

**П Р А В И Л А**  
**ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ДРУГИТЕ**  
**ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА МЕЖДУ ГРАНИЧНИТЕ ГАРИ**  
**СВИЛЕНГРАД И КАПЪКУЛЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ НА СЪОБЩИТЕЛНИТЕ**  
**ВРЪЗКИ В ГРАНИЧНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ПРЕХОД**

**ГЛАВА 1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Чл. 1.** Тези Правила са изготвени на основание чл. 4 т. 1 от “Спогодба между Правителството на Република България и Правителството на Република Турция за работата на железопътния граничен преход Свиленград – Капъкуле”, подписана на 17.01.2006, наричана по-нататък за краткост Спогодбата.

**Чл. 2.** Целта на Правилата е да се уреди организацията и начина за осигуряване движението на влаковете и другите железопътни транспортни средства между граничните гари Свиленград и Капъкуле, както и организацията и поддържането на съобщителните връзки на Държавно предприятие „Национална Компания Железопътна Инфраструктура” (ДП „НКЖИ”) на Република България, свързани с експлоатацията на железопътния граничен преход.

**Чл. 3.** Съгласно клаузите на Спогодбата, гранични гари са Свиленград и Капъкуле, като гара Капъкуле е определена за разменна гранична гара.

**Чл. 4.** За изпълнение на функциите свързани с осигуряване движението на влаковете и другите железопътни транспортни средства ДП „НКЖИ” има в гара Капъкуле свой дежурен ръководител движение.

**Чл. 5.** ДП „НКЖИ” осигурява технически съобщителните връзки между гарите Свиленград и Капъкуле, необходими за безопасността на движението на влаковете и за други комуникации относно изпълнение на железопътната гранична служба.

**Чл. 6.** Техническото средство за осигуряване движението на влаковете между граничните гари Свиленград и Капъкуле е Полуавтоматична блокировка (ПАБ) тип “Степанов”, собственост на ДП „НКЖИ”. Тази ПАБ осигурява взаимна обвързка между изходните светофори на гара Капъкуле към гара Свиленград и на изходните светофори на

гара Свиленград към гара Капъкуле. Същата е функционално обвързана и с гаровата централизация на гара Капъкуле.

**Чл. 7.** (1) Техническите особености на граничния железопътен преход са следните:

1. дължината на железопътната линия от гара Свиленград до Държавна граница е 18862 м., а дължината от Държавна граница до гара Капъкуле - 1272 м.;

2. максимално допустимата скорост на движение на влаковете е 160 км/час, като от км 313<sup>+853</sup> до държавната граница (км 315+664) е 130 км/час, а от държавната граница до гара Капъкуле е 40 км/час;

3. преобладаващият действителен наклон от гара Свиленград към гара Капъкуле е 7 ‰ нагорнище;

(2) Влаковете между двете гранични гари се возят от локомотиви на българските железопътни превозвачи, опериращи на граничния преход.

## **ГЛАВА 2. ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ И ДРУГИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ВОЗИЛА**

**Чл. 8.** Движението на влаковете в граничния железопътен преход Свиленград – Капъкуле е организирано съгласно График за движение на влаковете разработен от ДП „НКЖИ” и Турските железници (TCDD), съгласуван между тях и железопътните превозвачи, извършващи превози в този преход.

**Чл. 9.** (1) Движението на влаковете и другите железопътни транспортни средства между граничните гари Свиленград и Капъкуле се осигурява от дежурните ръководители движение на ДП „НКЖИ”, намиращи се в гара Свиленград и гара Капъкуле, съгласно нормативите за железопътен транспорт на Република България.

(2) Разпореждания относно движението на влаковете в това междугарие издава дежурният влаков диспечер на участъка в Регионално звено „Оперативно диспечерско” Пловдив на ДП „НКЖИ”.

(3) При необходимост от движение на пътноремонтни машини и други железопътни возила за поддържане на железния път, съоръженията и контактната мрежа съответно от гара Капъкуле до държавна граница или от гара Свиленград до държавна граница, междугариято Свиленград – Капъкуле се закрива за движението на редовните влакове от дежурния влаков диспечер на ДП „НКЖИ” съгласно нормативите за железопътен

транспорт на Република България. Дежурния ръководител движение на ДП „НКЖИ” в гара Капъкуле уведомява за това дежурния ръководител движение на TCDD. След закриване на междугарието TCDD от гара Капъкуле и ДП „НКЖИ” от гара Свиленград могат да изпращат возила в междугарието, но не по далеч от държавната граница.

**Чл. 10.** Дежурният ръководител движение на TCDD в гара Капъкуле и дежурният ръководител движение на ДП „НКЖИ” в гара Капъкуле разменят помежду си всеки ден в 08:00 часа и в 20:00 часа предварителна информация за влаковете и возилата които ще се движат в двете направления за следващите 12 часа, със следните данни:

1. броя на влаковете и броя на вагоните и тонажа;
2. броя на празните вагони по администрации, броя на натоварените вагони и броя на вагоните с лесноразваляеми стоки и живи животни по получаващи страни.

**Чл. 11.** Сътрудничеството и взаимоотношенията при осигуряване движението на влаковете и другите железопътни транспортни средства между дежурните ръководители движение на ДП НКЖИ” и TCDD в гара Капъкуле се уреждат чрез размяната на специален образец ЕК 1 даден в приложение № 1 на тези Правила.

**Чл. 12.** (1) Когато има за изпращане готов влак от гара Свиленград за гара Капъкуле и дежурният ръководител движение от гара Свиленград е поискал разрешение за изпращане на влака към гара Капъкуле, дежурният ръководител движение на ДП НКЖИ” в гара Капъкуле попълва два екземпляра от обр. ЕК 1, като задължително вписва: дата и час на поисканото съгласие, № на влака и направление (Сви – Кк), оси и тонаж и се подписва. След това отива при дежурния ръководител движение на TCDD и го уведомява за исканото съгласие. Дежурният ръководител движение на TCDD, в зависимост от това, дали има възможност да приеме влака в гарата или не, вписва в съответната колона на образца номера на свободния коловоз на който ще пристигне влакът и часа на даване на разрешение от негова страна в същата графа, подписва се и полага гаровия печат. Единият екземпляр от образца остава при дежурния ръководител движение на TCDD, а другият при дежурния ръководител движение на ДП „НКЖИ”. След тези действия дежурният ръководител движение на ДП „НКЖИ” дава разрешение на гара Свиленград чрез манипулация с бутон “ДС” на ПАБ.

(2) След като е дадено разрешение на Свиленград чрез ПАБ гърловината на Капъкуле страна Свиленград е блокирана и в нея не може да се извършват никакви маневрени операции.

(3) След заминаването на влака от Свиленград, дежурният ръководител движение в тази гара предава заминаването на дежурния ръководител движение на ДП „НКЖИ” в гара Капъкуле. Дежурният ръководител движение на ДП „НКЖИ”, след като получи тази информация, но не по-късно от 5 минути, отива при дежурния ръководител движение на TCDD и вписва в двата екземпляра на образеца часа на заминаване на влака. Получавайки тази информация турският ръководител движение предприема необходимите действия за приемането на влака.

(4) Влакът се посреща в гара Капъкуле от двамата дежурни ръководители движение – на TCDD и на ДП „НКЖИ”. Целостта на влака също се установява от двамата. След установяване целостта на пристигналия влак дежурният ръководител движение на ДП „НКЖИ” нормализира ПАБ чрез манипулация с бутон “ПП”. От този момент гърловината на гара Капъкуле е свободна за следващи манипулации.

**Чл. 13.** (1) Когато има за изпращане готов влак от гара Капъкуле за гара Свиленград, дежурният ръководител движение на ДП „НКЖИ” устно уведомява колегата си от TCDD за готовността на влака след което дежурният ръководител движение на TCDD попълва два екземпляра обр. ЕК 1 като вписва: дата, час, № на влака, оси, тонаж и коловоза на който се намира влакът за заминаване. Връчва един екземпляр на дежурния ръководител движение на ДП „НКЖИ” в Капъкуле. Дежурният ръководител движение на ДП „НКЖИ” в Капъкуле иска по телефона съгласие от дежурния ръководител движение в гара Свиленград за изпращането на влака. Ако има възможност да приеме влака, дежурният ръководител движение в гара Свиленград дава съгласие чрез ПАБ на гара Капъкуле. След като е получил съгласие от гара Свиленград, дежурният ръководител движение на ДП „НКЖИ”, чрез бутон “ДПС” (даване на получено разрешение) препредава полученото съгласие на колегата си от TCDD. На пулта на МРЦ при дежурния ръководител движение на TCDD се появява светлинна индикация, че може да бъде отворен изходен сигнал за заминаване на влака от гара Капъкуле към гара Свиленград.

(2) След отварянето на изходния сигнал дежурният ръководител движение на TCDD вписва в двата екземпляра на образеца точното време (часа и минутите) на

заминаване на влака. Влакът се изпраща от двамата ръководители движение, като заповедта за заминаване на влака се дава от дежурния ръководител движение на ДП „НКЖИ” съгласно нормативите за железопътен транспорт на Република България. Непосредствено след заминаването на влака дежурният ръководител движение на ДП „НКЖИ” предава информация за заминаването на гара Свиленград с телефонограма.

**Чл. 14.** (1) Манипулирането с осигурителната техника на гара Капъкуле (стрелки, изходни, входни и предупредителни сигнали, изключване на електричеството в мрежата) е задължение на служителите на TCDD. С бутоните на ПАБ манипулира дежурният ръководител движение на ДП „НКЖИ”.

(2) При невъзможност да се даде разрешаващо показание на изходен светофор в гара Капъкуле за влак към Свиленград поради повреда в МРЦ или ПАБ, дежурният ръководител движение на TCDD уведомява дежурния ръководител движение на ДП „НКЖИ” в гара Капъкуле за повредата в рамките на не повече от 20 минути от нейното възникване, след което дежурният ръководител движение на ДП „НКЖИ” преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете между гарите Капъкуле и Свиленград. Дежурният ръководител движение на ДП „НКЖИ” в гара Капъкуле изготвя и връчва заповед обр. II-A на влаковата бригада и изпраща влака съгласно наредбите в сила за железопътния транспорт в Република България, в присъствието на дежурния ръководител движение на TCDD.

(3) В случаите, когато поради повреда на сигналната система е невъзможно да се отвори редовен контролен блок- или входен сигнал за идващият от гара Свиленград влак, дежурният ръководител движение на TCDD, за да подsigури приемането на влака в гара Капъкуле, въпреки показанията на сигнала, трябва да запише в графата “Бележки” на формуляра обр. ЕК 1, посочен в чл.13, ал.1, че сигналът е неизправен и показанията му не трябва да бъдат вземани под внимание.

**Чл. 15.** Дежурният ръководител движение на ДП „НКЖИ” в гарите Капъкуле или Свиленград, който е получил разрешение за изпращане на влак към другата гара, е длъжен да изпрати този влак максимум в продължение на 30 минути. В противен случай той трябва да поиска и получи ново разрешение.

**Чл. 16.** В случай на прекъсване на всички видове съобщителни връзки, движението на влаковете, до възстановяване на връзките се осъществява с използването на служебни мобилни телефони по чл. 24.

**Чл. 17.** (1) В случай на възникване на произшествие, инцидент или ситуация близка до инцидент по линията между гарите Свиленград и Капъкуле, гарата, която първа е научила за това, трябва незабавно да уведоми другата гара.

(2) Когато, поради възникване на произшествие, инцидент или ситуация близка до инцидент между двете гари, се наложи влака да бъде задържан за по-продължително време в една от граничните гари, дежурният ръководител движение на ДП „НКЖИ” е длъжен да уведоми началника на влака и машиниста за това.

(3) Когато влакът е спрял поради възникване на произшествие, инцидент или ситуация близка до инцидент за по-продължително време в междугарието, началникът на влака или машинистът е длъжен да уведоми незабавно (чрез аварийна колонка, мобилен телефон, радиостанция или по друг начин) дежурния ръководител движение на ДП „НКЖИ” в гарата на Управителя на железопътната инфраструктура, на чиято територия е спрял.

**Чл. 18.** В случай на възникване на произшествие, инцидент или ситуация близка до инцидент, пречки за движението на влаковете или други причини, застрашаващи сигурността на движението на влаковете или ограничаване на скоростта, служителите на ДП „НКЖИ” и TCDD са длъжни, доколкото е възможно, да вземат необходимите предпазни мерки и да се уведомяват взаимно за това, както и своите висшестоящи органи и железопътните превозвачи, извършващи превози през граничния преход.

**Чл. 19.** В случай на закъснение на движещите се към граничния преход влакове, ДП „НКЖИ” и TCDD ще се уведомяват взаимно и своевременно за размера на закъснението.

**Чл. 20.** ДП „НКЖИ” и TCDD трябва да си предават взаимно, своевременно и безплатно, всички необходими инструкции, наредби и изменения по изпълнение на службата.

**Чл. 21.** За регламентиране на конкретните действия за и при осигуряване движението на влаковете и взаимодействието между дежурните ръководители движение на ДП „НКЖИ” и TCDD в гарите Капъкуле и Свиленград, както и за работата с

устройствата на осигурителната и сигналната техника началниците на гари Свиленград и Капъкуле разработват отделни Правила/Инструкции в съответствие с тези Правила.

### **ГЛАВА 3. ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОННА ТЕХНИКА, ПОДДРЪЖКА И ОРГАНИЗАЦИЯ НА ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ**

**Чл. 22.** Съобщителните връзки между граничните гари се осъществяват по магистрален кабел 19x4x1,2 на ДП „НКЖИ” от гара Свиленград до контролен шкаф на държавната граница, магистрален кабел 10x4x1,2 на TCDD от гара Капъкуле до контролния шкаф на държавната граница и уплътнителни уредби – 12 канална високочестотна телефонна уредба и 2 канална телеграфна уредба на ДП „НКЖИ” монтирани в гарите Свиленград и Капъкуле.

**Чл. 23.** (1) За осигуряване движението на влаковете и за извършване на всички останали процедури във връзка с железопътната служба в гарите Свиленград и Капъкуле са инсталирани следните съобщителни връзки:

1. телефонна връзка за осигуряване движението на влаковете между дежурните ръководители движение в гара Капъкуле и гара Свиленград;
2. три броя автоматични телефона в Капъкуле – абонати на автоматична телефонна централа на ДП „НКЖИ” в гара Свиленград – по физикален чифт.
3. един автоматичен телефон в Капъкуле – абонат на български телекомуникационен оператор в Свиленград по физикален чифт.
4. модемна връзка на персонален компютър в Капъкуле към мрежа за предаване на данни в Свиленград – по високочестотен канал.
5. полуавтоматична блокировка – осигуряваща принудителна зависимост между гаровите централизации – по физикален чифт.
6. фиксиран диспечерски GSM-R терминал тип Дикора P15;

(2) За улесняване приемането на влака в гара Капъкуле в случай на повреда в осигурителната и сигналната техника, водеща до невъзможност за отваряне на входния сигнал на гара Капъкуле от страна гара Свиленград, TCDD монтира пряка магнито-индукторна телефонна връзка между входния светофор на гара Капъкуле от страна гара Свиленград и канцеларията на дежурния ръководител движение на ДП „НКЖИ” в гара Капъкуле. Локомотивният машинист, чрез монтираната на пилона на светофора телефонна

колонка, се свързва с дежурния ръководител движение на ДП „НКЖИ” в гара Капъкуле и изпълнява неговите указания за влизане в гарата. Тези указания предварително са съгласувани с дежурния ръководител движение на TCDD.

(3) За осъществяване на делови контакти между железопътните предприятия на Република България и Република Турция са организирани и два автоматични канала и един телеграфен канал между София и Истанбул.

(4) Като допълнително средство за съобщения ДП НКЖИ” закупува за своите дежурни ръководители движение в гарите Капъкуле и Свиленград по един мобилен телефон и SIM карти. Същите се използват само от дежурните ръководители движение на ДП НКЖИ” и само за аварийни комуникации при злополука или за осигуряване на движението при прекъсване на останалите служебни връзки.

**Чл. 24.** Служителите на българските железопътни превозвачи, на служба в разменната гранична гара Капъкуле, могат да използват съобщителните връзки на ДП „НКЖИ” само за изпълнение на служебните си задължения.

**Чл. 25.** Ако се установи при извършване на граничната служба, че е необходимо и възможно изграждането и на други съобщителни връзки, ДП „НКЖИ” и TCDD могат да се споразумеят за това.

**Чл. 26.** Поддържането на съобщителните устройства в добро състояние се извършва от специалисти на ДП „НКЖИ” и TCDD, като всяко предприятие поддържа собствените си устройства и съоръжения.

**Чл. 27.** В случай на повреда на съобщителните връзки между граничните гари, ДП „НКЖИ” и TCDD се уведомяват взаимно и взимат необходимите мерки за отстраняване на повредата и възстановяване на линията. В такива случаи, органите на двете железопътни инфраструктури уведомяват граничните власти, посочвайки мястото, часа и мястото на необходимите работници и специалисти за отстраняване на повредата.

**Чл. 28.** Разходите за поддръжка и ремонт, направени от TCDD за устройството, посочено в чл.23, ал.2, дадено безплатно на ДП „НКЖИ” за осъществяването на въпросната комуникация, ще бъдат фактурирани на ДП „НКЖИ” от Първа Регионална Дирекция на TCDD.

**Чл.29.** За граница по отношение контрола и поддържането на железния път се счита държавната граница на км 315<sup>+664</sup>.

**Чл.30.** За съобщителните кабели за граница за контрол, поддържане и обновяване се счита съоръжението, изградено на км км 315<sup>+674</sup>.

**Чл.31.** (1) За системата за енергоснабдяване за граница за контрол, поддържане и обновяване се счита последният стълб на контактната мрежа и енергоснабдяването преди държавната граница.

(2) Обслужването и експлоатирането на контактната мрежа, както и отстраняването на аварии се осъществява съгласно Инструкция за експлоатация на контактната мрежа и енергоснабдяване в граничния участък Свиленград – Турска граница и отчитане на консумираната енергия, подписана на 06 март 2015 г. в гара Капъкуле и в граничния участък Капъкуле-държавна граница от граничната жп линия Капъкуле-Свиленград, а и съгласно Инструкция за експлоатация, текущо поддържане и ремонт на контактна система 25 kV, 50 Hz на ДП „НКЖИ” – в граничния участък държавна граница-Свиленград.

**Чл.32.** (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 Управителя на железопътната инфраструктура, който първо е уведомен за това и има възможност да отстрани повредата или смущението.

**Чл.33.** (1) Управителите на двете железопътни инфраструктури 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 Управителите на двете железопътни инфраструктури.

**Чл.34.** (1) 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 чл.7, ал.1, т.2., дежурните ръководители движение на TCDD и на ДП

„НКЖИ” уведомяват своевременно писмено служебния персонал на страните по Спогодбата.

(2) Местата по граничната жп линия, на които се въвежда намаление на скоростта, се сигнализират със сигнали за намаление съгласно разпоредбите в железницата, на граничния участък на която то е въведено. В случай, когато мястото за намаление на скоростта е на такова място (в близост до държавната граница) и за редовното му сигнализиране някои от сигналите за намаление трябва да бъдат поставени на граничния участък на територията на съседната железница, тези сигнали се поставят в съответствие с разпоредбите за железопътен транспорт действащи в съседната железница. В този случай локомотивните бригади трябва да бъдат уведомени и писмено от дежурните ръководители движение в граничните гари относно условията за движение.

(3) Когато за сигнализиране на работно място на граничната жп линия, намиращо се на граничния участък експлоатиран от TCDD и указателят трябва да се постави на граничния участък експлоатиран от българската железница, сигналът трябва да се постави на българска територия в съответствие с разпоредбите за железопътен транспорт в Република България.

(4) Когато за сигнализиране на работно място на граничната жп линия намиращо се на граничния участък експлоатиран от българската железница, указателят трябва да се постави на граничния участък експлоатиран от TCDD, сигналът трябва да се постави на турска територия в съответствие с разпоредбите за железопътен транспорт в Република Турция.

**Чл.35.** (1) Забранява се спирането на международни пътнически влакове на граничната линия, включително и на входния сигнал на гара Капъкуле, страна Свиленград, и на входния сигнал на гара Свиленград, страна Капъкуле.

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

(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 на електрозахранването в контактната мрежа, влаковият персонал спира влака (возилото). След спиране на влака (возилото), влаковият персонал уведомява незабавно по телефона, по ВДРВ, GSMR 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 четвърта.

**Чл.36.** Когато изпратен влак или возило от гара Капъкуле за гара Свиленград, респективно от гара Свиленград за гара Капъкуле, 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.

#### **ГЛАВА 4. ДЕЙСТВИЯ ПРИ ЖЕЛЕЗОПЪТНО ПРОИЗШЕСТВИЕ**

**Чл.37.** (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 TCDD и на ДП „НКЖИ” в гара Капъкуле, след като са информирани за настъпилото произшествие, са длъжни веднага да уведомят служебния персонал на своята страна.

(2) Ако железопътното произшествие настъпи в гара Капъкуле и в него са участвали и служители от персонала на ДП „НКЖИ” и/или български железопътен превозвач, началникът на гарата (заместващото го лице) е длъжен веднага да уведоми за това Представителя на българския железопътен превозвач (заместващото го лице) и началникът на гара Свиленград.

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

**Чл.38.** 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 участвал персонал и подвижен състав на другата железница.

**Чл.39.** (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 вследствие 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.

(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 превозвачи. Тези служби дават писмени становища по протокола на смесената комисия в десетдневен срок. Протоколът и становищата се разглеждат на извънредно заседание на Смесената комисия, която взема решение по случая.

(7) В случаите, когато железопътно произшествие е настъпило вследствие на природни бедствия или други непреодолими обстоятелства, комисията, разследваща железопътното произшествие, ги констатира в протокола. В този случай всяка една от страните понася щетите, които е претърпяла.

**Чл.40.** Всяка една от железниците извършва документално приключване на случая съгласно своите разпоредби.

**Чл.41.** (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 последствията 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 последствията от станало железопътно произшествие. За това тя уведомява задължително другата железница.

**Чл.42.** (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 последствия от тях (финансови щети в размер до 500 Евро на имущество на страната, на която при произшествието са нанесени щети), Началникът на гара Капъкуле и Представителят на българския железопътен превозвач, респективно началникът на гара Свиленград, отразяват констатациите в протокол.

## **ГЛАВА 5. ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

§ 1. Освен тези Правила, за извършване на оперативната работа при движението на влаковете в граничния железопътен преход Свиленград – Капъкуле важат и разпоредбите на Спогодбата, технологичния процес за работа на разменната гранична гара Капъкуле и извлеченията от нормативната уредба за железопътен транспорт на Република България и Република Турция.

§ 2. Тези Правила влизат в сила от датата на подписването им и отменят всички други документи и разпоредби, които им противоречат.

§ 3. Изменения и допълнения на тези Правила могат да се извършват след официално искане на една от двете страни, заявено писмено или на годишните съвещания на Смесената комисия, и при съгласие на другата страна.

§ 4. Тези Правила са съставени в три еднообразни екземпляра: на български, турски и английски език. В случай на разминаване в тълкуването, предимство има английският текст.

Място .....

Дата .....

**За ДП „НКЖИ“:**

**За TCDD:**

.....

.....