ.

2. Типова инструкция за превключване на разединителите с дистанционно и ръчно управление се изготвя от ръководител регионално поделение енергосекция (РП ЕНС) и се заверява от директор поделение „Електроразпределение“.“

2.6. Чл. 46., т. 1, придобиват следния вид:

„**Чл. 46.**

1. основни:

№ 1 – Калотина-запад (държавна граница с Република Сърбия) – София – Пловдив – Димитровград – Свиленград (държавните граници с Република Гърция и Република Турция);

№ 2 – София – Мездра – Горна Оряховица – Каспичан – Синдел – Варна;

№ 3 – Илиянци – Карлово – Тулово – Дъбово – Зимница и Карнобат – Комунари – Синдел – Варна фериботна;

№ 4 – Русе (държавната граница с Република Румъния) – Горна Оряховица – Дъбово и Тулово – Стара Загора и Михайлово – Димитровград – Подкова;

№ 5 – София – Владая – Радомир – Дупница – Кулата (държавната граница с Република Гърция);

№ 6 – Волуяк – Разменна – Батановци и Радомир – Гюешево;

№ 7 – Мездра-юг – Руска Бяла и Мездра – Видин товарно/Видин пътническа – държавна граница с Румъния;

№ 8 – Пловдив – Филипово – Скуtare и Пловдив-разпределителна-изток – Стара Загора – Зимница – Карнобат – Бургас;

№ 9 – Русе-разпределителна – Каспичан.“

2.7. Чл. 50, ал. 6 придобива следния вид:

„**Чл. 50 (6)** За всички извънредни влакове (без тези по ал. 4) се изготвя разписание за движението им, което своевременно се съобщава на експлоатационните пунктове и заинтересованите служби. Те се назначават с редовното окръжно или с диспечерска заповед. Препис от разписанието се връчва на началника на влака (старши кондуктора, маневриста) и на машиниста. При назначаване на влака по редовно окръжно, преписа на разписанието се връчва по ред, определен от работодателя, а при назначаване с диспечерска заповед, от дежурния ръководител в началната гара от маршрута на влака.“

2.8. Чл. 66 придобива следния вид:

„**Чл. 66.** Забранява се превоз в смесени влакове на вагони, натоварени с опасни товари, посочени в Наредба № 46 и RID.“

2.9. Чл. 73 придобива следния вид:

„**Чл. 73 (1)** Вагони, натоварени с опасни товари, посочени в Правилника за международен железопътен превоз на опасни товари (RID), се превозват с товарни влакове.

(2) С най-малко 4 оси или с дължина не по-малка от 18 метра от влаковия локомотив се отделят вагони, натоварени със:

(3) При превоз по теснопътни жп линии вагоните, натоварени с изброените в ал. 2 товари, се отделят от локомотив с два вагона с най-малко четири оси или дължина не по-малка от 18 метра.“

2.10. Чл. 75 придобива следния вид:

„**Чл. 75.** Вагоните, натоварени със селитра (амониева, калиева, калциева и натриева), се включват в съставите на товарните влакове, отделени от вагоните с придружители (ако има такива) с 4 оси или дължина не по-малка от 18 м.“

2.11. Чл. 88, ал. 5 придобива следния вид:

„**Чл. 88 (5)** Локомотив, който е повреден при обслужване на пътнически влак, но е с изправни ходови части и не застрашава безопасното движение на влака, може да бъде отвозен до гарата на домуването със същия или друг пътнически влак.“

2.12. Чл. 94, създава се нова ал. 3 със следния текст:

„**Чл. 94 (3)** Сверяване на часовниците се извършва и при обслужване на влак с повече от един локомотив, когато в посредна гара по маршрута се сменя локомотива начело на влака. Сверка на часовниците се извършва на локомотивния машинист на локомотива, който застава начело на влака.“

Алинея (7) придобива следния вид:

„(7) Сверяване на часовника на регистриращото устройство се извършва, като дежурният ръководител движение пита локомотивния машинист за показанията на часовника, след което му съобщава точното време. При констатирана разлика машинистът коригира часовника по точното време на дежурния ръководител движение. По аналогичен начин се сверяват часовниците на началника на влака и водачите на несваляеми и сваляеми от железния път возила. В случай на техническа невъзможност локомотивния машинист да коригира показанията на часовника на записващото устройство, същият прави вписване в графа 79 от пътния лист.“

Старите ал. 3, ал. 4, ал. 5, ал. 6, ал. 7 и ал. 8 се променят цифрово, съответно ал. 4, ал. 5, ал. 6, ал. 7, ал. 8 и ал. 9.

2.13. Чл. 149, ал. 2 придобива следния вид:

„**Чл. 149 (2)** След получаване на заповедта дежурният ръководител движение прави запис в книгата за състоянието на ОТ и разменя със съседната гара телефонограмата:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . СЪГЛАСНО ЗАПОВЕД №
ДЕЙСТВИЕТО НА ПАБ (ПО ПЪТ №) ВЪЗСТАНОВЕНО ОТ ЧАС . . . МИН . . . № . . .
ПОДПИС . . .".

Дежурният ръководител движение в съседната гара дава номер.“

2.14. Чл. 228, ал. 2 и ал. 3 придобиват следния вид:

„**Чл. 228 (2)** Искането за начало на работите и уведомлението за възстановяване на движението се вписват в дневника за диспечерските заповеди от правоспособно лице, определено със заповед на изпълнителя за ръководител на строителните, ремонтните и монтажните работи, легитимиращо се пред дежурния ръководител движение със свидетелство за заемане на длъжност и удостоверение за издържан изпит по **Наредба № 56** от 14.02.2003 г. Искането и уведомлението се подписват и от назначения със заповед представител на лицето, упражняващо строителен надзор.

(3) Когато надзорът по ал. 2 няма такива задължения съгласно сключения договор или липсва строителен надзор, искането и уведомлението се подписват и от лице, определено със заповед на ръководителя на поделението, отговарящо съответно за железния път и съоръженията, сигнализацията и телекомуникацията или електроразпределението, легитимиращо се пред дежурния ръководител движение със свидетелство за заемане на длъжност и удостоверение за издържан изпит по **Наредба № 56**.“

2.15. Чл. 230, точка 1 придобива следния вид:

„**Чл. 230** т. 1. В искането за начало на работите в дневника за диспечерските заповеди лицето, определено със заповед за ръководител на строителните, ремонтните и монтажните работи, след като се легитимира пред дежурния ръководител движение със свидетелство за заемане на длъжност и удостоверение за издържан изпит по **Наредба № 56**, записва всички условия за безопасното движение на влаковете в гарата, включително коловозите и участъците в гарата и съседните междугария, през които се забранява движението на влакове и возила с електрическа тяга.“

2.16. Чл. 237, ал. 1 придобива следния вид:

„**Чл. 237 (1)** Преди да се изпрати влак по неправилен път, дежурният ръководител движение е длъжен да се убеди, че междугарието е свободно и да връчи заповед за движение при специални условия на влаковия персонал, че ще се движи по неправилен път, като предпише и условията:“

ал. 3 – **се отменя**

2.17. Чл. 256 придобиват следния вид:

„**Чл.256 (1)** В случаите, когато влак е спрял принудително на междугарие поради повреда на подвижния състав, локомотив, повреда по железопътната инфраструктура, природни бедствия или други външни причини, непозволяващи придвижването му и спирането е в зоната на задействането на АПУ, след като е поискана помощ от локомотивната бригада, стриктно се изпълняват условията по ал. 1 и 2 на чл. 253 от настоящите правила.

(2) Влаковият диспечер, след проведен разговор с локомотивната бригада по ВДРВ, GSM-R, аварийна телефонна колонка или по друг начин, след получаване на уведомление от локомотивния машинист, че са изпълнени изискванията по ал. 1 и 2 от чл. 253, разпорежда с диспечерска заповед до гарата, в която се намира таблото за далечна информация (ТДИ) и до локомотивния машинист на влака със следния текст:

„*Заповед №..... Дата..... Час..... Минуту.....*

До гара и локомотивен машинист на влак №.....

Разрешавам на гара.....да разпломбира бутон БДО с брояч №..... за нормализиране на прелез на км..... поради (описва се причината). Забранявам придвижването на влак №..... от указаното място (километър), включително и ако причината за спирането е

отстранена (самоотстранена).

Влаков диспечер (име, фамилия)..... “

(подпис)

1. В участък на двойна жп линия, влаковият диспечер изисква устен доклад от дежурните ръководители движение в двете гари за свободността на другия текущ път, след което допълва горната заповед със следния текст:

„Текущ път №.... е свободен от влак, пристигнал в гарацял начаса.....минути.“

2. При изпращане на влак по свободния път, когато АПУ се намира между предупредителния и входния сигнал дежурният ръководител движение в гарата, където се намира ТДИ, преди да изпрати или да даде съгласие на съседната гара за приемане на влак освобождава бутон БДО в нормално (ненатиснато) положение и възстановява нормалната работа автоматичното прелезно устройство.

(3) Заповедта на влаковия диспечер по ал. 2, се записва в дневника за диспечерски заповеди от дежурния ръководител движение в гарата и в бордовия дневник на локомотива – от локомотивния машинист на влака, като се разменят съответните квитанционни номера. След издаването на заповедта се забранява придвижването на влака от указаното място от локомотивната бригада, включително и ако причината за спирането е отстранена (самоотстранена).

(4) При изпращане на помощен локомотив, който ще оказва помощ на влака, дежурният ръководител движение предписва в заповедта за движение при специални условия обр. П-А на машиниста допълнителните условия за преминаване през прелеза както следва:

„Да се премине през прелеза на км.....със скорост до 15 км/ч, многократно подаване сигнал „Внимание“ и готовност за спиране при видимо препятствие.“

(5) След като причината за спирането на влака е отстранена (респективно помощния локомотив е изпратен и е прикачен на влака) и след като локомотивните машинисти се убедят, че могат да продължат движението си, уведомяват влаковия диспечер с телефонограма със следния текст:

„От локомотивния машинист на влак № ... Час...Минути.....

Разрешете движението на влак №..... до гара..... №.....

Локомотивен машинист “

(име, фамилия, подпис)

Локомотивният машинист записва уведомлението в бордовия дневник, а влаковия диспечер го записва в дневника за диспечерски заповеди и разменят квитанционни номера.

(6) След получаване на уведомлението от локомотивния машинист, влаковия диспечер разпорежда с диспечерска заповед до гарата, към която ще се придвижва влака и до локомотивния машинист на влака със следния текст:

„Заповед №..... Дата.....Час.....Минути.....

До гара и локомотивен машинист на влак №.....

Разрешавам движението на влак № от указаното място (километър) до гара....., като през прелеза на км..... да премине със скорост до 15 км/ч, често подаване на сигнал „Внимание“ и готовност за спиране при видимо препятствие.

Влаков диспечер (име, фамилия)..... “

(подпис)

Заповедта на влаковия диспечер се записва в дневника за диспечерски заповеди от дежурния ръководител движение в гарата и в бордовия дневник на локомотива – от локомотивния машинист на влака, като се разменят квитанционни номера.

(7) При два или три последователно разположени прелези, с един предпрелезен светофор, същите се посочват в заповедта по ал.6 и машиниста преминава прелезите съгласно предписаните условия.

(8) След пристигане на влака цял в гарата и разменена телефонограма форма 4 или форма 18 между дежурните ръководители движение в двете съседни гари, дежурният ръководител движение в гарата, където се намира ТДИ освобождава бутон БДО и възстановява нормалната работа на прелеза, а при двойна жп линия при свободно междугарие и по другия текущ път.“

2.18. Чл. 283, ал. 2 придобива следния вид:

„Чл. 283 (2) Локалните товарни влакове и маневрените влакове се осигуряват с необходима спирачна маса за отделните междугария. Минималният необходим спирачен процент за отделните междугария, се дава в таблици с технически параметри и нормативи, а за работни и други влакове за технологични нужди - от управителя на железопътната инфраструктура.“

2.19. Чл. 290, ал. 2 придобива следния вид:

„Чл. 290. (2) Извършващият пробата иска писмено разрешение за започването на пробата от дежурния ръководител движение. Искането и разрешението на дежурния ръководител движение се записват в определен дневник (при дежурния ръководител и при извършващия пробата) със следната телефонограма:

„Дата.... час... мин.... от... до... разрешете извършването на пълна проба на влак №.... на коловоз№..... подпис.“

След извършване на охрана на коловоза, дежурния ръководител движение разрешава извършването на пробата със следната телефонограма:

„Дата... час... мин... от... до... разрешавам извършването на пълна проба на влак №... на коловоз.... №..... подпис.“

В случаите, когато пълната проба ще се извършва на пристигащ влак (по смисъла на чл. 294, ал. 1, т. 3 и т. 4) и когато технологичният процес изисква пробата да се извърши веднага след изслушването на влака, искането и разрешението се записват преди пристигането на влака. Краят на пробата се удостоверява от извършващия пробата с вписване в определените дневници - при дежурния ръководител движение и извършващия пробата, със следната телефонограма:

„Дата... час... мин... от... до... пълна проба на влак № ... на коловоз.... завършени на час.... мин.... №..... подпис.“

Същият час се записва в удостоверението за спирачна маса, на бялото поле над „извършил пробата.“

2.20. Чл. 309, ал. 1 придобива следния вид:

„Чл. 309 (1) Проба А на спирачките се извършва на всички товарни влакове, които са претърпели промяна на състава си, през време на пътуването от гарата на композирането до профилната гара включително, когато не е извършена Проба А на целия влак, след последната промяна, в следните гари:

- Драгоман - към Калотина и Алдомировци;
- Вакарел - към Елин Пелин и Веринско;
- Борово - към Моруница;
- Мост - към Кърджали и Хасково;
- Владая - към Горна баня;
- Орешец - към Димово;
- Аврамово - към Якоруда и Цветино;
- Костандово - към Долене.“

2.21. Чл. 378 ал. 3 придобива следния вид:

„Чл. 378 (3) В случай, че предстои разминаване с друг влак и задна дистанция не е открита, дежурният постови стрелочник дава сигнал за откриване на дистанция и ако сигналът не се изпълни, той охранява влака откъм закритата дистанция. За влакове с превозна бригада, охраната се извършва от член на превозната бригада, а дежурният постови стрелочник отива и уведомява за това дежурния ръководител движение.“

2.22. Чл. 450, ал. 7 придобива следния вид:

„Чл. 450 (7) При маневри по предходните алинеи, по коловози към гърловината, откъдето се очаква влак или през която ще замине влак, се забранява набутване и отблъскване по свободни коловози към същата гърловина, или по коловози с вагони, ако последната група от стоящите вагони не е със задържани ръчни спирачки.“

2.23. В чл. 168, ал. 2, т. 3; чл. 346, ал. 4 и чл. 384, ал. 1 - абривиатурата „ЕЦМ“ се заменят с „ЕЦ“

3. Настоящите промени в **„П Р А В И Л А за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“** и в **„П Р А В И Л А за движението на влаковете и маневрената работа в Железопътния транспорт“**, влизат в сила от **11.05.2020** год.

4. След нанасяне на горните промени **„П Р А В И Л А за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“** и **„П Р А В И Л А за движението на влаковете и маневрената работа в Железопътния транспорт“** да бъдат качени на сайта на ДП НКЖИ.

5. Настоящата заповед да се доведе до знанието на Заместник-генерален директор „Експлоатация“, Главен ревизор по безопасността на транспорта, Директорите на всички подразделения на централно и регионално ниво и ръководителите на отдели и звена на пряко подчинение, както и до ИА „Железопътна администрация“ и железопътните предприятия.

6. С настоящата заповед да се запознаят всички заинтересовани служители и работници срещу подпис, а на експлоатационния персонал да се проведе и обучение за работа при новите условия.

7. Изпълнението на настоящата заповед възлагам на Директорите на всички подразделения на централно и регионално ниво и ръководителите на отдели и звена на пряко подчинение.

Контрол по изпълнение на заповедта възлагам на Заместник-генерален директор „Експлоатация“ и Главен ревизор по безопасността на транспорта на ДП НКЖИ.

/п/

инж. Красимир Папукчийски
Генерален директор