

П РА В И Л А

за работа между железницата на Република България и железницата на Република Сърбия по организацията и регулирането на железопътния транспорт и работата на железопътния персонал в общата гранична гара Димитровград

Глава първа ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл.1. Тези Правила за работа уреждат отношенията между железницата на Република България и железницата на Република Сърбия по организацията и регулирането на железопътния транспорт и работата на железопътния персонал на двете страни в общата гранична гара Димитровград и по-нататък в текста за краткост се наричат "Правила".

Чл.2. Тези Правила имат за цел да осигурят прилагането на Споразумението между Правителството на Република България и Съвета на министрите на Сърбия и Черна гора за граничен контрол и процедури в железопътния трафик, което по-нататък в текста за краткост се нарича "Споразумението".

Чл.3. По смисъла на Правилата понятието:

1. "**Граничен контрол и процедури**" означава прилагане на националните законодателства на Договарящите се страни по Споразумението, отнасящи се до пресичането на държавната граница от лица, внасянето, изнасянето и транзита на стоки;

2. "**Страна-домакин**" означава държавата, на чиято територия се извършва граничен контрол и процедури от служебния персонал на другата Договаряща се страна;

3. "**Съседна страна**" означава другата Договаряща се страна;

4. "**Железница**" означава регистрирани предприятия за железопътна инфраструктура и/или регистрирани предприятия за железопътен превоз, съгласно националните законодателства на Договарящите се страни по Споразумението;

5. "**Железница-домакин**" означава железница в страната домакин;

6. "**Съседна железница**" означава железница в съседната страна;

7. "**Гранична гара**" означава железопътна гранична гара, определена по Споразумението;

8. "**Обща гранична гара**" означава гранична гара, в която се извършва общ граничен контрол и процедури, както и размяна на трафика;

9. "**Гранична линия**" означава граничната железопътна линия между граничните гари на двете страни;

10. "**Граничен участък**" означава участък от железопътната линия между граничните гари и държавната граница на двете страни;

11. "**Служебен персонал**" означава персонала на съответните компетентни държавни гранични органи на страните по Споразумението, които извършват граничен контрол и процедури на територията на страната-домакин и на съседната страна и по време на движение на влаковете;

12. "**Железопътен персонал**" означава персонала, който работи в железниците и който участва в железопътния трафик между двете държави, в т.ч. и служители от контролния персонал на двете железници;

13. "**Зона**" означава частта от територията на страната-домакин, на която служебният и железопътният персонал на съседната страна е упълномощен да извършва граничен контрол и процедури;

14. "**Стоки**" означава всички видове предмети, багажи, други пратки и превозни средства, пренасяни/преминаващи през държавната граница;

15. "**Железопътен трафик**" означава движение на влакове и возила между граничните гари, свързано с превоза на пътници и стоки;

16. "**Гранична железопътна дейност**" означава влаковата, маневрената, търговската, техническата и спедиторската дейности в граничните гари, свързани с изпълнението на железопътния трафик;

17. "**Возило**" означава изолиран локомотив, както и всеки друг подвижен състав на собствени колооси, задвижван от собствена двигателна тяга и способен да се движи самостоятелно по железен път;

18. "**Железопътно произшествие**" означава събитие в железопътния транспорт, което подлежи на категоризация и разследване съгласно действащите разпоредби за железопътен транспорт в Република България и в Република Сърбия, в зависимост от това на чия територия събитието е настъпило.

Чл.4.(1) За Република Сърбия тези Правилата важат и ще се прилагат от Железнице Сърбие, наричани по-нататък в текста ЖС.

(2) За Република България тези Правила важат и ще се прилагат от:

1. Национална Компания "Железопътна инфраструктура", наричана по-нататък в текста НК "ЖИ";

2. “Български Държавни Железници”- ЕАД, наричани по-нататък в текста “БДЖ” ЕАД.

Чл.5.(1) Граничните гари по смисъла на Споразумението и Правилата са:

1. гара Димитровград;
2. гара Драгоман.

(2) Общата гранична гара по смисъла на Споразумението и на тези Правила е гара Димитровград.

(3) Гара Калотина запад, намираща се на граничната линия на територията на Република България, участва при осигуряване движението на влакове и возила, които се движат по участъка от граничната линия между гара Димитровград и гара Калотина запад.

Чл.6. (1) Държавната граница се намира на километър 56⁺⁸⁶⁰ от железопътната линия София-Драгоман-държавна граница и на километър 103⁺⁹²⁹ от железопътната линия Ниш-Димитровград-държавна граница.

(2) Общата гранична гара Димитровград се намира на разстояние 6 509 метра от държавната граница.

(3) Граничната гара Драгоман се намира на разстояние 14 580 метра от държавната граница.

Чл.7. Тарифен споен пункт е държавната граница.

Чл.8. В гарите Димитровград и Драгоман, и на граничната линия, железопътният трафик се извършва по официално приетото часово време от страната, на територията на която се намира гарата и съответния граничен участък.

Чл.9. Движението на влакове и возила между граничните гари и извършването на маневрена работа се извършва съгласно разпоредбите на Глава четвърта от тези Правила.

Чл.10. (1) За пътническите влакове изпълнението на граничния контрол и процедури се извършва от служебния персонал на двете страни по време на предвидения по разписание престой на влаковете в граничните гари, по време на движението им по граничната линия, а при необходимост и на територията на собствената страна преди и след граничните гари. Изпълнението на граничната железопътна дейност от персонала на железниците за пътническите влакове се извършва в гара Димитровград съгласно разпоредбите на Глава четвърта, раздел седми на тези Правила.

(2) За товарните влакове изпълнението на граничния контрол и процедури от служебния персонал на двете страни и на граничната железопътна дейност от персонала на железниците, се извършва в гара Димитровград съгласно разпоредбите на Глава четвърта, раздел осми на тези Правила.

(3) Всички служебни документи, които се водят във връзка с изпълнението на железопътния трафик и граничната железопътна дейност, както и поправките и допълненията към тях, задължително се подписват от отговорните служители на железниците. В случай на несъгласие със съдържанието на документа, служителят е длъжен да посочи в него причините за несъгласие и да се подпише.

(4) На основа съгласувания между железниците График за движение на влаковете (ГДВ), се изготвя обща технология за работа в гара Димитровград. В технологията детайлно се определят последователността и технологичните времена за изпълнение на отделните операции и процедури така, че да се гарантира спазване на заложените в ГДВ разписания на влаковете.

(5) Технологията за работа по предходната алинея се съгласува със служебния персонал на страните по Споразумението. С технологията трябва да бъдат запознати срещу подпис всички заинтересовани служители от железопътния и служебния персонал в гара Димитровград.

(6) С технологията трябва да бъдат снабдени всички работни места в гарата .

Глава втора ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Раздел първи

ТЕХНИЧЕСКИ ДАННИ ЗА ГРАНИЧНАТА ЛИНИЯ

Чл.11.(1) Граничната линия Димитровград – Драгоман е еднопътна, електрифицирана с напрежение 25 Kv и честота 50 Hz.

(2) На граничната линия на км.103+750 (по километража на ЖС), стълб №99, се намира неутралната ставка за разделяне електрифицираните участъци на територията на всяка една от страните.

Чл.12.(1) На граничната линия, в граничния участък на територията на Република Сърбия на км.98+712 се намира прелез съоръжен с автоматично прелезно устройство (АПУ) с полубариери, светлинна и звукова сигнализация.

(2) На граничната линия, в граничния участък на територията на Република Сърбия на км.101+777 се намира несъоръжен прелез .

Чл.13. На граничната линия на територията на Република България се намират следните експлоатационни пунктове, прелези и съоръжения:

1. Гара Калотина запад на км.56+050;
2. Гара Калотина на км.54+000;

3. Гара Драгоил на км.49+749;
4. Спирка Умляк на км.45+557;
5. Прелез на км.45+555 съоръжен с АПУ със светлинна и звукова сигнализация;
6. Дезинфекционна рамка, монтирана на км.56+600 между държавната граница и гара Калотина запад.

Чл.14.(1) Меродавните наклони на граничната линия (нагорнище +, надолнище -), за определяне теглителните норми на локомотивите при обслужване с локомотиви на "БДЖ" ЕАД са:

1. в посока Димитровград – Драгоман:
 - а) Димитровград-Калотина запад + 11 ‰;
 - б) Калотина запад - Драгоил + 23 ‰;
 - в) Драгоил - Драгоман + 23 ‰;
 2. в посока Драгоман-Димитровград:
 - а) Драгоман-Драгоил + 10 ‰;
 - б) Драгоил – Калотина запад 0 ‰;
 - в) Калотина запад - Димитровград 0 ‰;
- (2) Меродавните наклони на граничната линия за определяне спирачните маси на влаковете при обслужване с локомотиви на "БДЖ" ЕАД са:

1. в посока Димитровград – Драгоман:
 - а) Димитровград-Калотина запад + 18 ‰;
 - б) Калотина запад - Драгоил + 19 ‰;
 - в) Драгоил - Драгоман - 7 ‰;
2. в посока Драгоман-Димитровград:
 - а) Драгоман-Драгоил - 21 ‰;
 - б) Драгоил – Калотина запад - 20 ‰;
 - в) Калотина запад - Димитровград - 21 ‰;

Чл.15. Меродавните наклони на граничната линия за определяне теглителните норми на локомотивите и спирачните маси на влаковете при обслужване с локомотиви на ЖС са:

1. в посока Димитровград – Драгоман:
 - а) Димитровград - Калотина запад - нагорнище +11 ‰, надолнище 0 ‰,
наклон по тяга 12 daN/t;
 - б) Калотина запад – Драгоил- нагорнище + 21 ‰, надолнище 0 ‰,
наклон по тяга 23 daN/t;
 - в) Драгоил - Драгоман - нагорнище + 20 ‰, надолнище 0 ‰,
наклон по тяга 22 daN/t;
2. в посока Драгоман-Димитровград:
 - а) Драгоман - Драгоил - нагорнище + 4 ‰, надолнище -20 ‰,
наклон по тяга 6 daN/t;
 - б) Драгоил-Калотина запад – нагорнище 0 ‰, надолнище -21 ‰,
наклон по тяга 0 daN/t;
 - в) Калотина запад-Димитровград-нагорнище 0 ‰, надолнище -11 ‰,
наклон по тяга 0 daN/t;

Чл.16.(1) Максималното осно натоварване на граничния участък на територията на Република България за локомотиви е 22,0 т/ос, за вагони - 23,0 т/ос, а максималното линейно натоварване е 8,0 т/м.

(2) Максималното осно натоварване на граничния участък на територията на Република Сърбия е 22,5 т/ос, а максималното линейно натоварване – 8,0 т/м.

Чл.17. Разстоянието между предупредителните и входните сигнали на гарите по граничната линия е 1000 м., с изключение на гара Калотина запад, страна Димитровград, което е 300 м.

Чл.18. Максимално допустимата скорост за движение на влаковете по железен път е:

1. на граничния участък на територията на Република Сърбия – 80 км/ч;
2. на граничния участък на територията на Република България - 70 км/ч.

Чл.19. Максимално допустимата дължина на влаковете, движещи се само между двете гранични гари, е 650 м.

Раздел втори

ТЕХНИЧЕСКИ ДАННИ ЗА ГРАНИЧНИТЕ ГАРИ

Чл.20.(1) Гара Димитровград се намира на км.97+423 по километража на железопътната линия Ниш-Димитровград-държавна граница.

(2) Всички коловози в гарата са електрифицирани с напрежение 25 Kv и честота 50 Hz, с изключение на 21, 22, 23 и 24-ти коловоз;

(3) В района на гара Димитровград, на км.96+899 и на км.98+446, се намират прелези съоръжени с полубариери, светлинна и звукова сигнализация.

(4) В района на гара Димитровград на км.98+188 се намира пътен прелез съоръжен с бариери, светлинна и звукова сигнализация.

(5) Специализация на коловозите в гара Димитровград:

1. коловоз №1	- приемно-отправен за пътн. и тов. влакове	- 769 м.;
2. -"- №2	- -"- -"- -"- -"	- 766 м.;
3. -"- №3	- приемно-отправен за товарни влакове	- 719 м.;
4. -"- №4	- -"- -"- -"- -"	- 744 м.;
5. -"- №5	- -"- -"- -"- -"	- 672 м.;
6. -"- №6	- -"- -"- -"- -"	- 668 м.;
7. -"- №7	- -"- -"- -"- -"	- 624/400 м.;
8. -"- №8	- -"- -"- -"- -"	- 400/235 м.;
9. -"- №9	- кантарен	- 129 м.;
10. -"- №10	- поправка на товари и претоварване	- 32 м.;
11. -"- №11	- претоварване и ремонт на вагони	- 86 м.;
12. -"- №12	- -"- -"- -"- -"	- 118 м.;
13. -"- №13	- товаро-разтоварен за камиони	- 118 м.;
14. -"- №14	- приемно-отправен за пътн. влакове вътрешен трафик	- 160 м.;
15. -"- №15	- магазия	- 176 м.;
16. -"- №16	- товаро-разтоварен	- 176 м.;
17. -"- №17	- вагони с опасни товари (или за локомотиви)	- 32 м.;
18. -"- №18	- -"- -"- -"- -"	- 23 м.;
19. -"- №19	- ремонт на вагони и локомотиви	- 46 м.;
20. -"- №20	- -"- -"- -"- -"	- 139/43 м.;
21. -"- №21	- гариране на вагони	- 148 м.;
22. -"- №22	- -"- -"- -"- -"	- 148/102 м.;
23. -"- №23	- гарир. машини за конт. мрежа или железен път	- 55 м.;
24. -"- №24	- -"- -"- -"- -"	- 55 м.

(6) Граници на гарата са входните сигнали, разположени на км.96+700 страна Ниш и км.98+499 страна Драгоман.

(7) Всички приемно-отправни коловози за пътнически влакове са съоръжени с перони с височина 400 мм. от глава релса.

(8) Всички коловози в района на гарата са осветени.

Чл.21. Гара Драгоман се намира на км.42+280 по километража на железопътната линия София-Драгоман-държавна граница.

Чл.22.(1) Гара Драгоман и гарите Калотина запад, Калотина и Драгоил са електрифицирани с напрежение 25 Kv и честота 50 Hz, с изключение на 8-ми коловоз в гара Драгоман.

(2) Специализация на коловозите в гара Драгоман:

1. коловоз №1	- рампен и отправен	- 620 м.;
2. -"- №2	- приемно-отправен за пътнич. и тов. влакове	- 667 м.;
3. -"- №3	- -"- -"- -"- -"	- 690 м.;
4. -"- №4	- приемно-отправен за тов. влакове	- 638 м.;
5. -"- №5	- -"- -"- -"- -"	- 603 м.;
6. -"- №6	- -"- -"- -"- -"	- 512 м.;
7. -"- №7	- отправен страна Димитровград	- 439 м.;
8. -"- №8	- товаро-разтоварен и ремонтен	- 363 м.

(3) Перонът между 1-ви и 2-ри коловоз е с височина 250 мм. от глава релса, а между 2-ри и 3-ти коловоз – 350 мм.

(4) Всички коловози в района на гарата са осветени.

Раздел трети **ТЕЛЕФОННИ И ГАРОВИ ВРЪЗКИ**

Чл.23. За комуникация между граничните гари и за осигуряване на железопътния трафик се използват следните телекомуникационни линии:

1. Високочестотна автоматична телефонна връзка Димитровград – София.
2. По RFT устройства две линии Димитровград – София (абонати на софийската централа);
3. По RFT устройства две линии Димитровград – Драгоман (абонати на драгоманската централа);
4. Телефонна връзка между дежурните ръководители движение на НК "ЖИ" в гарите Димитровград и Драгоман;
5. Локална телефонна връзка между дежурните ръководители движение на НК "ЖИ" в гарите Димитровград и Калотина запад;
6. Локална телефонна връзка между дежурния ръководител движение на НК "ЖИ" и дежурния ръководител движение на ЖС в гара Димитровград;
7. Локална и конферентна телефонна връзка между дежурния ръководител движение на ЖС в гара Димитровград и охраната на км.98+205 и км.98+674.

Чл.24.(1) На граничния участък между гара Димитровград и държавната граница са монтирани телефонни колонки на км. 99+727, 101+805 и 102+820.

(2) На граничния участък между гара Драгоман и държавната граница са монтирани телефонни колонки на км.44+400, 46+035, 47+680, 50+730, 51+560, 52+810, 53+850, 54+900, 55+585 и 56+340.

Чл.25.(1) Към звуковата сигнализация с електрически звънци са включени работните места на дежурните ръководители движение на ЖС и на НК "ЖИ" в гара Димитровград, постовият стрелочник на пост №.2 в Димитровград, охраната на км.98+205 и км.98+674 и дежурният ръководител движение на НК "ЖИ" в гара Калотина запад;

(2) Апаратурата за даване на звукова сигнализация с електрически звънци е инсталирана в канцеларията на дежурния ръководител движение на ЖС в гара Димитровград и на дежурния ръководител движение на НК ЖИ" в гара Калотина запад. На работните места на дежурния ръководител движение на НК "ЖИ" в гара Димитровград, постовият стрелочник на пост №.2 в гара Димитровград и охраната на км.98+205 и км.98+674 са монтирани само сигнални звънци.

Чл.26. Апаратурата за регистриране на телефонните разговори е монтирана в гара Димитровград и записите се регистрират съгласно разпоредбите на ЖС.

Раздел четвърти

КОНТРОЛ И ПОДДРЪЖКА НА УСТРОЙСТВОТА И СЪОРЪЖЕНИЯТА

Чл.27.(1) Всяка железница на своя територия и за своя сметка контролира, поддържа и обновява устройствата и съоръженията.

(2) Устройства и съоръжения, които НК "ЖИ" и "БДЖ" ЕАД притежават в гара Димитровград, респективно ЖС притежава в гарите Драгоман и Калотина запад се контролират, поддържат и обновяват от железопътното предприятие-собственик.

Чл.28. За граница по отношение контрола и поддържането на железния път се счита началото на първото релсово звено пред държавната граница на км.56+856.

Чл.29. За съобщителните кабели за граница за контрол, поддържане и обновяване се счита съоръжението, изградено на км.103+700.

Чл.30.(1) За системата за енергоснабдяване за граница за контрол, поддържане и обновяване се счита последният стълб на контактната мрежа преди държавната граница.

(2) Обслужването и експлоатирването на контактната мрежа, както и отстраняването на аварии се осъществява съгласно Инструкция за експлоатация на стационарните съоръжения за тягово електроснабдяване в гара Димитровград и в граничния участък Димитровград-държавна граница от граничната жп линия Димитровград-Драгоман, по-нататък в тези Правила за краткост "Инструкция за експлоатация".

Чл.31.(1) Контролът и обновяването на железния път, на устройствата, съоръженията и системите на спойните за тях места на граничната линия, се извършват съвместно.

(2) В случаите на аварийни повреди на железния път, както и при повреди или смущения в работата на устройствата, съоръженията и системите на спойните за тях места на граничната линия, отстраняването на повредите се извършва от железопътното предприятие, което първо е уведомено за това и има възможност да отстрани повредата или смущението.

Чл.32.(1) Железниците са задължени да се информират писмено за изграждането на нови, както и модернизацията и/или реконструкцията на съществуващи устройства, съоръжения и системи по граничната линия и в граничните гари, когато същите служат за изпълнение на железопътния трафик и граничната железопътна дейност.

(2) Организацията по съвместния контрол и поддържане на железния път, устройствата, съоръженията и системите се съгласува от отговорните за тях служби на железниците.

Глава трета

АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗПОРЕДБИ

Раздел първи

ПРЕДСТАВИТЕЛСТВА И ОФИЦИАЛЕН ЕЗИК

Чл.33.(1) Служебният и железопътният персонал на съседната страна може да открие свое представителство в общата гранична гара, както и в граничната гара. Надписите на представителствата се изписват на двата езика, като на първо място е надписът на езика на съседната държава.

(2) Персоналът на железниците може да поставя в служебните помещения на своето представителство само работни графици и други служебни материали, пряко свързани с изпълнението на железопътния трафик и граничната железопътна дейност.

Чл.34.(1) Числеността на персонала на НК "ЖИ" и на "БДЖ" ЕАД в гара Димитровград, необходим за изпълнение на железопътния трафик и граничната железопътна дейност, се определя в зависимост от размера на железопътния трафик и/или на технологията за работа в нея.

(2) За увеличаване или намаляване на персонала по ал.1, железопътното предприятие което го променя, трябва да уведоми писмено най-малко един месец по-рано ЖС и служебния персонал на страните по Споразумението.

Чл.35.(1) Служебните отношения между персонала на ЖС и на "БДЖ" ЕАД се уреждат непосредствено от Представителя на "БДЖ" ЕАД и от Началника на гара Димитровград.

(2) Представителят на "БДЖ" ЕАД може да бъде упълномощен от НК "ЖИ" да представлява и защитава интересите и на железопътния персонал на НК "ЖИ" в гара Димитровград пред персонала на ЖС и служебния персонал на двете страни по Споразумението.

(3) В случаите, когато Представителят на "БДЖ" ЕАД и Началникът на гара Димитровград не постигнат съгласие, откритите въпроси се отнасят към ръководствата на съответните железопътните предприятия.

Чл.36. Представителят на "БДЖ" ЕАД и Началникът на гара Димитровград съдействат за уреждане на отношенията между железопътния и служебния персонал на двете страни по Споразумението, възникнали при изпълнение на служебните им задължения.

Чл.37. В случаи на регламентирани отсъствия (отпуск, командировка и др.) функциите на Представителя се изпълняват от друг служител, определен със заповед на ръководството на "БДЖ" ЕАД. За горното "БДЖ" ЕАД уведомява писмено началника на гара Димитровград, НК "ЖИ" и служебния персонал на двете страни.

Чл.38. При отсъствие на Представителя или на определения негов заместник, посочените в чл.35 и чл.36 отношения се уреждат от дежурния ръководител смяна на "БДЖ" ЕАД.

Чл.39. Представителят на "БДЖ" ЕАД и Началникът на гара Димитровград, както и заместващите ги длъжностни лица, нямат право да отдават разпореждания на служители от персонала на другата железница. В случаите, когато констатират допускане на нарушения от такива служители, те незабавно взаимно се информират писмено за това.

Чл.40. Броят и предназначението на помещенията в граничните гари, предоставени по искане за ползване от железопътния и от служебния персонал на съседната страна, се определя от Гранична железопътна комисия, създадена по Глава осма, и наричана по-нататък в текста за краткост "ГЖПК". Броят и предназначението на помещенията се дават в списък, съгласно Приложение №1.

Чл.41.(1) Комуникацията между служителите от железопътния персонал по време на изпълнение на служебните задължения в граничните гари, телефонните разговори, писмените и устните разпореждания и съобщенията, които се отнасят до железопътния трафик и граничната железопътна дейност, ще се осъществява на официалния език на страната домакин.

(2) Железопътният персонал трябва да ползва официалния език на страната-домакин.

(3) Служебни писма и други служебни материали, разменяни между персонала на железниците, а така също и между персонала на една железница със служебния персонал на другата страна, ще става без превод.

Раздел втори

ПРАВНО ПОЛОЖЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ПЕРСОНАЛ, СЛУЖЕБНА УНИФОРМА И РАБОТНО ОБЛЕКЛО

Чл.42.(1) Служебният персонал на страната-домакин оказва на железопътния персонал на съседната страна същата защита и помощ, като на своя служебен и железопътен персонал.

(2) Наказателни деяния или нарушения, извършени в зоната срещу железопътния персонал на съседната страна по време на изпълнение на неговите служебни задължения, се третират съобразно законодателството на страната-домакин все едно, че наказателните деяния или нарушения са извършени срещу железопътния персонал на страната-домакин.

(3) На база на запитване за носене на отговорност за извършени деяния от страна на железопътния персонал на съседната страна в зоната, се прилага Споразумението между двете страни за правна помощ. При подобни запитвания, гражданите на страната-домакин са равноправни с гражданите на съседната страна.

Чл.43. Железницата-домакин е длъжна да уведоми писмено съседната железница за наказателни деяния и нарушения, извършени от железопътния персонал на съседната железница, които са причинили щети на страната-домакин, както и за вида и размера им.

Чл.44.(1) В случаите, когато служител на съседната железница с действията си създава пречки за нормално изпълнение на железопътния трафик и на граничната железопътна дейност, се отзовава въз основа на мотивирано писмено предложение на железницата-домакин до съседната и до служебния персонал на двете страни.

(2) Прекратяването на валидността на пропуска за пресичане на държавната граница на отзования служител става при спазване разпоредбите на чл.12 от Споразумението.

Чл.45. Железопътният персонал на съседната държава, който изпълнява своите задължения в общата гранична гара, в граничната гара, на граничната линия и във влаковете, трябва да носи служебна униформа или работно облекло с видими отличителни знаци по време на служба.

Чл.46.(1) Предметите за служебна употреба, които железопътният персонал на съседната страна, внася или изнася от територията на страната-домакин по време на изпълнение на служебните си задължения, се освобождават от митни сборове, данъци и други такси.

(2) Персоналът по ал.1 на този член, се освобождава от заплащане на митни сборове, данъци и други такси, за всички предмети за лична употреба, включително храна, които носи със себе си идвайки на работа или тръгвайки си, но само в количества, които са им необходими по време на служебния им престой на територията на страната-домакин и за които няма забрана за внос в съответната страна.

(3) Предметите, предназначени за употреба от собствения железопътен персонал, материалите и резервните части, необходими за поправка и поддръжка на собствения подвижен състав, както и съоръженията и техниката, които те изпращат в общата гранична гара, и/или в граничната гара, се освобождават от митни сборове, данъци и други такси, при условие че заменените предмети и резервни части бъдат върнати на територията на собствената страна.

Раздел трети

ПРЕСИЧАНЕ НА ДЪРЖАВНАТА ГРАНИЦА

Чл.47.(1) Железопътният персонал, включително и контролният железопътен персонал, който пресича държавната граница в изпълнение на своите служебни задължения по смисъла на Споразумението и на Правилата, трябва да притежава служебен пропуск за пресичане на държавната граница.

(2) Служебният пропуск важи за пресичане на държавната граница, за пребиваване на територията на граничните гари и при обслужване на влакове и возила по граничната линия.

(3) Видът и начинът на издаване на служебните пропуска се определят съгласно разпоредбите на чл.12 от Споразумението.

Чл.48. Служебните пропуска се издават от компетентните органи на двете страни, със срок на валидност от 1 (една) година, задължително заверени от компетентните органи на другата страна.

Чл.49.(1) Железопътният персонал на съседната страна, който притежава служебни пропуска, издадени с цел улесняване достъпа до техните работни места, има право да пресича държавната граница и през граничен пункт, намиращ се най-близо до съответната гранична гара.

(2) Персоналът по предходната алинея няма право по време на изпълнение на служебните си задължения да напуска територията на общата гранична гара и/или граничната гара, както и граничния участък, освен в случаите на получаване на спешна медицинска помощ.

Чл.50.(1) Пресичането на държавната граница от железопътен персонал, който не притежава служебни пропуска, с цел оказване на помощ при станало железопътно произшествие, при действия за отстраняване на предпоставки за възникване на железопътни произшествия, както и за оказване на друга помощ, става по списък при спазване разпоредбите на чл.12 от Споразумението.

(2) Лицата, посочени в списъка по ал.1, трябва да притежават документ за самоличност с фотография. Те имат право да пресичат държавната граница и да престоят на територията на другата страна по време на изпълнение на служебните си задължения.

(3) Железопътният персонал, посочен в списъка по ал.1, трябва заедно да влезе и излезе от страната, като преди пресичане на държавната граница трябва да бъдат известени компетентните държавни гранични органи на другата страна.

Чл.51. Персоналът на железниците може да пренася през държавната граница парични суми, събрани по време на изпълнение на служебните си задължения във влаковете на територията на съседната страна и да ги връща на територията на своята страна.

Чл.52.(1) Служебни пратки, като официални писма и други железопътни документи, които са предназначени за служебни цели на персонала на съседната железница в страната- домакин или които железницата изпраща в съседната страна, могат да се пренасят през държавната граница от железопътния персонал без участието на пощенски служители и без заплащане на пощенски такси.

(2) Служебните пратки, предназначени за служебни цели на персонала на съседната железница, трябва да имат служебен печат от изпращача.

(3) Служебните пратки по ал.1 подлежат на митнически контрол от страната- домакин.

Раздел четвърти

ДОКУМЕНТИ ЗА ПЪТУВАНЕ

Чл.53.(1) Железопътният и служебният персонал на страните по Споразумението, който с цел изпълнение на служебните си задължения пътува с пътнически влакове по граничната линия, използва документи за пътуване, издадени от своята железница, ведно с произтичащите от това последици, в т.ч. и застраховки.

(2) Издадените от ЖС документи са валидни до гара Драгоман, а тези, издадени от "БДЖ" ЕАД, до гара Димитровград и са дадени в Приложения №№2, 3 и 4.

(3) Документите се издават ежегодно и са с валидностен период от 01 януари до 31 декември на календарната година, за която са издадени и се признават взаимно от железниците.

(4) Прекратяването на валидността на издаден от железниците документ влиза в сила от деня, следващ датата на получаване на писмено уведомление за това.

(5) В изключителни случаи издадените документи за пътнически влакове може да се ползват за пътуване по граничната линия с товарни влакове, изолирани локомотиви и други возила.

Чл.54. Ежегодно до 31 ноември компетентните държавни гранични органи съгласуват със съответното железопътно предприятие на своята страна необходимия брой документи и релациите, където ще се ползват.

Чл.55.(1) За железопътния и за служебния персонал, който изпълнява служебните си задължения в пътническите влакове в зоната, както и извън зоната на територията на собствената си страна, железниците на двете страни осигуряват необходимите служебни места. По правило те се осигуряват във второкласни вагони със седящи места в челната част на влаковете.

(2) Броят на местата, разположението им в съставите на пътническите влакове и релациите, за които ще се ползват, се съгласуват предварително преди официалното публикуване на разписанията за движението им.

Раздел пети

ЗАСТРАХОВАНЕ И МЕДИЦИНСКА ПОМОЩ, БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА

Чл.56. Служителите на железниците, изпълняващи служебните си задължения на територията на съседната страна, задължително притежават застраховка съгласно разпоредбите на националното си законодателство.

Чл.57.(1) При необходимост служителите на железниците, намиращи се на територията на другата страна, във връзка с изпълнение на служебните си задължения, имат право на спешна медицинска помощ от здравните органи на страната-домакин.

(2) В случаите, когато здравословното състояние на служител на железниците не позволява транспортирането му до лечебно заведение на територията на собствената страна, разходите за престой и лечение в лечебно заведение на територията на другата страна се поемат от железопътното предприятие-работодател.

Чл.58.(1) Железопътният и служебният персонал на двете страни по Споразумението трябва да бъде запознат и инструктиран срещу подпис с необходимите мерки за безопасност в граничните гари, при обслужване и пътуване с влакове, изолирани локомотиви и возила по граничната линия, включително и при работа в електрифициран участък.

(2) Изпълнението на задълженията по ал.1 се възлага на отговорните служби на железниците и на началниците на граничните гари.

Глава четвърта

ОРГАНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАФИК

Раздел първи

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл.59.(1) Движението на влакове и возила между гарите Драгоман и Димитровград се извършва по двустранно съгласуван ГДВ.

(2) Разписанията, планът за композиране и другите технически параметри на влаковете се разработват и съгласуват ежегодно от представители на железниците.

(3) Промени на договореностите по предходните две алинеи могат да се правят само на база писмено предложение на една от железниците и задължително съгласувани с другата железница.

(4) Разпоредбите за осигуряване движението на влаковете и организацията по движението им се прилагат и за возилата.

Чл.60. Железниците се задължават да си предоставят необходимите документи и материали по ГДВ, нужни за изпълнение на железопътния трафик и извършване на граничната железопътна дейност.

Чл.61.(1) Във всички случаи, когато поради предстоящи строително-ремонтни работи и поддържане на железопътната инфраструктура в граничните гари и на граничната линия, се налагат промени в ГДВ и железопътния трафик, включително и пълното му спиране за определени периоди, железницата, в чийто граничен участък (гранична гара) се извършват тези работи, информира другата:

1. най-малко 45 дни по-рано, когато промените ще засегнат движението на международни пътнически влакове;

2. най-малко 30 дни по-рано, когато промените ще засегнат движението на транзитни за двете железници международни товарни влакове;

3. във всички други случаи най-малко 15 дни по-рано.

(2) Промените в ГДВ и в организацията на железопътния трафик се правят при спазване разпоредбите на чл. 59, ал.3.

Чл. 62.(1) В гара Димитровград и в граничния участък на територията на Република Сърбия са валидни разпоредбите за железопътен транспорт на територията на Република Сърбия по отношение изпълнението на:

1. показанията и указанията на постоянните, преносимите и звуковите сигнали, на сигналите подавани от гаровия персонал и от персонала на пътното стопанство;

2. инструкцията за маневрена работа;

3. правилата за движение;

4. изпълнение на инструкцията за техническа безопасност;

(2) В граничния участък на територията на Република България са валидни нормативните документи за железопътен транспорт в Република България.

(3) За влакове, движещи се по граничната линия, композирането и сигнализирането им, издаваните заповеди и предписания на локомотивните и на превозните бригади, както и на другия обслужващ ги персонал, се извършва съгласно нормативните документи за железопътен транспорт в Република България.

Чл.63.(1) През време на работа в гара Димитровград служителите на българската железница извършват служебните си задължения, свързани с движението на влакове и возила, съгласно нарежданията на дежурния ръководител смяна на "БДЖ ЕАД и на дежурния ръководител движение на НК „ЖИ“.

(2) През време на работа в гара Драгоман и в граничния участък на българска територия служителите на ЖС извършват служебните си задължения съгласно нарежданията на дежурните ръководители движение в гарите Драгоман, Драгоил, Калотина и Калотина запад.

Чл.64.(1) Персоналът на железниците, изпълняващ служебните си задължения в граничните гари и при обслужване на влакове и возила по граничната линия, трябва да познава разпоредбите на другата железница, уреждащи безопасното движение на влакове, возила и маневрената дейност.

(2) Железниците се задължават да си разменят извлечения от разпоредбите, необходими за безопасно и редовно изпълнение на железопътния трафик и граничната железопътна дейност. При промени в тези разпоредби железницата, която е извършила промените, задължително уведомява писмено другата.

(3) Всяка железница запознава своя персонал с извлеченията по предходната алинея и потвърждава познаването им с полагане на изпит пред комисия, назначена от нея.

(4) Железопътните служители, издържали успешно изпита по предходната алинея, получават документ даден в Приложение № 5.

(5) Контролният персонал на всяка една от железниците има право да извършва проверки на служители на собствената железница, когато те изпълняват служебните си задължения в гранична гара и във влакове по граничната линия на територията на съседната страна.

(6) Контролният персонал на всяка една от железниците има право да извършва проверки на територията на собствената си страна и на служители на другата железница, когато те изпълняват служебните си задължения в гранична гара и във влакове по граничната линия.

(7) Железопътни служители, непритежаващи документи по ал.4, се отстраняват от работа, а контролният орган, констатирал нарушението, уведомява писмено с телеграма началника на гара Димитровград, Представителя на "БДЖ" ЕАД и Службата за безопасност на НК "ЖИ".

Чл.65. Движението на влакове между гарите Димитровград и Калотина запад се осигурява на междугарово разстояние.

Чл.66.(1) Осигуряване движението на влакове по граничната линия между гарите Димитровград и Калотина запад, се извършва от дежурните ръководители движение на НК „ЖИ“ съгласно нормативните документи за железопътен транспорт в Република България.

(2) Дежурният ръководител движение на ЖС осигурява влаковите маршрути за вход и изход в гара Димитровград по разпоредбите на ЖС.

(3) Дежурните ръководители движение на ЖС и НК „ЖИ“ в гара Димитровград и дежурният ръководител движение в гара Калотина запад осигуряват движението на влакове между гарите Димитровград и Калотина запад.

Чл.67.(1) При нормално изпълнение на железопътния трафик, скоростта за движение по граничната линия на международните пътнически влакове не трябва да бъде по-ниска от 40 км/час.

(2) При нормално изпълнение на железопътния трафик, скоростта за движение по граничната линия между гарите Димитровград и Калотина запад на международните товарни влакове и на возилата пресичащи държавната граница, не трябва да бъде по-ниска от 40 км/час.

(3) В случай когато по обективна необходимост се налага временно намаление на скоростта за движение по граничната линия и предписаната скорост е по-ниска от посочената в

предходните алинеи, дежурните ръководители движение на ЖС и на НК "ЖИ" уведомяват своевременно писмено служебния персонал на страните по Споразумението.

Чл.68.(1) Забранява се спирането на международни пътнически влакове на граничната линия, включително и на входния сигнал на гара Димитровград, страна Калотина запад, и на входния сигнал на гара драгоман, страна Драгоил .

(2) Забранява се спирането на международни товарни влакове и на возила, пресичащи държавната граница, на граничната линия между гарите Димитровград и Калотина запад, включително и на входния сигнал на гара димитровград, страна Калотина запад, и на входния сигнал на гара Калотина запад, страна Димитровград.

(3) Само в случаи на повреди на железопътната инфраструктура, повреди на локомотиви, вагони и превозвани товари в състава на влакове, забелязани от локомотивния персонал и застрашаващи безопасното движение, както и в случаи на подавани сигнали от влаков персонал и персонал на пътното стопанство за спиране на граничната линия по аналогични причини, включително и аварийно прекъсване електрозахранването в контактната мрежа, влаковият персонал спира влака (возилото). След спиране на влака (возилото), влаковият персонал уведомява незабавно по телефона, по ВДРВ, чрез работник от пътното стопанство или по друг начин дежурния ръководител движение в една от съседните гари като посочва причината, километричното положение на спрения влак и чака следващи разпореждания.

(4) Всяко едно спиране по предходните алинеи се счита за железопътно произшествие и се разследва съгласно разпоредбите на Глава шеста.

Чл.69. Когато изпратен влак или возило от гара Димитровград за гара Калотина запад, респективно от гара Калотина запад за гара Димитровград, не е пристигнал в съседната гара пет минути след очакваното време, предвидено по разписанието му, дежурният ръководител движение в приемащата гара е длъжен да уведоми незабавно за това и служебния персонал на двете страни.

Чл.70.(1) Дежурният ръководител движение на ЖС и дежурният ръководител движение на НК "ЖИ" в гара Димитровград, след съгласуване със собствените си оперативно-диспечерски служби, се уведомяват помежду си писмено в 05, 11, 17 и 23 часа за програмирания ред за пономерно движение на редовни и извънредни влакове и возила, които ще се движат между граничните гари през часовите периоди от 06–12 часа, 12–18 часа, 18–24 часа и от 0-06 часа. Уточненият план за движение между граничните гари се подписва от двамата дежурни ръководители движение и може да бъде променян само след писмено искане и дадено писмено съгласие.

(2) За изпълнение на разпоредбата на предходната алинея в гара Димитровград, дежурният ръководител движение на ЖС и дежурният ръководител движение на НК "ЖИ" водят съвместна книга.

(3) Книгата по предходната алинея се намира в канцеларията на дежурния ръководител движение на ЖС и се води двустранно на сръбски език. Дежурният ръководител движение на НК "ЖИ" прави вписвания на лявата страница, а дежурният ръководител движение на ЖС – на дясната.

Чл.71.(1) Дежурните ръководители движение на ЖС и на НК "ЖИ" в гара Димитровград взаимно се информират устно за предстоящи закъснения по пристигане с повече от 15 (петнадесет) минути на международни пътнически влакове, а на международни товарни влакове – повече от 30 (тридесет) минути.

(2) Разрешено е изпращането на влакове на туристически агенции, на товарни влакове и на изолирани локомотиви преди време. Дежурните ръководители движение на ЖС и НК "ЖИ" съгласуват всеки отделен случай конкретно.

Чл.72. Сверката на часовниците в гара Димитровград между дежурните ръководители движение на ЖС и НК "ЖИ" се извършва ежедневно при постъпване на работа на дежурния ръководител движение на НК „ЖИ“ в началото на всяка смяна. При сверката са меродавни часовникът на вътрешния дежурен ръководител движение на ЖС и използваното на територията на Република Сърбия часово време.

Чл.73 Всички разговори между дежурните ръководители на НК "ЖИ" в гарите Димитровград и Калотина запад, свързани с осигуряване движението на влакове и размяна на телефонограми, се провеждат по пряка телефонна връзка, която се записва. Записите се съхраняват не по-малко от 10 дни.

Чл.74. В случай на пълно прекъсване на съобщенията между гарите Димитровград и Калотина запад, движение на влакове не се допуска.

Чл.75.(1) В гара Димитровград между дежурния ръководител движение на ЖС и дежурния ръководител движение на НК „ЖИ“ е установена пряка телефонна връзка, която се записва. По тази връзка се водят всички разговори, свързани с осигуряване движението на влакове в междугарието Димитровград-Калотина запад. При размяната на телефонограмите, определени в тези Правила, водените разговори не се записват.

(2) При поискване от контролните органи на железниците записите на разговорите се предоставят за прослушване.

(3) При повреда на телефонната връзка или на регистриращата апаратура, комуникацията между дежурните ръководители движение на ЖС и НК „ЖИ“ се осъществява директно, като телефонограмите се записват в дневник, съгласно Приложение № 6.

(4) Текстовете на телефонограмите, които се използват за осигуряване на движението, са дадени в Приложение № 7.

(5) Дневникът по ал.3 се прономерова, прошнурова, заверява с подпис и печат от началника на гара Драгоман и се намира при дежурния ръководител движение на НК „ЖИ“ в гара Димитровград. Дневникът се води двустранно на сръбски език съгласно графите, като на дясната страница вписва дежурният ръководител движение на ЖС, а на лявата - дежурният ръководител движение на НК „ЖИ“.

(6) За установените в тези Правила телелефонограми се допуска използване на щемпел, на който е изписан текстът на телефонограмата, съгласно Приложение №7. Заверката за приемане на телефонограми се извършва с полагане на подпис от приемащия телефонограмата дежурен ръководител движение. Разменените телефонограми, отнасящи се за един и същ влак, се записват на срещуположни редове, а празните редове се зачертават с една хоризонтална черта и се подписват. Погрешно записани телефонограми се анулират, чрез задраскване на текста им и запис „не важи“ („невалидна“), заверен с подписа и на двамата дежурни ръководители движение.

Раздел втори

ОСИГУРЯВАНЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕ В ПОСОКА ДИМИТРОВГРАД- КАЛОТИНА ЗАПАД

Чл.76. Дежурният ръководител движение на ЖС уведомява дежурния ръководител движение на НК „ЖИ“ за предстоящо пристигане на влак в гара Димитровград за гара Калотина запад не по-късно от 15 (петнадесет) минути преди пристигането му.

Чл.77. Дежурният ръководител движение на НК „ЖИ“, след получаване на съгласие от гара Калотина запад за приемане на влак, иска разрешение за изпращането му от дежурния ръководител движение на ЖС.

Чл.78. След осигуряване на изходния маршрут за влака, дежурният ръководител движение на ЖС дава разрешение за изпращането му на дежурния ръководител движение на НК „ЖИ“. След даване на разрешението, дежурният ръководител движение на ЖС задейства звуковата сигнализация, известяваща за движението на влак в междугарието.

Чл.79. Дежурният ръководител движение на НК „ЖИ“, след като получи разрешение за заминаване на влака и се убеди лично, че изходният сигнал на коловоза, от който влакът ще заmine, има разрешаващо показание, взема устно разрешение от извършващите блокадата и дава заповед за заминаване на влака.

Чл.80. Заминаващият влак се изпраща от дежурните ръководители движение на ЖС и НК „ЖИ“, като всеки изпълнява разпоредбите на своята железница.

Чл.81. След пристигане на влака в гара Калотина запад, дежурният ръководител движение на НК „ЖИ“ в гара Димитровград уведомява дежурния ръководител движение на ЖС за свободността на междугарието.

Раздел трети

ОСИГУРЯВАНЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕ В ПОСОКА КАЛОТИНА ЗАПАД- ДИМИТРОВГРАД

Чл.82. Дежурният ръководител движение на НК „ЖИ“ в гара Димитровград, след като е приел телефонограма, с която се предлага приемане на влак от гара Калотина запад, иска разрешение за приемането му от дежурния ръководител движение на ЖС.

Чл.83. Дежурният ръководител движение на ЖС, след като извърши задължителните действия за осигуряване движението на влака, дава съгласие.

Чл.84. Дежурният ръководител движение в гара Калотина запад, след получено съгласие, преди да изпрати влака задейства звуковата сигнализация, известяваща за движение на влак в междугарието.

Чл.85. Дежурният ръководител движение на НК „ЖИ“ в гара Димитровград, веднага след получаване на телефонограма за заминаване на влака от гара Калотина запад, уведомява за това дежурния ръководител движение на ЖС.

Чл.86. След като дежурният ръководител движение на ЖС се убеди, че влакът е пристигнал в гарата цял, уведомява за това дежурния ръководител движение на НК „ЖИ“.

Чл.87. Дежурният ръководител движение на НК „ЖИ“ в гара Димитровград, след получаване на информацията по предходния член, предава на дежурния ръководител движение в гара Калотина запад телефонограма за пристигането на влака цял в гара Димитровград.

Раздел четвърти

НАЧИН НА ДЕЙСТВИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО ПРИ ОСОБЕНИ СЛУЧАИ

Чл.88. В случай, че влакът, пристигнал в гара Димитровград, или в гара Калотина запад не е цял, дежурните ръководители движение на ЖС и на НК „ЖИ“ веднага взаимно се уведомяват за това и предприемат необходимите действия за утвърждаване целостта на влака.

Чл.89. Когато влакът, за който е взето разрешение за заминаване от гара Димитровград или гара Калотина запад, не замине 15 (петнадесет) минути след получено съгласие, дежурните ръководители движение на ЖС и на НК „ЖИ“ в гара Димитровград взаимно се уведомяват и отменят даденото съгласие.

Чл.90. В случай, че след като е дадено съгласие за изпращане на влак от гара Димитровград или гара Калотина запад, настъпи ситуация, която застрашава сигурността на движението, дежурният ръководител движение, който е дал съгласие, веднага уведомява за това съседната гара за да предприеме мерки за задържане на влака. След това дежурният ръководител движение, който е дал съгласието, го отменя.

Чл.91.(1) В случай на необходимост да се изпрати влак до определено място в междугарието Димитровград – Калотина запад от гара Димитровград се постъпва, както следва:

1. дежурният ръководител движение на ЖС заявява необходимостта от закриване на междугарието на дежурния ръководител движение на НК „ЖИ“;

2. дежурният ръководител движение на НК „ЖИ“ уведомява дежурния ръководител движение на ЖС, че междугарието е закрито;

3. след завръщане на влака от междугарието, дежурният ръководител движение на ЖС уведомява за това дежурния ръководител движение на НК „ЖИ“ в гара Димитровград.

(2) В случай на необходимост да се изпрати влак до определено място в междугарието Димитровград – Калотина запад от гара Калотина запад се постъпва, както следва:

1. дежурният ръководител движение на НК „ЖИ“ в гара Димитровград уведомява дежурния ръководител движение на ЖС относно необходимостта за закриване на междугарието;

2. след получено съгласие от дежурния ръководител движение на ЖС, междугарието се закрива съгласно нормативната уредба за железопътен транспорт в Република България. За горното дежурният ръководител движение на НК „ЖИ“ уведомява дежурния ръководител движение на ЖС;

3. след откриване на междугарието, дежурният ръководител движение на НК „ЖИ“ уведомява дежурния ръководител движение на ЖС.

Чл.92. Осигуряване движението на работни влакове и возила до определено място в междугарието с преминаване на държавната граница при свободно междугарие се извършва по условията на предходния член, след предварително съгласуване със служебния персонал на двете страни.

Чл.93.(1) В случай на скъсан влак на междугарие, локомотивният машинист преценява възможността да съедини влака и уведомява дежурния ръководител движение в една от съседните гари. Когато съединяването е възможно и чрез дежурния ръководител движение е получил разрешение от служебния персонал на двете страни за съединяване на вагоните и продължаване на движението, го съединява и продължава движението.

(2) В случай, че влакът трябва да бъде отвозен на части, локомотивният машинист взема мерки за осигуряване на частите на влака, останали на междугарието, от самопридвижване.

(3) Влак, заминал от гара Калотина запад за гара Димитровград, който се скъса на граничния участък на територията на Република Сърбия, се отвозва на части в гара Димитровград, след съгласуване със служебния персонал на Република Сърбия.

(4) Влак, заминал от гара Калотина запад за гара Димитровград, който се скъса на граничния участък на територията на Република България, се отвозва на части в гара Калотина запад по указания на дежурния ръководител движение в гара Калотина запад, след съгласуване със служебния персонал на Република България.

(5) Влак, заминал от гара Димитровград за гара Калотина запад, се отвозва на части в гара Калотина запад по разпореждане на служебния персонал на страната, на чиято територия влакът се е скъсал, като дежурните ръководители движение на ЖС и на НК „ЖИ“ организират отвозването на частите.

(6) За изтегляне на частите от скъсан влак в гара Димитровград, могат да се използват локомотиви на ЖС и на „БДЖ“ ЕАД. В зависимост от това, чий локомотив се използва, се постъпва, както следва:

1. за локомотив на „БДЖ“ ЕАД, ЖС осигуряват придружител на локомотива и необходимия брой работници за безопасното изтегляне на частите. За готовността на придружаващите работници и на маршрута за изпращане на локомотива, дежурният ръководител движение на ЖС уведомява дежурния ръководител движение на НК „ЖИ“;

2. за локомотив на ЖС - съгласно разпоредбите на ЖС;

(7) След извозване на влак на части, свободността на междугарието се установява от дежурния ръководител движение в гара Калотина запад и дежурния ръководител движение на

НК „ЖИ“ в гара Димитровград. Последният уведомява за това дежурния ръководител движение на ЖС.

Чл.94.(1) Дежурният ръководител движение, който научи, че влакът е спрял в междугарията поради повреда на локомотив или друга причина, е длъжен да уведоми незабавно съседната гара. Дежурните ръководители движение на ЖС и на НК „ЖИ“ в гара Димитровград уведомяват незабавно и служебния персонал на собствената си страна и съгласуват с тях следващите действия.

(2) Дежурните ръководители движение на ЖС и НК „ЖИ“, съгласувано със служебния персонал на двете страни, определят от коя гара ще бъде изпратен помощен локомотив.

(3) Помощният локомотив се изпраща съгласно разпоредбите на железницата, която го изпраща.

Чл.95. В случай на повреда в гара Димитровград на входния сигнал, страна Калотина запад или на някой от изходните сигнали за гара Калотина запад, дежурният ръководител движение на ЖС, при даване на разрешение за приемане или за изпращане на влак от/в тази посока, уведомява с телефонограма дежурния ръководител движение на НК „ЖИ“ в гара Димитровград, че влаковият маршрут е безопасен и влакът може да бъде приет/изпратен при затворен входен/изходен сигнал. Телефонограмите се записват в дневника по чл.75, ал.3 и са дадени в Приложение № 7.

Чл.96.(1) В случай на повреда на устройството за звукова сигнализация в гара Калотина запад, известяваща за движение на влак в междугарията, дежурният ръководител движение в гара Калотина запад уведомява дежурния ръководител движение на НК „ЖИ“ в гара Димитровград. Той от своя страна уведомява дежурния ръководител движение на ЖС, който постъпва съгласно разпоредбите на ЖС.

(2) Дежурният ръководител движение на ЖС в гара Димитровград и дежурният ръководител движение в гара Калотина запад уведомяват за повредата съответния персонал на собствената железница. Повредата се отстранява от съответен служител на ЖС в присъствието на служител на НК „ЖИ“.

Чл.97. В случай на повреда на съоръжения и системи на енергоснабдяване, изпълнението на железопътния трафик се извършва в съответствие с разпоредбите на Инструкцията за експлоатация.

Раздел пети

ОРГАНИЗАЦИЯ НА МАНЕВРЕНАТА ДЕЙНОСТ И ДВИЖЕНИЕ НА ВОЗИЛА В РАЙОНА НА ГРАНИЧНИТЕ ГАРИ

Чл.98. Откачването и прикачването на локомотиви към маневрен състав в граничните гари се извършва от маневрен персонал на железницата-домакин.

Чл.99.(1) В гара Димитровград и в гара Драгоман маневрената работа се извършва с локомотиви и персонал на железницата-домакин.

(2) При необходимост и при съгласие между ЖС и „БДЖ“ ЕАД за прикачване или откачване на единичен вагон, или група вагони от състава на влак в граничните гари, за маневра може да се използва и локомотив на другата железница, но с маневрен персонал на железницата, в чиято гранична гара маневрата се извършва.

Чл.100.(1) Железницата, поискала извършване на маневра с вагони от състава на влак или маневра с други вагони, както и извършване на маневра с локомотив на другата железница, я заявява пред нея чрез писмена заявка в три екземпляра по образец даден в Приложение №8. Оригиналният екземпляр остава в железницата-заявител, а другите два – в железницата-изпълнител на маневрата.

(2) След приключване на маневрата, железницата, извършила маневрата, попълва образец за потвърждение в три екземпляра, съгласно Приложение №9, като оригинала предава на железницата-заявител на маневрата, а другите два задържа за себе си.

(3) В образците за заявка и за потвърждение на извършена маневра, когато характерът на маневрите позволява те да се извършват последователно във времето, се допуска вписването поотделно и на повече от една маневра.

(4) Образците за заявка и за потвърждение се подписват от посочените в съответните образци служители на двете железници.

Чл.101.(1) По писмена заявка от дежурния ръководител движение на ЖС за извършване на маневра с локомотив на „БДЖ“ ЕАД в гара Димитровград, съгласие дава дежурният ръководител смяна на „БДЖ“ ЕАД. Писменото потвърждение за извършената маневра дава дежурния ръководител движение на ЖС.

(2) Заявка и нареждане за работа с локомотиви на ЖС в гара Драгоман дава дежурният ръководител движение на НК „ЖИ“ в гара Драгоман. За извършената маневра дежурният ръководител движение на НК „ЖИ“ в гара Драгоман дава писмено потвърждение. Потвърждението се предава на локомотивния машинист на ЖС, извършил маневрата.

Чл.102.(1) В случаите, когато в гара Димитровград по искане на „БДЖ“ ЕАД трябва да се композира (прекомпозира) влак в посока гара Драгоман, заявката за композиране на влака се

дава от дежурния ръководител смяна на "БДЖ" ЕАД до дежурния ръководител движение на ЖС със следния текст: "Час....минути..... Да се композира влак №..... , Подпис."

(2) В процеса на композиране (прекомпозиране) на влака дежурният ръководител смяна на "БДЖ" ЕАД и дежурният ръководител движение на ЖС упражняват контрол по правилното му композиране. Когато констатира нарушения по плана за композиране, дежурният ръководител смяна на "БДЖ" ЕАД дава на дежурния ръководител движение на ЖС писмени указания за отстраняването им.

(3) След завършване композирането (прекомпозирането) на влака, дежурният ръководител движение на ЖС предоставя на дежурния ръководител смяна на "БДЖ" ЕАД образеца за потвърждение, в който е вписан следния текст: "Час.....минути.....Влак №..... ..е композиран на коловоз. Подпис." Когато влаковете се возят с локомотиви на ЖС, потвърждението се дава, след като към състава на влака е прикачен и необходимия брой локомотиви.

Чл.103.(1) Когато е пристигнал влак от посока Ниш, който е неправилно композиран или в него са включени вагони с технически и/или търговски неизправности, маневрата с локомотив на ЖС за правилното композиране на влака се извършва за сметка на ЖС.

(2) В случаите по предходната алинея, когато в гара Димитровград няма локомотив на ЖС, маневрата може да се извърши и с локомотив на "БДЖ" ЕАД и маневрен персонал на ЖС срещу заплащане на извършената маневра.

(3) След получено уведомление за приключена маневра за композиране (прекомпозиране) на влак, с него не може да се извършва никаква допълнителна маневра, без писмено разрешение от дежурния ръководител смяна на "БДЖ" ЕАД.

Чл.104. По време на извършване на технически и търговски преглед на влак в гара Димитровград, включително и граничен контрол от служебния персонал, се забранява извършването на маневра с вагони от състава му.

Чл.105. Началникът на гара Димитровград и Представителят на "БДЖ" ЕАД в гара Димитровград извършват ежедневен контрол по извършената маневрена дейност и нейното отчитане. Те анализират съвместно отделните случаи на пропуски и нарушения и вземат съответни мерки.

Чл.106. Указания за използване на локомотивите на "БДЖ" ЕАД в гара Димитровград дава дежурният ръководител смяна на "БДЖ" ЕАД, а за тези на ЖС в гара Драгоман – дежурният ръководител движение на ЖС, чрез дежурния ръководител движение на НК "ЖИ" в гара Димитровград.

Чл.107.(1) Локомотивите на "БДЖ" ЕАД могат да се движат в гара Димитровград само с придружител –служител на ЖС, а тези на ЖС по граничния участък на българска територия и в гара Драгоман само с придружител - служител на българските железници.

(2) Локомотивите на двете железници през време на престоя им в граничните гари трябва винаги да бъдат под контрол и отговорност на собствения локомотивен персонал.

Раздел шести

ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЛАКОВЕ И ВОЗИЛА

Чл.108.(1) Прикачването на връзките на локомотивите към влаковете в граничните гари Димитровград и Драгоман, движещи се между тях, се извършва от персонал на "БДЖ" ЕАД.

(2) Разкачването на връзките на локомотивите от влаковете в гара Димитровград се извършва от персонал на ЖС, а в гара Драгоман-от персонал на "БДЖ" ЕАД.

Чл.109.(1) Возенето на влакове и возила между граничните гари и обслужването им с локомотивен и с превозен персонал се извършва по ред и начин, съгласно постигнати между железниците договорености.

(2) Возенето на влакове, при взаимно договорени между железниците условия, може да се извършва и извън граничната линия.

(3) За влакове, за които предаващата железница е заявила предварително и писмено изискване за придружител (придружители), приемащата железница задължително ги допуска за изпълнение на поставените му/им задачи.

(4) За влакове изискващи въоръжена охрана, същата се осигурява и предоставя по ред и начин регламентиран със съответни междудържавни споразумения.

Чл.110.(1) Железницата, която обслужва влаковете и возилата със свои локомотиви и персонал, е длъжна да осигурява и помощни локомотиви, с изключение на случаите, когато е договорена друга технология за тяхното обслужване.

(2) Когато в гарите Димитровград и/или Драгоман "БДЖ" ЕАД няма локомотиви, при наличност и при предварителна договореност може да се използват за извозване на влаковете между граничните гари и локомотиви на ЖС, като превозеният бруто тонаж е за сметка на ЖС.

(3) Когато в гара Димитровград ЖС нямат локомотиви, при наличност на локомотиви на "БДЖ" ЕАД и при предварителна договореност, същите може да се използват за извозване на влаковете между граничните гари, като превозеният бруто тонаж е за сметка на "БДЖ" ЕАД.

Чл.111. Обслужването на всички категории пътнически влакове между граничните гари се извършва с превозен персонал от "БДЖ" ЕАД.

Раздел седми

ПРИЕМАНЕ И ПРЕДАВАНЕ НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ ВЛАКОВЕ

Чл.112.(1) Предаването и приемането на международните пътнически влакове се извършва в гара Димитровград.

(2) Ако в изключителни случаи се налага промяна на специализацията на коловозите по приемане и изпращане на международните пътнически влакове, дежурният ръководител движение на ЖС трябва да уведоми писмено за това не по-късно от 15 минути преди пристигането на съответния влак дежурния ръководител движение на НК "ЖИ". Дежурните ръководители движение уведомяват незабавно железопътния и служебния персонал на своята страна.

Чл.113.(1) При пристигане на влак дежурните ревизор-вагони на ЖС и на "БДЖ" ЕАД, разположени на подходящо място, изслушват и наблюдават движението на влака до спирането му в гарата, след което заедно извършват технически преглед на вагоните. Констатираните повреди се отстраняват от железопътния персонал на предаващата железница.

(2) След установяване на влака на приемно-отправен коловоз, служители от железопътния персонал и гранична полиция на страната-домакин осигуряват външната охрана на влака по време на граничния контрол и процедури и не позволяват качване и слизане на пътници в и от влака.

(3) Успоредно с изпълнението на процедурите по граничния контрол, извършван от служебния персонал на двете страни, се извършват и необходимите дейности, свързани с предаването и приемането на вагоните от състава на влака между железопътния персонал.

Чл.114.(1) Забранява се маневрирането на влака по време на извършване на граничен контрол и процедури, технически преглед и/или ремонт на вагони.

(2) Ако маневрата е наложителна, дежурният ръководител движение на ЖС трябва да получи одобрение от служебния персонал на двете страни и да уведоми персонала на железниците.

Чл.115. (1) Предаването и приемането на багажни и експресни пратки се извършва в съответствие с разпоредбите на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF), Притурка "А" към Конвенцията "Единни правила за международен железопътен превоз на пътници (CIV), Общата международна тарифа за превоз на пътници и багажи (TCV), Специалното приложение "Регистрирани багажи".

(2) Предаването и приемането на превозвани във фургоните багажни и експресни пратки се извършва след приключване на граничния контрол и процедури от страна на служебния персонал на двете страни.

Чл.116.(1) За всички багажни и експресни пратки, предаващата железница изготвя предавателна ведомост Обр.К-200/ III-370 в необходимия брой екземпляри, определен с технологичния процес.

(2) Приемането на багажни и експресни пратки, пристигнали без или с нередовни превозни документи, както и на такива, забранени за превоз, се отказва. Отказът за приемане на определени багажни и експресни пратки и причините за това се отбелязват в графа "Забележка" на предавателната ведомост. Позицията на неприета пратка се задрасква в предавателната ведомост с една черта така, че зачертаният текст да може да се чете.

(3) Багажните и експресните пратки се считат за предадени/приети от момента на подписване и поставяне на печат върху предавателната ведомост от служителя на приемащото железопътно предприятие.

Чл.117.(1) Предаването и приемането на вагоните в техническо отношение се уреждат от дежурните ревизор-вагони на ЖС и "БДЖ" ЕАД, в съответствие с разпоредбите на Споразумението за размяна и използване на пътнически вагони в международно съобщение (RIC).

(2) При международен пътнически трафик между ЖС и "БДЖ" ЕАД се разрешават отстъпки от Споразумението RIC, след допълнително споразумение между тях, включително и с трети железопътни предприятия, когато такива участват със свои вагони в съставите на влаковете.

(3) Предаването/приемането на пътническите вагони се извършва въз основа на Предавателна ведомост Обр.Кол-41/ Предавателната ведомост за пътнически вагони.

Чл.118.(1). Дежурните ревизор-вагони и кондуктори от влака извършват предаване и приемане на вътрешността и инвентара на вагоните. Констатираните липси и повреди се регистрират в образец даден в Приложение №10 към Правилата.

(2) Пътническите вагони с липси и повреди, незастрашаващи сигурността на движението, приети от "БДЖ" ЕАД, респективно от ЖС в гара Димитровград, се оформят съгласно разпоредбите на Споразумението RIC с образец "М" и се предават на връщане при същите условия и в същото техническо състояние.

Чл.119. Вагоните от съставите на пътническите влакове се считат за приети от часа на предаването и приемането им при условията на чл.чл.116, 117 и 118.

Раздел осми

ПРИЕМАНЕ И ПРЕДАВАНЕ НА ТОВАРНИ ВЛАКОВЕ

Чл.120.(1) Приемането и предаването на пълни и празни вагони, контейнери и товарни приспособления се извършва съгласно разпоредбите на COTIF.

(2) При международен товарен трафик между двете железници се разрешават отстъпки от Конвенцията за обмен и използване на товарни вагони между железопътните транспортни предприятия (RIV), след допълнително споразумение между тях, включително и с други железници, с които е подписано такова споразумение, когато такива железници участват със свои вагони в съставите на влаковете.

(3) Дежурните ревизор-вагони на ЖС и "БДЖ" ЕАД изчакват влака на входната стрелка. След установяване на влака на определения приемно-отправен коловоз, дежурните ревизор-вагони извършват технически преглед и предаване/приемане на вагоните.

Чл.121.(1) За влаковете, пристигащи в гара Димитровград, не по-късно от 30 минути преди пристигането им, железопътният персонал на предаващата железница уведомява железопътния персонал на приемащата железница за състава на влака, вида на товара, превозния път и получаващите гари.

(2) Веднага след установяване на влака на приемно-отправния коловоз, железопътният персонал на предаващата железница предоставя на железопътния персонал на приемащата железница необходимия брой натурни листове на влака, съгласно технологичния процес.

(3) Граничен контрол и процедури на локомотивите и вагоните, на локомотивния и на придружаващия ги персонал на пристигащите и на заминаващите влакове се извършва от служебния персонал на двете страни в съответствие с разпоредбите на чл.6 от Споразумението. В същото време железопътният персонал на железниците извършва заедно технически и търговски преглед на вагоните от състава на влака. В случай на необходимост, по искане на служебния и/или на железопътния персонал на двете страни за извършване на граничен контрол и процедури, технически и/или търговски преглед се изключва напрежението в контактната мрежа на съответния коловоз при спазване разпоредбите на Инструкцията за експлоатация.

(4) Железопътният персонал предоставя на службите за ветеринарен и фитосанитарен контрол на своята страна пратки, подлежащи на такъв контрол.

Чл.122.(1) Приемането и предаването на пълни пломбирани вагони, открити вагони натоварени с пратки, но непокрити с мушамы, пратки в открити вагони покрити с мушамы и пломбирани, става без взаимна проверка с превозни документи, приложенията към тях и предавателна ведомост Обр. К-200 / III-370.

(2) Открити вагони, натоварени с уреди и машини (селскостопански, строителни и други) с прикачен към тях инвентар, моторни возила и други транспортни средства без мушамы, се предават с взаимна проверка, с превозни документи, както и с приложенията към тях и предавателна ведомост Обр. К-200 / III-370 .

Чл.123. Приемането и предаването на вагони се извършва с предавателна ведомост (Обр.ZS-K-200) и транзитна приемно-предавателна ведомост за товари (Обр.БДЖ-III-370), ведомост за товарни вагони (Обр.ZS-КОЛ-65) и вагонна ведомост за товарни вагони (за "БДЖ" ЕАД). Тези документи се изготвят в необходимия брой екземпляри, определени в технологичния процес.

Чл.124. След извършване на търговския и на техническия преглед на вагоните от състава на влак и сравняването на предавателните и вагонните ведомости с превозните документи и приложенията към тях, железопътният персонал, приемащ влака, потвърждава приемането с полагане на подпис от отговорен служител, оттискане на печат и вписване на времето за приемане на всички екземпляри на предавателните ведомости Обр.К-200 / III-370 и ведомост за товарни вагони (Обр.ZS-КОЛ-65), както и вагонна ведомост за товарни вагони (за "БДЖ" ЕАД).

Чл.125. В случай, че отговорният служител, упълномощен за подписване на горе-упоменатите документи, не е съгласен с тяхното съдържание, вписва причините за несъгласие като забележка, след което трябва да подпише документите.

Чл.126.(1) Ако от влак, който е пристигнал от гара Драгоман в гара Димитровград, се изважда или се прикачва вагон или група вагони, времето за предаване/приемане на документите се увеличава с един час.

(2) Ако се налага изваждането на вагон или група вагони от влак, който заминава от гара Димитровград за гара Драгоман, железопътният персонал на "БДЖ" ЕАД в срок от 60 минути от предаване/приемане на превозните документи с приложенията към тях, се задължава писмено да уведоми железопътния персонал на ЖС за отказването на вагон или група вагони и за причините за зачертаването им в предавателните ведомости Обр.К-200 / III-370 и ведомост за товарни вагони (Обр.ZS-КОЛ-65), както и вагонна ведомост за товарни вагони (за "БДЖ" ЕАД). В

този случай за време на предаване/приемане във ведомостите се счита часът на завършване на маневрата с отказаните вагони .

(3) В случай, че железопътният персонал на "БДЖ" ЕАД не уведоми писмено в срока, упоменат в предходната алинея железопътния персонал на ЖС за отказването на вагона (вагоните), времето на предаване/приемане във ведомостите се заверява от часа на предаване на документите, увеличено с 1 (един) час.

Чл.127.(1) Отказване приемането на пратка може да се извърши само по смисъла на предписание 406 на Предписания за превоз на стоки в международно съобщение по железница (PIM) с вписани причини в графа "Забележка" на предавателната ведомост Обр.К-200/ III-370. В случай на спор по приемането, меродавно е мнението на железопътния персонал , който приема пратката.

(2) Железопътният персонал, който предава влака, определя дали причините, поради които се отказва приемането на пратките ще се отстранят докато вагоните са в състава на влака на приемния коловоз или ще бъдат извадени от състава на влака и преместени на отделен коловоз.

(3) Когато нередността не може да се отстрани в срок от 48 часа, отказаният вагон се връща с първия възможен влак на железницата, която предава пратката.

(4) Железниците се задължават да приемат обратно вече приети пратки, чийто внос или транзитен превоз не се разрешава от служебния персонал на приемащата страна.

Чл.128.(1) Отказаните вагони ще се третират като задържани за сметка на железницата, която предава вагоните и тя трябва да отстрани причините за отказването. След отстраняване на причините, поради които са били отказани вагоните, същите се предават с първия възможен следващ влак.

(2) Когато се откаже вагон по технически или по търговски причини и дежурните служители на ЖС и "БДЖ" ЕАД не могат да се споразумеят, трябва да се сформира съвместна комисия от представители на ЖС и "БДЖ" ЕАД, която да вземе окончателно решение. Комисията се свиква от представител на железницата, която предава вагона (вагоните).

(3) Съвместната комисия е длъжна да се събере в срок от 24 часа и да състави констативен протокол за резултатите от разследването, в който се описват причините за отказ от приемане или продължаващо отказване на вагоните.

(4) Когато комисията стигне до заключение, че вагоните са отказани неправилно, същите се приемат с датата и часа, в който влакът е бил предаден/приет и когато е възникнал спорът.

(5) Протоколът по ал.3. се съставя в 4 (четири) екземпляра, по два за ЖС и за "БДЖ" ЕАД.

Чл.129.(1) Железничните пломби се признават, ако не са повредени. Когато при приемане и предаване се установи, че на вагон (вагони) липсват железнични пломби, има повредени пломби или неправилно поставени пломби, персоналетът на предаващата железница трябва да постави свои пломби и да състави констативен протокол по образец даден в Приложение № 30 на PIM за състоянието на превозваната стока.

(2) На приложения към превозните документи за пратка констативен протокол не могат да се правят поправки. В случай, че се налага поправка на констативния протокол, вписаното преди това съдържание се зачертава така, че текстът да остане четлив, след което четливо като допълнение се вписва новото съдържание. Заличаване на стария текст не се позволява. Всяка поправка трябва да бъде заверена с подпис и печат на службата, извършила поправката.

Чл.130.(1) Необикновените пратки могат да се приемат само, ако в превозния документ е вписано съгласието на участващите железници в целия превозен път на пратката и ако пратката отговаря на съгласуваните условия.

(2) Когато при предаване/приемане на редовни пратки между железниците се установи, че някоя пратка е необикновена, железницата, предаваща пратката, е длъжна да определи условията и съгласува превоза ѝ за останалата част на превозния път.

(3) Когато при предаване/приемане на вагони между железниците се установи, че необикновена пратка не отговаря на данните в съгласието, железницата, която предава пратката, трябва да предприеме всички действия и процедури за получаване на нови съгласия от всички железници за останалия превозен път.

(4) В случай, че не бъде получено съгласие по предходните точки, предаващата железница постъпва съгласно предписание 33 на PIM.

Чл.131. Товарните приспособления и контейнерите се предават и приемат с вагоните, с които са пристигнали, като номерата на вагоните и контейнерите, както и броя на товарните приспособления се вписват в транзитната предавателна ведомост Обр. III-370, респективно Обр.К – 200 , графа "забележка".

Чл.132.(1) Влаковете се предават/приемат по смисъла на чл.70, ал.1, когато те отговарят на съгласуваните ГДВ, план за композиране и технически параметри.

(2) Когато планът по ал.1 се нарушава, потърпевшата железница свиква извънредно заседание на ГЖПК.

Чл.133.(1) За редовните международни транзитни товарни влакове преминаването през гара Димитровград става под собствените им договорени международни номера, без отказ за приемането им, независимо от това дали се движат преди време или със закъснение.

(2) За факултативните международни товарни влакове без определен календарен план за движение, предаването/приемането в гара Димитровград се допуска само след предварително съгласуване, но не по-късно от 10.00 часа на предния ден.

Глава пета **РАЗЧИТАНЕ И ЗАПЛАЩАНЕ НА ВЗАИМНО ПРЕДОСТАВЕНИ УСЛУГИ**

Раздел първи

ПРЕДОСТАВЯНЕ И НАЧИН НА ОТЧИТАНЕ РАЗХОДИТЕ ЗА ПОЛЗВАНЕ НА СЛУЖЕБНИ ПОМЕЩЕНИЯ

Чл.134.(1) Железницата-домакин осигурява по заявени потребности на служебния и на железопътния персонал на съседната страна в своята гранична гара помещения и услуги, срещу заплащане на наемните цени и на разходите за:

1. служебни помещения, включително поддръжка, почистване и други комунални услуги (без вода, електричество и отопление);

2. магазинни помещения (без чистене, вода, електричество и отопление);

3. снабдяването с вода на служебните и на магазинните помещения със заплащане на:

а) пълната стойност по фактурата на предоставящия, ако има отделен водомер за разходите само на предоставените помещения;

б) част от стойността по фактурата на предоставящия, пропорционално на броя на служебния и на железопътния персонал на страната-домакин и на съседната страна в граничната гара, при условие, че измерването на разхода става с общ водомер на сградата където се предоставят помещенията;

4. снабдяването с електричество на служебните и на магазинните помещения със заплащане на:

а) пълната стойност по фактурата на предоставящия, ако има отделен електромер, респективно ако има отделни електромери за предоставените помещения;

б) част от стойността по фактурата на предоставящия, пропорционално на инсталираните мощности на консуматорите в предоставените помещения и на инсталираните мощности на консуматорите в другите помещения, когато всички те са свързани към един електромер на сградата, където се предоставят помещенията;

5. отопление на служебните помещения със заплащане на:

а) пълната стойност по фактурата на предоставящия ако има отделно измерване или отделно отчитане разхода на енергия само за предоставените помещения;

б) част от стойността по фактурата на предоставящия пропорционално на площта на инсталираните отоплителни тела в предоставените помещения и на площта на инсталираните отоплителни тела в другите помещения, захранвани от един и същи източник на енергия.

(2) Елементите на отделните стойности на дължимите суми за предоставени услуги по т.т.3, 4 и 5, за всеки период на отчитане, съгласуват началниците на граничните гари и Представителят на «БДЖ» ЕАД.

Раздел втори

НАЧИН НА ОТЧИТАНЕ РАЗХОДИТЕ ЗА УСЛУГАТА ВОЗЕНЕ НА ВЛАКОВЕ

Чл.135. Измерител за услугата возене на влакове по граничната линия са произведените брутотонкилометри с електрическа, респективно с дизелова тяга.

Чл.136.(1) Услугата за возене на влакове по граничната линия се утвърждава въз основа на форми за отчитане, дадени в Приложения №№11, 12 и 13. Тези форми се водят в гара Димитровград и се съгласуват ежемесечно.

(2) Услугата за возене на влакове по граничната линия при взаимно съгласие на ЖС и «БДЖ» ЕАД може да се фактурира по договорени цени или изравнява в натура, като при изравняването в натура се отчита и надлъжния профил на граничните участъци.

Раздел трети

НАЧИН НА ОТЧИТАНЕ РАЗХОДИТЕ ЗА УСЛУГАТА МАНЕВРЕНА РАБОТА

Чл.137.(1) Измерител за извършената маневрена работа е минута работа на локомотива, който я извършва.

(2) Основа за разчитане на маневрената услуга е потвърдението ѝ изразено в минути и умножено по договорени между ЖС и «БДЖ» ЕАД цени.

(3) Потвърдението за извършена маневра (образец даден в Приложение №9) се отпечатва на сръбски език, прономерова се и се издава за всеки отделен случай в три екземпляра.

Раздел четвърти

НАЧИН НА ОТЧИТАНЕ РАЗХОДИТЕ ЗА РЕМОНТ НА ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОННИ СРЕДСТВА

Чл.138.(1) ЖС ще позволят, без заплащане, монтирането на телекомуникационни устройства и съоръжения, необходими за работа на персонала на българската железница в гара Димитровград и включването им към съответните системи на българската железница.

(2) В изключителни случаи, по писмено искане на НК «ЖИ» или «БДЖ» ЕАД, ЖС в границите на своите възможности, ще извършват срещу заплащане на извършените разходи необходимите поправки на телекомуникационните устройства и съоръжения на НК «ЖИ» и «БДЖ» ЕАД.

Раздел пети

ПРЕДОСТАВЯНЕ И НАЧИН НА ОТЧИТАНЕ РАЗХОДИТЕ ЗА ДРУГИ УСЛУГИ

Чл.139.(1) ЖС предоставят в гара Димитровград, в границите на своите възможности и срещу заплащане, следните други услуги:

1. снабдяване с дизелово гориво, масла и други материали на основа сключени договори с «БДЖ» ЕАД и НК «ЖИ», по цени на действителните разходи;

2. неотложни ремонти на подвижен състав с фактуриране на разходите за труд, материали и услуги от подизпълнител;

3. поправка на товар и/или претоварване на вагони със собствени средства, за което може да ангажира и трети лица срещу заплащане на извършените разходи.

4. зареждане на пътнически вагони във влакове на «БДЖ» ЕАД с необходимите материали - по стойността на направените разходи.

5. по искане на «БДЖ» ЕАД предоставя за ползване, по договорени между ЖС и «БДЖ» ЕАД срокове за ползване и цени, коловози или части от коловози, на които «БДЖ» ЕАД да поставя вагони, основателно отказани от ЖС за ремонт, за поправка на товар, претоварване и изпълнение на други операции.

(2) НК «ЖИ» и «БДЖ» ЕАД предоставят в гара Драгоман, в границите на своите възможности и срещу заплащане поискани от ЖС помещения и услуги.

Чл.140. За услуги, посочени в този раздел, железопътното предприятие-заявител трябва да отпрати писмено искане за тяхното предоставяне, а потвърждението им е основание за тяхното заплащане. Формата на потвърждението е дадена в Приложение №16.

Раздел шести

НАЧИН НА УСТАНОВЯВАНЕ И ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА НАНЕСЕНИ ЩЕТИ

Чл.141. Нанесени щети на инфраструктурни обекти, устройства, съоръжения и други материални активи на една от железниците, възникнали от действия и/или бездействия на железопътния и/или служебния персонал на другата страна, които не са квалифицирани като железопътно произшествие, се поемат изцяло от железопътното предприятие и/или компетентните държавни органи, чийто персонал е отговорен за нанасянето им.

Чл.142.(1) Началникът на гара Димитровград и Представителят на «БДЖ» ЕАД, респективно началникът на гара Драгоман ако щетите са нанесени в гара Драгоман, установяват заедно наличието и размера на щетите по предходния член, за което изготвят констативен протокол.

(2) Въз основа на протокола по предходната алинея железницата, претърпяла щетите, изготвя сметка за стойността им.

Чл.143. В случай, че възстановяването на обектите по чл.141 в първоначалния им вид (преди щетата) е невъзможно или икономически неоправдано, стойността на щетите се заплаща.

Раздел седми

РЕД ЗА РАЗЧИТАНЕ И ЗАПЛАЩАНЕ НА ВЗАИМНО ПРЕДОСТАВЕНИ УСЛУГИ

Чл.144. Цените в Евро на взаимно предоставените услуги, редът и начинът на тяхното заплащане се съгласуват, утвърждават и актуализират ежегодно от ГЖПК.

Чл.145. Всички сметки за плащане трябва да се правят така, че да не позволяват двукратно тълкуване, като при необходимост към тях се прилагат съответните документи .

Чл.146. Утвърждаването на общата сума на разходите за периода от 01 януари до 31 декември на текуща година се извършва на първото заседание на ГЖПК, следващо датата на тяхното съгласуване .

Чл.147. По искане на една от железниците, контролна проверка и евентуална корекция на годишните сметки може да се правят от ГЖПК в срок от една година след утвърждаването им.

Глава шеста

ДЕЙСТВИЯ ПРИ ЖЕЛЕЗОПЪТНО ПРОИЗШЕСТВИЕ

Чл.148.(1) Когато на граничната линия и/или в граничните гари настъпи железопътно произшествие, дежурният ръководител движение в граничната гара, който първи е разбрал, трябва да уведоми за това дежурният ръководител движение в другата гранична гара.

Дежурните ръководители движение на ЖС и на НК "ЖИ" в гара Димитровград, след като са информирани за настъпилото произшествие, са длъжни веднага да уведомят служебния персонал на своята страна.

(2) Ако железопътното произшествие настъпи в гара Димитровград и в него са участвували и служители от персонала на НК "ЖИ" и/или "БДЖ" ЕАД, началникът на гарата (заместващото го лице) е длъжен веднага да уведоми за това Представителя на "БДЖ" ЕАД (заместващото го лице).

(3) Ако железопътното произшествие настъпи в гара Драгоман и в него са участвували и служители от персонала на ЖС, началникът на гарата (заместващото го лице) е длъжен веднага да уведоми за това Началника на гара Димитровград (заместващото го лице).

(4) Първото уведомяване от страна на отговорното лице в гарата, на заинтересованите за железопътното произшествие се извършва по телефона, а след това писмено.

Чл.149. Разследването на причините за железопътно произшествие, определянето на отговорностите и произтеклите материални щети провежда железницата, в чийто граничен участък (гранична гара) то е настъпило, в случаите, когато в него не е участвувал персонал и подвижен състав на другата железница .

Чл.150.(1) Когато железопътно произшествие е причинено или в причиняването му са участвали и служители и/или подвижен състав на другата железница, тя се уведомява писмено незабавно, включително и за категорията на смесената комисия по ал.3, която ще го разследва. Категорията на смесената комисия се определя от железницата, в чийто граничен участък (гранична гара) е настъпило железопътното произшествие, съгласно нейните разпоредби. Най-късно 24 (двадесет и четири) часа след писменото уведомяване, другата железница трябва да изпрати в съответната гранична гара свои представители за участие в смесената комисия. Ако в този или в друг съгласуван между двете железници срок, представителите на другата железница не се явят за участие в смесената комисия, разследването се извършва само от железницата, в чийто граничен участък или гранична гара е настъпило произшествието. В този случай решенията на комисията се считат за окончателни и за двете железници.

(2) Повреди на железопътната инфраструктура и на подвижен състав, както и други следи от железопътното произшествие, необходими за провеждане на разследването, трябва да бъдат запазени до започване работа на смесената комисия, за което е отговорна железницата, на чийто граничен участък (гранична гара) е настъпило произшествието. Повреди и други следи от железопътното произшествие могат да бъдат преместени (отстранени), доколкото това е необходимо за възстановяване на железопътния трафик или оставането им е предпоставка за последващо разширяване на последствията от него. Тези действия се описват от извършилите ги лица в констативен протокол в присъствието на представител на другата железница, който също го подписва. Този констативен протокол се предава на смесената комисия, извършваща разследването и е неразделна част от материалите по разследването.

(3) Разследването на железопътно произшествие се извършва от смесена комисия, съставена от равен брой представители в зависимост от характера на произшествието, определени от всяко едно от железопътните предприятия. Оценката на причините за възникнало железопътно произшествие се извършва в съответствие с действащите разпоредби на железницата, на чийто граничен участък (гранична гара) те са възникнали.

(4) Комисията извършва всички действия по разследването, необходими за изясняване на причините и на отговорностите за настъпилото железопътно произшествие. Същата изслушва обясненията на длъжностните лица, взели участие при реализирането на произшествието или станали негови свидетели. Всеки член на комисията има право да разпита своите и на другата железница служители, за което се води протокол. Този протокол се подписва задължително от всички членове на комисията и разпитаните лица.

(5) Резултатите от разследването на смесената комисия по отношение на причини, отговорности и щети, настъпили следствие на железопътно произшествие, се оформят във вид на протокол. Протоколът се съставя на езика на страната, на чиято територия е станало произшествието и в брой оригинални екземпляра в съответствие с броя на заинтересованите страни. Формата на протокола е дадена в Приложение №14.

(6) В случай, че смесената комисия не може да постигне съгласие по отношение на констатациите за причините, отговорностите и размера на щетите от настъпилото железопътно произшествие, това се отбелязва в протокола, като се посочват и мотивите, поради които не се постига съгласие и той се предоставя на отговорните за безопасността служби на железопътните предприятия. Тези служби дават писмени становища по протокола на смесената комисия в десетдневен срок. Протоколът и становищата се разглеждат на извънредно заседание на ГЖПК, която взема решение по случая.

(7) В случаите, когато железопътно произшествие е настъпило следствие на природни бедствия или други непреодолими обстоятелства, комисията, разследваща железопътното произшествие, ги констатира в протокола. В този случай всяко едно от железопътните предприятия понася щетите, които е претърпяло.

Чл.151. Всяка една от железниците извършва документално приключване на случая съгласно своите разпоредби.

Чл.152.(1) Техническите действия по отстраняване на последиците от железопътно произшествие са задължение на железницата, на чийто граничен участък (гранична гара) то е настъпило. Всяка железница може да поиска от другата помощ, включително подвижен състав, материали и персонал с цел по-бързо отстраняване на последициите от произшествието, като заплаща разходвания труд и материални средства.

(2) Възстановителните средства и влакове се предоставят и обслужват от персонал на железницата, на чийто граничен участък (гранична гара) е настъпило произшествието. В изключителни случаи се допуска предоставянето на възстановителни средства и влакове до мястото на произшествието, собственост и обслужвани с персонал на другата железница при условие, че същият познава граничната линия, сигналите и правилата за движение по нея.

(3) В изключителни случаи железницата, на чийто граничен участък (гранична гара) е настъпило железопътно произшествие може да използва подвижен състав, материални средства и персонал и на другата железница, който се намира там, за оказване на помощ и ликвидиране последициите от станало железопътно произшествие. За това тя уведомява задължително другата железница.

Чл.153.(1) При установяване щетите на превозвани товари, възникнали в следствие на железопътно произшествие, се прилагат разпоредбите на съответните международни документи.

(2) За железопътни произшествия с малки последици от тях (финансови щети в размер до 500 Евро на имущество на страната, на която при произшествието са нанесени щети), Началникът на гара Димитровград и Представителят на "БДЖ" ЕАД, респективно началникът на гара Драгоман, ако произшествието е в гара Драгоман, отразяват констатациите в протокол във форма дадена в Приложение №14.

Глава седма

Захранване на контактната мрежа с електрическа енергия

Чл.154.(1) Захранването на контактната мрежа с електрическа енергия, до електрифицирането на железопътната линия Ниш – Димитровград, ще става от тяговата подстанция на НК "ЖИ" в гара Алдомировци, като на държавната граница към контактната мрежа е изграден секционен пост / СП /.

(2) Измерването на електрическата енергия, консумирана от контактната мрежа на територията на Република Сърбия, ще се извършва със статичен електромер монтиран в секционния пост "граница".

(3) Електромерът се пломбира с пломби на "БДЖ" ЕАД и на ЖС и измерва консумираната активна електроенергия в трите тарифни зони на денонощието- върхова, нощна и дневна.

(4) Началните и крайните часове на върховата и на нощната тарифни зони за потребители извършващи стопанска дейност за съответните месеци са:

месец	Върхова зона		Нощна зона
	сутрин	вечер	
Януари, февруари, март	от 8 ч до 11ч	от 18ч до 21ч	от 22ч до 06ч
април, май, юни, юли, август, септември и октомври	от 8ч до 12ч	от 20ч до 22ч	от 23ч до 07ч
ноември и декември	от 8ч до 11ч	от 18ч до 21ч	от 22ч до 06ч

За всички месеци дневната зона обхваща останалите часове от денонощието.

(5) Електромерът отчита и:

1. използваната реактивна електроенергия през трите тарифни зони на денонощието;

2. отдадената реактивна електроенергия през трите тарифни зони на денонощието.

(6) Отчитането на електромерите се извършва един път на три месеца едновременно от представители на "БДЖ" ЕАД и на ЖС, в присъствието на представител на НК "ЖИ".

(7) Въз основа на отчетените данни от електромера се изготвя протокол за консумираната електроенергия в три екземпляра–по един за "БДЖ" ЕАД и за ЖС, а третият екземпляр остава в секционния пост, експлоатиран от НК "ЖИ". Заплащането на консумираната тягова електроенергия се осъществява съгласно действащата нормативна уредба в Република България и в Република Сърбия.

Чл.155.(1) Остойностяването на консумираната електроенергия се извършва по "Наредба за регулиране на цените на електрическата енергия" приета с Постановление на Министерския съвет на Република България № 35 от 20.02.2004 г., обнародван в Държавен вестник, бр. 17 от 2.03. 2004 г., както следва:

1. приемат се цените за ниво средно напрежение (СН) за съответните тарифни зони;

2. активната електроенергия се остойносттава за всяка тарифна зона, като се умножава отчетеното количество електроенергия с цената за съответната зона;

3. използваната реактивна електроенергия, която се остойносттава, е положителната разлика между количеството използвана реактивна електрическа енергия и произведението на количеството използвана активна електрическа енергия и на коефициент, съответстващ на средномесечния фактор на мощността, съгласно формулата:

$$W_r \text{ пл} = W_r \text{ изм} - K \cdot W \text{ изм},$$

Където:

$W_r \text{ пл}$ - е количеството използвана реактивна електрическа енергия, която се остойносттава в $kVArh$ (киловолтамперреактивни часа);

$W_r \text{ изм}$ - е количеството използвана реактивна електрическа енергия само за върховата и дневната зони отчетено (измерено) по електромера в $kVArh$;

$K = 0,49$ - е коефициент, съответстващ на средномесечния фактор на мощността през върховата и дневните зони, равен на 0,9;

$W \text{ изм}$ - е количеството използвана активна електрическа енергия през върховата и дневните зони, отчетени от електромера в kWh (киловатчаса);

Получената по формулата $W_r \text{ пл}$ се остойносттава, като за 1 (един) $kVArh$ цената е 10% от цената на 1(един) kWh за съответната тарифна зона.

4. отдадената реактивна електрическа енергия се остойносттава, като се сумират отчетените такива през трите тарифни зони и получената сума се умножи по цената на 1 (един) kWh активна електрическа енергия за върховата зона.

(2) Цените за ниво на СН се утвърждават с Постановление на Министерския съвет на Република България.

(3) "БДЖ" ЕАД ще уведомява писмено ЖС за промени в Наредбата по ал.1 от този член.

Глава осма

ГРАНИЧНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА КОМИСИЯ

Чл.156. С цел осигуряване изпълнението на Споразумението и на Правилата, както и да се улесни решаването на проблеми, възникнали при изпълнението на международния железопътен трафик и граничната железопътна дейност свързана с него, железниците създават ГЖПК.

Чл.157. (1) Статутът и правилата на работа на ГЖПК са дадени в Приложение №15 към Правилата.

(2) Седалището на ГЖПК е в гр. Димитровград.

Чл.158.(1) ГЖПК се състои от равен брой представители на железопътните предприятия на железниците, които по силата на чл.1 от Споразумението и чл.4 от тези Правила участват при реализирането на международния железопътен трафик през гара Димитровград и на граничната железопътна дейност свързана с него.

(2) В работата на ГЖПК, при необходимост, се поканват за участие и представители на граничните служби на Република България и на Република Сърбия, изпълняващи своите служебни задължения непосредствено в зоната, дефинирана по чл.3, т.13.

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§1. Правилата могат да се допълват и изменят със съгласието на подписалите ги ЖС, НК "ЖИ" и "БДЖ" ЕАД по писмено предложение на всяко едно от тях. Допълненията и измененията на Правилата влизат в сила 30 (тридесет) дни след датата на подписването им и от трите железопътни предприятия.

§2. Към Правилата могат да се присъединят и други регистрирани, съгласно чл.1 на Споразумението предприятия за железопътна инфраструктура и/или предприятия за железопътен превоз.

§3. Правилата влизат в сила от2006 год. и отменят:

1. Споразумение между Българските държавни железници (БДЖ) и Югославските железници (ЮЖ) за извършване на граничната железопътна служба в сила от 01.01.1981 год.;

2. Наредба за извършване на граничната железопътна служба в общата гара Димитровград ЮЖ, граничната гара Драгоман и граничната жп линия, в сила от 23.05.1982 год. със всички изменения и допълнения към нея.

§4. Правилата са приети на основание чл.2, т.4 от Споразумението между Правителството на Република България и Съвета на министрите на Сърбия и Черна гора за граничен контрол и процедури в железопътния трафик, подписано на 15.04.2005 год. в гр. Димитровград.

Правилата са подписани в три комплекта, всеки с по един оригинален екземпляр на сръбски и на български език, като екземплярите на сръбски и на български език са с еднаква сила.

За Железнице Сърбие:

/...../

За НК "ЖИ":

/...../

За "БДЖ" ЕАД:

/...../

гр.....

.....2006 год.

ЗАБЕЛЕЖКА: ПРИ ПРЕВОДА ОТ СРЪБСКИ ЕЗИК, НЯКОИ ТЕКСТОВЕ СА АДАПТИРАНИ КЪМ ИЗПОЛЗВАНИ В НОРМАТИВНАТА УРЕДБА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ПОНЯТИЯ И КЪМ СПЕЦИФИКАТА ЗА РАБОТА В ОБЩАТА ГРАНИЧНА ГАРА ДИМИТРОВГРАД!

ЗАЕДНИЦА ЮГОСЛАВСКИ ЖЕЛЕЗНИЦИ

ЗЮЖ № 795/93 г.

2

ПРАВИЛНИК ЗА ДВИЖЕНИЕ

В сила от 29 май 1994 година

Б Е Л Г Р А Д

1994

Член 2

Железопътни линии и коловози

3. По протежение на жп линия трябва да бъдат поставени километрични и хектометрични указатели, обозначаващи разстоянието от началото на жп линия в цели километри и в десетки километри.

Големините и дължините на наклоните на жп линия (надолнище, нагорнище и хоризонтала) се обозначават с наклоноуказатели. Големините на наклоните са обозначени в хилядни, а дължините на наклона – в метри.

Километричните и хектометричните указатели, носещи четни номера, и наклоноуказателите се поставят от дясната страна на жп линия. Хектометричните указатели, които носят нечетни номера, се поставят от лявата страна на жп линия.

Подготовка за приемане на влакове

11. Когато по изключение влакът трябва да влезе в гара с особено внимание, тъй като се приема на коловоз, който е зает от влак или возила, на коловоз, който е проходим само до определено място, на челен коловоз, на коловоз, на който за влака не е подсигурен спиращ път, както и по други причини, дежурният ръководител движение уведомява за това влаковия персонал с писмено нареждане чрез гарата, в която преди това влакът е спрял за последен път по разписание.

12. Ако влаковият персонал не е информиран с писмено нареждане, влакът се спира пред входния сигнал. След спирането на влака, изпратен служител от гарата информира машиниста за причината, наложила спирането и за следващите действия, които ще се предприемат и придружава влака при влизане в гарата. В този случай не се борави с входния сигнал.

Ако при входния сигнал има телефон, или съществува възможност за разговор с ВДРВ, нареждането за внимателно движение се дава посредством тези средства. След даденото нареждане входният сигнал се поставя в положение, че да показва сигнал за разрешено движение.

14. Мястото на коловоза, до което влакът може да се движи, се сигнализира със сигнал №96а "Спри" или се подава сигнал №96б "Спри". Сигналят "Спри" се поставя, съответно подава и в края на челния коловоз, когато влакът по изключение се приема на такъв коловоз.

16. Във всички случаи, когато влакът по изключение влиза в гарата с особено внимание, скоростта му трябва да е такава, че при необходимост да може веднага да бъде спрял, поради което скоростта му за движениев никакъв случай не бива да надвишава 10 км/час.

Член 45

Приемане и престои на влаковете в гарите

2. Пътническият влак спира с локомотива до обозначеното място за спиране. Ако такова обозначение не съществува, дежурният ръководител движение посреща влака на мястото, където трябва да спре локомотива.

3. Товарният влак спира така, че челото и краят му да са в границите на коловоза, ограничен от дистанционните указатели, съответно от указател №207. Ако е необходимо товарният влак да спре на някое определено място, нареждането се подава със сигнал №96б: "Спри", респективно при необходимост, със сигнал №85 "Напред" или №87 "Малко напред".

5. Влак, който надхвърля дължината на коловоза, не трябва да подминава дистанционния указател откъм изходната страна, освен ако стрелочникът от това място не му подаде сигнал "Напред".

6. Когато пътническият влак вече е спрял, машинистът не може своеволно да приведе влака в движение, а дежурният ръководител движение нарежда тръгване едва когато е приключило слизането и качването на пътниците.

7. Когато бъде установено, че влакът е пристигнал цял, тогава се дава информация за пристигането.

Ако влакът е пристигнал без сигнал за край на влака, дежурният ръководител движение не дава пристигане, а информира за това предходната гара. Ако влакът не е пристигнал цял, се постъпва съгласно разпоредбите на чл. 87 на настоящия правилник.

10. Ако влакът е пристигнал в гарата без единия или двата буфера на последния вагон, дежурният ръководител движение информира веднага предходната гара и другия гаров жп персонал за липсата на един или на двата буфера. Персоналът от пътното стопанство и гаровият персонал предприемат мерки за възможно най-бързото намиране на буфера и отстраняването му от коловоза на междугарието. За намерения буфер се информира гарата, която е наредила търсенето.

12. Влаковият персонал на първия влак който след установяване и информиране за липсващия буфер, се движи след този с липсващия буфер, респективно на влака, който се движи в срещуположната посока, се информира с писмена заповед да се движи с повишено внимание и според видимостта на жп линия влакът да се движи с такава скорост, че да може

своевременно да спре пред падналия буфер. Влакът спира на следващата гара за да информира за намирането на буфера.

13. В случаите когато бъде установено, че по пътя е паднала някоя друга част от вагон или товар, които могат да застрашат движението на други влакове, се постъпва по същия начин, както при липсващ буфер.

Ч л е н 61

Задължения на влаковия персонал по време на пътуване и на престои в гарите

2. За сигналните показания на входните сигнали и на техните предсигнали, за сигналните показания на други сигнали и указатели, за сигналите подавани от гаровия персонал и от персонала на пътното стопанство, трябва да следи локомотивният персонал на локомотива начело на влака, а при влакове с помощни локомотиви – локомотивният персонал на първия локомотив в челото на влака.

3. При влакове, при които начело се намират повече от един локомотив в работно състояние, машинистът на първия челен локомотив регулира скоростта за движение на влака и подава необходимите сигнали.

4. Машинистът, от предишната точка, сам носи отговорност за поддържането на предвидената скорост за движение и за своевременното спиране на влака.

8. По време на движение на влака на междугарие, влаковият персонал извършва оглед дали по влака или на релсовия път няма нередности или препятствия и съобразно нуждите предприема съответните мерки.

11. Ако входният сигнал е нередовен (неосветен, показва бяла светлина или поради повреда дава сигнално показание №4 “Спри”), и по-нататъшното движение е забранено, влакът трябва да спре пред сигнала, независимо от това дали влаковият персонал е информиран за неговата повреда или не.

Ако по-нататъшното движение е разрешено и влаковият персонал е информиран за повредата на сигнала, влакът не е обхотено да спира **само ако при подобен сигнал се подава сигнал №85 “Напред”**. В противен случай влакът трябва да спре пред този сигнал.

Ако по-нататъшното движение е разрешено, а влаковият персонал не е информиран за повредата на сигнала, влакът трябва да спре пред сигнала. По-нататъшното движение може да продължи едва след като изпратеният гаров служител устно информира влаковия персонал за това, че по-нататъшното движение е разрешено с подаване на сигнал № 85 “Напред”.

По изключение от разпоредбите на т. т.2 и 3 на настоящия член, влакът може да продължи да се движи и без подаване на сигнал № 85 “Напред” в следните случаи:

а) ако му се подаде сигнал №12а “Внимателно навлизане в гара с 10 км/час”, съответно сигнал №12б “Внимателно излизане от гара с 10 км/час”;

б) ако по ВДРВ му бъде разрешено преминаване или

в) ако влаковият персонал е информиран за неизправността на изходния сигнал с писмена заповед в гарата, в която сигналът е повреден; в писмената заповед се посочва, че излизането е разрешено без подаване на сигнал №85 “Напред”.

Ако локомотивът е снабден с ВДРВ, информацията се иска още преди спиране на влака.

Ако става въпрос за входен сигнал, а разрешаващо показание за по-нататъшно движение не е получено по нито един от начините, посочени в тази точка, трябва да бъде изпратен служител, който да съпровожда влака, съответно помощник -машинистът трябва да поиска информация от гаровия персонал за причината за спирането и за по-нататъшните действия. Ако преди завръщане на изпратения влаков служител входният сигнал даде сигнално показание за разрешено движение, влакът влиза в гарата.

13. Локомотивният персонал на локомотив, който е начело на влак, при навлизане на влака в гаранаблюдава коловоза, по който се движи и в случай на необходимост предприема всички мерки за намаляване на скоростта, съответно за спиране на влака.

18. Когато съпровождащите влака, или персоналят на теглеция локомотив, забележат някои нередности по вагоните или товара преди тръгване на влака, или по време на пътуване (късане на колоос, пожар, разместен товар и др.), което би могло да застраши движението на влака, информират за това дежурния ръководител движение, съответно спират влака и предприемат мерки за отстраняване или ограничаване на последиците.

Ч л е н 62

Задължения на влаковия персонал при комуникация със съседни гари

1. Влаковият персонал на влак, който е спрял пред входен сигнал, пред пътен прелез или на междугарие, комуникира със съседните гари чрез ВДРВ или телефон, който е най-близо до мястото на спиране на влака.

6. Всяко нареждане, прието от съседна гара, трябва да бъде повторено от машиниста, за да се провери дали е правилно прието, като едва след това се постъпва към изпълнение на разпореджането по съответния начин.

Д Я Л XIII
НЕРЕДНОСТИ ПО ВРЕМЕ НА ДВИЖЕНИЕ НА МЕЖДУГАРИЕ

Ч л е н 63

Извънредно спиране на влак на междугарие

1. Влаковият персонал спира влака на междугарие щом забележи каквото и да било по жп линия, или във влака, което би могло да застраши по-нататъшното движение на техния или на друг влак.

2. Ако е забележана нередност във влака, влаковият персонал трябва да се опита да я отстрани веднага след спирането му. Той информира по телефона, или чрез ВДРВ, двете съседни гари и в случай на необходимост иска помощ.

Ако е било невъзможно да се информира една от двете съседни гари, другата съседна гара има задължението да я информира за спирането на влака, както и за всички нареждания, изпратени до влаковия персонал.

Влакът, който спира на междугарие, трябва веднага да се подsigури срещу самопридвижване.

Помощ се иска по телефона, чрез ВДРВ, чрез изпращане на служител от влаковия персонал или персонал от пътното стопанство до най-близкия телефон или служебно място.

При искане на помощ се посочват причината, километричното местоположение на началото и края на влака, както и допълнителните средства, необходими за оказване на помощ.

3. Ако става въпрос за проблем на жп линия (увреждане на горното строене, срутване, лавина, наводнение, дерайлиране на част от влака и др.), задължение на влаковия персонал е да обезопаси застрашеното място, съответно да нареди на персонала от пътното стопанство то да бъде обезопасено, независимо дали влакът е преминал опасното място или не.

Ако става въпрос за проблем с коловоза, на който се намира влакът, влаковият персонал веднага информира за проблема двете съседни гари ако в непосредствена близост има телефонен пост или ако обслужващите го локомотиви са оборудвани с ВДРВ.

Ч л е н 84

Действия при намалена видимост

1. Когато има намалена видимост поради мъгла, снежни виелици и др., и от предвиденото разстояние не могат със сигурност да се забележат сигналните показания на постоянните сигнали, съответно подаваните ръчни сигнали от персонала на пътното стопанство или на гаровия персонал, скоростта на влака трябва да се приспособява според възможностите за видимост на сигналите и показанията им.

2. По време на движение, особено при приближаване до пътни прелези, пред които са поставени предпрелезни указатели, сигнал №67 "Внимание" трябва да се подава по-често.

Ч л е н 87

Действия при откачване на возила. Късане на влак

1. Когато от гара или от някое място на междугарието се откачат возила, за откачването трябва да бъдат уведомени съседните гари, служителите, подаващи сигнали, пазачите на прелези, пазачите на жп линия и работниците, изпълняващи различни дейности по жп линия. Уведомяването се извършва по телефона и с подаване на сигнала "Опасност".

3. Когато в гарата се чуе сигнал "Опасност", или се получи съобщение за откачени возила, целият наличен персонал трябва да предприеме всички мерки за спиране на откачените возила, без при това да бъдат изложени на опасност нито самото возило, нито пътниците, нито служителите, намиращи се евентуално в тези возила.

Необходимите средства и начини за спиране се съобразяват със спецификата на всеки отделен случай.

Общите мерки, които трябва да бъдат предприети са следните. Първо, стрелките трябва да се поставят в такова положение, че откачените возила да се движат по друг свободен коловоз, след което персоналет трябва да се постарее по протежение на целия коловоз върху двете релси да нахвърли купчини чакъл и пясък. Освен това върху релсите трябва да се нахвърлят клони и слама, както и да се поставят спирателни обувки.

4. Когато се чуе сигнала "Опасност", подаден заради откачените возила, гарата, от която са се откачили возилата, както и тази, към която се движат откачените возила, не бива да пуска никакъв влак на застрашеното междугарие, дотогава докато не получи информация, че всякаква опасност е отстранена.

6. Откачените возила могат да бъдат спрени и с локомотив, който трябва да се движи с подходяща скорост пред возилата, така че откачените возила да го настигнат.

7. Когато влакът се скъса в гара, гаровият персонал трябва да подаде на влаковия персонал сигнал "Спри", а съпровождащият влака персонал, след като приеме този сигнал, го предава на машиниста.

8. Ако вагоните са се откачили от влака по време на движение, съпровождащият влака персонал е длъжен да издърпа спирачките на откачената част от влака и след като тя спре, да подаде сигнал "Спри".

9. Когато предната част на влака продължи да се движи, тъй като персоналят в тази част не знае, че влакът се е скъсал, пазачът на линията и персоналят в откачената част на влака трябва веднага да защитят спрялата част на влака от двете посоки, но преди всичко от посоката, от която би могла да възникне опасност за спрениите возила, и да постъпят според разпоредбите на Правилник 1 (Правилник за сигнализация).

10. При късане на влак могат да възникнат три случая:

а) откачените вагони да спрат сами, или пък са спрени; в този случай влакът трябва внимателно да се върне назад до откачените вагони и да се прикачи към тях *);

б) откачените вагони се движат зад предната част и не могат да бъдат спрени; в този случай предната част трябва да продължи движението си, а машинистът да съобрази скоростта така, че откачените вагони да го настигнат; след това влакът трябва да спре, а по-нататък се постъпва както в случаите, посочени в т.а;

в) откачените вагони се движат в противоположна посока и не могат да бъдат спрени; в този случай предната част трябва да спре при първото служебно място и да подаде сигнал "Опасност", ако този сигнал още не е чул; след това влаковият персонал трябва да прегледа влака; по-нататъшно движение на влака е възможно само след получаване на указания от гаровия персонал.

* * *

*) **Забележка:** в случай че прикачването е невъзможно, постъпва се съгласно разпоредбите на чл.93 от Правилата между ЖС, НК "ЖИ" и "БДЖ" ЕАД

ЗАБЕЛЕЖКА: ПРИ ПРЕВОДА ОТ СРЪБСКИ ЕЗИК, НЯКОИ ТЕКСТОВЕ СА АДАПТИРАНИ КЪМ ИЗПОЛЗВАНИ В НОРМАТИВНАТА УРЕДБА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ПОНЯТИЯ И КЪМ СПЕЦИФИКАТА ЗА РАБОТА В ОБЩАТА ГРАНИЧНА ГАРА ДИМИТРОВГРАД !

ЮГОСЛАВСКИ ЖЕЛЕЗНИЦИ
ЗЮЖ № 626-180

42
ИНСТРУКЦИЯ ЗА МАНЕВРЕНА РАБОТА
/ ИЗВЛЕЧЕНИЕ /
Важи от 1 януари 1981 година

ЧЕТВЪРТО ДОПЕЧАТАНО ИЗДАНИЕ

БЕЛГРАД
1996 Г.

ИНСТРУКЦИЯ ЗА МАНЕВРЕНА РАБОТА

I. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

4. Маневрата като общо термин за всички маневрени операции обхваща всяко придвижване на железопътно возило, което не представлява движение на влак и което се извършва с цел неговото преместване от едно място на друго на един и същи коловоз или от един на друг коловоз, при осигурен маршрут за придвижване, като се включват и операциите за прикачване, откачване, намаляване на скоростта и спиране на това движение, подсигуриването на возилата срещу самопридвижване и неконтролирано продължаване на движението, както и издаването на нареждания, ръководенето и контролът над тези дейности.

5. Всяко придвижване на влак след спиране в гара, което не представлява продължение на движението му, се смята за маневра (придвижване с цел освобождаване на дистанция, товарене или разтоварване на вагони от състава, вземане на гориво или вода и др.)

11. При маневра с локомотив, маневрената работа се извършва от локомотивния персонал обслужващ локомотива, а при маневрена работа свързана с други технологични операции – от работниците от маневрена бригада.

12. Към маневрената бригада спадат персоналят на железопътното возило и маневрените работници от звеното, в чийто район се извършва маневрата. Тези работници са групирани в маневрена бригада. Тя се състои от маневрист, ръководител на маневрата и определен брой маневрени стрелочници, в зависимост от обема и вида на маневрата, местните и метеорологичните условия и други технологически условия, но не по-малко от двама работници (ръководител на маневрата и маневрен стрелочник).

13. Към персонала на маневреното возило се причисляват машинистът и помощник-машинистът. В зависимост от техническите характеристики на маневреното возило, обслужването му може да бъде само от машиниста или от машиниста и помощника му, като това се разпорежда със специално техническо упътване.

19. Маневрената работа трябва да се извършва само под прякото ръководство на ръководител на маневрата, т.е. на работник, който е добре запознат с маневрата.

20. На гари с маневрен персонал маневрата се ръководи непосредствено от ръководителя на маневрата.

22. При движение на локомотив с или без вагони, разпореждането за маневра се дава от постовия стрелочник, а когато такъв няма, то се дава от дежурния ръководител движение или от работник, който той определи. За това дежурният ръководител движение уведомява машиниста лично (по телефона, с радио-връзка и др.) или писмено (чрез разпореждането за маневра или чрез писмена заповед) кой работник ще дава разпореждането за маневра.

II. ИЗВЪРШВАНЕ НА МАНЕВРА

27. Тяговото возило, с което ще се извършва маневра, трябва да се обслужва от персонал, който притежава необходимата квалификация за такава дейност. Дизеловият и електрическият локомотив трябва да бъде оборудван с устройство за автоматично спиране в случай, че водачът не е в будно състояние или не е в състояние да го обслужва, както и с изправен и включен по време на движение регистриращ скоростомер.

Числеността на персонала, който ще обслужва тяговото возило - машинист и помощник, или само машинист, зависи от конструктивните особености на тяговото возило и от

разположението на системата за управление (и от двете или само от едната страна). С тягово возило, което не е оборудвано с устройство за бдителност, може да се маневрира само ако се обслужва от машинист и помощник.

Движение с тягово возило

28. Движение (пътуване) с тяговото возило е позволено само на работниците, които имат писмено разрешение, на маневристите при изпълнение на техните задължения и на ръководните и контролните работници от гарата и депото.

Маневристите при движение с локомотив стоят на стъпалата или на платформата на локомотива. В кабината на машиниста може да се влезе само когато стъпалата или платформата не са достатъчни или когато поради опасност при преминаването покрай врати, рампи, обекти и др. не могат безопасно да се използват. При возене върху челните странични стъпала на локомотива в посока на движението скоростта не бива да бъде по-голяма от 20 км/час. На персонала на локомотива не бива да се пречи при извършване на дейностите му.

Скорости на движение

29. Всички маневрени придвижвания се извършват внимателно, така че да се избегнат инциденти и повреди на тягавото возило, товара и съоръженията.

30. Скоростта на движение се определя така, че маневреният състав да може да спре сигурно на желаното място. Тази скорост зависи от наклона на коловоза, спирачната маса на маневрения състав и от оптималния избор на вида спиране (само директна спирачка, директна и ръчни спирачки, с автоматичната спирачка на вагоните) и за всяка гара се взема решение според разпоредбите на отразени в Технико-разпоредителния акт на гарата (ТРА). Допустимата скорост през стрелките е до 35 км/час, ако не съществува по-голямо ограничение поради вида на осигурителната техника и поради техническите особености на стрелките. Такива стрелки и скоростите се отбелязват специално в книжка-разписание, в ТРА на гарата и в упътването за завеждане на осигурителното устройство. Персоналът на влака, когато той ще извършва маневрирането, се уведомява с писмена заповед за ограничената скорост при маневра през стрелки, ако данните за ограничените скорости не са отбелязани в книжка-разписание. Ако машинистът по време на маневрените придвижвания изгуби от поглед маневрения персонал или не може да чуе звуковите сигнали, трябва веднага да прекрати по-нататъшното движение.

Ако маневреният сигнал за защита на маршрута е със сигнално показание “маневрата забранена” и маневреният маршрут се формира чрез последователно индивидуално обръщане на стрелките, заради времето за обръщане на стрелките вследствие поставените електромотори (електронни съоръжения), както и заради местата където са поставени броячите на оси и за да не се стигне до обръщане на стрелка при движение срещу езиците, максимално допустимата скорост при извършване на маневра в стрелковия участък на гара Димитровград е до 10 км/ч. За горното дежурният ръководител движение на сръбските железници трябва да уведоми писмено ръководителя на маневрата.

72. При маневра колкото се може повече трябва да се използва автоматичната спирачка на вагоните, а при състави с над 40 оси е задължително.

75. Предвид по-ниските скорости, при придвижване и преместване на по-големи маневрени състави или части от влак до и над 40 оси, включени на автоматична спирачка, трябва да се извърши проба на цялостта и проходимостта на въздухопровода (съкратена проба Д).

96. Когато приближава с тяговото возило или с маневрения състав до стоящи возила, машинистът, а и персоналът, който участва в маневрата, трябва да внимават и своевременно да дават необходимите сигнални знаци, за да не се стигне до сблъсък с тях. Когато стоящите возила са возила, на които е забранено отблъскване и разпускане през гърбица, задължително трябва да спрат пред тях и след това внимателно да се приближат.

V. МАНЕВРЕН МАРШРУТ

104. За правилното и изправно състояние на стрелките отговаря работникът, когато ги обслужва ръчно. За правилното положение на стрелките е отговорен и работникът, който разпорежда придвижването, както и машинистът, съответно работникът на чело на бутания маневрен състав, ако стрелките имат стрелкови указател, а през нощта – ако той е и осветен. При релейните инсталации изправността на стрелката е дефинирана с техническите характеристики на релейните устройства.

111. Ако входният или изходният сигнал е в положение за разрешено движение, тогава маневреният маршрут не бива да пресича маршрута за движение на влака, за който са определени сигналите. Освен това всяко маневрено придвижване, което може да застраши някое друго движение, трябва веднага да се спре.

116. Наблюдението на маршрута за движение спада към задълженията на ръководителя на маневрата, на машиниста и на първия (последния) маневрен стрелочник. Той

си избира място на стоене по време на движението така, че да има добра видимост върху движението и да може устно или чрез сигнали да контактува с машиниста и останалите участници. Ако това не му е възможно, по каквито и да било причини, тогава на един от предните, по възможност – на първия вагон, трябва да се намира маневрен стрелочник, който да наблюдава маршрута на движението и да подава необходимите сигнали.

118. Ако локомотивът бута возило по коловоз, чиято видимост не е възможна поради криви, неосветеност на терена, на профила на бутаните возила (товари) и т.н., тогава трябва на достатъчно разстояние пред возилото да върви работник, който своевременно да подава необходимите сигнали. В такъв случай скоростта на движение при бутане не бива да бъде по-голяма от 5 км/час.

121. Ако маневреното придвижване се извършва с локомотив, който е отпред, тогава наблюдаването на маршрута на движение спада на първо място към задълженията на машиниста. Работниците, които се возят на локомотива, не са освободени от задължението да наблюдават и отговарят за маршрута на движение, ако могат да го виждат от мястото си. Важат и разпоредбите на т. 104.

122. Персоналът на тяговото возило и останалия маневрен персонал също трябва да внимават за наличието на пречки за извършване на маневрата.

123. Ако маневрения персонал забележи, че движението би могло да предизвика някаква опасност, веднага трябва да уведомят за това ръководителя на маневрата. При каквато и да било опасност машинистът трябва по своя инициатива да предприеме всички мерки за безопасност. Работникът, когото ръководителят на маневрата е запознал изрично с проверки маршрут за движение, носи отговорност за това.

VI. КОМУНИКАЦИЯ ПРИ МАНЕВРА

128. Комуникацията при маневра може да се извършва устно, с разговорни устройства, интерфон, радио-връзка, телефон, ръчни и постоянни маневрени сигнали. В ТРА на гарата се регламентират видът и начинът на комуникация при маневра, съответно – използването на отделните устройства.

Когато маневрата се извършва от влаковия персонал, дежурният ръководител движение трябва да го запознае преди началото на маневрата с начина на комуникиране.

130. През времето, когато преглеждащият вагоните и другият персонал изпълнява своите задължения при влака, влакът не бива да се придвижва и маневрира и по този начин да се застраши сигурността на работниците.

155. При маневра с локомотив, който се обслужва само от машинист, ръководителят на маневрата определя преди началото ѝ от коя страна ще се подават сигналите, съответно – в криви машинистът трябва да бъде от вътрешната страна на кривите.

При тяговите возила с челни кабинни, ръководителят на маневрата най-напред установява в коя кабина се намира машинистът, за да се определи въз основа на това посоката за даване на съответните сигнали знаци (“напред”, “назад” и др.).

Ако по изключение маневрата се извършва с два прикачени локомотива, ръководителят на маневрата определя локомотива, който ще управлява скоростта и чието положение е меродавно при подаването на сигнали.

136. Ако на машиниста е дадено нареждане и подаденият сигнал не е достатъчно ясен, той трябва да изисква преди потегляне да му бъде повторено нареждането или подаденият сигнал.

139. Всички маневрени придвижвания, за които постоянният маневрен сигнал е с показание “Маневрата забранена” или за която вече е дадено разпореждане за спиране, маневрата трябва да спре пред дистанционния указател на стрелката. Това се отнася и в случаите когато постоянният маневрен сигнал се намира след стрелката. След спирането, понататъшно придвижване е разрешено само ако нареди ръководителят на маневрата.

140. В случаи когато показанията на постоянния маневрен сигнал са неясни, или сигналът е неосветен, маневрата задължително спира. Ръководителят на маневрата информира машиниста за пречките за маневра и за следващите действия.

VII. ВИДОВЕ МАНЕВРЕНИ ДВИЖЕНИЯ

147. Машинистът и помощникът трябва да си съобщават взаимно за свободното разстояние за маневра и сигналите и въз основа на това да определят скоростта.

Машинистът, или помощникът, може да напусне локомотива само по време, когато не се маневрира и то след разрешение от дежурния ръководител движение. И двамата не бива да напускат по едно и също време локомотива.

178. За движения на локомотив се смятат движенията на локомотив, сам или най-много с 12 оси прикачени вагони, със свързан въздухопровод, като при това на края може да има най-много два вагона без спирачки.

Когато локомотивът бута прикачен вагони, това се смята винаги за маневра, а не за движение на локомотив и затова се съпровожда.

179. При движение на локомотив дежурният ръководител движение, или стрелочникът, поема задълженията на ръководител на маневрата. След подготовка и проверка на маневрени маршрути, на машиниста се подава нареждане за потегляне.

185. Нареждането за придвижване не освобождава машиниста от отговорността за следене на маршрута и показанията на постоянните сигнали.

186. Машинистът трябва да действа задължително според подадените от ръководителя на маневрата сигнали.

191. За локомотив на пристигащ влак, който след обслужване на влака ще се гарира на друг коловоз, ще поеме обслужване на друг влак или ще се връща изолиран, след откачването от влака и уведомяване от маневриста, че откачването е готово, машинистът на откачения локомотив подава сигнален знак "Внимание" и по нататък изпълнява радпореданията на придружителя.

193. При локомотиви с отделни (челни) кабините за управление винаги трябва да се заема предната кабина по посока на движението. Затова при промяна на посоката на движение трябва да се промени и кабината.

194. На гари, където не е разрешено движение за локомотиви, локомотивите трябва да имат маневрист – придружител на локомотива.

Персоналът на локомотива действа според разпоредбите на т.т. 122 и 123 от настоящата инструкция.

VIII. МАНЕВРА ПО ГЛАВНИ КОЛОВОЗИ И НА МЕЖДУГАРИЯ

226. Разрешение за маневра след сигнала "Граница за маневриране", се дава от дежурния ръководител движение на ръководителя на маневрата и на машиниста с писмена заповед, в която посочва дали е позволено маневрирането само до или и след входния сигнал, както и до кое време (час и минута) то е разрешено.

ЗАБЕЛЕЖКА: ПРИ ПРЕВОДА ОТ СРЪБСКИ ЕЗИК, НЯКОИ ТЕКСТОВЕ СА АДАПТИРАНИ КЪМ ИЗПОЛЗВАНИ В НОРМАТИВНАТА УРЕДБА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ПОНЯТИЯ И КЪМ СПЕЦИФИКАТА ЗА РАБОТА В ОБЩАТА ГРАНИЧНА ГАРА ДИМИТРОВГРАД !

Заедница Югославски железници; "ЗЖ", брой 310/95

1. ПРАВИЛНИК ЗА СИГНАЛИЗАЦИЯ

В сила от 1 ноември 1996 година

Белград; 1996 година

ОСНОВНИ ПОНЯТИЯ

Член 2. (продължение)

7. Сигнали - средства, с помощта на които се дават сигнални показания и указания, като сигналите могат да бъдат постоянни (неподвижни), преносими (подвижни) и ръчни:

постоянни сигнали - сигнални средства неподвижно закрепени на определено място;

преносими сигнали - сигнални средства, които персоналът трябва да има на разположение на своето работно място и които, в случай на нужда, могат да се пренасят от едно място на друго;

ръчни сигнали - сигнални принадлежности, които персоналът по време на служба винаги носи със себе си.

8. Сигнален знак (сигнал-показание, указание) - дефиниран в този правилник сигнал, който се подава с помощта на постоянни, преносими или ръчни сигнални средства и чието значение е да издава категорични заповеди или предупреждения. Сигналите могат да бъдат **еднозначни** или **двузначни**;

еднозначен сигнален знак - сигнал, който има само едно значение (подава само една команда или съобщение): знак за изпълнение на определена заповед или предсигнал (предупреждение);

двузначен сигнален знак - сигнал, който едновременно - посредством едно и също сигнално средство - дава заповед за изпълнение на съответния главен сигнал и предварително дава указание за сигналното показание (указание) на следващия главен сигнал.

9. Сигнален указател - неподвижно сигнално средство, с което се обозначава или предупреждава за особено важно място на жп линия или в гарата.

10. Постоянните сигнали и поставените преносими сигнали се отнасят само за определена посока на движението и не ваят за противоположната посока.

13. Най-висока допустима скорост на жп линия – най-високата скорост, която с оглед на съществуващите технически условия и съоръженията по нея позволява жп линия, с отчитане на съществуващите наклони и гарантиране сигурността при спиране, на кривите, на възможностите на самото возило, на начина на спиране, на мястото и положението на тяговия подвижен състав и на начина за композиране на влака.

Ограничена скорост - трайно установена по-ниска от максимално допустимата скорост на жп линия, с която возилото може да се движи по даден участък от жп линия заради нейното техническо състояние или скорост, с която може да се премине през стрелкови участък.

Бавно движение - временно указана скорост по-ниска от максимално допустимата или ограничена скорост, която се налага заради изпълнение на определени дейности или вследствие на възникнали повреди по жп линия, коловоз, обект, съоръжение и други.

14. Максимална скорост на влака - скоростта на влака по жп линия или по даден участък от жп линия, определена в разписанието или предписана по друг начин, която не бива да бъде надвишавана.

Редовна скорост на влака - скорост по-малка или равна на максималната, с която влакът се движи по съответен участък от жп линия и въз основа на която са изчислени времепътуванията му.

15. Спирачен път - пътят, който влакът изминава от момента на задействане на спирачката до окончателното му спиране. За начало на спирачния процес при влакове с автоматична влакова спирачка се счита моментът на поставяне на ръчката на кран-машиниста от положение "движение" на положение "бързо спиране".

Спирачният път е 700, 1000 или 1500 метра. Половината от спирачния път се равнява на 400, 500 и 800 метра.

16. Разстояние за видимост - най-малкото разстояние, от което трябва да се гарантира видимост на съответния сигнал, респективно на сигналните знаци, в зависимост от най-високата допустима скорост на жп линия.

Общи разпоредби

Член 3.

1. Железопътните сигнали подават сигнални знаци (показания, указания), които помагат на железопътните служители бързо и надеждно да се информират взаимно и да се договарят

при движение на влаковете, при извършване на маневра, за разрешения и забрани на движение през определени места, за състоянието на жп линия, за необходимостта от ограничаване на скоростта и други.

Отделни сигнали имат за цел да предупредят железопътните работници и други лица да внимават за личната си безопасност.

2. Сигналите могат да бъдат **видими и звукови**.

Звуковите сигнали се възприемат слухово и се подават по един и същи начин през деня и през нощта, но подаването им трябва да се ограничи само до случаите на най-голяма необходимост. Звуковите сигнали трябва да се чуват на необходимото разстояние.

Видимите сигнали се възприемат зрително и се подават чрез определено положение, цвят, светлина и движение.

9. Сигналите трябва да се подават така, че да бъдат забелязани своевременно от всеки, за когото са предназначени, ясно и напълно да ги разбере, и да ги изпълни.

10. Заповед, подадена със сигнал, трябва да се изпълни веднага, освен в случаите, когато изпълнението на дадената заповед би застрашило безопасността на движение или на хора.

11. Ако сигналът не е ясен (например, не се различава добре дали с ръчни сигнални средства се подава сигнал "Напред" или "Бавно"), ако се видят повече сигнали, подаващи различни заповеди (например, едновременно се виждат сигналите "Напред" и "Бавно"), според обстоятелствата значението на сигналите трябва да се възприема в смисъла на този който изисква по-изострено внимание и винаги трябва да се действа така, че да се гарантира безопасността на движението и на хората.

Ако се подават сигнали с противоположно значение (например, "Напред" и "Назад" и други подобни) и ако значението на сигналите не може да се възприеме и установи недвусмислено, това е заповед за спиране.

РАЗДЕЛ II. ЗВУКОВИ СИГНАЛИ, ПОДАВАНИ С ЕЛЕКТРИЧЕСКИ СИГНАЛЕН ЗВЪНЕЦ

Член 5.

A. ОСНОВНИ РАЗПОРЕДБИ

1. Звуковите сигнали служат за обявяване движението на влакове и за обявяване на опасност.

б) Сигнал за опасност

8. Сигнал №3: "Опасност"

... ..

(три и две къси извънявания последователно, най-малко четири пъти).

B. ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И УПОТРЕБА НА СИГНАЛИТЕ

б) Сигнал за опасност

20. Звуковият сигнал № 3 "Опасност" се подава от гара и от междугарие. С него се подава заповед в случай на настъпила необходимост да бъде спряно движението на влакове, на маневрени състави и релсови возила в гарови райони и на междугария, както и да се преустанови движението през пътни прелези на ниво, ако движението през тях е обезопасено посредством бариери, полубариери или светлинна сигнализация.

Сигнал № 3 "Опасност" се дава, или се вземат мерки да се даде, веднага от железопътния работник, който първи е научил за възникналата опасност и ако същият вече не е подаден.

21. Сигнал № 3 "Опасност" трябва винаги да се подава в следните случаи:

а) ако се констатира или се забележи, че движението по жп линия е станало невъзможно или движението е застрашено по каквито и да било причини;

б) когато след подаден сигнал "Спри!" влакът продължи движението си;

в) когато от гарови райони са изпуснати жп возила или са се откачили от влак по време на движение;

г) ако са се чули два сигнала за движение на влакове от противоположни посоки по един и същи коловоз, респективно ако вследствие на грешка по един и същи коловоз са пуснати два влака от противоположни посоки;

д) ако след заминаване на влак, респективно на релсово возило, но преди влакът, респективно релсовото возило, да е стигнал до съседната гара или преди да е получено съобщение, че влакът (релсовото возило) е свален от коловоза, се чуе сигнал за обявяване на движение на влак от противоположна посока по същия коловоз;

е) ако по преминаващ влак бъде забелязан някакъв дефект или повреда, които могат да застрашат по-нататъшното движение на влака и с подадени ръчни сигнали не е постигнато спиране на влака;

ж) ако след приет сигнал за обявяване движение влак, влакът е насочен към затворен коловоз.

22. Освен с подаване на сигнал № 3 "Опасност", на заинтересованите работници трябва да се съобщи и по телефона за настъпилата опасност, както и за най-спешните мерки, които трябва да бъдат предприети с цел отстраняването ѝ.

23. В случай, че сигнал № 3 "Опасност" е подаден заради изпускане на жп возила, в които има хора или пък са натоварени с опасни товари, работникът подал този сигнал, съобщава за това по телефона на служебните и на работните места по съответния участък на жп линия.

24. Сигнал № 3 "Опасност" не трябва да се подава когато спиране движението на влакове, маневрени състави и релсови жп возила може да увеличи вече съществуващата опасност.

27. Щом се чуе сигнал № 3 "Опасност", веднага трябва да се прекрати движението на всички влакове, както и всяко друго движение.

Раздел III. ПОСТОЯННИ СИГНАЛИ

ГЛАВНИ СИГНАЛИ

Член 6.

A. ОСНОВНИ РАЗПОРЕДБИ

1. Главните сигнали служат за подаване на необходимите заповеди или указания за забрана или разрешение на по-нататъшно движение на влака.

Когато показанията на главен сигнал, който защитава стрелкови участък, позволяват движение, тогава те по правило показват едновременно и с каква скорост (редовна или ограничена) може да се премине през този участък.

Сигналните показания на главен сигнал, когато разрешават движение на влакове, същевременно забраняват извършването на маневра.

Сигналните показания на главен сигнал, които забраняват движението на влакове, не забраняват извършването на маневра.

Движението на маневрен състав до определено място на междугарие и връщането му от междугарието, от гледна точка показания на главните сигнали, се третира като движение на влак.

2. Сигналните показания на главните сигнали трябва да се предхождат от предупредителни сигнали (предсигнали). Изключение правят съществуващите изходни сигнали без предсигнали.

Сигналните показания на предходен главен сигнал (предсигнал) дават указание за сигналните показания на следващия главен сигнал, освен ако тези указания не се дават със сигнални показания на специален предсигнал.

3. Главните сигнали и предсигналите трябва да бъдат със зависимост помежду си.

Тази зависимост трябва да е такава, че показанията на двата сигнала се променят едновременно.

4. Главните сигнали са светлинни.

B. ВИДОВЕ ГЛАВНИ СИГНАЛИ И ТЯХНОТО МЕСТОРАЗПОЛОЖЕНИЕ

9. Главните сигнали са входни и изходни.

Входните сигнали забраняват или разрешават приемането на влак в гара.

Изходните сигнали забраняват или разрешават на влака да замине от гара. Изходният сигнал, който важи само за заминаване от един коловоз, се нарича **коловозен изходен сигнал**.

10. Главните сигнали, монтирани в района на гара, се наричат **главни гарови сигнали** (входни и изходни).

13. Изходните сигнали се монтират на територията на служебни места (експлоатационни путктове), където е налице зависимост между маршрутите за движение и сигналите и то преди точката, която охраняват (първа изходна железопътна стрелка), до коловоза за който се отнасят.

G. ДЕЙСТВИЯ, КОИТО СЕ ПРЕДПРИЕМАТ, КОГАТО СИГНАЛЪТ Е НЕЯСЕН ИЛИ СВЕТЛИНИТЕ СА УГАСЕНИ

17. Влакът трябва задължително да спре пред главен сигнал, който е със съмнителни или неясни показания, както и пред неосветен главен сигнал.

Движението след главния сигнал може да продължи едва след като главният сигнал подаде заповед за разрешено движение или след като бъде получено разрешение от съответното служебно място, управляващо (респективно контролиращо) този сигнал.

Д. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ ЗА ЗАПОВЕДИТЕ, ПОДАВАНИ ОТ ГЛАВНИТЕ СИГНАЛИ

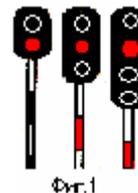
18. При главните сигнали, които дават двузначни заповеди се използват постоянни или мигащи, респективно постоянни и мигащи цветни светлини.

19. Сигналните показания на главните сигнали, които дават еднозначни заповеди, се подават с постоянни цветни светлини.

Е. СИГНАЛИ, ПОКАЗАНИЯ И ТЯХНОТО ЗНАЧЕНИЕ. ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И УПОТРЕБА

20. Сигнал № 4: "Спри!" денонощно се подава с една червена светлина (Виж фиг. 1).

Сигнал № 4 "Спри!" означава, че движението след сигнала е забранено и пред него задължително трябва да се спре.

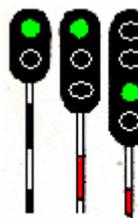


Фиг.1

21. Сигнал №5а: "Преминаването разрешено!" денонощно се подава с една постоянна зелена светлина (виж фиг. 4).

Сигнал №5-а "Преминаването разрешено", се подава от всички главни сигнали с двузначни сигнални показания.

Сигнал № 5-а "Преминаването разрешено!" при сигнали, които осигуряват безопасността през стрелковите участъци означава, че движението след сигнала е свободно; че движението през прилежащите стрелкови участъци трябва да се осъществява с редовна скорост.

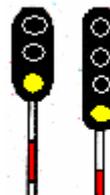


Фиг.4

22. Сигнал № 6: "Внимание, с готовност-Спри!" денонощно се подава с една жълта постоянна светлина (виж фиг. 7).

Сигнал №6 "Внимание, с готовност-Спри!" се подава от всички двузначни главни сигнали.

Сигнал №6 "Внимание, с готовност-Спри!" при сигнали, които защитават района на стрелкови участъци означава, че движението след сигнала е свободно, че следващият главен сигнал е с показание "Спри!" и че скоростта трябва да се регулира така, че влакът да спре веднага пред следващия главен сигнал.

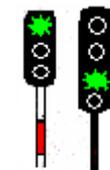


Фиг.7

23. Сигнал № 7: "Преминаването разрешено, с готовност-Ограничение на скоростта!" денонощно се подава с една мигаща зелена светлина (виж фиг. 8).

Сигнал №7 "Преминаването разрешено, с готовност-ограничение на скоростта" се подава от двузначен основен сигнал, входен или изходен, който гарантира безопасността на движението през стрелковия участък.

Сигнал №7 "Преминаването разрешено, с готовност-Ограничение на скоростта!" на сигнал, който защитава стрелкови участък означава, че движението след сигнала е разрешено; че движението през принадлежащия стрелкови участък се извършва с редовна скорост; че следващият основен сигнал показва ограничение на скоростта и че движението трябва да се регулира така, че от следващия основен сигнал да се кара с ограничена скорост.



Фиг.8

Забележка! В гара Димитровград такова показание подавано само на входния сигнал означава, че е разрешено само приемане на влак (возило) на трети прав коловоз с редовна скорост през стрелковия участък и задължително спиране в гарата. Това сигнално показание ще се ползва само при извънредни случаи!!!

24. Сигнал № 8: "Ограничена скорост, с готовност-Спри!" денонощно се подава с една мигаща жълта светлина и под нея една постоянна жълта светлина (виж фиг. 9).

Сигнал №8 "Ограничена скорост, с готовност-Спри!" се подава от двузначни основни сигнали, които гарантират сигурността на движението в стрелковите участъци.

Сигнал №8 "Ограничена скорост, с готовност-Спри!" означава, че движението след сигнала е разрешено; че движението през прилежащия стрелкови участък се



Фиг.9

извършва с ограничена скорост; че следващият основен сигнал дава показание "Спри!" и че движението трябва да се регулира така, че влакът да спре пред следващия основен сигнал.

28. Сигнал № 12а: "Внимателно влизане в гарата със скорост 10 km/h" денонощно се подава с една червена светлина и под нея една мигаща жълта светлина (виж фиг. 15).

Сигнал №12-а "Внимателно навлизане в гарата със скорост 10 km/h" се подава само от светлинни входни сигнали, които са оборудвани с устройства за показване на този сигнал.

Сигнал № 12-а "Внимателно навлизане в гарата със скорост 10 km/h" се подава в случаите, когато влакът трябва да влезе в гарата с повишено внимание на зает коловоз; на коловоз, който е проходим до определена точка; на коловоз, чиято дистанция в изходните стрелки не е свободна; в случай на повреда на осигурителната инсталация и т.н. С този сигнал на влака се разрешава да навлезе в гарата със скорост до 10 km/h, така че в случай на необходимост веднага да може да спре. **(Забележка! Такова показание на входния сигнал на гара Димитровград съответства на поканителен сигнал по нормативната уредба за железопътен транспорт в Република България!!!)**



Фиг.15

30. Когато главният сигнал е с показание "Ограничена скорост", трябва едновременно да се провери дали указателите за скорост, дават указания за това каква точно трябва да е скоростта на движение.

31. Ограничената скорост, с която може да се преминава през стрелковите участъци, когато главният сигнал подава заповед "Ограничена скорост", е обозначено на указателя за скорост, вграден при главния сигнал. Ако към главния сигнал не е вграден указател за скоростта, тогава през принадлежащия стрелкови участък се преминава с максимална скорост, посочена в книжка-разписание, но не по-висока от 50 km/h.

32. С ограничена скорост трябва да се премине от първата железопътна стрелка на стрелковия участък докато и последната колоос от влака не премине последната железопътна стрелка на този участък.

33. Всички главни сигнали трябва да подават сигнал № 4 "Спри!".

Е. ПРОЦЕДУРИ В СЛУЧАЙ НА ПОВРЕДА

37. Когато главният светлинен сигнал е неосветен, до него трябва да се постави заповеден сигнален спирачен диск - сигнал № 96-а: "Спри!".

39. Персоналът на влака се информира за възникнала повреда на главен светлинен сигнал с писмена заповед, издадена в съответствие с разпоредбите на Правилника за движението.

ПРЕДСИГНАЛИ НА ГЛАВНИТЕ СИГНАЛИ

Член 7.

А. ОСНОВНИ РАЗПОРЕДБИ

1. Предсигналите, монтирани на определени разстояния пред главните сигнали, с показанията си дават информация за положението на главните сигнали.

За положението на главните сигнали информация може да се подаде от специално монтирани пред тях предсигнали или от други предходни главни сигнали.

2. Специалните предсигнали се монтират пред главните сигнали на жп линии (или част от жп линия) без автоблокировка.

Специални предсигнали не се монтират на жп линии от абзац 1 на тази точка, ако информация за показанията главните сигнали може да се даде от предходни главни сигнали.

3. Предсигналите са светлинни и се монтират само пред главни светлинни сигнали.

4. На лицевата страна на стълбове на предсигналите са изобразени последователни бели и черни черти с еднаква широчина.

Б. МЯСТО НА МОНТИРАНЕ, ВИДИМОСТ И ВИДОВЕ ПРЕДСИГНАЛИ

7. Предсигналите се монтират от страната на коловоза, на разстояние най-малко равно на определения спирачен път за съответната линия.

В. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ ЗА СИГНАЛИТЕ ПОДАВАНИ ОТ СПЕЦИАЛНИТЕ ПРЕДСИГНАЛИ

11. Посредством светлинните предсигнали се подават денонощно сигнали с постоянна или с мигаща светлина.

Г. СИГНАЛИ ТЯХНОТО ЗНАЧЕНИЕ

12. Сигнал № 13: "С готовност-Спри!" денонощно се подава с една постоянна жълта светлина (виж фиг. 16).



Фиг.16



Фиг.19

13. Сигнал № 14: "Следва-Преминането разрешено" денонощно се подава с една постоянна зелена светлина (виж фиг. 19).

14. Сигнал № 15: "С готовност-Ограничение на скоростта" денонощно се подава с една мигаща зелена светлина (виж фиг. 22).



Фиг.22

Д. ЗНАЧЕНИЕ И ПРИЛОЖЕНИЕ НА СИГНАЛИТЕ

15. Сигнал №13 "Следва-Спри!" означава, че движението до главния сигнал трябва да се регулира така, че влакът да спре задължително пред главния сигнал, който подава заповед: "Спри!".

16. Сигнал №14 "Следва-Преминането разрешено" означава, че до главния сигнал скоростта не трябва да се намалява.

18. Сигнал №15 "С готовност-Ограничение на скоростта" означава, че до главния сигнал скоростта трябва да се регулира така, че през принадлежащия стрелкови участък да се премине с определената ограничена скорост.

19. Ако с предсигнала се подават сигнали №14 "Следва-Преминането разрешено" или № 15 "С готовност-Ограничение на скоростта", а при приближаване главният сигнал чрез сигнал №4 подаде заповед "Спри!" означава, че поради непредвидимо възникнала опасност за движението, сигналът е променен и трябва да се предприемат всички необходими мерки с цел незабавно спиране на влака.

20. Редовните сигнални показания на предсигналите трябва да отговарят на редовните сигнални показания на техните главни сигнали.

23. Когато предсигнал, без указател за скоростта, дава указание на сигнал №15 "С готовност- Ограничение на скоростта", а на съответният му главен сигнал е монтиран указател за скоростта, то скоростта от предсигнала до главния сигнал се намалява и когато се види указателя за скоростта, по-нататъшното движение се регулира така, че от главния сигнал, който показва ограничението на скоростта, респективно най-късно от първата следваща железопътна стрелка, скоростта на движение да бъде приведена в съответствие със стойността, посочена на указателя.

Е. ПРОЦЕДУРИ В СЛУЧАЙ НА ПОВРЕДА

24. Когато предсигналът на главния сигнал е повреден и е останал в положение непрекъснато даващо показание на сигнал №13 "С готовност-Спри!", трябва да остане в това положение и когато главният сигнал е в изправност. В случай, че повреденият предсигнал дава показание на сигнал №14 "Следва-Преминането разрешено" или показание на сигнал №15 "С готовност-Ограничение на скоростта", трябва да се изисква да се регулира така, че да подава показанието на сигнал №13 "С готовност-Спри!".

б) на стълба на светлинния предсигнал, който е останал неосветен, се прикрепва жълт заповеден диск - сигнал №97а: "Бавно" или персоналът, обслужващ влака се информира чрез писмена заповед за неосветеността на светлинния предсигнал.

25. Персоналът, обслужващ влака се информира чрез писмена заповед за нередовността на предсигнала заради повреда само в случай, че показанията са по сигнал №14: "Следва-Преминането разрешено", №15: "С готовност-Ограничение на скоростта" или пък светлинният предсигнал е останал неосветен и към него не е прикрепен жълт сигнален диск.

26. Ако светлинният предсигнал е неосветен се постъпва така, както когато дава показание на сигнал № 13: "С готовност-Спри!".

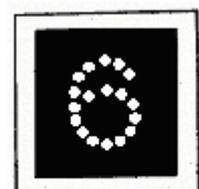
УКАЗАТЕЛИ И ПРЕДУКАЗАТЕЛИ ЗА СКОРОСТ

Член 11.

А. ОСНОВНИ РАЗПОРЕДБИ. СИГНАЛНИ УКАЗАНИЯ

1. Указателят за скорост показва каква е допустимата скорост при преминаване през стрелкови участък, когато главният сигнал позволява по-нататъшно движение с ограничена скорост, в случай че скоростта е по-голяма или по-малка от 50 km/h.

2. Сигнал № 21а: "Преминане с ограничена скорост от... km/h" денонощно се дава със светеща цифра на фона на черен правоъгълник (Виж фиг. 29).



Фиг.29

Б. ЦЕЛ И ПРИЛОЖЕНИЕ НА СИГНАЛНИТЕ УКАЗАТЕЛИ. ВИДИМОСТ

3. Цифрата, посочена на указателя, която определя допустимата скорост, винаги трябва да се умножи по 10, за да се получи стойността на скоростта.

4. Указател за скоростта, освен в случая, посочен в т.1 на този член, се монтира и когато трябва да се обозначи ограничение на скоростта, както следва:

а) за влизане в главни челни коловози, както и за влизане в главни коловози, секционирани (разделени) на участъци от дистанцията в случай на приемане на влак на първия участък от така секционирания коловоз по посока на движението на влака, когато е осигурено придвижване от минимум 50 m, както и в случаи когато товарни влакове влизат на главни коловози, а на изходната страна нямат постоянно осигурен участък за придвижване от минимум 50 m при движение със скорост 30 km/h.

Гранични коловозни сигнали

Член12.

А. ОСНОВНИ РАЗПОРЕДБИ

1. Граничните коловозни сигнали показват дали след тях е разрешено или забранено движението на влакове и извършване на маневра.

2. Граничните коловозни сигнали служат за:

а) секционирание (разделяне) на главен коловоз на ограничени дистанционни участъци или за обозначение на края на главен коловоз, който не е съоръжен с главен сигнал;

б) обозначение на края на челен коловоз (баластовата призма).

3. Граничните коловозни сигнали на челните коловози са табели, а на другите са светлинни.

4. Стълбовете на граничните коловозни сигнали са боядисани от лицевата си страна с последователни бели и черни черти с еднаква широчина.

Б. СИГНАЛИ

5. Сигнал № 25: "Преминаването забранено" при светлинни сигнали денонощно се подават с две червени светлини, разположени водоравно (виж фиг. 31).

При сигнали с табели:

днем:

водоравна черна черта през бяло кръгло поле с черен ръб (виж фиг. 32);

нощем:

дневният знак е осветен (виж фиг. 33).

6. Сигнал № 26: "Преминаването разрешено" при светлинни сигнали денонощно се подават две постоянни луннобели светлини, разположени по диагонал отляво надясно (виж фиг. 34).

Този сигнал не се подава при сигнали с табели.



Фиг.31



Фиг.32



Фиг.33



Фиг.34

В. ЗНАЧЕНИЕ И УПОТРЕБА НА ГРАНИЧНИТЕ КОЛОВОЗНИ СИГНАЛИ. ДЕЙСТВИЯ ПРИ ПОВРЕДА. ВИДИМОСТ

7. Светлинните гранични коловозни сигнали се монтират на границата на участъка, ограничаващ маршрута за движение, пред дистанционния указател на главен коловоз, на който редовно не достига място за придвижване при извършване на маневра към изходната страна, или на места за преминаване от един в друг парк, респективно на мястото на преход от странични коловози към главен коловоз, и обратно, отдясно по посока на движението непосредствено до или над коловоза, за който се отнасят.

8. Граничните коловозни сигнали с табели се монтират на баластовата призма само при челни коловози, които служат за приемане на влакове.

9. Нормалното сигнално показание е сигнал № 25 "Преминаването забранено".

10. Сигнал №25 "Преминаването забранено" при светлинен сигнал подава заповед указваща, че движението на влакове или извършването на маневра след сигнала е забранено, а при сигнал с табела означава, че това е края на челен коловоз.

11. Сигнал №26 "Преминаването разрешено" разрешава на машинист, управляващ изилиран локомотив или маневрен състав, да продължи движението до следващия сигнал, ограждащ участък от коловоза или до вагони на коловоза. С този сигнал не може да се даде заповед за заминаване на влак.

12. Светлинните гранични коловозни сигнали на главен коловоз, през който съответният влак може да премине без да спира в секционираните участъци, трябва да подават показания на сигнал № 26 "Преминаването разрешено". Граничните коловозни сигнали на съседните коловози, от които може да бъде застрашен маршрутът за движение на влак, трябва да дават показания на сигнал № 25 "Преминаването забранено".

14. Ако на граничния коловозен сигнал се появи сигнал №25 "Преминаването забранено" преди маневреният състав да премине този сигнал, сигнал №25 съобщава, че разрешението за движение е отменено.

15. Граничните коловозни сигнали с табели се осветяват през нощта в случай, че гаровото пространство около тях не е осветено.

Светлинните гранични коловозни сигнали могат да се изгасят, когато не се очаква пристигане на влак или извършването на маневра и ако това е посочено в Технико-разпоредителния акт на гарата (ТРА).

16. Когато граничният коловозен сигнал е повреден, или дава съмнителни, или непосочени в правилника сигнали, трябва да се постави в положение, че да дава сигнал №25 "Движението забранено".

Ако светлинният граничен коловозен сигнал е неосветен това означава, че движението е забранено и нощем трябва да се освети със сигнален фенер с червена светлина.

При светлинен граничен коловозен сигнал, който е повреден, движението на влак се разрешава с подаването на ръчен сигнал "Напред" в случай че влаковият персонал предварително е уведомен с писмена заповед. Ако влаковият персонал не е информиран за това, влакът трябва да спре пред сигнала, а по-нататъшното му движение може да продължи след устно разрешение, получено от специално изпратен служител или след разрешение, дадено по телефона от дежурния ръководител движение.

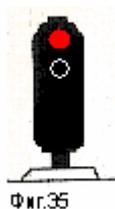
Маневрени сигнали за осигуряване безопасността на маршрут

Член 14

А. ОСНОВНИ РАЗПОРЕДБИ. СИГНАЛИ

1. Маневрените сигнали за осигуряване безопасността на маршрут показват дали движението след сигнала е разрешено или забранено.

2. Маневрените сигнали за осигуряване безопасността на маршрута са оцветени отпред в черно, а от задната страна - с черно-жълти наклонени черти.



3. Сигнал №27: "Маневра забранена" денонощно се подава с една червена светлина /фиг. 35/

4. Сигнал №28: "Маневра разрешена" денонощно се подава с една постоянна бяла светлина /фиг. 36/



II

III Б. ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ НА СИГНАЛИТЕ И ДЕЙСТВИЯ В СЛУЧАЙ НА ПОВРЕДА

6. Нормалното положение на маневрения сигнал за осигуряване безопасността на маршрута е сигнал №27 "Маневра забранена".

7. Сигнал №27 "Маневра забранена" забранява по-нататъшно движение след този сигнал.

8. Сигнал №28 "Маневра разрешена" дава указание на маневрения персонал, а също и на машиниста на изолиран локомотив, че движението е разрешено до следващия маневрен сигнал, т. е. до сигнал №37 "Граница на маневрата" или до вагони на коловоза. **Този сигнал не е заповед за потегляне на влак.**

9. Сигнал №28 "Маневра разрешена", подаден с маневрен сигнал при изходен сигнал, важи за маневрено придвижване, само ако главният сигнал показва сигнал №4 "Спри!"

10. При движението на влак по безопасен маршрут, всички маневрени сигнали за осигуряване безопасността на маршрута са с показания на сигнал №28: *“Маневра разрешена”*. На съседните коловози, откъдето може да бъде застрашено движението на влак, тези сигнали трябва да са с показание на сигнал №27: *“Маневра забранена”*.

12. Когато на влак е разрешено влизане в гара със сигнал №12а *“Внимателно влизане в гарата с 10 км/ч”*, маневрените сигнали за осигуряване безопасността на маршрута в участъка на движение на влака трябва да дават показание на сигнал №28 *“Маневра разрешена”*.

13. Ако маневреният сигнал за осигуряване безопасността на маршрута е повреден, или дава съмнителни или неправилни показания, трябва да се постави в положение показващо сигнал №27 *“Маневра забранена”*. Ако този сигнал е неосветен това означава, че извършване на маневра се забранява и през нощта сигналът се осветява със сигнален фенер с червена светлина. По-нататъшното движение след сигнала се извършва съгласно разпоредбите по т. 16. от чл. 12 на настоящия правилник.

За повреда на маневрен сигнал осигуряващ безопасността на маршрута, трябва по доказан начин веднъж на смяна да бъдат уведомени маневрените работници.

УКАЗАТЕЛИ ЗА ГРАНИЦА НА МАНЕВРАТА

Член 18

1. Указателят за граница на маневрата указва мястото, до което може да се извършва маневра.

2. Сигнал №37: *“Граница на маневрата”* е стълб с последователно редуващи се синьо-бели черти /фиг. 51/

3. Сигнал №37 *“Граница на маневрата”* обозначава мястото, до което се извършва маневрата от гарата към междугарието. Доколкото маневрата се извършва след този сигнал, се действа с писмена заповед, съгласно разпоредбите на Правилника за движение.

На електрифицирани жп линии, при определяне на мястото за монтиране на указателя за граница на маневрата, трябва да се има предвид и разстоянието между входния, и този сигнал, заради поставяне на изолирано звено (неутрална ставка).

6. Указателят *“Граница на маневрата”* нощем е неосветен.



Фиг.51

СИГНАЛИ ЗА КОНТАКТНАТА МРЕЖА

Член 21

А. ОСНОВНИ РАЗПОРЕДБИ

1. Сигналите за контактна мрежа се използват на електрифицираните жп линии.

2. Сигналите за контактна мрежа представляват изправени на върха си сини квадратни табели с бяла ивица по края. Сигналите са бели черти, маркировка или цифри, изработени от светлоотразяваща материя, ако не е предвидено да бъдат осветени. Другата страна на табелата може да се използва за сигнали откъм противоположната посока.

Постоянните сигнали, които се използват за подаване на сигнали за двете посоки на движение, се монтират от дясната страна на жп линия.

3. Сигналите за контактната мрежа са: сигнали за действия с пантографите, сигнали за действия с главните прекъсвачи и сигнали за безопасност.

4. Сигналите за действия с пантографите и сигналите за безопасност са постоянни или преносими, а сигналите за действия с главните прекъсвачи и сигналите за известяване са винаги постоянни.

При необходимост тези сигнали нощем се осветяват.

Б. СИГНАЛИ. ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И УПОТРЕБА НА СИГНАЛИТЕ. ВИДИМОСТ НА СИГНАЛИТЕ

а/ Сигнали за действия с пантографите



Фиг.60

5. Сигнал №41: *“Подготви пантографа за сваляне”* денонощно изправена на единия си връх ромбоидна табела със син фон и бели ивици по края. На синия фон са нанесени две хоризонтални бели черти, разместени една спрямо друга, като горната е в дясната, а долната – в лявата половина на табелата /фиг. 60/.

6. Сигнал №42: *“Свали пантографа”* - денонощно на син фон е нанесена бяла хоризонтална черта през средата на табелата /фиг. 61/.



Фиг.61



Фиг.62

7. Сигнал №42а: “Разрешено движение само с един вдигнат пантограф” - денонощно табела със син фон, на който с бели линии са схематично означени изправен пантограф и числото “1” до него в бял цвят / фиг. 62/.

8. Сигнал №43: “Вдигни пантографа” - денонощно бяла вертикална черта през средата на табелата /фиг.63/.



Фиг.63

9. Сигнал №41 “Подготви пантографа за сваляне” предупреждава локомотивния машинист, че приближава сигнал №42 “Свали пантографа” и го задължава да се подготви за сваляне на пантографа. За начало и край на участъка за движение на електрически тягов подвижен състав със свален пантограф, влаковият персонал се уведомява с писмена заповед, ако тези сигнали не са поставени като постоянни.

Сигнал №41 “Подготви пантографа за сваляне” се поставя най-малко на 300 м пред сигнал №42 “Свали пантографа” и трябва да се вижда от разстояние най-малко 100 м.

Когато сигналите за действия с пантографа трябва да се поставят на главния коловоз в гарата и сигнал №41 “Подготви пантографа за сваляне” не може да се постави край съответния коловоз на разстояние най-малко 300 м пред сигнал №42 “Свали пантографа”, сигнал №41 не се поставя. В тези случаи влаковият персонал се уведомява с писмена заповед и за това, че не е поставен сигнал №41 “Подготви пантографа за сваляне”. Ако влаковият персонал не е уведомен с писмена заповед за необходимостта от сваляне на пантографа, влакът трябва да бъде спрян пред входния сигнал, а влаковият персонал да бъде информиран по най-подходящия начин за необходимото сваляне на пантографа.

Сигнал №41 “Подготви пантографа за сваляне” не се поставя и в случаите, когато сигнал №42 “Свали пантографа” е поставен на отклонителен коловоз в гарата. За поставяне на сигнал №42 “Свали пантографа” в този случай трябва по доказан начин да се уведомят маневрени, гаровия и влаковия персонал, когато ще извършва маневра.

10. Сигнал №42 “Свали пантографа” обозначава началото на железопътния участък, през който електрическият тягов подвижен състав трябва да премине само със свален пантограф, и се поставя в служебните места на разстояние най-малко 10 м, а на междугарие – най-малко на 30 метра пред мястото, откъдето електрическият тягов подвижен състав трябва да се движи със свален пантограф.

11. Сигнал №42а “Разрешено движението само с един вдигнат пантограф” се поставя заедно със сигнали №45 “Изключи главния прекъсвач” и №46 “Включи главния прекъсвач” в неутралните секции на контактната мрежа, чиито се режим на работа това налага.

Този сигнал е валиден до първия следващ сигнал №43 “Вдигни пантографа”.

Ако в скачения състав на електрическия влак няма техническа възможност да остане вдигнат само един пантограф в целия състав, при сигнал №42а трябва да се свалят всички пантографи.

12. Сигнал №43 “Вдигни пантографа” обозначава края на железопътния участък, през който електрическият тягов подвижен състав трябва да премине само със свален пантограф, и се поставя на мястото, откъдето електрическият тягов подвижен състав трябва да се движи с вдигнат пантограф.

13. Ако сигналите за действия с пантографите са поставени като постоянни, за това не се уведомява маневрени, гаровия и влаковия персонал.

б/ Сигнали за манипулиране с главните прекъсвачи



Фиг.64

14. Сигнал №44: “Подготви главния прекъсвач за изключване”- денонощно две вертикални бели черти по средата на табелата /фиг. 64/

15. Сигнал №45: “Изключи главния прекъсвач”- денонощно хоризонтална черта с две бели вертикални черти над нея като прекъснато латинско “U” / фиг. 65/.



Фиг.65

6. Сигнал №46: “Включи главния прекъсвач” – денонощно бяла хоризонтална черта с две бели вертикални черти над нея като цяло латинско “U” / фиг. 66/.



Фиг.66

17. Сигнал №44 “Подготви главния прекъсвач за изключване” предупреждава локомотивния машинист, че приближава сигнал №45 “Изключи главния прекъсвач” и го задължава да се подготви за изключване на главния прекъсвач. Поставя се най-малко на 300 м пред сигнал №45 и трябва да се вижда най-малко от 100 м.

18. Сигнал №45 “Изключи главния прекъсвач” обозначава началото на неутралната секция на железопътния участък, под която електрическият тягов подвижен състав трябва да премине с изключен главен прекъсвач, и се поставя в депата за електрически локомотиви на разстояние най-малко 10 м, а на междугарие - най-малко на 30 м пред мястото, откъдето електрическият тягов подвижен състав трябва да се движи с изключен главен прекъсвач.

19. Сигнал №46 “Включи главния прекъсвач” обозначава края на неутралната секция на железопътния участък, под която електрическият тягов подвижен състав трябва да премине с изключен главен прекъсвач, и се поставя на мястото, от което електрическият тягов подвижен състав може да се движи с включен главен прекъсвач.

в/ Сигнали за безопасност

20. Сигнал №47: “Спри! Забранено е преминаването на единица от подвижен състав с вдигнат пантограф!” - денонощно изправена на единия си връх квадратна табела с бяла ивица на края, и последователно редуващи се синьо-бели квадрати /фиг. 67/



Фиг.67

Сигнал №47 “Спри! Забранено е преминаването на единица от подвижен състав с вдигнат пантограф!” обозначава, че коловозът по-нататък е без електрозахранване, т. е. че в следващия железопътен участък напрежението е изключено, или че следващият железопътен участък е повреден, и забранява по-нататъшното преминаване на единица от подвижния състав с вдигнат пантограф.

Монтира се по коловози, останали по-нататък без електрозахранване, при това в крайната точка на окачване, в която контактният проводник е още в активна позиция.

Ако от стрелката се отделя коловоз, който не е електрифициран, постоянният сигнал №47 “Спри! Забранено е преминаването на единица от подвижен състав с вдигнат пантограф!” се монтира на стрелковия указател така, че неговото положение да се променя заедно с това на стрелковия указател, т.е. сигналът е видим, само когато стрелката е поставена за влизане в неелектрифицирания коловоз. В такива случаи този сигнал се използва с намалени размери.

В гари, в които маневрата не се извършва с електрически тягов подвижен състав, разпоредбите по предходния абзац на тази точка не се прилагат.

Ако стрелката, от която се отделя неелектрифициран коловоз, няма стрелкови указател, постоянният сигнал №47 “Спри! Забранено е преминаването на единица от подвижен състав с вдигнат пантограф!” се поставя на кутията на маневрения сигнал, на стълба на граничния коловозен сигнал или на стълба на контактната мрежа, съответно на конзолата. В такива случаи този сигнал се използва с нормални, или намалени размери, и на него трябва допълнително да се нанесе бяла хоризонтална или вертикална стрела на син фон над сигналната табела, а необходимостта, мястото и начинът на поставянето му се определят от ЖТП.



Фиг.68



Фиг.69

Стрела, насочена нагоре, забранява движението по коловоз без електрозахранване, в който се влиза с движение по правия елемент / фиг. 68/.

Хоризонтална стрела, насочена надясно или наляво, забранява движението по коловоз без електрозахранване, в който се влиза с отклонение на движението надясно или наляво



Фиг.70

/фиг. 69 и 70/.

Когато в електрифициран коловоз в гара или на междугарие се извършват дейности по поддържане на контактната мрежа, които не изискват затваряне на коловоза, но напрежението в железопътния участък е изключено и той е заземен, този коловоз трябва да се обезопаси в двете посоки с преносими сигнали №47 “Спри! Забранено е преминаването на единица от

подвижен състав с вдигнат пантограф!”, които се поставят най-малко на 10 м пред мястото, откъдето е забранено по-нататъшното движение на возило с вдигнат пантограф.

В коловози, където редовно се извършват товарно-разтоварни дейности и претоварване на товари, при нормално електрозахранване, т.е. напрежението в тях е изключено и те са заземени, не се поставя сигнал №47 “Спри! Забранено е преминаването на единица от подвижен състав с вдигнат пантограф!”.

22. Сигнал №48: “Включено електрическо напрежение” - денонощно е бяла хоризонтална начупена стрела на синя табела / фиг. 71/.

Сигнал №48 “Включено електрическо напрежение” обозначава, че електрическото отопление на пътнически вагони е предварително включено и поради това не трябва да се разединяват електрическият кабел за предварително отопление, присъединителните муфи на основния захранващ кабел на прикачените вагони, както и да се включват присъединителните муфи на другите вагони за предварителното им отопление.

Този сигнал се поставя в предната част на возилото, от страната и на височината на буфера, в онази част на влака, откъм която могат се очакват извършването на маневра, а при необходимост - и в двата му края.

За поставянето на сигнала отговаря работникът, който включва предварителното електрическо отопление.



Фиг.71

УКАЗАТЕЛИ НА СТРЕЛКИТЕ

Член 22

А. ОСНОВНИ РАЗПОРЕДБИ

1. Указателите на стрелките дават указания за положението на стрелката /стрелката е поставена за движение по правия елемент или е обърната за отклонение/, а именно за кой коловоз е подготвен маршрут и дали предстои движение през стрелките срещу езиците или по езиците им.

2. Всички стрелки на главни коловози и на междугарие трябва да бъдат обезопасени.

Стрелките на междугария на магистрална или друга линия първа категория, трябва да се обезопасят с главни сигнали, които са в зависимост от положението на стрелките.

Скоростите за движение през стрелки, в зависимост от положението им по т. 1, са регламентирани в Правилника за движение.

3. Указателите на стрелките могат да бъдат:

- стрелкови фенери, при които маркировката за сигнализация е луннобяла светлина;
- стрелкови сигнални черни табели, върху които указанията за положение на стрелката се дават чрез нанесени бели знаци със светлоотразяваща материя или без нея.

Б. СИГНАЛИ

а/ Единични стрелки

5. Сигнал №49: “Стрелката е поставена за движение по правия елемент срещу или по посока на езиците”

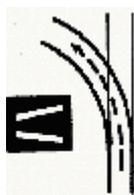
изправен бял правоъгълник на черен фон и за двете посоки на движение /фиг. 72 и 73/.



Фиг.72

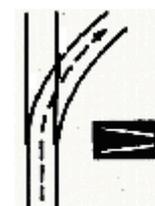


Фиг.73



Фиг.74

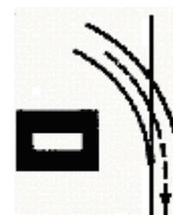
6. Сигнал №50: “Стрелката е обърната за отклонение”
- срещу езиците на стрелката:
бяла стрелка на черен фон с насочен по посока на отклонението връх /фиг. 74 и 75/.



Фиг.75

- по езиците на стрелката:

бял хоризонтално разположен правоъгълник на черен фон /фиг. 76/.



Фиг.76

Г. СИГНАЛ ЗА НАЧАЛО НА СПИРАЧЕН ПЪТ ПРЕД ПЪТЕН ПРЕЛЕЗ ПРИ УСТРОЙСТВА С ДИСТАНЦИОНЕН КОНТРОЛ

12. Сигнал № 58: “Начало на спирачен път пред пътен прелез”
денонощно - бял стълб с червен връх /фиг. 86/



Фиг.86

Д. ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И УПОТРЕБА НА СИГНАЛИТЕ. ВИДИМОСТ НА СИГНАЛИТЕ

17. Сигнал №58 “Начало на спирачен път пред пътен прелез” се поставя пред пътни прелези, през които движението е обезопасено с бариери, полубариери или светлинни сигнали.

Сигнал №58 “Начало на спирачен път пред пътен прелез” обозначава мястото, от което ако устройствата са неизправни, локомотивният машинист трябва да започне подготовката за спиране на влака, респективно спиране на влака когато той трябва да бъде спрял пред пътен прелез, през който движението е обезопасено по един от начините посочен в т.1.

19. Сигнал №58 “Начало на спирачен път пред пътен прелез” се поставя на спирачно разстояние пред пътния прелез с одстояния, които са предвидени за отделните предсигнали.

20. Сигнал №58 “Начало на спирачен път пред пътен прелез” е неосветен.

СИГНАЛИ НА ОБСЛУЖВАНИ ЖП ВОЗИЛА – ВАГОНИ

Член 27

1. Сигналите на обслужвани жп возила-вагони обозначават возилата, чието обслужване изисква специални предпазни мерки при маневра или обозначаване на возила, с които се извършва пощенска манипулация.

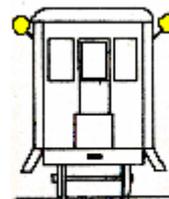
2. Сигнал №63: “Обслужван от персонала”

денем: на дългите страни на вагона се поставя по една жълта сигнална табела, оцветена от двете страни /фиг. 106/

нощем: освен дневния сигнал, жп возилата – вагоните трябва да бъдат осветени отвътре.

3. Сигнал №63 “Обслужван от персонала” се поставя на отделени от влака вагони, обслужвани от персонала /WL, WR, POST, монтажни вагони, служебни вагони, вагон-жилища за железопътния персонал и т. н./. Сигналът се поставя от придружителите на тези вагони.

В група такива вагони, отделени от влака, сигналните табели, или фенери, се поставят само на първия и на последния вагон.



Фиг.106



Фиг.107

4. Сигнален знак 64: “Пощенска манипулация”

денем:

на отворените врати на вагона се поставя син флаг /фиг. 107/.

нощем:

на отворените врати на вагона се поставя фенер със синя светлина в три посоки /фиг. 108/.



Фиг.108

СИГНАЛИ ПОДАВАНИ ОТ ВЛАКОВИЯ И ОТ ГАРОВИЯ ПЕРСОНАЛ

Сигнали на персонала на тяговия подвижен състав

Член 29

А. ОСНОВНИ РАЗПОРЕДБИ. СИГНАЛИ

1. Със сигналите на тяговия подвижен състав, персоналят му подава необходимите заповеди и предупреждения към превозния персонал, придружителите на влака, гаровия персонал и железопътните работници, а в известни случаи и към други лица.

2. Сигналите на тяговия подвижен състав подава машинистът със свирката на тяговия подвижен състав.

При влакове с два локомотива начело, необходимите сигнали подава машинистът на първия локомотив, а при влакове с два бутаци локомотива на края на влака – машинистът на втория бутач локомотив, с изключение на сигнал №68: “Опасност, спри!”, който в случай на необходимост се подава от машиниста, който пръв е забелязал опасността.

3. Сигнал №67: “Внимание!”

един дълъг звук: _____

4. Сигнал №68: “Опасност, спри!”

най-малко пет къси звука набързо един след друг

Б. ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И УПОТРЕБА НА СИГНАЛИТЕ

11. Сигнал №67: “Внимание!” машинистите на всички влакове подават:

а/ в случаите, когато е необходимо да се даде предупреждение за заминаване на влак или когато железопътни работници или други лица трябва да се отстранят или отдалечат от намиращия се на коловоза влак. Същото се отнася и за машиниста на всяко моторно возило при извършване на маневра.

в/ пред указатели за предупреждения по железния път и съоръженията, в т.ч. и по т.5 от чл.46

на този правилник;

г/ пред преносими предупредителни сигнали използвани от пътното стопанство, в т.ч. по т. 2, чл. 47 на този правилник;

д/ пред пътни прелези, чиито осигурителни устройства са повредени и не се обслужват, или с чиито устройства не може да се манипулира по време на преминаване на влака, защото повредата е настъпила в период, когато устройството не се обслужва;

ж/ при намалена видимост, най-често поради лошо метеорологично време;

к/ пред всеки пътен прелез, пред изкоп с по-голяма дължина, мост и друг по-голям обект, които пречат на видимостта;

л/ в пътнически влак, който е спрял на междугарие – преди потегляне на влака, ако на пътниците е разрешено да слизане и качване вагоните, както и преди потегляне на влак от всеки служебен район без дежурен ръководител движение;

м/ когато това е в интерес на общата сигурност и за предупреждаване на други лица, или за отстраняване на животни от коловоза;

н/ при приближаване към сигналите №41 “Подготви пантографа за сваляне” и №44 “Подготви главния прекъсвач за изключване” в случаите, когато начело на влака са два самостоятелно управлявани електрически локомотива.

13. Сигнал №68 “Опасност, спри!” се подава от машиниста, когато е необходимо да спре влака колкото се може по-бързо поради каквато и да било причина, ако е забелязал опасност за своя или за друг влак, ако на другия влак е подаден ръчен сигнал “Спри!”, а той не го е изпълнил, или ако от него се изисква да подаде този сигнал.

В. ПОВРЕДА НА СВИРКАТА НА ТЯГОВ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ

24. Ако на междугарие се повреди свирката на влаков или на бутач локомотив, влакът може да се движи до първата гара в зависимост от видимостта на железния път със скорост най-много 30 км/ч. Ако в първата гара е невъзможно да се поправи свирката, локомотивът се счита за негоден да продължи движението.

25. Ако влакът се вози начело от два локомотива /влаков и помощен, влаков и локомотив в нетягов режим/ и още в гарата се повреди свирката на първия локомотив, като водещ трябва да се постави локомотивът, чиято свирка е изправна.

При такава повреда на междугарие, машинистът на първия локомотив трябва да спре влака и да уведоми за повредата персонала, придружаващ влака, и машиниста на втория локомотив. По време на по-нататъшното движение до първата следваща гара, необходимите сигнали подава машинистът на втория локомотив, а в гарата с влака се постъпва съгласно разпоредбите на първия абзац на тази точка. По време на такова движение машинистът на първия локомотив предупреждава машиниста на втория за необходимостта да подава сигнали с ръчни сигнални средства, включително и да сигнализира с викане.

В случаите по абзац 2 на тази точка, движението на междугарие трябва да продължи със скоростта, указана в т. 24 на този член.

СИГНАЛИ ПОДАВАНИ ОТ МАНЕВРЕНИЯ ПЕРСОНАЛ

Член 32

А. ОСНОВНИ РАЗПОРЕДБИ. СИГНАЛИ

1. Със сигнали на маневрения персонал, използвани при всички видове маневра, се подават заповеди за движение в необходимата посока, регулиране на скоростта и спиране.

2. Маневрените сигнали се подават от работниците извършващи маневра или стрелочниците, които управляват стрелките при маневра.

3. Сигналите на маневрения персонал се подават едновременно с джобна свирка и сигнален флаг, съответно с джобна свирка и ръчно сигнално фенерче. Сигнал, подаден само с джобна свирка, или само със сигнален флаг, съответно само с ръчно сигнално фенерче, има същата сила както когато е подаден едновременно с джобна свирка и сигнален флаг, или нощем с джобна свирка и ръчно сигнално фенерче.

4. Сигналният флаг е изработен от червен плат с определен размер и е прикрепен към дръжка.

5. Сигналите, подавани от маневрени персонал, се използват и при влакове, които по време на движението по маршрута си, съгласно разпоредбите на Правилника за движение, се считат за маневрени състави.



Фиг.131

Сигнал №85: "Напред"

денем: бавни движения на ръката нагоре и надолу с развят сигнален флаг, придружени с едно продължително изсвирване с джобна свирка: _____ /фиг. 131/.

нощем: подава се с бавни движения на ръката нагоре и надолу с бяла светлина на сигналното фенерче, придружени с едно продължително изсвирване с джобна свирка: _____ /фиг. 132/



Фиг.132



Фиг.133

6. Сигнал № 86: "Назад"

денем: бавни хоризонтални движения на ръката наляво и надясно пред тялото с развят сигнален флаг, придружени с две продължителни изсвирвания с джобна свирка: _____ /фиг. 133/.

нощем: подава се с бавни хоризонтални движения на ръката наляво и надясно пред тялото с бяла светлина на сигналното фенерче, придружени с две продължителни изсвирвания с джобна свирка: _____



Фиг.134

7. Сигнал № 87: "Малко напред"



Фиг.135

денем: бързи движения на ръката нагоре и надолу с развят сигнален флаг, придружени с късо изсвирване с джобна свирка: . /фиг.135/.

нощем: подава се с бързи движения на ръката нагоре и надолу с бяла светлина на сигналното фенерче, придружени с едно късо изсвирване с джобна свирка: . /фиг. 136/.



Фиг.136



Фиг.137

9. Сигнал №88: "Малко назад"

денем: движение с развят сигнален флаг хоризонтално наляво и надясно с бързи движения, придружено от две къси изсвирвания с джобната свирка: /Вж. фиг. 137/;

нощем: движение с бяла сигнална светлина хоризонтално с бързи движения наляво и надясно, придружено от две къси изсвирвания с джобната свирка: /Вж. фиг. 138/;



Фиг.138



Фиг.141

11. Сигнал 90: "Бавно" /"Намали скоростта"/

денем: държи се косо надолу развят сигнален флаг, придружено от едно продължително изсвирване с джобната свирка, последователно високо и дълбоко: /Вж. фиг. 141/;

нощем: държи се сигнално фенерче с бяла светлина на височината на гърдите, придружено от едно продължително изсвирване с джобната свирка, последователно високо и дълбоко: /Вж. фиг. 142/;



Фиг.142



Фиг.143

12. Сигнал 91: "Спри"

денем: кръгообразно движение на развят сигнален флаг, придружено от няколко къси изсвирвания с джобната свирка: /Вж. фиг. 143/;

нощем: кръгообразно движение със сигнално фенерче с каквато и да било светлина, придружено от няколко къси изсвирвания с джобната свирка: /Вж. фиг. 144/;



Фиг.144

Чл. 32/33

Б. ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И УПОТРЕБА НА СИГНАЛИТЕ

13. Сигналите №85 "Напред" и №87 "Малко напред" се подават, когато тяговото возило трябва да тегли маневрения състав.

14. Когато на влак трябва да се подаде сигнал за продължаване на движението, сигнал № 85: "Напред" се подава без оглед на разпоредбите на т. 13 от този член.

15. Сигнали №86 "Назад" и №88 "Малко назад" се подават, когато тяговото возило трябва да бутне маневрения състав.

16. За движението на самото тягово возило посоката "Напред", съответно "Назад" се определя по споразумение или разпорежданията се отдават устно.

17. Сигнали №87 "Малко напред" и №88 "Малко назад" се дават, по правило, когато е необходимо да се приближат, съответно да се разделят две или повече съседни возила, за да могат да се откачат или да се прикачат, както и в други подобни случаи.

19. Със сигнал №90: "Бавно" ("Намали скоростта") се разпорежда на персонала на тяговото возило да намали скоростта или да очаква подаване на сигнал №91: "Спри".

Преди подаване на сигнал №91 "Спри" винаги следва да се подаде сигнал №90 "Бавно" ("Намали скоростта"), освен в случаите, когато сигнал №91 трябва да се подаде веднага.

20. Със сигнал №91: "Спри" се разпорежда спиране на маневрения състав или на самото тягово возило.

Раздел VI

СИГНАЛИ НА ПЕРСОНАЛА, ОБСЛУЖВАЩ ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ

Преносими и ръчни сигнали на персонала, обслужващ железния път

Чл. 33

1. Със сигналите на персонала, обслужващ железния път се указва, че жп линия, съответно релсовият или гаровият коловоз е станал непроходим от означено място, или от означеното място движението следва да се извършва със скорост по-ниска от определената.

Освен това, със сигналите на персонала, обслужващ железния път в случай на необходимост поради внезапно настъпила опасност се спира влак, маневрен състав или релсово возило за спешно съобщение или предупреждение, заповядва се на влака, маневрен състав или релсово возило да се движи с повишено внимание или да намали скоростта, при внезапно възникване на такава необходимост.

2. Сигналните средства на персонала, обслужващ железния път са **преносими и ръчни**.

Преносими сигнални средства са: заповедни дискове, табела за началото на намалената на скорост и петарди.

Ръчни сигнални средства са: сигнален флаг, сигнално фенерче и джобна свирка.

3. Към сигналите на персонала, обслужващ железния път се числят:

а/ сигнали за спиране /предупредителни сигнали/;

б/ сигнали за намаление на скоростта;

в/ отменителен сигнал (сигнал за край на ограничението).

Персоналът, обслужващ железния път при нужда използва звукови сигнали с джобна свирка по начина, определен в чл. 32 от този правилник за маневрения персонал.

4. Заповедните дискове са боядисани от задната страна в сив цвят, ако за отделни случаи с този правилник не е предвидено друго.

Сигнали за спиране

Чл. 34

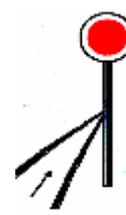
А. ОСНОВНИ РАЗПОРЕДБИ. СИГНАЛИ.

1. Сигналите за спиране указват че линията, съответно релсовият или гаровият коловоз е непроходим на означеното място вследствие на повреда, извършване на работа, заетост от возила или по други технически причини. Освен това те служат и в случай на необходимост с тях да се спре влак, маневрен състав или релсово возило поради внезапно настъпила опасност застрашаваща движението, за спешно съобщение или предупреждение и т.н.

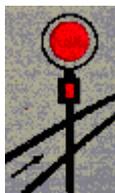


Фиг. 145

2. Сигнал №96а: "Спри" със сигнален диск за спиране:
денем:
червен заповеден диск с бели краища, обърнат към влака се държи или се поставя до коловоза /вж. фиг. 145 и 146/;



Фиг. 146



Фиг.147

нощем:

дневният сигнал и под него червена светлина, или само червена светлина на сигнално фенерче, обърната към влака /вж. фиг. 147, 148 и 149/.



Фиг.148



Фиг.149



Фиг.150

3. Сигнал №96б: "Спри" със сигнален флаг или сигнално фенерче:

денем:кръгообразно движение със сигнален флаг или какъвто и да било друг предмет към влака / Вж. фиг. 150 и 151/:

нощем:

кръгообразно движение със сигнално фенерче с каквато и да е светлина към влака, или със сигнално фенерче с червена светлина към влака /Вж. фиг. 152/;



фиг.151



Фиг.152

4. Сигнал №96 в: "Спри" с петарди.

дневен и нощен сигнал: изгърмяване на една или няколко петарди.

Б. ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И УПОТРЕБА НА СИГНАЛИТЕ

5. Сигнали №96а, №96б и №96в "Спри" указват, че на железопътната линия има препятствие, застрашаващо по-нататъшното движение и че влакът, маневреният състав или релсовото возило следва колкото е възможно по-бързо да спрат с употреба на най-ефикасния способ за спиране.

6. На коловоз на междугарието сигнал №96а "Спри" трябва да се постави, съответно сигнал №96 б "Спри" да се подаде, пред непроходимото място на спиращо разстояние.

Ако поради внезапно настъпила опасност сигналите №96а и №96б "Спри" не могат да се поставят, съответно да се подадат на определеното в т.1 разстояние, следва според възникналата необходимост да се подадат незабавно, или да се тича срещу идващия влак, маневреният състав или релсовото возило и да се подава сигнал №96б "Спри" докато влакът, маневреният състав или релсовото возило не спрат.

8. Ако пред непроходимо място не се подава сигнал №96б "Спри" (с със сигнален флаг, съответно ръчно сигнално фенерче), заповедният диск следва да се постави така, че да указва сигнал №96а "Спри", който остава на това място, докато съществува препятствието, без оглед дали се очаква някакво движение или не.

9. Сигнал №96а "Спри" (заповедният диск) се поставя от двете страни на непроходимото място без оглед дали по коловоза се движат влакове само от едната или от двете посоки и е валиден и при гарови коловози само за коловоз, означен с този сигнал. Ако този сигнал не може да се постави край коловоза, за който важи, поставя се в средата на коловоза.

11. Когато в гари сигнал №96а "Спри" се поставя само за един коловоз, край съседните коловози, паралелно с този сигнал, следва да се поставят сигнали за край на намаление, за да не се пречи на движението по съседните коловози.

12. Самопридвижили се возила, които стоят на междугарие, следва да се обезопасят на по начин, определен в т. 9 от този член.

13. Ако поради внезапно появило се препятствие трябва да се обезопаси непроходимо място, а на мястото има само един работник, сигнал №96: "Спри" следва да се постави преимуществено в посоката, откъдето се очаква влак, а след това, колкото е възможно по-бързо, и в другата посока.

14. Сигнал №96а "Спри" се използва в гарите, за да:

а/ значи, че един или няколко гарови коловози са непроходни и то:

- когато е непроходен само един главен или страничен гаров коловоз, заповедният диск за спиране се поставя от двете страни на непроходимото място в средата на коловоза успоредно на дистанционния указател, по възможност на разстояние най-малко 50 м от застрашеното място;

б/ значи началото на заетостта на коловоза от влак (возила), когато това е необходимо. Поставя се на разстояние 50 м във всяка посока пред возилото /първото возило/, от които е зает коловозът. Когато свободната част на коловоза е недостатъчна за установяване на влака, това разстояние по изключение може да бъде най-малко 20 м;

в/ забрани всяко излизане от гарата на междугарие поради затваряне на коловоза, товарене или разтоварване на междугарието и др. Поставя се по средата на коловоза на разстояние най-малко 50 м от последната изходна стрелка. Ако в това време в гарата трябва да се маневрира и през изходната стрелка, сигналният диск за спиране се поставя според съответните разпоредби на Правилника за движение;

д/ забрани влизането на електрически локомотив и електрически мотрисен влак с вдигнат пантограф в коловоз, за който не се подава сигнал №42 "Свали пантографа". Поставя се на разстояние 50 м пред мястото, от което движението е със свален пантограф и то от дясната страна на коловоза.

15. Когато непроходимото място не позволява влизането във всички коловози на гарата, или в отделни райони на гарата, обезопасяването се извършва от двете входни страни със заповеден диск за спиране, който се поставя на предсигнално спиращо разстояние пред входната стрелка. Тези сигнали трябва да се поставят, въпреки че гарата е осигурена с главни сигнали.

Изгърмяване и само на една петарда винаги означава сигнал №96в: "Спри".

23. Сигналните табели със сигнал №96а "Спри", ако са светлоотразяващи, не е необходимо да се осветяват.

В. ДЕЙСТВИЯ НА ВЛАКОВИЯ ПЕРСОНАЛ ПРИ ЗАБЕЛЯВАНЕ НА СИГНАЛИ ЗА СПИРАНЕ ПОДАДЕНИ ОТ ПЕРСОНАЛА НА ПЪТНО СТОПАНСТВО

24. Когато на междугарие или в жп гара е поставен сигнал №96а "Спри" (заповеден диск), или се подава сигнал №96б "Спри", както и когато от влака, респективно от маневрения състав се подава сигнал №96б (91) "Спри", или е чул сигнал №96в "Спри" (изгърмяване на петарда), машинистът, съответно водачът на моторно релсово возило следва да използва най-ефикасния способ за спиране, за да може влакът, маневреният състав или релсовото возило възможно най-бързо да спре. Ако за спиране на влака, съответно маневрения състав е необходима помощта на придружаващия влака персонал, съответно на маневрената бригада, машинистът подава сигнал №68 "Опасност, спирай".

25. Ако влакът е спрял на междугарие с поставен сигнали №96а и №96в "Спри" и на мястото няма никой, който да съобщи защо са поставени тези сигнали, нито по друг начин (по телефона, радиовръзка и др.) не може да се получи такова съобщение, а от мястото на спирането не може да се забележи никакво препятствие, влакът продължава движението с максимално внимание до евентуалното препятствие, респективно до първото работно или служебно място, където ще се получи необходимата информация.

Сигнали за бавно движение /с намалена скорост/

Чл. 35

А. ОСНОВНИ РАЗПОРЕДБИ. СИГНАЛИ.



Фиг. 153

1. Сигналите за бавно движение (с намалена скорост) указват, че през означеното място или по част от релсовия или гаровия коловоз, поради повреди, работа или по друга причина движението следва да бъде с намалена скорост.

2. Сигнал №97а: "Бавно" /"Намали скоростта"/ с жълт заповеден диск:

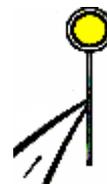
денем:

жълт заповеден диск с черно-бели ивици по краищата, обърнат към влака се държи или поставя край коловоза /Вж. фиг. 153 и 154/;

нощем:дневният сигнал и под него жълта светлина, или само жълта сигнална светлина в посока към влака /Вж. фиг. 155 и 156/;



Фиг. 155



Фиг. 154



Фиг. 156



Фиг. 157

3. Сигнал №97б: "Бавно" /"Намали скоростта"/ със сигнален флаг или ръчно сигнално фенерче:

денем:

развят сигнален флаг спуснат косо надолу, или двете ръце, спуснати косо надолу /Вж. фиг. 157 и 158/;

нощем:

ръчно сигнално фенерче със жълта светлина се държи или се поставя край коловоза в посока към влака /Вж. фиг. 159 и 160/;



Фиг. 159



Фиг. 158



Фиг. 160



Фиг. 161

4. Сигнал №97в: "Начало на бавно движение"/"Движение с намалена скорост"/

денем:

бяла цифра върху черна основа /Вж. фиг. 161/;

нощем:

дневният сигнал осветен /Вж. фиг. 162/.



Фиг. 162

Б. ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И ИЗПОЛЗВАНЕ НА СИГНАЛИТЕ

5. Сигнали №97а или 97б "Бавно"("Намали скоростта") се поставят, респективно подават, преди мястото, от което движението следва да се извършва с намалена скорост.

6. Сигнали №97а или №97б "Бавно"("Намали скоростта") означават, че от мястото на поставения сигнал знак, респективно от мястото на подаване на тези сигнали, скоростта следва да се намали така, че от сигнал № 97в "Начало на бавно движение" ("Движение с намалена скорост") да може да се извършва движение със скорост, означена на сигнал №97в "Начало на бавно движение" ("Движение с намалена скорост"), респективно със скорост, разпоредена с писмена заповед.

7. Когато се забележи сигнал №97а или №97б "Бавно"("Намали скоростта"), а на влаковия персонал, на персонала на маневрения състав, респективно на водача на моторното релсово возило с писмена заповед не е предписана скоростта на движение, нито съществува знак за скоростта на движение през обезопасено място, от мястото на поставения сигнал №97а, съответно от мястото на подаване на сигнал №97б "Бавно"("Намали скоростта"), разрешената максимална скорост е 10 км/ч.

Ако съществува необходимост от скорост по-малка от 10 км/ч, влакът, маневреният състав или моторното релсово возило следва да се спрат и да се отдаде устно разпореждане за допустимата скорост на движение.

8. Сигнал №97в "Начало на бавно движение"("Движение с намалена скорост") означава мястото, откъдето движението следва да се извършва с намалена скорост, указана на този сигнал знак или със скорост, разпоредена с писмена заповед заповед.

Краят на движението с намалена скорост се обозначава със сигнал №98: "Отменителен сигнал"("Край на намаление"). Движението може да продължи с редовна скорост след като последното возило от влака или маневрения състав, респективно моторното релсово возило премине този сигнал.

Когато движението с намалена скорост се въвежда на останалите главни и странични коловози, сигналите №97а "Бавно"/"Намали скоростта"/ и №98 "Отменителен сигнал"("Край на намалението") не се поставят. Движението с намалена скорост на тези коловози се обозначава само със сигнал №97в "Начало на бавно движение"("Движение с намалена скорост"), който се поставя близо до дистанционния указател до коловоза, за който важи. Скоростта, обозначена на този сигнал, важи за цялата дължина на коловоза, включително и в случай, когато е необходимо движение с намалена скорост само в една част от коловоза и престава да важи при сигнал №97в: "Начало на бавно движение"("Движение с намалена скорост"), който е валиден за противоположната посока, респективно при дистанционния указател на другия край на коловоза.

Когато се пуска влак на главни коловози в случая по трети абзац от тази точка, следва да се процедира съгласно разпоредбите на Правилника за движение, регламентиращи влизането на влак в гарата с особено внимание.

15. За въведеното движение с намалена скорост заинтересованият гаров персонал се уведомява писмено. Влаковият персонал се уведомява с писмено разпореждане.

Ако движението с намалена скорост се въведе ненадейно, за това се уведомяват по телефона съседните жп гари за уведомяване на влаковия персонал с писмена заповед. Ако съседните гари не са уведомени за такова движение с намалена скорост, поради което влаковият персонал не е могъл да бъде уведомен с писмена заповед, първият влак, маневреният състав или релсовото возило следва да се спрат и устно да се уведомят за движението с намалена скорост.

В случай, че съседните гари не могат да се уведомят по телефона за внезапно въведеното движение с намалена скорост, на влаковия персонал на спрения влак следва да се предаде писмено съобщение за уведомяване на съседната гара. Влакът, който носи писменото съобщение, следва да спре пред входната стрелка и началник-влака, съответно машинистът,

когато началник-влака изпълняващ задълженията си се намира в последния вагон, чрез стрелочника или по телефона съобщава съдържанието на известието, респективно чрез стрелочника или изпратения придружаващ влака предава съобщението на дежурния ръководител движение. Едва след предаденото съобщение влакът може да влезе в гарата. Дежурният ръководител движение уведомява за това предходната съседна гара на междугарието, в който е въведено движение с намалена скорост, с оглед уведомяване на влаковия персонал.

16. Ако влаковият персонал е уведомен с писмена заповед за въведено движение с намалена скорост, а на жп линия няма сигнал за движение с намалена скорост, ще постъпи съгласно разпореждането дадено с писмената заповед. Ако влаковият персонал не е уведомен с писмена заповед за въведено движение с намалена скорост и на линията забележи сигнал за движение с намалена скорост, ще постъпи съобразно сигналите за движение с намалена скорост.

19. Сигналните табели на сигнали №97а и №97в, ако са от светлоотразяваща материя, не е необходимо да се осветяват.

Сигнал за край на намаление

Чл. 36

1. Сигналят за край на намаление служи с него да се отменят сигналите за движение с намалена скорост, а в определени случаи и сигнал за спиране.



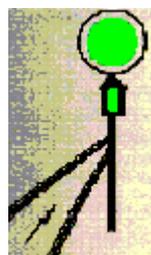
Фиг.164

2. Сигнал № 98: "Край на намаление"

денем:

зелен заповеден диск с бели краища, обърнат към влака, поставен до коловоза /Вж. фиг. 164/;

нощем: дневният сигнал и под него зелена светлина или само зелена светлина от сигнално фенерче, насочена към влака /Вж. фиг. 165 и 166/.



Фиг.165



Фиг.166

3. Сигнал № 98 "Край на намаление", когато е поставен на края на частта от коловоза, на която е въведено движение с намалена скорост, обозначава мястото, откъдето се преустановява ограничението за движение с намалена скорост.

5. Ако в жп гари, сигнал №96а "Спри" е поставен само за един коловоз, сигнал №98 "Край на намаление", поставен успоредно, до другия коловоз, означава, че сигнал №96а: "Спри" не важи за този коловоз /Виж т. 11, чл. 34 от този правилник/.

6. Сигналната табела на сигнал №98 "Край на намаление", ако е светлоотразяваща, не е необходимо да се осветява.

Предсигнални указатели

1. Предсигналните указатели служат за по-лесно и сигурно забелязване мястото на предсигналите.

2. Предсигналните указатели се монтира на магистралните и на останалите жп линии първа категория при всички отделни предсигнали.

3. Указател №202: "Обозначаване мястото на предсигнала"

бяла правоъгълна табела, на която са начертани с черен цвят два триъгълника със съединени върхове /Вж. фиг. 169/.



Фиг.169

4. Предупредителният сигнал се монтира по правило на 1,5 м преди сигнала по т. 2 от този член. Предупредителните сигнали могат да се монтират и на самия стълб на тези сигнали, в подножието му или на вратата на сигналния шкаф.

Ако предупредителният сигнал е монтиран над коловоза, за който важи, на мостова или полумостова конструкция, предупредителните сигнали могат да се монтират и над предсигналната табела.

За по-лесно забелязване, указателят на предупредителния сигнал трябва, при необходимост, да бъде от светлоотразяваща материя.

Дистанционен указател

Чл. 43

1. Указател №206: "Дистанционен указател"

бяла, хоризонтално поставена гредичка с краища, боядисани в черно /Вж. фиг. 177/.



Фиг.177

2. Указател №206: "Дистанционен указател" обозначава границата между съединяващи се коловози и мястото, зад което е забранено да се оставя подвижен състав, за да не застрашава безопасността на движението по съседния коловоз.

Граница на участък

Чл. 44

1. Указател №207: "Граница на участък" (Изолиран настав)

стълбче или глава на изолиран настав, боядисана в жълто-червено, съответно капака на кутията на броячите на оси, боядисан в жълто с червена лента /Виж фиг. 178/.



Фиг.178

Ф

3. Капакът на кутията на броячите на оси е боядисан в жълто, с напречна червена лента по средата с широчина 5 см. Същият е изобразен на фиг. 178.

4. Указател №207: "Граница на участък"(Изолиран настав) при стрелките означава мястото, което возилата следва да освободят, за да се даде възможност да се обръщат.

Предупредителни жп указатели

Чл. 46

1. Указател №209: "Внимание, прелез"

стълб, боядисан последователно с червени и бели ивици /Вж. фиг. 181/



Фиг.181

2. Предупредителните жп указатели се монтират пред жп прелезите на същото ниво, при които движението не е обезопасено с бариери, полубариери или светлинна сигнализация, респективно пред всички прелези, пред които не се поставят контролни светлинни сигнали или сигнали за начало на спирачен път пред прелез.

3. Предупредителният жп указател се монтира от дясната страна на коловоза за съответната посока на движение.

5. Указател №209: "Внимание, прелез" предупреждава машиниста, че при този указател следва да подаде сигнал №67 "Внимание" и да го повтаря многократно до приближаване на прелеза, за предупреждаване на участниците в автомобилния транспорт, че влакът се приближава към прелеза.

При бутани влакове машинистът също следва да подава сигнал №67 "Внимание", когато първият вагон се приближи до предупредителния жп указател и да го повтаря многократно до приближаването на първите вагони до прелеза.

Преносими предупредителни жп указатели

Чл. 47

1. Указател №210: "Работно място на железния път"

бяла овална табела с черна фигура на работник, на стълб с червено-бели ивици, а в червените ивици бяло светлоотразително стъкло /Вж. фиг. 182/



Фиг.182

2. Указател №210 "Работно място на железния път" предупреждава машиниста, че при този указател следва да подаде сигнал №67 "Внимание" и да го повтаря многократно до приближаване на работното място, с оглед предупреждаване на работниците, работещи по железния път, за приближаването на влака, за да се отстранят от линията.

Ако работното място се намира на разстояние **по-малко от 800 м, респективно 500 м** след изходната стрелка в гари, откъдето влакът (возилото) тръгва, този указател може да се постави и на по-малко разстояние, за което влаковият персонал следва да се уведоми с писмена заповед. В заповедта се посочват данни за километричното местоположение на поставения указател №210 "Работно място на железния път". В този случай след потегляне на влака (возилото) локомотивният машинист до работното място подава често сигнал №67 "Внимание".

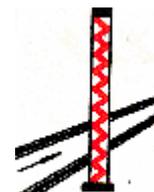
Указатели за безгабаритни съоръжения и устройства

Чл. 51

1. Указателите за безгабаритни съоръжения и устройства означават, че съществуващи съоръжения и устройства на железния път нарушават строителния габарит.

2. Указател №215: "Нарушен строителен габарит"

бяла, вертикално поставена табела с червена зигзагообразна линия и боядисан в черно връх /Вж. фиг. 188/



Фиг.188

3. Указател №215: "Нарушен строителен габарит" може да бъде очертан на самия обект, или специално изработен се монтира пред обекта /съоръженията и устройствата/, нарушаващи строителния габарит.

Указател №215 може да се поставя от предната страна на главните сигнали и техните предсигнали.

Граница на изолирано звено/Въздушна междина/

Чл. 52

1. С указатели Граница на изолирано звено/Въздушна междина/ се отбелязват местата на началото и края на изолирано звено (въздушната междина) на жп гарата, на кръстовище или на служба по движението, за да се уведоми персоналят на тягов подвижен състав и работниците по поддържане съоръженията на контактната мрежа за границата на контактната мрежа на междугарие и в гарата.

2. Указател 216: "Начало на изолирано звено"

(Начало на въздушната междина)

бяла квадратна табела с червен ъгълник, едната страна на който е успоредна на долната хоризонтална ивица на табелата, а другата - на лявата ивица на табелата - главна латинска буква L /Вж. фиг. 189/



Фиг.189



Фиг.190

3. Указател №217: "Край на изолирано звено"(Край

на въздушната междина)

черна квадратна табела с бял ъгълник, едната страна на който е успоредна на горната хоризонтална ивица на табелата, а другата - на дясната ивица на табелата - обърната главна латинска буква L /Вж. фиг. 190/.

Наклоноуказатели

Чл. 57



Фиг.199

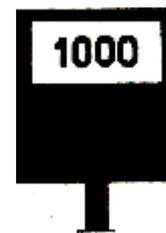
1. С наклоноуказателите се означават профила на пътя, и величината и дължината на наклона на железния път. Величината на наклона се изразява в хилядни, а дължината - в метри.

2. Указател №226: "Наклоноуказател"

черна табела с бял петоъгълник с обърнат връх нагоре или надолу, или с бял правоъгълник, в зависимост от това дали железният път е в нагорнище /вж. фиг. 199/, в надолнище /вж. фиг. 200/, или е в хоризонтала /вж. фиг. 201/ и изписани черни



Фиг.200



Фиг.201

и червени цифри.

С черните цифри е означена дължината на наклона, а с червените - величината на наклона.

3. Наклоноуказателите се поставят на местата на промяна на профила, от дясната страна на железния път, считано по посока на километража. На обратната им страна са означени наклоните в посока обратна на посоката на километража.

Километрични и хектометрични указатели

Чл. 58

1. Километричните и хектометричните указатели определят разстоянията по железния път по посока на километража на всеки 1000 м, съответно на всеки 100 м.

2. Указател №227: "Километричен и хектометричен указател"

бял стълб с черна основа и червена ивица на върха и с черно изписани числа за хектометър /горе/ и километър /долу/ /Вж. фиг. 202/.

3. Километричните и хектометричните указатели с четни числа се поставят от дясната, а указателите с нечетни числа - от лявата страна на жп линия.



Фиг.202

ЗАБЕЛЕЖКА: ПРИ ПРЕВОДА ОТ СРЪБСКИ ЕЗИК, НЯКОИ ТЕКСТОВЕ СА АДАПТИРАНИ КЪМ ИЗПОЛЗВАНИ В НОРМАТИВНАТА УРЕДБА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ПОНЯТИЯ И КЪМ СПЕЦИФИКАТА ЗА РАБОТА В ОБЩАТА ГРАНИЧНА ГАРА ДИМИТРОВГРАД !

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ОТ УПЪТВАНЕТО

ЗА УПОТРЕБА НА ТЕЛЕФОНИ ПО ЖП ЛИНИЯ И НА ТЕЛЕФОНИ ПРИ ВХОДНИ И ИЗХОДНИ СИГНАЛИ, КАКТО И ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ НА БУТОНИТЕ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА ТЕЗИ ТЕЛЕФОНИ

В ГАРА ДИМИТРОВГРАД И НА ГРАНИЧНИЯ УЧАСТЪК МЕЖДУ ГАРА ДИМИТРОВГРАД И ДЪРЖАВНАТА ГРАНИЦА НА ГРАНИЧНАТА ЛИНИЯ ДИМИТРОВГРАД – ДРАГОМАН

Между гара Димитровград и държавна граница гара Калотина запад функционират следните телекомуникационни линии:

- **линия 91-630**, линия за сигнални звънци **Сv-2** Димитровград – Калотина запад, която служи само за даване на звукови сигнали за прелезопазачите;
- **линия 42-630**, линия между дежурния ръководител движение и въоръжената охрана 76 и 77;

При дежурния ръководител движение се намира телекомуникационният пулт (ТК пулт на фирма "Сименс"), на който са изведени всички необходими връзки за комуникация на дежурния ръководител движение с персонала в гара Димитровград, както и с персонала на междугарие по жп линия.

На всички телефони, монтирани на междугарието, на входните и на изходните сигнали на гарата, са изведени следните телекомуникационни линии:

- **Сv линия** (чуварни вод - линия за прелезопазачи), която служи само за даване на звукови сигнали със сигнални звънци;
- **Gv линия** (граждавински вод - линия за персонала на пътно стопанство), която служи за комуникация със служителите по поддръжка на железопътната линия;
- **Ev линия** (електровучни вод - линия за персонала на контактната мрежа), която служи за комуникация със персонала, който поддържа контактната мрежа.

Телефонът на входния сигнал, с монтиран бутон **US** (улазни сигнал-входен сигнал), служи за установяване на директна връзка на персонала от входния сигнал с дежурния ръководител движение.

Телефоните на изходните сигнали, с монтиран бутон **IS** (излазни сигнал-изходен сигнал), служат за установяване на директна връзка на персонала от изходните сигнали с дежурния ръководител движение.

Разположението на телефоните при входния и при изходните сигнали е, както следва:

- Му-91 – на км 98+500 - (входен сигнал Му-91 - страна Калотина запад);
- Мо-2 – на км 98+900 - (изходен сигнал Мо-2 - страна Калотина запад);
- Ло-2 – на км 97+095 - (изходен сигнал Ло-2 - страна Суково);

Разположението на **РТ** (пружни телефон) телефоните на междугарието по жп линия между гара Димитровград и държавната граница, е както следва:

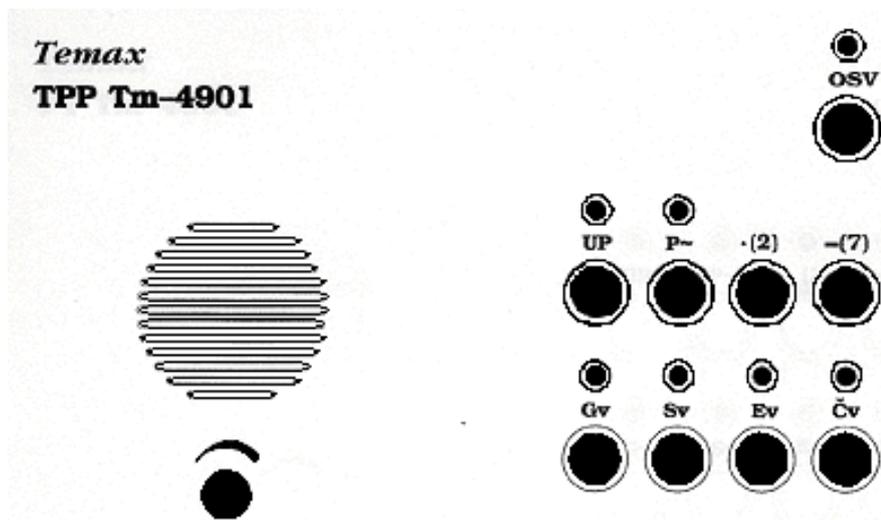
- РТ-1 – на км 99+727;
- РТ-2 – на км 101+805;
- РТ-3 – на км 102+820.

Всички тези телефони са от интерфонен тип на фирмата "ТЕМАХ".

Телефоните на входния сигнал, на изходните сигнали и телефоните на междугарието по жп линия, са поставени в кутии, монтирани на специален стълб, а тези при пътните прелези - са поставени в кутии монтирани на будката на прелезите. Всички кутии се отварят с ключ № 2.

В гара Димитровград има регистриращо устройство (устройство за записване на разговори) от типа MDD-500/MDR-2000, който се намира в ТТ помещение в сградата за телекомуникация и осигурителна техника. Всички разговори, които се водят по линиите свързани към намиращия се в помещението на дежурния ръководител движение ТК пулт, се записват.

ТЕЛЕФОН НА ПЪТЕН ПРЕЛЕЗ



OSV - (осветление) - включване на осветление

UP - (включване позива) - включване при повикване

P_г - (групни позив) - повикване на група за водене разговор (**тази линия не функционира !**)

" 2 " - бутон за формиране къс звуков сигнал за повикване

" 7 " - бутон за формиране дълъг звуков сигнал за повикване

Gv - (граждавински вод) - линия за комуникация с персонала по поддръжка на железопътната линия

Sv - (саобрачайни вод) - линия за комуникация с персонала на движението (**тази линия не**

функционира !)

Ev - (електровучни вод) - линия за комуникация с персонала по поддръжка на контактната

мрежа

Cv - (чуварни вод) - линия само за даване на звукови сигнали със сигнални звънци (**тази линия не функционира !**)



потенциометър за усилване при необходимост силата на звука

УПЪТВАНЕ ЗА УПОТРЕБА НА ТЕЛЕФОН НА ПРЕЛЕЗ

ПОВИКВАНЕ ОТ ПРЕЛЕЗ НА ДЕЖУРНИЯ РЪКОВОДИТЕЛ ДВИЖЕНИЕ

- Натиснете един от двата бутона (Gv или Ev). Дiodът се запалва и свети постоянно.
- Изберете дежурния рък. движение с последователно натискане на бутони "7" - "2" - "7" - "2".
- От високоговорителя се чува контролен сигнал за повикване, аналогичен на телефонен сигнал при набран номер.
- Силата на звука регулирайте с потенциометъра.
- Проведете разговора.

Изключване сигнализацията и прекъсване на връзката

- След приключване на разговора натиснете бутона, с който е направено повикването. Дiodът изгасва – връзката е прекъсната.

ОЧАКВАНЕ НА ПОВИКВАНЕ ОТ ДЕЖУРНИЯ РЪКОВОДИТЕЛ ДВИЖЕНИЕ НА ПРЕЛЕЗ

- Натиснете бутона UP. Дiodът започва да мига.
- Натиснете един от двата бутона (Gv или Ev). Няколко секунди след натискане на бутона дiodът на бутона UP започва да свети постоянно – сигнализацията за повикване е включена.

Приемане на повикването

- Звънецът звъни. Дiodът на линията, по която идва повикването (Gv или Ev) започва да мига.
- Натиснете бутона на мигащия дiod. Звънецът се изключва, дiodът започва да свети постоянно – връзката е установена.
- Силата на звука регулирайте с потенциометъра.

- Проведете разговора.

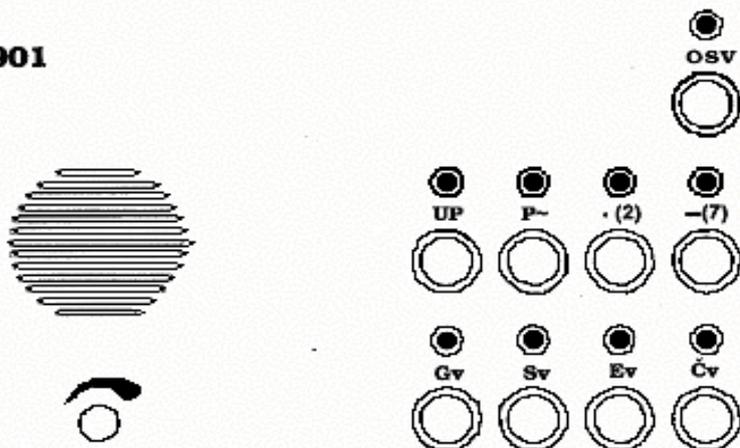
Изключване сигнализацията на повикването и прекъсване на връзката

- След приключване на разговора натиснете бутона UP. Дiodът угасва – сигнализацията е изключена

- Натиснете бутона на линията, от която е дошло повикването и по която е проведен разговора. Дiodът изгасва - връзката е прекъсната.

ТЕЛЕФОН НА МЕЖДУГАРИЕ

Темах
РТ Тм-4901



OSV - (осветление) - включване на осветление

UP - (уключване позива) - включване при повикване

P_г - (групни позив) - повикване на група за водене разговор (**тази линия не функционира !**)

“ 2 ” - бутон за формиране със звуков сигнал за повикване

“ 7 ” - бутон за формиране дълъг звуков сигнал за повикване

Gv - (граждански вод) - линия за комуникация с персонала по поддръжка на жп линия

Sv - (саобрачайни вод) - линия за комуникация с персонала на движението (**тази линия не функционира !**)

Ev - (електровучни вод) - линия за комуникация с персонала по поддръжка на контактната мрежа

Cv - (чуварни вод) - линия само за даване на звукови сигнали със сигнални звънци (**тази линия не функционира !**)



потенциометър за усилване при необходимост силата на звука

УПЪТВАНЕ ЗА УПОТРЕБА НА ТЕЛЕФОН НА МЕЖДУГАРИЕ

ПОВИКВАНЕ ОТ МЕЖДУГАРИЕ НА ДЕЖУРНИЯ РЪКОВОДИТЕЛ ДВИЖЕНИЕ

- Натиснете един от двата бутона (Gv или Ev). Дiodът се запалва и свети постоянно.
- Изберете дежурния рък. движение с последователно натискане на бутони “7” - “2” - “7” - “2”.
- От високоговорителя се чува контролен сигнал за повикване, аналогичен на телефонен сигнал при набран номер.
- Силата на звука регулирайте с потенциометъра.
- Проведете разговора.

Изключване сигнализацията и прекъсване на връзката

- След приключване на разговора натиснете бутона, с който е направено повикването. Дiodът изгасва – връзката е прекъсната.

ОЧАКВАНЕ НА ПОВИКВАНЕ ОТ ДЕЖУРНИЯ РЪК. ДВИЖЕНИЕ НА МЕЖДУГАРИЕ

- Натиснете бутона UP. Дiodът започва да мига.
- Натиснете желания бутон (Gv или Ev). Няколко секунди след натискане на бутона дiodът на бутона UP започва да свети постоянно – сигнализацията за повикване е включена.

Приемане на повикването

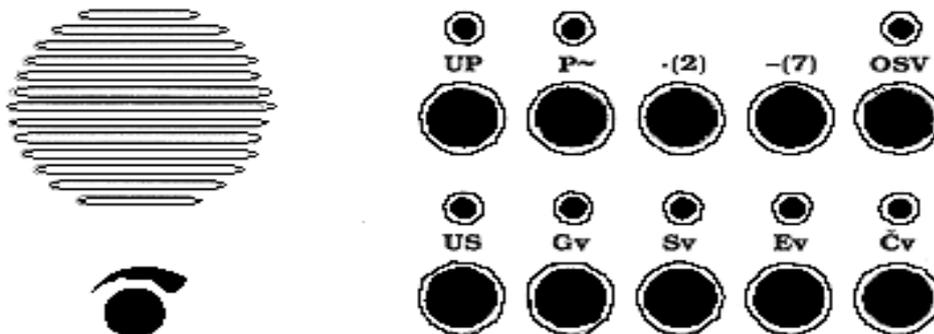
- Звънецът звъни. Дiodът на линията, по която идва повикването (Gv или Ev) започва да мига.
- Натиснете бутона на мигащия дiod. Звънецът се изключва, дiodът започва да свети постоянно – връзката е установена.
- Силата на звука регулирайте с потенциометъра.
- Проведете разговора.

Изключване сигнализацията на повикването и прекъсване на връзката

- След приключване на разговора натиснете бутона UP. Дiodът угасва – сигнализацията е изключена
- Натиснете бутона на линията, от която е дошло повикването и по която е проведен разговора. Дiodът изгасва - връзката е прекъсната.

ТЕЛЕФОН НА ВХОДЕН СИГНАЛ

Темах
TUS Tm-4901



UP - (включване позива) - включване при повикване

P_{..} - (групни позив) - повикване на група за водене разговор (*тази линия не функционира !*)

“ 2 ” - бутон за формиране къс звуков сигнал за повикване

“ 7 ” - бутон за формиране дълъг звуков сигнал за повикване

OSV - (осветление) - включване на осветление

US - (улазни сигнал)

Gv - (граждавински вод) - линия за комуникация с персонала по поддръжка на жп линия

Sv - (саобрачайни вод) - линия за комуникация с персонала на движението (*тази линия не функционира !*)

Ev - (електровучни вод) - линия за комуникация с персонала по поддръжка на контактната мрежа

Cv - (чуварни вод) - линия само за даване на звукови сигнали със сигнални звънци (*тази линия не функционира !*)



потенциометър за усилване при необходимост силата на звука

УПЪТВАНЕ ЗА УПОТРЕБА НА ТЕЛЕФОН НА ВХОДЕН СИГНАЛ

ПОВИКВАНЕ ОТ ВХОДНИЯ СИГНАЛ НА ДЕЖУРНИЯ РЪКОВОДИТЕЛ ДВИЖЕНИЕ

- Натиснете бутона US. Диодът се запалва и свети постоянно. От високоговорителя се чува контролен сигнал за повикване, аналогичен на телефонен сигнал при набран номер.

- Изчаква се да се обади дежурния ръководител в гарата.

- В случай че линията е заета, се чува сигнал за заето. Прекратете връзката и повторете набирането.

- Силата на звука регулирайте с потенциометъра.

- Проведете разговора.

Изключване сигнализацията и прекъсване на връзката

- След приключване на разговора натиснете бутона US, с който е направено повикването. Диодът изгасва – връзката е прекъсната.

ОЧАКВАНЕ ПОВИКВАНЕ ОТ ДЕЖУРНИЯ РЪК. ДВИЖЕНИЕ НА ВХОДНИЯ СИГНАЛ

Приемане на повикването

- Звънецът звъни. Диодът на линията, по която идва повикването започва да мига.

- Натиснете бутона под мигащия диод. Звънецът се изключва, диодът започва да свети постоянно – връзката е установена.

- Силата на звука регулирайте с потенциометъра.

- Проведете разговора.

Изключване сигнализацията на повикването и прекъсване на връзката

- След приключване на разговора натиснете бутона на линията, от която е дошло повикването и по която е проведен разговора. Диодът угасва – връзката е прекъсната.

В случаи, когато линията активирана с бутона US не функционира, за водене на разговор с дежурния ръководител движение могат да се ползват линиите Gv и Ev !!!

ПОВИКВАНЕ ОТ ВХОДНИЯ СИГНАЛ НА ДЕЖУРНИЯ РЪК. ДВИЖЕНИЕ ПО ЛИНИЯ Gv или Ev

- Натиснете един от двата бутона (Gv или Ev). Дiodът се запалва и свети постоянно.
- Изберете дежурния рък. движение с последователно натискане на бутони "7" - "2" – "7" - "2".
- От високоговорителя се чува контролен сигнал за повикване, аналогичен на телефонен сигнал при набран номер.
- Силата на звука регулирайте с потенциометъра.
- Проведете разговора.

Изключване сигнализацията и прекъсване на връзката

- След приключване на разговора натиснете бутона, с който е направено повикването. Дiodът изгасва – връзката е прекъсната.

ОЧАКВАНЕ ПОВИКВАНЕ ОТ ДЕЖУРНИЯ РЪК. ДВИЖЕНИЕ ПО ЛИНИЯ Gv или Ev НА ВХОДНИЯ СИГНАЛ

- Натиснете бутона UP. Дiodът започва да мига.
- Натиснете един от двата бутона (Gv или Ev). Няколко секунди след натискане на бутона дiodът UP започва да свети постоянно – сигнализацията за повикване е включена.

Приемане на повикването.

- Звънецът звъни. Дiodът на линията, по която идва повикването (Gv или Ev) започва да мига.
- Натиснете бутона на мигащия дiod. Звънецът се изключва, дiodът започва да свети постоянно – връзката е установена.
- Силата на звука регулирайте с потенциометъра.
- Проведете разговора.

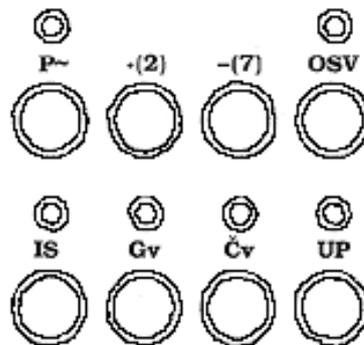
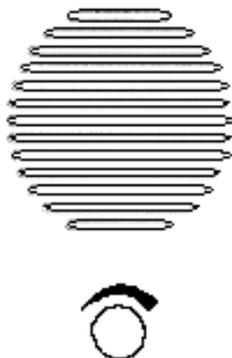
Изключване сигнализацията на повикването и прекъсване на връзката

- След приключване на разговора натиснете бутона UP. Дiodът угасва – сигнализацията е изключена
- Натиснете бутона на линията, от която е дошло повикването и по която е проведен разговора. Дiodът изгасва - връзката е прекъсната.

ТЕЛЕФОН НА ИЗХОДЕН СИГНАЛ

Темах

TIS Tm-4901



P - (групни позив) - повикване на група за водене разговор (*тази линия не функционира !*)

“**. 2**” - бутон за формиране къс звуков сигнал за повикване

“**7**” - бутон за формиране дълъг звуков сигнал за повикване

OSV - (осветление) - включване на осветление

IS - (излазни сигнал)

Gv - (граджавински вод) - линия за комуникация с персонала по поддръжка на жп линия

Cv - (чуварни вод) - линия само за даване на звукови сигнали със сигнални звънци (*тази линия не функционира !*)

UP - (включване позива) - включване при повикване



потенциометър за усилване при необходимост силата на звука

УПЪТВАНЕ ЗА УПОТРЕБА НА ТЕЛЕФОН НА ИЗХОДЕН СИГНАЛ

ПОВИКВАНЕ ОТ ИЗХОДНИЯ СИГНАЛ НА ДЕЖУРНИЯ РЪКОВОДИТЕЛ ДВИЖЕНИЕ

- Натиснете бутона IS. Диодът се запалва и свети постоянно.
- От високоговорителя се чува контролен сигнал за повикване, аналогичен на телефонен сигнал при набран номер.
- Изчаква се да се обади дежурния ръководител в гарата.
- В случай че линията е заета, се чува сигнал за заето. Прекратете връзката и повторете набирането.
- Силата на звука регулирайте с потенциометъра.
- Проведете разговора.

Изключване сигнализацията и прекъсване на връзката

- След приключване на разговора натиснете бутона IS, с който е направено повикването. Диодът изгасва – връзката е прекъсната.

ОЧАКВАНЕ ПОВИКВАНЕ ОТ ДЕЖУРНИЯ РЪК. ДВИЖЕНИЕ НА ИЗХОДНИЯ СИГНАЛ

Приемане на повикването

- Звънецът звъни силно. Диодът на линията, по която идва повикването започва да мига.
- Натиснете бутона на мигащия диод. Звънецът се изключва, диодът започва да свети постоянно – връзката е установена.
- Силата на звука регулирайте с потенциометъра.
- Проведете разговора.

Изключване сигнализацията на повикването и прекъсване на връзката

- След приключване на разговора натиснете бутона на линията, от която е дошло повикването и по която е проведен разговора. Диодът угасва – връзката е прекъсната.

В случаи, когато линията активирана с бутона IS не функционира, за водене на разговор с дежурния ръководител движение може да се ползва линията Gv !!!

ПОВИКВАНЕ ОТ ИЗХОДНИЯ СИГНАЛ НА ДЕЖУРНИЯ РЪК. ДВИЖЕНИЕ ПО ЛИНИЯ Gv

- Натиснете бутона Gv. Дiodът се запалва и свети постоянно.
- Изберете дежурния рък. движение с последователно натискане на бутони “7” - “2” – “7” - “2”.
- От високоговорителя се чува контролен сигнал за повикване, аналогичен на телефонен сигнал при набран номер.
- Силата на звука регулирайте с потенциометъра.
- Проведете разговора.

Изключване сигнализацията и прекъсване на връзката

- След приключване на разговора натиснете бутона Gv, с който е направено повикването. Дiodът изгасва – връзката е прекъсната.

ОЧАКВАНЕ ПОВИКВАНЕ ОТ ДЕЖ. РЪКОВОДИТЕЛ ДВИЖЕНИЕ ПО ЛИНИЯ Gв НА ИЗХОДНИЯ СИГНАЛ

- Натиснете бутона UP. Дiodът започва да мига.
- Натиснете бутона Gv. Няколко секунди след натискане на бутона дiodът UP започва да свети постоянно – сигнализацията за повикване е включена.

Приемане на повикването.

- Звънецът звъни. Дiodът на линията, по която идва повикването Gv започва да мига.
- Натиснете бутона на мигащия дiod. Звънецът се изключва, дiodът започва да свети постоянно – връзката е установена.
- Силата на звука регулирайте с потенциометъра.
- Проведете разговора.

Изключване сигнализацията на повикването и прекъсване на връзката

- След приключване на разговора натиснете бутона UP. Дiodът угасва – сигнализацията е изключена
- Натиснете бутона на линията Gv, от която е дошло повикването и по която е проведен разговора. Дiodът изгасва - връзката е прекъсната.

ИНСТРУКЦИЯ

ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА СТАЦИОНАРНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ ЗА ТЯГОВО ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ
В ГАРА ДИМИТРОВГРАД И В ГРАНИЧНИЯ УЧАСТЪК ДИМИТРОВГРАД – ДЪРЖАВНА ГРАНИЦА
ОТ ГРАНИЧНАТА Ж.П. ЛИНИЯ ДИМИТРОВГРАД - ДРАГОМАН

1. Преглед и описание на устройствата на стационарните съоръжения за електротяга

Гара Димитровград е електрифицирана с монофазна система 25 KV, 50 Hz

1.1. Схема на контактната мрежа с елементите ѝ

Схемата на контактната мрежа (КМ) на гара Димитровград, с ясно обозначените ѝ елементи, се намира в канцеларията на вътрешния ръководител движение от ЖС (Железници на Сърбия), в отделен остъклен шкаф, който се заключва и е монтиран на стената, а ключът му се съхранява от вътрешния ръководител движение от ЖС.

Схемата на секционирание на контактната мрежа 25 KV, 50 Hz (Национална компания "Железопътна инфраструктура" - НК "ЖИ" и Железници на Сърбия - ЖС) е дадена в приложение към тази инструкция.

1.2. Електрифицирани коловози

В гара Димитровград изцяло са електрифицирани коловози №№: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 и 19.

Коловоз № 20 е електрифициран частично, а именно от км. 97+724,83 до стрелка № 25 на км. 97+809,78, където на стрелковия сигнал има сигнален знак №47 "Спри !- за електротягови жп возила с вдигнат пантограф". Когато стрелка № 25 води по посока към този коловоз, този сигнален знак е ясно видим и забранява движението след споменатата стрелка.

Коловози №№: 21, 22, 23 и 24 не са електрифицирани.

1.3. Манипулационни коловози

Манипулационни (товаро-разтоварни и маневрени) са коловозите №№ 15-ти и 16-ти. Те са нормално без напрежение в контактния проводник (КМ) и при тях напрежението се включва само по време на маневра с електролокомотиви по тях.

На коловоз № 15-ти при необходимост напрежението се включва в контактния проводник с разединител № 36 (R-36), с нож за заземяване, който се намира на стълба на напречник № 33/1.

На коловоз № 16-ти при необходимост напрежението се включва в контактния проводник с разединител № 35 (R-35), с нож за заземяване, който се намира на стълба на напречник № 33/1.

1.4. Съхранение на ключовете за разединителите

Ключовете за разединителите за надлъжно и напречно секционирание на напрежението №№: 11, 12, 13, 21, 22, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 41, 81, 82, 83 се съхраняват в шкафчето със схемата на КМ, което се заключва, а ключът за него се съхранява от вътрешния ръководител движение от ЖС и в книгата за процедурата по приемане-предаване на дежурство дежурните ръководители движение на ЖС вписват, както ключа от шкафчето, така и номерата на ключовете за всички разединители.

Дубликати на ключовете за разединителите се намират при началника на участъка на КМ Ниш, а дубликат от ключа за шкафчето се намира в сейфа на началника на гарата, който отговаря за дейностите по движението.

1.5. Работници, определени да информират лицата, които изпълняват манипулационни дейности, че ще бъде подадено напрежение в контактния проводник

В гара Димитровград, манипулационните коловози, които имат контактен проводник (КМ), са коловозите № 15-ти и № 16-ти. Нормалното положение за контактния проводник на КМ над тези коловози е напрежението да бъде изключено. Според точка 4.6.5. от Инструкция 227, се допуска работа на различни видове кранове близо до електрифицираните коловози (манипулационни коловози №№15 и 16), когато те не застрашават механичната стабилност на КМ, когато в писмен вид са определени инструкциите за работа и са предвидени мерките за безопасност и когато всички работници, които работят с крановете и товара, предварително са запознати с тях, което е документирано, а напрежението в КМ на тези коловози е изключено.

В случай, когато е необходимо работниците на "БДЖ" ЕАД да извършват дейности по вагони или товари, намиращи се на 15-ти или 16-ти коловоз, дежурният ръководител смяна от

“БДЖ” ЕАД слага свой катинар на прекъсвач № Р35 или №Р36, които трябва да бъдат в позиция “изключено”.

1.6. Носещи стълбове и портали (напречници) на контактната мрежа

В района на гара Димитровград и на граничния участък на Република Сърбия са монтирани следните разединители

- на колоната на твърдия напречник № 22 (NP-22), между 5-ти и 6-ти коловоз на км 97+323 се намират разединителите № 11 (R-11), 12, (R-12), и 41 (R-41);

- на колоната на твърдия напречник № 39 (NP-39), в края на 1-ви коловоз на км 97+897 се намира прекъсвач № 21 (R-21);

- на колоната на твърдия напречник № 40 (NP-40), при стрелка № 29 на км 97+897 се намира прекъсвач № 22 (R-22);

- на колоната на твърдия напречник № 17 (NP-17), между 1-ви и 2-ри коловоз на км 97+203 се намират разединителите с нож за заземяване № 31 (R-31), 32 (R-32) и 33 (R-33);

- на колоната на твърдия напречник № 28/4 (NP-28/4), при стрелка № 14 на км 97+524 се намират разединителите с нож за заземяване № 34 (R-34) и 37 (R-37);

- на стълба за “G” носач № 33/1, на 16-ти коловоз, на км 97+710, се намират разединителите с нож за заземяване № 35 (R-35) и 36 (R-36);

- на стълб № 13/1, при стрелка № 6, на км 97+089, се намира прекъсвач с нож за заземяване № 81 (R-81);

- на стълб № 25/3, при стрелка № 13, на км 97+507, се намира прекъсвач с нож за заземяване № 82 (R-82);

- на колоната на твърдия напречник № 39 (NP-39), в края на 1-ви коловоз, на км 97+897 се намира прекъсвач с № 83 (R-83);

- на стълба на КМ № 99, при неутрална секция (NS), преди границата, на км 103+750, се намира прекъсвач (R-13).

1.7. Гарови изолирани въздушни междини

Изолираните междини са места на разделяне на напрежението, т.е. на частите на КМ, в които краищата на два съседни контактни проводника на един и същ коловоз се прекриват, без да се докосват (между тях няма никаква електрическа връзка).

На входната страна на пост 1 от гара Димитровград не съществува изолирана междина (ИМ). Съществува само затягане на контактния проводник КМ върху стълб №1. Напрежението минава само до стълб №2, на км 96+770, където са вградени поставени изолатори.

На изходната страна на пост 2 от гара Димитровград има изолирана междина (ИМ). Намира се между входния сигнал (МУ-91) от страната на българската граница и входна стрелка № 33. До входния сигнал (Му-91) има разстояние от 197,5 метра, от стрелка №33 - 186,823 метра. Дължината на изолираната междина възлиза на 165 метра.

Границата на маневрирането върху блок 1 е вградена на км 96+833 (сигнал №37).

Границата на маневриране върху блок 2 е вградена на км 98++265 (сигнал №37).

Изолираната междина е означена със сигнал №216 “начало на изолираната междина” и със сигнал №217 “край на изолираната междина”.

1.8. Маневриране на електролокомотиви до границата на маневриране, съответно до началото на изолираната междина

На гара Димитровград сигналите на границите на маневриране са вградени, както е посочено в т. 17 на настоящия Технико-разпоредителен акт на гарата (ТРА), част 1, и редовното маневриране е позволено само до тези сигнали.

Местата на вграждане на изолираните междини за гарите (ИМ) и на секционния изолатор (СИ) са посочени в т.т. 1.6. и 1.7. от настоящия ТРА на гарата част 1.

Когато на електрифициран коловоз на гарата или на междугарие се извършват работи по поддръжката на КМ, при които не се изисква затваряне на коловоза, но напрежението в контактния проводник е изключено и контактният проводник е заземен, такъв коловоз трябва да се защити и от двете страни с преносими сигнали, със сигнал №47 “**Стоп за превозни средства с вдигнат пантограф!**”, които се слагат най-малко на 10 метра пред мястото, откъдето на средствата с вдигнат пантограф е забранено по-нататъшно движение.

1.9. Маневриране на електролокомотиви до границата на маневриране, т.е. до началото на изолираната връзка

В гара Димитровград сигналите за граница на маневриране са монтирани така, както е изложено в точка 1.7 на тази Инструкция и нормално маневрирането е разрешено само до тези сигнали.

Местата на инсталиране на гаровите изолирани връзки и секционния изолатор са указани в точки 1.6. и 1.7. на тази Инструкция.

Когато на електрифицирани коловоз на гара или на междугарие се извършват работи по поддръжката на КМ, при които не се изисква затваряне на коловоза, но напрежението в контактния проводник е изключено и контактния проводник е заземен, такъв коловоз трябва да се защити от двете посоки с преносими сигнали, със сигнал №47 "Спри за електротягови ж.п. единици с вдигнат пантограф", които се поставят най-малко на 10 метра пред мястото, откъдето е забранено да се движат електротягови жп возила с вдигнат пантограф.

1.10. Телефонни кабели за връзка с електротягови подстанции и с центъра за дистанционно управление

Електроенергийните диспечери не управляват напрежението и разединителните апарати в гара Димитровград, чрез системата за дистанционно управление. С дейностите по ДУ се занимават електроенергийните диспечери със седалище в Ниш, телефон +38118242658 и електроенергийните диспечери РО "Движение" София, телефон ++35929311798 и тел/факс ++35929323293. В случай на необходимост от извършване на планирани-непланирани работи по КМ, енергийните диспечери от ЖС и НК "ЖИ" ще комуникират чрез тези телефони.

2. Разединителни устройства

2.1. Употреба на разединител

2.1.1. Предназначение на разединителите:

- разединител № 13 (R-13) за надлъжно секциониране на КМ, служи за изключване на напрежението от Държавната граница до гара Димитровград, вкл. гара Димитровград. Когато се изключи разединител № 13 (R-13), няма да има напрежение до неутралната секция (NS) при границата от км 103+750 до стълб КМ № 2 на км 96+770, в блок 1-ви на гара Димитровград;

- разединител № 11 (R-11) за надлъжно секциониране на КМ не функционира и трябва постоянно да бъде отворен;

- разединител № 12 (R-12) за надлъжно секциониране на КМ служи за изключване на напрежението от всички контактни проводници на КМ на гара Димитровград. Когато се изключи този разединител, който охранва контактните проводници, няма да има напрежение от изолираната връзка на блок 2-ри на гара Димитровград, т.е. от стълб № 54 на км 98+275 до стълб № 2 на км 96+770, в блок 1-ви на гара Димитровград. Няма да имат напрежение по контактния проводник на КМ и всички електрифицирани гарови коловози;

- Забележка: С електрифицирането на ж.п. линията Ниш-Димитровград разединител № 12 (R-12) ще промени предназначението си.

- разединител № 41 (R-41) за напречно секциониране на КМ служи за изключване на напрежението от втория и същевременно от всички контактни проводници на КМ на гара Димитровград. Когато се изключи разединител № 41 (R-41), който охранва контактните проводници на гарата, няма да има напрежение от изолираната връзка на блок 2-ри на гара Димитровград, т.е. от стълб № 54 на км 98+275 до стълб №2 на км 96+770 на блок 1-ви на гара Димитровград. Няма да имат напрежение по контактния проводник на КМ и всички електрифицирани гарови коловози;

- разединител № 21 (R-21) за напречно секциониране на КМ служи за изключване на напрежението от контактните проводници на КМ на 1-ви и 14-ти коловоз и същевременно от групата коловози 15-ти и 16-ти на гара Димитровград. Когато се изключи разединител № 21 (R-21) който охранва контактните проводници на КМ на гореспоменатите коловози, няма да има напрежение от SI (секционен изолатор), който се намира между стрелки № 3 и № 6 до SI (секционен изолатор), който се намира между стълб № 37/1 и колоната на портал №39/1 (NP-39/1), пред стрелка № 30;

- разединител № 22 (R-22) за напречно секциониране на КМ служи за изключване на напрежението от контактни проводници на КМ на: 7-ми, 9-ти, 10-ти, 11-ти, 12-ти, 13-ти, 17-ти, 18-ти, 19-ти и 20-ти коловоз и същевременно от групата коловози 3-ти, 4-ти и 5-ти и групата коловози 6-ти и 8-ми на гара Димитровград. Като се изключи разединител № 22 (R-22), който

захранва контактните проводници на КМ на гореспоменатите коловози, няма да има напрежение от SI (секционен изолатор), който се намира между стълбове № 8 и № 11, между стрелки № 1 и 4 на блок 1-ви, до SI (секционен изолатор), който се намира между стълбове № 50 и 51, преди стрелка № 33, и до SI (секционен изолатор) между стълбове №37/3 и напречната греда на портал № 37-38, пред стрелка №27 по 3-ти коловоз;

- напрежението от контактния проводник над 2-ри коловоз не може да се изключи самостоятелно с нито един от разединителите, а само с разединител № 41 (R-41), който изключва напрежението от всички контактни проводници на КМ на електрифицираните коловози на гара Димитровград;

- разединител № 31 (R-31) с нож за заземяване за напречно секциониране на КМ, служи за изключване на напрежението от контактния проводник на КМ на (трети) 3-ти коловоз. Когато се изключи разединител № 31 (R-31), който захранва контактния проводник на КМ на гореспоменатия коловоз, няма да има напрежение и контактния проводник ще бъде заземен от SI (секционен изолатор), който се намира между напречната греда на портал 13-14 и "G" носач № 14/4 при стрелка № 5, до SI (секционен изолатор), който се намира между напречната греда на портал 37-38 и стълб № 37/3, при стрелка № 27;

- разединител № 32 (R-32) с нож за заземяване за напречно секциониране на КМ служи за изключване на напрежението от контактния проводник на КМ на (четвърти) 4-ти коловоз. Когато се изключи разединител № 32 (R-32), който захранва контактния проводник на КМ на гореспоменатия коловоз, няма да има напрежение и контактният проводник на КМ ще бъде заземен от SI (секционен изолатор), който се намира между напречната греда на портал 13-14 и "G" носач № 14/4, при стрелка № 5, до SI (секционен изолатор), който се намира между "G" носач № 38/4 и напречната греда на портал 39-40, пред стрелка № 28;

- разединител № 33 (R-33) с нож за заземяване за напречно секциониране на КМ, служи за изключване на напрежението от контактния проводник на КМ на (пети) 5-ти коловоз. Когато се изключи разединител № 33 (R-33), който захранва контактния проводник на КМ на гореспоменатия коловоз, няма да има напрежение и контактният проводник на КМ ще бъде заземен от SI (секционен изолатор), който се намира между напречната греда на портал 15-16 и портал 17-18, при стрелка № 7, до SI (секционен изолатор), който се намира между "G" носач № 38/4 и напречната греда на портал 39-40, пред стрелка № 28;

- разединител № 34 (R-34) с нож за заземяване за напречно секциониране на КМ, служи за изключване на напрежението от контактния проводник на КМ на (шести) 6-ти коловоз. Когато се изключи разединител № 34 (R-34), който захранва контактния проводник на КМ на гореспоменатия коловоз, няма да има напрежение и контактният проводник на КМ ще бъде заземен от SI (секционен изолатор), който се намира между напречната греда на портал 17-18 и напречната греда на портала 19-20, при стрелка № 8, до SI (секционен изолатор), който се намира между напречната греда на портал № 39-40 и напречната греда на портал № 41-42;

- разединител № 37 (R-37) с нож за заземяване за напречно секциониране на КМ, служи за изключване на напрежението от контактния проводник на КМ на (осми) 8-ти коловоз. Когато се изключи разединител № 37 (R-37), който захранва контактния проводник на КМ на гореспоменатия коловоз, няма да има напрежение и контактният проводник на КМ ще бъде заземен от SI (секционен изолатор), който се намира между "G" носач № 26/2 и напречната греда на портал 28/2-28/4, при стрелка № 12, до SI (секционен изолатор), който се намира между "G" носач № 34/2 и "G" носач 36/2, при стрелка № 23;

- разединител № 35 (R-35) с нож за заземяване за напречно секциониране на КМ, служи за включване на напрежение по контактния проводник на КМ на (шестнадесети) 16-ти коловоз. Когато се включи разединител № 35 (R-35), ще има напрежение в гореспоменатия коловоз от SI (секционен изолатор), който се намира между стълб №25/3 и "G" носач № 27/1, при стрелка № 13, до SI (секционен изолатор), който се намира между "G" носач № 33/1 и стълб № 33/3, при стрелка № 22;

- разединител № 36 (R-36) с нож за заземяване за напречно секциониране на КМ служи за включване на напрежението по контактния проводник на КМ на (петнадесети) 15-ти коловоз. Когато се включи разединител № 36 (R-36), ще има напрежение в гореспоменатия коловоз, от SI (секционен изолатор), който се намира между стълб № 25/3 и "G" носач № 27/1, при стрелка № 13, до SI (секционен изолатор), който се намира между "G" носач № 33/1 и стълб № 33/3, при стрелка № 22;

- разединител № 81 (R-81) с нож за заземяване служи за захранване на стълбовия трафопост (TS1), който служи за захранване на електрическото отопление на стрелките. Разединител № 81 (R-81) се намира на стълб № 13/1 на км 97+089;

- разединител № 82 (R-82) с нож за заземяване служи за захранване на стълбовия трафопост (TS2), който служи за захранване на електрическото отопление на сигнално-осигурителните (CC) устройства на гарата. Разединител № 82 (R-82) се намира на стълб № 25/3 на км 97+507;

- разединител № 83 (R-83) с нож за заземяване служи за захранване на стълбовия трафопост (TS3), който служи за захранване на електрическото отопление на стрелките. Разединител № 83 (R-83) се намира на колоната на портал № 39 (NP-39) на км 97+897;

2.1.2. Обозначаване на разединителите

Всички разединители са обозначени по предвиден в разпоредба начин.

- разединителите с първа цифра едно (1) служат за надлъжно секциониране;

- разединителите с първа цифра две (2) служат за напречно секциониране;

- разединителите с първа цифра три (3) служат за захранване на манипулационни, промишлени коловози и коловози в депа, а при отворено положение, тъй като имат нож за заземяване, осигуряват и заземяване на контактните проводници над тези коловози;

- разединителите с първа цифра четири (4) служат за захранване на района на цялата гара директно от обходния проводник – разединители за гаровите секции;

- разединителите с първа цифра осем (8) служат за захранване на стълбовите трафопостове (TS);

2.1.3. Позиция на разединителите

- разединител № 11 (R-11), нормално се намира в позиция “изключен”;

- разединител № 13 (R-13), нормално се намира в позиция “включен”;

- разединители № 12 (R-12) и 41 (R-41), нормално се намират в позиция “включен”;

- разединители № 31 (R-31), 32 (R-32), 33 (R-33), 34 (R-34) и 37 (R-37) нормално се намират в позиция “включен”;

- разединители № 81 (R-81), № 82 (R-82), и № 83 (R-83) нормално се намират в позиция “включен”;

- разединители № 35 (R-35) и 36 (R-36), нормално се намират в позиция “изключен”;

2.1.4. Управление на разпределителните устройства (разединителите)

- разединителите за надлъжно и напречно секциониране на контактния проводник на КМ в ж.п. гара Димитровград се управляват ръчно;

- разединител R-13 се управлява ръчно, в съответствие с договора между ЕЕД ЦДУ – Ниш и РО “Движение” – София. Телефонът в ЦДУ – Ниш е ++381 18-242-658;

- ръчката за боравене с разединителите се намира в ламаринена кутия, надеждно заключена с отделна брава и ключ;

- отговорникът или упълномощен работник по поддръжка на КМ има правото да борави с всички разединители в гара Димитровград, със съгласието на дежурния ръководител движение и с информиране на електроенергийния диспечер (ЕЕ) на Секцията за ЕТП Ниш;

- с разединителите, които служат за надлъжно секциониране на КМ и захранване на секцията на КМ на гарата, дежурния ръководител движение борави по нареждане или с одобрението на ЕЕ диспечера на Секцията за ЕТП Ниш, освен в случай на опасност, когато решението взема лично. В този случай информира за направеното ЕЕ диспечера на Секцията за ЕТП Ниш и ръководителя движение от НК “ЖИ”;

- с разединителите, които служат за напречно секциониране на КМ и захранване на секцията на КМ на гарата, дежурният ръководител движение борави по искане на заявител и в случай на опасност, когато решението взема лично. В този случай информира за направеното ЕЕ диспечера на Секцията за ЕТП Ниш и ръководителя движение от НК “ЖИ”;

- при нормални условия с всички разединители е разрешено да се борави при две условия:

а) когато напрежението е предварително изключено в цялата секция на КМ чрез прекъсвача в съответното електроенергийно съоръжение;

б) когато със сигурност се знае, че през разединителя, с който трябва да се борави, не тече никакъв ток, което означава, че под такъв контактен проводник няма електротягови возила

с вдигнат пантограф т.е., че евентуалните второстепенни консуматори предварително са изключени от напрежение;

2.1.5. Управление на разединителните устройства в случай на опасност

В случай, че дежурният ръководител движение получи информация, че е застрашена сигурността на движението на влаковете в гара Димитровград или на граничния участък на Република Сърбия, длъжен е да процедира по следния начин:

- неотложно изисква от дежурния ръководител движение от НК "ЖИ" да се изключи напрежението от контактния проводник;

- дежурният ръководител движение от НК "ЖИ" веднага след като приеме искането, изисква от РО "Движение" – София спешно да се направи изключване на напрежението от контактния проводник;

- за извършеното изключване на напрежението от контактния проводник РО "Движение" – София информира дежурния ръководител движение от НК "ЖИ", а последният – дежурният ръководител движение от ЖС;

- извършените действия от предходните алинеи дежурните ръководители движение от ЖС и на НК "ЖИ4" вписват в своите "Е" дневници;

2.1.6. Съоръжение за секциониране

Съоръжението за секциониране е разпределително съоръжение, което дава възможност за секциониране на КМ.

Районът на секция С-4 на КМ е от Димитровград до разединител R-13, при неутрална секция NS, на км 103+750 (близо до Държавната граница) и по-нататък до съоръжението с неутрална секция (ПСН) Калотина Запад.

Разединителят R-13 за захранване на контактния проводник на КМ на открития път (Държавна граница – Димитровград) и гара Димитровград, нормално е в позиция "включен".

В съоръжението (ПСН) Калотина Запад на територията на Република България позицията на разпределителните апарати нормално е следната:

- прекъсвач Р101 – включен;

- разединител R201 – включен;

- разединител R202 – включен;

- разединител R51 – включен;

- разединител R52 – включен;

2.1.7. Дневник за действия с разединителите

Дневникът за действие/боравене с разединителите С-43 е обозначен на кориците с главна буква "Е", по-нататък в текста ("Е-ДНЕВНИК"), намира се на работното място на вътрешния дежурен ръководител движение от ЖС, който го и води. В него се вписват всички фонограми на искания, одобряване, нареждания, съобщения, информации, изявления и доклади във връзка с действията на работника по поддръжката на енергийните съоръжения, съответно външния дежурен ръководител движение.

Дежурният ръководител движение на ЖС може да приема и изпълнява искания за действия с разединителите от дежурния ръководител движение на НК "ЖИ", началник-влак, машинист на електротягов подвижен състав, ръководител търговска експлоатация, ръководител на маневра и ръководител на екип или упълномощено лице от работилницата за поддръжка на КМ.

Воденето на дневника трябва да бъде стриктно и четливо. Забранено е заличаването на внесени данни, а грешно вписаните данни трябва да бъдат зачеркнати, така че зачеркнатият текст да може да се чете.

2.1.8. Постоянни сигнали по електрификацията и място на инсталирането им

От постоянните сигнали по електрификацията монтиран е сигналът, който дава сигнал №47 **"Спри ! - за електротягови подвижен състав с вдигнат пантограф"**.

Местата, на които е монтиран този сигнал, на гара Димитровград са следните:

- на стълба на КМ № 3 на км 96+825, означава забранено движение по-нататък от сигналния знак "граница на маневрирането", на открития път към Ниш;

- на стълба на КМ № 7/1 на км 96+946, означава забранено движение по 17-ти коловоз, който е без контактен проводник;

- на стълба на КМ № 7/2 на км 96+968, означава забранено движение по 18-ти коловоз, който е без контактен проводник;

- на стълба на КМ № 32/2 на км 97+648, означава забранено движение по 11-ти коловоз, който е без контактен проводник;

- на стълба на КМ № 32/4 на км 97+658, означава забранено движение по 12-ти коловоз, който е без контактен проводник;

- на стълба на КМ № 32/6 на км 97+658, означава забранено движение по 13-ти коловоз, който е без контактен проводник;

- на стълба на КМ № 32/2 пред стрелка № 18, сигнален знак 47 с хоризонтална стрелка насочена в дясно, означава забранено движение по 21-ви, 22-ри, 23-ти и 24-ти коловози, които са без контактен проводник, а в които се влиза с движение със завой на дясно;

- на стълба на КМ № 36/6 на км 97+817, при стрелка № 25, означава забранено движение по продължението на 20-ти коловоз, който е без контактен проводник;

2.1.9. Сигнали за действия с главния прекъсвач пред неутралната ставка на граничния участък на ЖС от граничната линия

Неутралната ставка е построена на км.103+750 и е сигнализирана за боравене с главния прекъсвач на Електрическия тягов подвижен състав (ЕПС) .

За посока на движение Димитровград-Калотина запад:

- сигнал №44 "Подготви се за изключване на главния прекъсвач!" на км.103+385;
- сигнал №45 "Изключи главния прекъсвач!" на км.103+685;
- сигнал №46 " Включи главния прекъсвач!" на км.103+763

За посока на движение Калотина запад-Димитровград:

- сигнал №44 "Подготви се за изключване на главния прекъсвач!" на км.104+105;
- сигнал №45 "Изключи главния прекъсвач!" на км.103+805;
- сигнал №46 " Включи главния прекъсвач!" на км.103+737

3. Осигуряване на безопасно движение по електрифицирани жп линии

3.1. Мерки, които трябва да се предприемат при движение със свален пантограф

В случай, че е необходимо в определена част от граничния участък между държавната граница и входния сигнал на гара Димитровград (Му-91) електролокомотивът да премине със свален пантограф, вътрешният ръководител движение от ЖС ще връчи писмено искане на дежурния ръководител движение от НК "ЖИ" да уведоми за това персонала на влака. В искането трябва да се укаже на кой километър трябва да се движи със свален пантограф и дали застрашеното място е сигнализирано със сигнали за действия с пантографи.

Преди да се получи съобщение, че влаковия персонал е информиран за искането по предния абзац на тази точка, вътрешният дежурен ръководител движение от ЖС не може да даде разрешение за приемане на влака, съответно за изпращане на влака.

3.2. Начин на информиране за промяна на захранването по контактните проводници

В случай, че е необходимо да се изключи напрежението от контактния проводник на някой гаров коловоз или група коловози, на които се намира електротягов подвижен състав с вдигнат пантограф, вътрешният дежурен ръководител движение на ЖС ще поиска по телефонна линия, по която разговорите се записват, от дежурния ръководител движение на НК "ЖИ", машинистите на такъв електротягов подвижен състав да свалят пантографа. След като изпълни искането, дежурният ръководител движение на НК "ЖИ" трябва да информира за това вътрешния дежурен ръководител движение на ЖС също по телефонна линия, по която разговорите се записват.

След като се включи напрежението по контактния проводник, вътрешният дежурен ръководител движение на ЖС по същия начин информира дежурния ръководител движение на НК "ЖИ".

3.3. Специални разпоредби, които се отнасят до изключване на напрежението

3.3.1. Изключване на напрежението за нужди на служебния персонал на Република България (митница, полиция, инспекция), както и на железопътния персонал ("БДЖ" ЕАД и НК "ЖИ")

Когато се окаже необходимо, железопътният персонал на "БДЖ" ЕАД и на НК "ЖИ" или служебният персонал на Република България да изпълняват дейностите си в район, който се намира в зона на опасност, същите не могат да започнат, преди да се внесе за това писмено искане до дежурния ръководител движение на НК "ЖИ" и от същия да се получи съобщение за промяна на състоянието, т.е. че напрежението във контактния проводник на съответния коловоз е изключено и е направено заземяване на контактния проводник.

След това, дежурният ръководител движение на НК "ЖИ" изпраща писмено това искане на вътрешния дежурен ръководител движение на ЖС, който информира за това външния дежурен ръководител движение на ЖС, а последният одобрява това искане с подписа си.

Външният дежурен ръководител движение взема ключовете от шкафчето, в което се намира схемата на КМ и от него взема ключа на съответния разединител, за което след това прави вписване в "Е-дневника", като отбелязва времето, когато е взет ключа.

Ако напрежението се изключва с разединител, номерът на който започва с цифра 3, след изключване на напрежението е необходимо на контактния проводник да се поставят пръти за заземяване, както е предвидено в разпоредбите на точка 5.1.1. на Инструкция 227. Прътите за заземяване се поставят от работник от участъка на КМ, а ако няма такъв служител – от външния дежурен ръководител движение.

В горепосочения случай се поставят пръти за заземяване от двете страни на мястото, което трябва да бъде защитено.

След като външният дежурен ръководител движение на ЖС е изпълнил гореспоменатите действия, информира за това вътрешния дежурен ръководител движение с вписване на съобщението в "Е-дневника", което потвърждава с подписа си.

Вътрешният дежурен ръководител движение информира писмено за това дежурния ръководител движение от НК "ЖИ" с вписване на следния текст в "Е-дневника": **"Напрежението в контактния проводник на коловоз е изключено и са поставени пръти за заземяване."** (Подписи на външния дежурен ръководител движение на ЖС)."

След приключване на дейностите, дежурният ръководител движение на НК "ЖИ" информира за това вътрешния дежурен ръководител движение на ЖС, който информира външния дежурен ръководител движение на ЖС, а той с подписа си потвърждава съобщението.

Външният дежурен ръководител движение включва напрежението в контактния проводник на съответния коловоз, връща ключовете за разединителя и за шкафчето, в което се намира схемата за секциониране, след което вписва това в "Е-дневника", с отбелязване на времето кога е върнат ключа, което с подписа си потвърждава вътрешния дежурен ръководител движение.

4.Преходни заключителни разпоредби

4.1. Настоящата Инструкция влиза в сила от деня на подписването.

4.2. Настоящата Инструкция започва да се прилага от 12.10.2005 г., съответно – от началото на експлоатиране на електротягата на гара Димитровград и в частта от граничния участък на Република Сърбия от граничната линия Димитровград - Драгоман.

4.3. Процедурата по приемането на промените и допълненията на настоящата Инструкция е идентична на процедурата на нейното приемане.

4.4. Настоящата Инструкция е съставено в 6 (шест) екземпляра, 3 на сръбски език и 3 на български език, при което и двата текста са идентични и еднакво валидни.

4.5. Всяка подписваща страна получава по два екземпляра на своя език и по един екземпляр на езика на другата страна.

Гр. Димитровград
06.12.2005 година

За " ЖС":

.....

За НК "ЖИ":

.....

За "БДЖ" ЕАД:

.....

**ДП СРЪБСКИ ЖЕЛЕЗНИЦИ
СЕКТОР “ДВИЖЕНИЕ”
СЕКЦИЯ НИШ
ГАРА ДИМИТРОВГРАД**

Утвърдил,
Директор на Сектора “Движение” СП Белград
(п)
Владимир Радович

ПРАВИЛА

**за безопасност и здраве при работа в електрифициран жп участък за района
на гара Димитровград**

Димитровград, ноември 2005 година

1. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Правилата за безопасност и здраве при работа в електрифициран жп участък регламентират мерките за безопасност, които трябва да се спазват от всички железопътни работници и служители, митническите органи, органите на гранична полиция и всички други лица при работа и движение по електрифицираните коловози в района на железопътна гара Димитровград.

Разпоредбите на настоящите правила са задължителни и за персонала от фирми и организации, външни на ЖС, когато работят на или близо до електрифицирани коловози, като те трябва по подходящ начин да бъдат запознати в нужния обем с тях преди издаването на разрешение за извършване на дейности. За това е отговорна службата, която дава разрешението за извършване на дейности. Такива работници трябва преди започване на разрешените дейности в писмена форма със своите подписи да потвърдят познаването на разпоредбите на тези правила. За начина и нужния обем на обучение вземат съвместно решение отговорните служби на ЖС и другите служби, чиито работници трябва да бъдат обучени.

Настоящите правила определят мерките за безопасност, които трябва да се предприемат за да бъдат предпазвани хората от електрическия ток на електрифицираните коловози в района на гара Димитровград.

Мерките за безопасност от настоящите Правила не изключват прилагането на мерки за сигурност от други железопътни или общи разпоредби в обема, който засяга електрифицирани железопътни линии. Ако разпоредените тук мерки не съвпадат с мерките, или другите разпоредби, във всеки конкретен случай ще се прилагат онези мерки, които гарантират по-голяма степен на сигурност.

Настоящите Правила не разпореждат предпазни мерки от напрежението на захранващите далекопроводи, в подстанциите на електротяга и в постройките за секционирание, където ще се прилагат положенията на общите електротехнически разпоредби, и вътрешните разпоредби на ЖС, меродавни за предпазване от електрически ток.

Граница на енергетичните съоръжения на контактната мрежа представляват:

- върху захранващите проводници – краищата на проходните изолатори на сградата на ЕВП и ПС;

- върху обратния проводник – мястото на съединяване на обратния проводник на контактната мрежа (КМ) с обратния проводник на ЕВП (сборния център в шахтата или шкафчето към коловоза);

- върху земята – външната страна на оградата, съответно – стените на постройката.

Настоящите правила за безопасност са меродавни за случаите, когато подвижен състав и персонал на ЖС работи по електрифицирани коловози, които не са собственост на ЖС, както и при работа на външен персонал и подвижен състав, работещ по електрифицираните коловози на ЖС.

2. ДОСТЪП ДО ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ОБЕКТИ И ДВИЖЕНИЕ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ РАЙОН

Железопътният персонал и работниците от останалите служби, които работят и се движат в района на железопътна гара Димитровград, могат да се движат само в зоните на сигурност, каквито са пероните и останалите междуколовозни пространства, предвидени за редовно извършване на преглед на влаковете, , извън зоната на опасност в радиус от 2 (два) метра от части на КМ, намиращи се под напрежение, съответно минималното разстояние от КМ под напрежение.

За движение и извършване на определени действия извън зоната на сигурност е необходимо предварително разрешение от дежурния ръководител движение на гара Димитровград, което е подробно разпоредено в точка 5 от настоящите Правила.

Достъпът до железопътните обекти и движението в железопътния район на организирани групи лица с цел разглеждане, на студенти и ученици от средните училища при извършване на практическо обучение, както и достъпът до определени обекти на лица, които не са запознати с мерките за сигурност, е възможен само въз основа на писмено разрешение от ЕП на ЖС.

Киноекипи и други репортажни екипи могат да се движат и да снимат в железопътния район и във влаковете само въз основа на писмено разрешение от ЕП на ЖС.

На други лица, по изключение, може да се разреши достъп и движение в железопътния район и на местата, които не са предвидени за достъп и движение, с предварително писмено разрешение от упълномощените работници на ЖС.

3. РАЗДЕЛЕНИЕ НА СЪОРЪЖЕНИЯТА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЕЛЕКТРОЗАХРАНВАНЕТО

Частите на КМ и на останалите метални конструкции в нейна близост са класифицирани по отношение на електрозахранването в следните групи:

– части на КМ, които редовно са под напрежение: контактни, захранващи и обходни проводници, енергийни връзки, присъединителни проводници, разделителни апарати, напречни въжета на гъвкави напречници, всички елементи от оборудване за окачване на проводници до изолатори, както и всички изолатори;

– заземени части на КМ: конзолни стълбове на контактната мрежа, стълбове и горни греди на твърди напречници, елементи от оборудване за окачване и затягане до изолатори, стълбове и напречни носещи въжета на гъвкави напречници, стълбове и напречници за захранващи проводници и разединители, механизми за разделяне, проводници от обратния проводник, всички заземителни връзки и заземления;

– останали заземени метални конструкции, съответно техните части, които се намират в зоната на възможен механичен контакт и електрическо въздействие от частите на КМ под напрежение, каквито са: стълбове за сигнал, осветление, разгласяване, стълбове и метални шкафчета на телефоните по линията, металните конструкции на мостовете и надлезите, металните огради, стрехите на пероните, бариерите, тръбопроводите, водозахранващите средства, теловодите, релейните шкафчета, въздушните и кабелните енергийни и телекомуникационни проводници, и други подобни;

– неутрални, незаземени части на КМ: проводници на контактния проводник от неутралната секция, когато неутралната секция не е заземена.

Всички части на КМ са постоянно под напрежение.

Всеки директен или индиректен допир с някои от такива елементи на КМ е опасен за живота, дори и когато напрежението в тях е изключено.

Едва след като напрежението в тези части бъде изключено и когато бъде извършено тяхното заземяване и изравняване на потенциала, се смята, че те вече не са под напрежение. Зоната на опасност от частите на КМ под напрежение възлиза на 2 метра, при това за зона на смъртна опасност се смята разстоянието, което е по-малко от 0,5 метра.

4.ИЗТОЧНИЦИ НА ОПАСНОСТ

Първостепенната опасност произлиза от наличие на напрежение в частите на КМ, които редовно са под напрежение от 25.000 V и 50 Hz.

. Релсите на коловоза и проводниците на обратния фидер са под напрежение, дори когато КМ над коловоза е изключена, ако се работи с електрическа тяга от едната или от двете страни на коловоза, чийто контактен проводник е без напрежение.

Източник на опасност могат да бъдат и носещите конструкции на КМ, както и останалите метални части до електрифицираните линии, поради възможността и те да се окажат под напрежение.

Съществуването на напрежение в КМ може да предизвика опасни напрежения във всички метални части, които се намират по дължината на линията, електрифицирана с монофазна система от 25 kV, 50 Hz на разстояние, по-малко от 65 м от коловоза.

Такива опасни напрежения могат да се появят например в проводниците на мрежата с ниско напрежение, теловодите, тръбопроводите, улуците, металните огради и др.

При работа, движение и извършване на дейност в района на електрифицирани коловози може да се стигне до токов удар в случай на приближаване, индиректно или директно докосване на частите на КМ. В такъв случай поради протичане на електрически ток с определена сила се стига до по-леки или по-тежки поражения на човешкия организъм, до физически наранявания от падане, а като последица може да настъпи и смърт.

С цел своевременното уведомяване на персонала, ползвателите на железопътните услуги и на други лица близо до електрифицирани коловози в района на гара Димитровград са поставени постоянни предупреждения за опасностите и забранените действия върху електрифицирани линии. Наред с това, тези предупреждения са визуално изложени и в помещенията:

- на железопътния персонал на “БДЖ” ЕАД и НК “ЖИ” и ДП “Сръбски железници”, чиято сфера на дейност е в района на железопътна гара Димитровград;

- на персонала на митническите органи на Република България и митническите органи на Република СЧГ в Димитровград, чиято сфера на дейност е в района на железопътна гара Димитровград;

- на персонала на органите на граничната полиция на Република България и граничната полиция на република СЧГ в Димитровград, чиято сфера на дейност е в района на железопътна гара Димитровград;

- както и в помещенията на всички останали лица, които извършват редовно или периодично служебните си задължения в района на железопътна гара Димитровград, както и в ж.п. участъка Държавна граница – Димитровград.

На лицата, които се движат в железопътния район или се намират във влак за превоз на пътници и товари, **Е ЗАБРАНЕНО:**

- движението по коловоза или в непосредствена близост до коловоза, по-близо от 2,2 метра от оста на коловоза, както и стъпването с крак на едната или и на двете релси на коловоза;
- стоенето или движението прекалено близо до влак, който е в движение;
- стоенето на коловоза, когато се очаква идването на влак или когато на гарата има маневри;
- задържането в пространството между склада или товаро-разтоварната рампа и превозни средства, които се движат или ще тръгват;
- стоенето до други рампи, сгради, подпорни стени, скелета и други обекти, ако няма достатъчно свободно пространство при преминаването на превозното средство;
- седенето или стоенето на отворени врати или по стъпалата на превозните средства, без оглед на това дали превозното средство се движи или е в покой;
- преминаването през коловоза на местата, които не са предвидени за това;
- преминаването между двете части на влак или група превозни средства, които се движат едни към други, както и пред превозни средства, които се движат;
- преминаването над и под буфери и съединителните спягове докато влакът или групата возила (вагони) е в движение, както и преминаването в изправено положение между непритиснати един към друг буфери;
- скачането върху стъпала, надлъжни дъски и вагонни платформи и от тях, докато превозното средство се движи;
- докосването с тяло или с предмет на метална конструкция, която е носеща за контактната мрежа, стълб, напречник и др., както и на части за тяхното прикрепяне;
- докосване с голи ръце или с неизолирани инструменти: на две релси на един коловоз, на краищата на две релси в една релсова редица, които са съединени с изолиран релсов състав или между които е разкъсана връзката, на релса от едната или другата страна на нейното пречупване, съответно прерязване, краища на разделени или прекъснати искрища, на проводник за обратно напрежение;
- доближаването по-близо от 15 метра до мястото, където откъснатият контактен проводник е докоснал земята, както и навлизането или доближаването с какъвто и да е предмет в зоната на опасност на контактния проводник, която възлиза в радиус от 2 (два) метра от част на контактния проводник, който е под напрежение;
- качването върху покрива на превозно средство или върху товар на открито превозно средство, когато превозното средство стои на коловоз, който има над себе си КМ под напрежение, докато проводникът **НЕ СЕ ИЗКЛЮЧИ И ЗАЗЕМИ**;
- пръскането с вода или с друга течност на метална конструкция, която е носеща за КМ, както и облягането и слагането на материали върху стълбовете на КМ;
- преминаването през коловоза и през други места и обекти, ако преминаването е забранено и е отбелязано с един от надписите: “забранено ходенето по релсите – опасно за живота”, “забранено е влизането – опасно за живота”, “забранено е да се пипа – опасно за живота” или с подобен надпис;
- слагането и свалянето на прътите за заземяване, както и докосването на техните проводници без съответното защитно оборудване, при спазване на регламентираната последователност от действия
- приближаването до носещи конструкции на КМ, на които се случват необичайни явления, каквито са пукане, искрене, блещукане, прищракване ;
- слагането и свалянето на каквито и да е материали около носещи конструкции на КМ в пространството на техните основи, по-близо от 15 метра;
- носенето на изправени предмети, знамена, транспаранти и други в района на гарата и в района на пътния прелез, който се пресича с електрифициран коловоз на същото ниво;
- издигането на пръчки за антени на средствата за връзка или на превозните средства върху открити товарни вагони, когато същите се намират върху електрифицирани коловози или когато такива средства, съответно превозни средства, се движат през пътния прелез на същото ниво под проводник на контактната мрежа;
- паленето на огън в непосредствена близост до носещи конструкции или други части на КМ;
- свалянето и преместването на предпазни съоръжения, които предупреждават за електрически инсталации (пълни или решетчести огради, мрежи, предупредителни табелки и др.);
- хвърлянето на каквито и да е предмети върху проводници, части или носещи конструкции на КМ;
- приближаване до мястото на падане на прекъснат проводник на земята, в кръг с радиус от 15 м, чийто център представлява падналият проводник, съответно – край на метална част, който е в допир с падналият проводник;

- навлизане с която и да било част от тялото или с инструмент, съответно предмет, в зоната на опасност, по-близо от 2 (два) метра от КМ под напрежение;

- качването върху носещи конструкции на КМ и върху други метални конструкции;

- качването върху покрива на кабината от машиниста, на покрива на дизел или превозно средство с електротяга и на покривите на пътнически и товарни вагони, върху открити товарни вагони, вагони цистерни, хладилници и строителни машини за поддържане на коловози, както и върху кранове с подвижен кран, когато се намират на електрифициран коловоз;

- гасенето с вода на пожар върху товар, вагон, локомотив, склад и други обекти в близост до елементи, устройства и съоръжение на КМ;

- докосване на пантографа и други електрически съоръжения и уреди върху електротягови превозни средства;

- качването върху товари, пътнически автомобили, други превозни средства, оръдия, военни средства и други специални превозни средства на товарни вагони и извършването на дейност върху тях, когато се намират на електрифицирани коловози. Това особено се отнася за лица, които придружават такива пратки от името на клиента, каквито са придружителите на военни транспорти, на живи животни, на необикновени пратки, на леки автомобили и други;

- вдигането на части от оръдия, бойни средства и други превозни средства превозвани с открити товарни вагони, когато се намират на електрифицирани коловози;

- товаренето, разтоварването или претоварването на стоки в открити товарни вагони, на манипулационни и на други електрифицирани коловози преди изключване на напрежението в КМ;

- преди изключване на напрежението в КМ качването върху товари, леки коли и други превозни средства, които се товарят, разтоварват или се намират върху открит товарен вагон на електрифицирани коловози;

- преди изключване на напрежението в КМ външно ръчно измиване на леки коли с помощта на струя вода върху електрифицирани коловози, без оглед на това дали контактните проводници на тези коловози са под напрежение или не;

- преди изключване на напрежението в КМ работа на пътни и строителни кранове, ако която и да е част от крана по време на работа ще се доближи на разстояние, по-малко от 8 м от най-близката част на КМ под напрежение.

5. ПРОЦЕДУРА ПРИ НЕОБХОДИМОСТ ОТ ИЗВЪРШВАНЕ НА ДЕЙНОСТИ И ПРЕГЛЕЖДАНЕ НА ВАГОНИ, ВЛАКОВЕ И ЛОКОМОТИВИ НА КОЛОВОЗИ С ВКЛЮЧЕНО НАПРЕЖЕНИЕ В КОНТАКТНИЯ ПРОВОДНИК

В гара Димитровград товаро-разтоварните коловози, които имат контактен проводник са коловози №№ 15 и 16. Нормалното състояние в контактния проводник над тези коловози е напрежението да е изключено. Според точка 4.6.5. от Упътване 227 се позволява работа с различни видове кранове близо до електрифицирани коловози (манипулационни коловози №№ 15 и 16), когато те не застрашават механическата стабилност на КМ, когато в писмена форма са утвърдени инструкции за работа и са разпоредени мерки за безопасност и когато всички работници, които управляват кранове и товар, са предварително запознати по доказателствен начин с тях, а напрежението в КМ на такива коловози е изключено.

За всяка промяна на редовното състояние на напрежението в контактния проводник над манипулационните коловози №№ 15 и 16 вътрешният дежурен ръководител движение уведомява ръководителя търговска експлоатация (РТЕ), който е длъжен писмено, срещу подпис, да уведоми третите лица (граждани), които извършват манипулации (товарене – разтоварване). За регистриране на включването, съответно – изключването на напрежението в контактния проводник на тези коловози, както и за писмено (доказателствено) извършеното уведомяване на гражданите, РТЕ използва Е-дневник, съответно специален ТТ дневник (С-43), означен на корицата с буквата “Е”, който се съхранява на работното място на РТЕ.

Когато възникне необходимост преглеждащите органи (служители на митница, гранична полиция, фитосанитарен контрол, инспекции, железници и други и от двете страни) да извършват преглед в зони на опасност от електрически ток в КМ, същите трябва да отправят искане до РТЕ и до дежурния ръководител движение с цел осигуряване на условия за безопасно извършване на прегледа на коловоза без напрежение или чрез изключване на напрежението на коловоза, на който ще се извършва прегледът.

РТЕ използва за регистриране на включването, съответно изключването на напрежението в контактния проводник на тези коловози Е-дневник, съответно специален ТТ дневник (С-43), означен на корицата с буквата “Е”, който се съхранява на работното място на РТЕ.

Преглеждащият орган, или друго лице, което изисква изключването на напрежението, потвърждава писмено със своя подпис в Е-дневника, че е извършено уведомяване за предстоящо изключване или включване на напрежението.

Когато настъпи ситуация, при която трябва да се извърши безусловно маневриране на някой от манипулационните коловози (15 или 16), вътрешният дежурен ръководител движение издава заповед на РТЕ да уведоми лицата, които извършват манипулацията на стоките на тези коловози, да прекратят работа и до второ нареждане да се отстранят от местата на манипулация, защото напрежението в контактния проводник ще бъде включено.

След получено нареждане от вътрешния дежурен ръководител движение, РТЕ вписва в своя Е-дневник (С-43) съобщение във вид на фонограма: "Дата..., час..., минута..., поради предстоящо включване на напрежението **СЕ ЗАБРАНЯВА** товарене-разтоварване на .. манипулационен коловоз №.....до отмяна на нареждането." (подпис на РТЕ). След това записва: "За съобщението е уведомен ... (име и фамилия)". След това РТЕ отива на самото място и извършва уведомяването на гражданите и железопътните работници, които с подпис потвърждават получаването на съобщението, като се подписват. Ако става дума за група работници, РТЕ уведомява техния отговорен работник (ръководител на групата), който уведомява своите работници и след това подписва С-43.

След извършеното писмено уведомяване на гражданите срещу подпис, РТЕ идва при вътрешния дежурен ръководител движение и подава писмено известие, съответно потвърждава, че е изпълнил неговото нареждане.

В книга С-43, при вътрешния дежурен ръководител движение, се вписва във вид на фонограма: "Дата..., час..., минута..., гражданите са уведомени за предстоящо включване на напрежение на ... манипулационен коловоз и са отстранени от зоната на опасност." (подпис на РТЕ). Получаването на известието ще бъде потвърдено от вътрешния и външния дежурен ръководител движение с техните подписи, а след това външният дежурен ръководител движение отива и включва напрежението в контактния проводник на манипулационния коловоз. През цялото време, докато напрежението в контактния проводник е включено, РТЕ трябва да сложи върху вагоните табелки с ясно означен надпис: "**ЗАБРАНЕНО ТОВАРЕНЕТО-РАЗТОВАРВАНЕТО - ВКЛЮЧЕНО НАПРЕЖЕНИЕ**".

Преди започване на маневриране върху товаро-разтоварните коловози ръководителят на маневрата трябва да се увери чрез дежурния ръководител движение, че контактният проводник на манипулационния коловоз е под напрежение. След приключилото маневриране и отстраняването на електролокомотива от този коловоз, ръководителят на маневрата уведомява външния дежурен ръководител движение, който изключва напрежението от контактния проводник, а след това уведомява РТЕ и го приканва да потвърди, че е уведомен чрез подпис в Е-дневника. Това известие се вписва във вид на фонограма: "Дата..., час..., минута..., напрежението в контактния проводник на ... манипулационен коловоз е изключено. Разрешава се товарене – разтоварване." (подпис на вътрешния и външния дежурен ръководител движение и подпис на РТЕ). РТЕ отива и вписва полученото известие във вид на фонограма в своя С-43: "Дата..., час..., минута..., напрежението в контактния проводник на ... манипулационен коловоз е изключено. Разрешава се товарене – разтоварване." (подпис на РТЕ), съответно: "За известието е уведомен" (име и фамилия на гражданина), след това предава известието на работниците, които то засяга, съответно на техния ръководител, който със своите подписи, като вписва времето, потвърждава получаването на известието и те продължават работа.

6. ОКАЗВАНЕ НА ПЪРВА ДОЛЕКАРСКА ПОМОЩ НА ПОСТРАДАЛИ ОТ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ТОК

Задължение на всеки работник и на другите лица, които се окажат на мястото на инцидента, е да окажат първа долекарска помощ на пострадалия от токов удар.

Първото действие е пострадалият да се отдели от частите под напрежение, с които е в допир. Спасителят трябва да си дава сметка, че при това и сам може да стане жертва.

Същевременно трябва да се поиска спешно изключване на тази част от КМ и да се потърси лекарска помощ.

След като пострадалият бъде сигурно отделен от частите под напрежение или е установено със сигурност, че напрежението е изключено, той трябва да бъде сложен на равно и твърдо място така, че главата му да бъде малко по-ниско от останалите части на тялото, а след това веднага да се започне с оказването на първа долекарска помощ.

Ако пострадалият не е останал в допир с частите под напрежение, трябва да се мести колкото се може по-малко. След като бъде поставен на твърдо и равно място, веднага трябва да се започне оказването на първа долекарска помощ, като се вземе под внимание, че при това спасителят може да се изложи на опасност от влиянието на напрежението, ако евентуално то още не е изключено. В случай, че е налице ръчен апарат за изкуствено дишане и външен масаж на сърцето, веднага трябва да се вземат мерки за неговото прилагане.

Преди да се започне с неговото прилагане, съответно – ако не е налице такъв апарат, веднага след слагането на пострадалия върху твърдо и равно място трябва да се започне с външен масаж на сърцето и с изкуствено дишане. С тази помощ трябва да се започне колкото е възможно по-бързо, защото всяка секунда може да бъде съдбоносна.

Оказването на такава помощ не бива да се прекъсва, преди недвусмислено да се установи, че при пострадалия пулсът и дишането са нормални, а зениците са стеснени, съответно до идването на лекаря.

След като се установи, че пулсът и дишането на пострадалия са нормални, трябва да му се даде да изпие най-малко 20 грама сода бикарбонат, разтворена в чаша вода.

Прецизното описание на оказването на първа помощ на пострадал от токов удар се съдържа в Справочник 227а.

Упътването за оказване на първа помощ трябва да бъде изложено по виден начин във всяко помещение на всички представени служби в района на железопътна гара Димитровград.

Съдържанието и видът на това упътване е дадено в приложението към настоящите правила

7. ЛЕКАР ОТ ДЪРЖАВНАТА ЗДРАВНА СЛУЖБА

Седалището на компетентния лекар от обществената здравна служба се намира в Димитровград, а номерът на телефона е 94, съответно 361 – 966.

8. НАЙ-БЛИЗКА БОЛНИЦА

Най-близката болница е в Пирот, а телефонът на централата е 312-822.

9. НАЙ-БЛИЗЪК ПРОТИВОПОЖАРЕН ОТРЯД

Най-близкият противопожарен отряд на противопожарната служба се намира в Димитровград, а номерът на телефона му е 93 и 361-105.

10. ДЕЙСТВИЯ В СЛУЧАЙ НА ПОЖАР

В случай на възникване на пожар на гарата или във влакове на междугарието, целият железопътен персонал, който е на работа или не е, трябва самопожертвователно да се притече на помощ и с всички средства, с които разполага, да се постарее да локализира пожара и да го изгаси.

Ако пожарът се е разгорял, дежурният ръководител движение трябва да повика спешно по телефона отряда от пожарникари от Димитровград или Пирот и трябва непрестанно да поддържа контакт с цивилната охрана при СО Димитровград.

Със сирената на някой локомотив ще се дава сигнален знак за тревога с няколко къси и дълги звука, който ще продължи 2 минути и повече.

В случай, че пожарът се разпространи върху гарата, влаковете и на междугарието, трябва да се извика и професионалното противопожарно звено за охрана от пожари. Действията в случай на разпространение на пожара върху гарата или влаковете са предвидени в специално упътване, което е приложено към ТРА на гара Димитровград, 1-ва част.

На гарата дежурят двама пазачи, които непрекъснато охраняват и чиято задача е обикалянето на района на гарата и извършването на превентивни действия.

11. ПОДРЪЧНА АПТЕКА

Една подръчна аптека се намира в канцеларията на дежурния ръководител движение. За пълнотата на аптеката отговарят дежурните ръководители движение, които са длъжни да водят сметка за употребените материали от подръчната аптека в специална книга, която се съхранява в самата подръчна аптека, а зареждането с нови материали се извършва от работник, който е задължен да изисква нужните материали. Изправността на аптеката се контролира при предаването на службата от страна на дежурния ръководител движение.

12. ОБЩИНСКИ ЩАБ НА ЦИВИЛНАТА ОХРАНА

В случай на по-големи опасности за работниците на тази гара и на заплахата за превозните средства, съоръженията и трети лица, началникът на гарата или дежурният ръководител движение трябва да се обърне към Градския щаб на цивилната охрана и към други органи и организации от град Димитровград. Изключените контактни проводници най-напред трябва да бъдат заземени, а след това трябва да се предприемат мерки с цел отстраняване на последиците от произшествието, както това е предвидено в предходните точки на този раздел.

13. ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Началникът на гара Димитровград в сътрудничество със СС охрана на труда на Секцията по СП Ниш е длъжен да извърши обучение и изпитване на персонала по постановките на настоящите Правила по доказателствен начин за:

- целият железопътен персонал на "БДЖ" ЕАД и НК "ЖИ" и Сръбските железници, чиято сфера на дейност е в района на железопътна гара Димитровград;

- целият персонал на митническите органи на Република България и митническите органи на Република СЧГ в Димитровград, чиято сфера на дейност е в района на железопътна гара Димитровград;

- целият персонал на органите на граничната полиция на Република България и на граничната полиция на Република СЧГ в Димитровград, чиято сфера на дейност е в района на железопътна гара Димитровград;

- както и за всички други лица, които редовно или периодично изпълняват служебните си задължения в района на железопътна гара Димитровград, както и в железопътния участък Държавна граница – Димитровград;

- преди постъпване на работа за преместените или новопостъпилите работници, както и за работниците, които идват по заместване.

Протоколът доказващ познанията по безопасна работа е приложен към настоящите Правила.

7.1. Промените и допълненията към настоящите Правила извършва началникът на гара Димитровград в сътрудничество със СС по охрана на труда на Секция по СП Ниш, според възникналите нужди. Същите той предоставя на Секцията по СП Ниш за предложение и одобрение, а след това по-нататък - на ЕП ЖС за заверка.

Началникът на гарата вписва бележките за промени и допълнения, както и номерът на разрешението от Секцията по СП Ниш, в екземплярите, които са по работни места в гарата. Тези изменения се правят към списъка за промени и допълнения, който е описан в началото на настоящите Правила.

7.2. Извлечението от Плана за противопожарна защита се намира в приложението към ТРА на гарата, част 1-ва.

Началник гара Димитровград :

(п) (Петър Величкович)

Приложение №1

Номер.....
..... 200.....

ПРАВИЛА

за предпазните мерки от електрически ток на персонала на ЖС, на митническите органи, граничните органи на МВР и на други лица при работа и движение по електрифицирани козовози в района на железопътна гара Димитровград

.....
.....

Постъпилият на работа прие и се задължи да спазва и зачита при изпълнение на служебните си задължения мерките за охрана на труда по отношение на безопасното и сигурно изпълнение на работата, здравословното състояние, движението в опасни зони и поведението в работните помещения на ЖТП Белград, съответно в железопътния район.

**УПЪТВАНЕ
ЗА ОКАЗВАНЕ НА ПЪРВА ПОМОЩ НА ПОСТРАДАЛИ ОТ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ТОК НА
ЕЛЕКТРИФИЦИРАНИ ЛИНИИ**

ВСЯКА СЕКУНДА Е СЪДБОНОСНА!

Веднага трябва да се пристъпи към освобождаване на пострадалия от влиянието на електрическия ток и същевременно да се поиска или да се извърши изключване на напрежението в съответното съоръжение. За освобождаване на пострадалия от частите под напрежение трябва да се използва прът за заземяване **без проводник** или някакъв друг достатъчно дълъг и изолиран инструмент, за да се отдели частта под напрежение от пострадалия или пострадалият – от частта под напрежение.

При освобождаването, спасителят е длъжен да държи сметка за собствената си сигурност. Това е особено важно, ако пострадалият продължава да е свързан с части под напрежение или частите под напрежение в негова близост са в допир със земята. При това положение спасителят трябва да приспособи своето движение, за да избегне влиянието на възможно напрежение на крачките. Поради това освобождаването по правило трябва да се извършва от специализирани работници, на които са известни всички опасности на работата с високо напрежение.

При освобождаването на пострадалия от влиянието на електрическия ток трябва да се внимава той да не падне и да не се нарани с удар в някакъв предмет.

ВЕДНАГА ТРЯБВА ДА СЕ ИЗВИКА НАЙ-БЛИЗКИЯТ ЛЕКАР И ДА СЕ УВЕДОМИ, ЧЕ СТАВА ДУМА ЗА УДАР С ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ТОК ПОД ВИСОКО НАПРЕЖЕНИЕ!

ВЕДНАГА, НА САМОТО МЯСТО, БЕЗ ДА СЕ ЧАКА ИДВАНЕТО НА ЛЕКАР, ТРЯБВА ДА ЗАПОЧНЕ ОКАЗВАНЕ НА ПЪРВА ПОМОЩ БЕЗ НИКАКВО ПРЕНАСЯНЕ ИЛИ ПРЕВОЗВАНЕ НА ПОСТРАДАЛИЯ.

ПОМОЩТА ТРЯБВА ДА СЕ ОКАЗВА ПО СЛЕДНИЯ НАЧИН:

- пострадалият трябва да бъде положен на равна, твърда основа. По-добре е, ако при това главата му бъде на по-ниско от краката;

- да се разкопчае и да се настани удобно;

- да се отстранят от устата и от носа му чужди предмети без губене на скъпоценно време (протези за зъби, остатъци от храна и др.), да му се извади езикът от устата, като всичко това се прави с ръка;

- да се отметне главата на пострадалия колкото се може по-назад така, че носните му кухини да бъдат напълно изправени;

- ако пострадалият диша, трябва да е в покой, под надзор, до идването на лекар;

- ако пострадалият не диша и няма пулс, трябва веднага да се започне с оказването на първа помощ чрез изкуствено дишане и външен сърдечен масаж.

ИЗКУСТВЕНОТО ДИШАНЕ ТРЯБВА ДА СЕ ПРИЛАГА ЧАК ДО МОМЕНТА, КОГАТО ПОСТРАДАЛИЯТ САМ ЗАПОЧНЕ ПРАВИЛНО ДА ДИША. ОКАЗВАНЕТО НА ПОМОЩ С ИЗКУСТВЕНО ДИШАНЕ МОЖЕ ДА ПРОДЪЛЖИ С ЧАСОВЕ И НЕ БИВА ДА СЕ ПРЕКЪСВА ЧАК ДОКАТО ПОСТРАДАЛИЯТ НЕ ЗАПОЧНЕ ДА ДИША ИЛИ ДОКАТО НЕ ДОЙДЕ ЛЕКАР.

Изкуственото дишане се прави по следния начин:

- спасителят дълбоко вдишва въздух, с дясната си ръка отваря устата на пострадалия, докато с лявата му стиска носа. С метода “уста в уста” със силно издишване спасителят вдухва своя въздух в устата на пострадалия. След вдухването спасителят отстранява устата си от устата на пострадалия;

- трябва да се наблюдават гърдите на пострадалия и да се слуша излизането на въздух от тях. Ако вдуханият въздух остава в неговия стомах, което се вижда чрез надигането на горната част на коремната кухина, спасителят трябва да подпомага издишването чрез притискане на корема между ребрата и пъпа;

- ако въздухът се вдишва на пострадалия през носа от устата на спасителя, с едната ръка трябва да се затвори устата на пострадалия;

- вдухването “уста в уста” или “уста в нос” трябва да се извършва 12 до 15 пъти в минута. За да не се измори спасителят, ако е сам, изкуственото дишане трябва на смени да се прави от няколко спасителя или поне от двама;

- когато не се чува биене на сърцето, тогава паралелно с изкуственото дишане трябва да се извършва и непряк масаж на сърцето. Такъв масаж се прави от друго лице;

- дланите на двете ръце трябва да се сложат на долната част на гръдния кош на пострадалия;

- с цялата собствена тежест да се притисне гръдната кост по посока на тялото, точно по средата;

- гръдната кост трябва да се притиска до хлътване най-много на 7 см, а след това ръцете да се отдръпнат;

- трябва да се остави гръдният кош от само себе си да се разшири отново, а след това да се повтори процедурата. На едно вдихване на въздух се падат приблизително шест натиска върху гръдния кош. Тази процедура се прави 5 до 6 минути и след прекъсване от една минута се повтаря. При масажирането да се държи сметка да не се счупят ребрата на пострадалия.

ОБМИСЛЕТЕ КАКВО ЩЕ ПРЕДПРИЕТЕ, АКО СЕ СТИГНЕ ДО НЕЩАСТИЕ НА ВАШЕТО РАБОТНО МЯСТО!

КОГАТО РАБОТИТЕ В БЛИЗОСТ ДО ВИСОКО НАПРЕЖЕНИЕ, СТАРАЙТЕ СЕ ДА ИЗБЕГНЕТЕ ИНЦИДЕНТ, ЗАЩОТО ТОВА Е ПО-ЛЕСНО ОТ СПАСЯВАНЕТО!

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ!

ДО ВСИЧКИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ РАБОТНИЦИ, ПЪТНИЦИ И ДРУГИ ПОЛЗВАТЕЛИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ УСЛУГИ !

СЪОРЪЖЕНИЯТА С ЕЛЕКТРОТЯГА: ПОДСТАНЦИИ ЗА ЕЛЕКТРОТЯГА И ТЕХНИТЕ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНИ ПОСТРОЙКИ, МЕТАЛНИ КОНСТРУКЦИИ И ЕЛЕМЕНТИТЕ НА КОНТАКТНАТА МРЕЖА СА СЪОРЪЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ПОД ВИСОКО НАПРЕЖЕНИЕ, НАМИРАТ СЕ НЕПРЕКЪСНАТО ПОД НАПРЕЖЕНИЕ.

РАБОТА ВЪРХУ СЪОРЪЖЕНИЯТА ЗА ЕЛЕКТРОТЯГА Е РАЗРЕШЕНА САМО ЗА УПЪЛНОМОЩЕНИТЕ РАБОТНИЦИ.

ТОВАРЕНЕТО И РАЗТОВАРВАНЕТО НА ОТКРИТИ ТОВАРНИ ВАГОНИ И УКРЕПВАНЕТО НА ОТКРИТ ТОВАР Е РАЗРЕШЕНО САМО КОГАТО КОНТАКТНИЯТ ПРОВОДНИК НАД ТОЗИ КОЛОВОЗ Е ИЗКЛЮЧЕН И ЗАЗЕМЕН.

ДЪЛГИ ПРЕДМЕТИ ТРЯБВА ДА СЕ ПРЕНАСЯТ ПОД МЕТАЛНИ КОНСТРУКЦИИ И ЕЛЕМЕНТИ НА КОНТАКТНАТА МРЕЖА С ОСОБЕНО ВНИМАНИЕ И НЕ БИВА ДА СА ИЗПРАВЕНИ.

ПРИ ПРЕМИНАВАНЕТО ПРЕЗ КОЛОВОЗА НА ПОЗВОЛЕНИТЕ МЕСТА НЕ СЪПВАЙТЕ ВЪРХУ РЕЛСИТЕ, А ГИ ПРЕКРАЧВАЙТЕ.

ПЪТНИЦИ, НЕ СЕ ДВИЖЕТЕ ИЗ ГАРАТА ИЗВЪН МЕСТАТА, КОИТО СА ПРЕДВИДЕНИ ЗА ВАС!

ЗА ВСЯКА ПОВРЕДА ИЛИ НЕИЗПРАВНОСТ НА ТЕЗИ СЪОРЪЖЕНИЯ И ЕЛЕМЕНТИ ТРЯБВА ДА СЕ СЪОБЩИ НА НАЙ-БЛИЗКАТА ГАРА ИЛИ СЛУЖБА ЗА ПОДДРЪЖКА НА СЪОРЪЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЗА ЕЛЕКТРОТЯГА.

АКО ЗАБЕЛЕЖИТЕ, ЧЕ НЯКОЕ ЛИЦЕ ПОСТЪПВА ОБРАТНО НА ТЕЗИ ПРАВИЛА ВЕДНАГА ГО ПРЕДУПРЕДЕТЕ ЗА ВЪЗМОЖНАТА ОПАСНОСТ И УВЕДОМЕТЕ ЗА ТОВА НАЙ-БЛИЗКОТО СЛУЖЕБНО ЛИЦЕ.

ОПАСНО ЗА ЖИВОТА Е И Е ЗАБРАНЕНО:

- да се докосват с тяло или някакъв предмет металните конструкции и елементи на контактната мрежа, превозни средства с електротяга и електрическите съоръжения върху тях;

- качването върху покривите на вагони, цистерни, открити товарни вагони, метални конструкции на контактната мрежа и др.

- да се поливат и пръскат с вода метални конструкции, вагони, локомотиви, елементи на контактната мрежа и релси на коловоза;

- приближаването и допирането до прекъснати жици и до предмети, които висят, съответно – до жици, които са паднали на земята;

- движението по линията вътре и извън коловоза, ходенето по релсите или стъпването върху тях;

- да се подпират или слагат материали или предмети до метални конструкции на контактната мрежа;

- свързването с тяло или с метални предмети релсите на коловоз.