

Процес

на заявяване, разпределяне на инфраструктурен капацитет, ползване и анулиране на разпределения капацитет

I. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящите правилата уреждат взаимоотношенията между Управителя на инфраструктура УИ, ЖП и заявителите на инфраструктурен капацитет във връзка със заявяването, разпределянето, ползването и анулирането на разпределения капацитет на железопътната инфраструктура. Отношение към разпределяне на капацитета има Закона за железопътния транспорт, Наредба № 41 от 27.06.2001 год. и Наредба № 58 от 01.10.2006 год.

Разпределението на влаковите маршрути отговаря на качествените и количествени нужди, изразени от железопътните предприятия и използвания от тях подвижен железопътен състав от една страна и възможностите на железопътната инфраструктура от друга. Като се изключат превозите, свързани с реализация на обществени услуги и в отделни елементи на железопътната инфраструктура за извършване на специфични дейности, предимство се дава на международния трафик - пътнически и товарен и след това на местния пътнически и товарен трафик.

Въз основа на горния принцип при разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура се предоставя достъп до нея с приоритет за:

1. Превози, които се предоставят в изпълнение на задължения за извършване на обществени превозни услуги;
2. Услуги, които се предоставят в отделни елементи на железопътната инфраструктура, построени или развити за извършване на специфични дейности (по специализирани високоскоростни отсечки, товарни линии и др.) (чл.32 от ЗЖТ);
3. Транзитните железопътни превози и превозите в комбинирано съобщение транзит през Република България и превозите в международно съобщение.

В условия на бедствия приоритетът в разпределението на капацитета на железопътната инфраструктура се определя от Изпълнителната агенция "Железопътна администрация".

При изготвяне на графика за движение на влаковете (ГДВ) и в случаите, когато инфраструктурата е обявена за наситена, управителят прилага критериите за приоритет, предвидени в чл. 32 от Закона за железопътен транспорт. При определяне на приоритета се взема предвид и важността на услугите, главно тези в международно съобщение (чл.20, ал.4 от Наредба № 41).

ДП НКЖИ е длъжно, доколкото е възможно, да удовлетвори всички заявки за капацитет на инфраструктурата, особено онези, които се отнасят до трасета, пресичащи повече от една мрежа (чл.15, ал.1 от Наредба № 41)

При удовлетворяване на заявките управителят задължително спазва следната поредност, като се съобразява с по-горното изискване регламентирано в чл.15, ал.1 от Наредба 41: експресни пътнически влакове, бързи пътнически влакове, пътнически влакове, директни товарни влакове, участъково-групови влакове, товарни влакове, маневрени влакове. Работните товарни влакове имат предимство пред останалите само в случаите по чл.14, ал.4 (чл.15, ал.6 на Наредба № 41).

II. ОПИСАНИЕ НА ПРОЦЕСА

При разпределение на железопътния капацитет се спазва следната последователност:

1. Подготовка на нормативите за графика за движение на влаковете.

2. Оценка на капацитета (пропускателната способност на железопътната инфраструктура) по участъци.

3. Разработване на нов ГДВ в отделни участъци от железопътната мрежа или за цялата железопътна мрежа наложени от:

3.1. нова стратегия за превози на ЖП;

3.2. промяна на техническите параметри на железопътната инфраструктура в отделни участъци:

4. Промяна на нормативите, заложи в ГДВ през валидността му период.

5. Провеждане на съвместни мерки за подсилване капацитета в участъци с изчерпана (изчерпваща се) пропускателна способност.

6. Оперативни промени в ГДВ породени от възникнали произшествия, строително-ремонтни работи или реализация на допълнителен обем превози.

7. Оперативно взаимодействие при планиране и управление на превозите и експлоатация на железопътната инфраструктура.

III. ТЕХНИКО-ИКОНОМИЧЕСКО ИЗСЛЕДВАНЕ. ОЦЕНКА НА КАПАЦИТЕТА

1. Целта на технико-икономическото изследване е:

1.1. Да се придобие по-добра представа за очакваното търсене на маршрути;

1.2. Да се изпълнят последователни консултации с ЖП;

1.3. Да се предвиди отговора на ДП НКЖИ, когато искането за маршрут е действително подадено.

Технико-икономическото проучване може да бъде поискано не по-късно от 12 месеца преди датата на влизане в сила на графика за движение на влаковете, така че да могат да се изпълнят горните цели.

При изготвяне на графика управителят провежда консултации и координация със заинтересованите лица, като в течение на 30 календарни дни им дава възможност да предоставят своите забележки и коментари (чл.19 от Наредба № 41).

Процедурата за провеждане на консултации по капацитета на инфраструктурата е представена подробно в Приложение 4.1. на настоящите Правила.

IV. СХЕМА ЗА ИСКАНЕ НА МАРШРУТ И ПРОЦЕСИ НА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КАПАЦИТЕТА

1. В ГДВ, който се изготвя ежегодно се разпределят исканите маршрути от ЖП подадени в съответните срокове, като се спазват следните основни правила:

1.1. В едно трасе могат да се зложат различни номера влакове на един или няколко превозвачи, съобразно календарния план на заявката им за капацитет.

1.2. Заложените в годишния график за движение на влаковете номера влакове са валидни само за датите, дните или периодите определени в подписания между страните „Списък на редовните влакове”.

1.3. В останалите свободни дати, дни или периоди за влаковете по т. 1.2. УИ разпределя капацитета на база на хронологичния ред на постъпване на заявките при спазване на чл.15, ал.1 и ал. 2 от Наредба № 41;

1.4. Незаетия капацитет спада към остатъчния капацитет на мрежата и може да бъде разпределян от Управителя на железопътната инфраструктура на общо основание.

1.5. Маршрутът по договорено трасе може да се използва изцяло или за част от него, само с номера на влака, за който е утвърден. Неизползваната част от маршрута се причислява и разпределя по условията за остатъчен капацитет.

1.6. Разработени трасета, на база заявката на превозвача с определени номера на влакове, и в последствие не залегнали в „Списък на редовните влакове“ с определени дни или периоди за движение, не се залагат в годишния ГДВ.

1.7. За периоди на завишени превози с неритмичен характер ЖП заявяват допълнителни трасета за влакове, в съответствие с чл.15 ал.7 от Наредба 41.

1.8. За всяка заявка за предоставяне на капацитет, свързана с допълнителен обем на превози от железопътен превозвач, се разработва ново трасе от остатъчния капацитет със съответен номер на влак и се залага в ГДВ само за определените със заявката дати, дни или периоди за движение.

1.9. ЖП не могат да преотстъпват трасета.

2. Искане за разпределяне и за отмяна на капацитет.

Превозвачите подават писмени заявки за получаване на капацитет и трасета от Управителя на железопътната инфраструктура, както следва:

2.1. Искане за маршрут на влак

2.1.1. За годишния ГДВ:

2.1.1.1. За влакове в международно съобщение:

- Ранни заявки за разпределяне на капацитет - до втория понеделник на месец април;

- Късни заявки за разпределяне на капацитет - до втория понеделник на месец август.

2.1.1.2. За влакове във вътрешно съобщение - до втория понеделник на месец юни съгл. чл.13 ал.1 от Наредба №41.

2.1.2. Актуализацията на годишния ГДВ се извършва на датите, определени от RNE и публикувани на електронен адрес www.rne.eu. Кандидатите, нуждаещи се от актуализация на вече разпределения капацитет, могат да подават заявки не по-късно от 30 дни преди тези дати.

2.1.3. Оперативно удовлетворяване на „ad-hoc заявки”.

Извън датите, посочени в т. 2.1.2. „ad-hoc заявки” се подават и удовлетворяват ежедневно в оперативен порядък.

2.1.4. Всяко искане за международно трасе извън годишната заявка за капацитет трябва да бъде изпратено до ДП НКЖИ, като се използва определения от ДП НКЖИ образец приложение 4.2. на Референтния документ.

2.1.5. Всяко искане за вътрешно трасе извън годишната заявка за капацитет трябва да бъде изпратено до ДП НКЖИ, като се използва определения от ДП НКЖИ образец в приложение 4.2. на Референтния документ.

2.1.6. Маршрутите, предназначени за комбиниран (контейнерен, Ро-Ла и др.) транспорт и на товари клас I по RID, трябва да бъдат посочени по време на искането, като техните специфични условия за включване се посочат в диаграмата на влаковете.

2.2. Искане за отмяна на вече разпределен капацитет

2.2.1. Един път месечно, до 17-то число на месеца, се подават заявки за отмяна на разпределен капацитет за следващия календарен месец и/или до посочена от ЖП дата. Отмяната може да бъде за целия или за част от договорения маршрут. При месечната отмяна на разпределен капацитет не се дължи такса за заявен и неизползван капацитет.

2.2.2. Оперативна отмяна на разпределен капацитет се извършва след отправена писмена заявка до ДП НКЖИ, като се използва образца по приложение 4.2. на Референтния документ. При оперативна отмяна на разпределен капацитет се дължи такса за заявен и неизползван капацитет.

3. Общи предвиждания

Предвид нормативно-плановия режим на опериране на железопътния транспорт и търговските нужди на железопътните предприятия, капацитетът се разпределя посредством изготвяне на ежегоден график за движение на влаковете, чрез който се регламентира предоставяне на трасета и услуги на ЖП.

Капацитетът, останал след това разпределение, се нарича "остатъчен капацитет". Той може да бъде използван за удовлетворяването на:

3.1. Искане за трасе за маршрут, получено от ЖП след крайния срок за подаване на заявки за капацитет;

3.2. Искане за трасе за маршрут от и до определено място за удовлетворяване на извънредни нужди на ЖП.

Разработване на трасе в остатъчния капацитет се заплаща от ЖП по реда и условията определени в ценовата листа на ДП НКЖИ. Цената се заплаща независимо от използването или неизползването на разработеното и утвърдено с документ от УИ трасе.

Дните, датите, периодите за използване на трасето се регламентират в документа издаден от УИ.

4. Процес за съставяне на график за движение на влаковете и определяне на маршрути.

4.1. Подготовка на нормативите за ГДВ. Процес на координация

Целта на процеса за координация е разпределението на всички искани маршрути. Всяка заявка за капацитет трябва да бъде удовлетворена, съгласно добрата практика при съставянето на графика за движение на влаковете.

4.1.1. Задължения и действия от страна на ДП НКЖИ

ДП НКЖИ публикува нормативите за ГДВ, влизащ в сила от в полунощ на втората събота срещу неделя на декември в Референтния документ за състояние на мрежата. Нормативите включват данни за:

- максимално допустими скорости за движение на пътнически и товарни влакове по отношение на железния път по междугария;
- постоянни ограничения на скоростите за движение на пътнически и товарни влакове с километричното им положение по междугария ;
- максимално допустими скорости за движение на влакове при преминаване през стрелки в гари, разделни постове и на междугария ;
- участъци и междугария, в които при изправни устройства на осигурителната техника е разрешено обезличено движение на влаковете;
- списък на планираните „прозорци”, причините за тяхното планиране и въздействието, което оказват върху трафика.

4.1.2. Задължения и действия от страна на ЖП

Ежегодно ЖП предоставят на ДП НКЖИ заявка за предоставяне на капацитет за ГДВ, влизащ в сила от полунощ на втората събота срещу неделя на месец декември същата година. Заявката съдържа следната информация:

- час на тръгване от начална гара и час на пристигане в крайна гара, като за определени влакове се посочва кой е приоритетен – часът на тръгване или часът на пристигане;
- гари и спирки за спиране по маршрута и размери на престоите;
- задължителни връзки във възелни гари;
- максималната брутна маса;
- минимален спиращен процент;
- максимално допустима скорост за движение;
- календарен план за движение;
- тип на обслужващ локомотив / локомотиви или мотрисни влакове по участъци;
- технологични времена за извършване на маневрена работа в попутни гари и режим на работа на гаровите маневри;
- гари и технологични времена за смяна на локомотиви, извършване на попутен технически преглед и други задължителни технологични изисквания;
- график за обвързка на локомотиви, подвижния състав и на превозните бригади;
- схеми на кореспонденциите (или в цифри, обобщени по категории влакове) по полигони на железопътната мрежа.

Железопътните превозвачи могат да заявяват допълнителни трасета в остатъчния капацитет. За тези влакове се дават данните описани по-горе.

Действията, сроковете и задълженията от страна на ЖП, относно предоставяне на информация и данни за нормативите за ГДВ са представени подробно в Приложение 4.1 на Референтния документ.

4.2. Разработване на ГДВ. Етапи и процес на координация

Основните етапи при разработване на ГДВ са:

- 4.2.1. Консултации по капацитета на инфраструктурата;
- 4.2.2. Разработване от ДП НКЖИ и представяне на ЖП работен екземпляр на комплект графически разписания, като се посочват зоните на „прозорците“ за строително-ремонтни работи и текущо поддържане по междугария в отделните участъци от железопътната мрежа;
- 4.2.3. Разглеждане на представения от ДП НКЖИ проекто-график и писмени предложение за необходими корекции от страна на ЖП;
- 4.2.4. Отразяване на предложените от ЖП корекции в графика;
- 4.2.5. Провеждане на срещи между ДП НКЖИ, „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД и представители на области и общини за съгласуване на разписанията и организацията за обслужването на населението с пътнически влакове, като се отразяват наложените се, след това корекции в графика;
- 4.2.6. Съгласуване със съседните ЖП и УИ на разписанията и плана за композиране на влаковете през граничните преходи;
- 4.2.7. Подготвяне и предаване на ЖП на разписанията на пътническите влакове необходими за издаване на пътеводител, съкратено разписание и други информационни материали;
- 4.2.8. Подготвяне и предаване за печат на служебните книжки-разписания и графичните разписания за движение на влаковете.
- 4.3. Действията, сроковете и задълженията от страна на ДП НКЖИ и ЖП при разработване на ГДВ, влизащ в сила в полунощ на втората събота срещу неделя на месец декември същата година и съобразени с гореописаните етапи са представени подробно в Приложение 4.1. на Референтния документ.
- 4.4. Крайното разписание за новия график се уточнява не по-късно от втория петък на месец октомври. След този срок, до влизане в сила на новия график, не се приемат заявки за разпределяне на капацитет и коригиране на вече разпределен капацитет.
- 4.5. В срок до 15 ноември се подписва списъка на годишно заложените в ГДВ влакове.
- 4.6. Промяна на ГДВ през валидностния му период:
 - 4.6.1. ДП "НКЖИ" си запазва правото при възникване на непредвидени обстоятелства или подобрени възможности на железопътната инфраструктура да променя заложените в ГДВ нормативи по отношение на:
 - 4.6.1.1. Максимално допустими скорости за движение;
 - 4.6.1.2. Километрични положения и/или стойности на постоянни намаления;
 - 4.6.1.3. Допустими скорости за преминаване през стрелки;
 - 4.6.1.4. Състояние на устройствата на осигурителната техника и контактната мрежа;
 - 4.6.1.5. Невъзможност за експлоатация по технически причини на отделни участъци от железопътната инфраструктура.
- За горните промени ДП НКЖИ уведомява своевременно с писмо ЖП, като посочва и периода на действието им.
- 4.6.2. ЖП си запазват правото:
 - 4.6.2.1. При възникнали потребности да заявяват промени в разписанията, плана за композиране на влаковете (ПКВ), режима за ползване,
 - 4.6.2.2. Периода и/или календарния план за движение;
 - 4.6.2.3. Промени в организацията за обслужване с локомотиви, вагони или мотриси и превозни бригади;
 - 4.6.2.4. Да заявява допълнителни трасета (непредвидени в ГДВ).
 - 4.6.2.5. Когато това не налага промяна на разписанията, ЖП имат правото да извършват промени на плана за композиране, брутната маса на влаковете, организацията за обслужване на влаковете с локомотиви, вагони или мотриси и персонал. За горните промени ЖП информират писмено ДП НКЖИ в срокове съгласно нормативната уредба.
- 4.7. Телеграми до заинтересованите служби подготвят и издават:
 - 4.7.1. ДП НКЖИ при промени на разписанията, календарния план за движение и на техническите параметри (скорости за движение, минимален спиращен процент, тип на

обслужващия тягов подвижен състав налагащи промяна на разписанията), за извънредни трасета;

4.7.2. ЖП при промени на плана за композиране, на максималната брутна маса и тип на обслужващия подвижен състав, неналагащи промяна на разписанията.

Описание на промените на ГДВ през валидностния му период е дадено в Приложение 4.1. на Референтния документ.

4.8. Общи предвиждания, приложими за всички линии

Съгласно стратегията за железопътен транспорт, определена на държавно ниво, предимство се дава на международния трафик.

За да се постигне оптимална ефективност, влаковете са организирани в групи с максимално допустими скорости на движение, в зависимост от подвижния железопътен състав и предсигналните спирачни разстояния.

4.9. Специални предвиждания, приложими за най-натоварените линии

За да се улесни координирането на най-натоварените линии от мрежата, ДП НКЖИ разработва за всяко направление програма за разпределение на капацитета, която съдържа следната информация:

4.9.1. Описание на настоящата ситуация;

4.9.2. Предвидима еволюция на търсенето;

4.9.3. Решения, които могат да бъдат осъществени в кратко време за оптимизиране на предлагания капацитет;

4.9.4. Таблици за разпределение на капацитета.

4.10. Процедура за обработка на жалбите след разработване на проекто-графика за движение на влаковете

Когато някой кандидат не е удовлетворен от направеното предложение за разпределяне на капацитет, което не съответства на подадената от него заявка, уведомява писмено за това ДП НКЖИ. ДП НКЖИ изпраща оплакването до другите засегнати кандидати за преразглеждане и решаване по пътя на преговори, взаимни консултации и обмен на мнения.

Ако не се постигне съгласие, може да бъде поискано преразглеждане от Железопътния регулаторен орган.

4.11. Претоварени линии

В случаите, когато след осъществяване на координация на исканията се окаже невъзможно да бъдат приети цялостно всички заявки за капацитети на инфраструктурата, ДП НКЖИ незабавно обявява участъка от тази инфраструктура за наситен. Тези действия се предприемат и когато са налице достатъчни основания да се приеме, че в близко бъдеще участъкът от инфраструктурата ще стане наситен (чл.20, ал.1 и ал.2 от Наредба 41). ДП НКЖИ декларира дадената линия за "претоварена" и тази декларация се изпраща на железопътния регулаторен орган и публикува на интернет страницата в Доклада.

В срок до 6 месеца след обявяване на инфраструктурата за наситена управителят прави анализ на капацитета (чл.20, ал.3 от Наредба 41). Целта на анализа на капацитета е да се определят ограниченията на капацитетите на инфраструктурата, които пречат за цялостно удовлетворяване на заявките за капацитети, както и да се предложат методи за изпълнението на допълнителни заявки (чл.21, ал.1 от Наредба 41).

При инфраструктура обявена за наситена, управителят прилага критериите за приоритет, предвидени в чл.32 от ЗЖТ, като при определяне на приоритета се взема предвид и важността на услугите, главно тези в международно съобщение (чл. 20, ал.4 от Наредба 41).

Предвидените мерки могат да се отнасят до промяна на маршрута, ново програмиране на услугите, промяна в скоростите подобряване на инфраструктурата и др. (чл.21, ал.3 от Наредба 41).

След приключване на анализа на капацитетите, но не по-късно от 6 месеца управителят изготвя план за подсилване на капацитетите (чл.22 от Наредба 41).

Планът за подсилване на капацитетите се изготвя след консултации с ползвателите на инфраструктурата и съдържа: причини за насищането; вероятното развитие на трафика; пречките, които спъват развитието на инфраструктурата; решенията за подсилване на

капацитетите и тяхната стойност, в т.ч. и по отношение необходимостта от промяна на таксите; действия, които следва да се предприемат и график за изпълнението им (чл.23 от Наредба 41).

5. Поддръжка и строителни работи по железопътната мрежа на ДП НКЖИ

5.1. Общи положения

Една от основните задачи на ДП НКЖИ е: "извършване на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура" (чл.10, ал.1, т.2 от ЗЖТ).

Поддръжката и строителните работи са необходими за запазване и увеличаване капацитета на мрежата, за да се удовлетворят формулираните искания от превозвачите.

Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта информационните технологии и съобщенията приема дългосрочна програма за развитие на железопътната инфраструктура и нейната безопасна и надеждна експлоатация, включително при кризисни ситуации (природни бедствия, терористични действия и военни конфликти) (чл.27 от ЗЖТ).

Министърът на транспорта информационните технологии и съобщенията утвърждава годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. В тази програма се предвижда, също така, организиране на ремонта за възстановяване на отделни елементи от железопътната инфраструктура след стихийни бедствия и производствени аварии (чл.28 от ЗЖТ).

5.2. Периоди за реализация на утвърдена работа

Управителят на инфраструктурата запазва резерв от капацитета за извършване на строителни или ремонтни работи по инфраструктурата, като адекватно отчита влиянието върху кандидатите за капацитет. Запазва се резерв на капацитета дори и в случаите на наситена инфраструктура (чл.14, ал.2 на Наредба 41).

Това се прави на база приетата от Министерският съвет дългосрочна програма за развитие на железопътната инфраструктура и на база годишната програма утвърдена от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Във връзка с това се определят плановите прозорци, които да бъдат заложили в ГДВ.

5.3. Планираните периоди за извършване на строително-ремонтни работи са публикувани в Референтния документ за състояние на мрежата.

5.4. Не планирани работи

5.4.1. В случай на смущения в движението на влаковете поради технически дефект или произшествие Генералният директор на ДП НКЖИ изготвя оперативен план за действие и намеса, в който се посочват органите за съдействие за отстраняване на смущението (чл.14, ал.4 от Наредба 41).

5.4.2. По изключение при наличие на дефект или произшествие, които правят инфраструктурата неизползваема за момента, предоставянето на трасета може да се преустанови без предизвестие за времето, необходимо за възстановяване на годността на инфраструктурата за експлоатация (чл.14, ал.5 на Наредба 41).

5.4.3. Действията и специалните мерки в случай на смущения са описани в Приложение 1 на Референтния документ.

6. Ползване на предоставения капацитет и правила за анулиране

6.1. Всички разпределени и утвърдени в годишния ГДВ трасета на подалите заявка превозвачи са редовни за датите, дните или периодите за тяхното движение утвърдени в „Списък на редовните влакове” със съответстващите им номера на влакове.

6.2. Управителят на инфраструктурата може да наложи отказ от предоставено трасе (предимно в случаите на наситена инфраструктура), когато превозвачът го използва по-малко от 50 % от утвърдения в „Списък на редовните влакове” план за движение в рамките на един календарен месец. Тази мярка не се прилага за международните трасета и в случаите, когато неизползването на трасето е по причина на Управителя.

6.3. Управлението на разпределените влакови трасета в реално време се извършва по условията на чл. 204 от Наредба 58.

6.4. Категорията на военните влакове се определя при назначаването им.

6.5. Допуска се използване на утвърдено в ГДВ трасе на **товарен влак** със съответен номер до **60 мин.** преди и след определения начален час за заминаване от началната гара. Извън тези граници трасето се счита за **неизползвано и се дължи предвидената за това такса за заявен и неизползван капацитет**. Трасето със съответен номер на влак не може да бъде коригирано и не може да бъде използвано в рамките на същото денонощие. Същото ограничение важи и за технологичните трасета през гранични гари.

6.6. Точка 6.5. не се прилага в случай, когато международен товарен влак закъснее до 1440 минути при тръгване от съседна администрация от разписанието утвърдено с ГДВ. В този случай същият продължава движението си със закъснение. Когато поради натрупаното закъснение е невъзможно преминаването на влака по утвърдения в ГДВ маршрут, се допуска изменение на маршрута, след изготвяне на ново разписание в зависимост от оперативната обстановка в остатъчния капацитет за съответната дата (наличие на разрешени прозорци, движение на редовни влакове и т.н.). Разписанието се изготвя след подаване на заявка от превозвача, като същият заплаща таксата за заявен и неизползван капацитет за утвърденото с ГДВ трасе и съответните цени за услуги.

6.7. В случай, че международен товарен влак закъснее повече от 1440 минути при тръгване от съседна администрация от разписанието утвърдено с ГДВ, същият се отменя, а заложеното трасе на влака се отчита за заявен и неизползван капацитет. Движението на такъв влак се осъществява след подаване на заявка за разработване и назначаване на влак под нов номер. Разписанието и маршрутът се изготвят в остатъчния капацитет, като се съобразява с оперативната обстановка, разрешените „прозорци” и движението на редовните и новоназначени до момента влакове за съответната дата. За новоназначения влак се прилагат условията по т. 6.5.

6.8. Международни товарни влакове, които са съгласувани на международните съвещания и са включени в подписаните международни протоколи, но са без определен период на движение не се залагат в ГДВ. Движението на такива влакове се допуска, след подаване на заявка за разработване и назначаване на влака под номер, съгласно подписания международен протокол. Разписанието и маршрутът се изготвят в остатъчния капацитет, като се съобразява с оперативната обстановка, разрешените „прозорци” и движението на редовните и новоназначени до момента влакове за съответната дата. При необходимост от обслужване на тези влакове от локомотиви, които не са съоръжени с влакови диспечерски радиовръзки и GSM-R оборудване, да се иска и да се разрешава движението им по установения ред. Трасе и номер на такъв влак не могат да се използват за вътрешни превози с товарни влакове от и до гара, на територията на Р. България.

6.9. Когато е допуснато с разрешение на ДП НКЖИ международен товарен влак да вози вътрешен товар се прилага условията на т. 6.5.

6.10. При използване на част от маршрута за начална гара се счита действителната гара на заминаване, а за крайна действителната гара на пристигане. За останалата част от маршрута **се дължи** предвидената такса за заявен и неизползван капацитет.

6.11. За всяка промяна от договорените параметри на дадено трасе, което е свързано с регулирането на движението на влаковете, се договаря ново по установения ред.

7. Изключителен транспорт и опасни товари

7.1. Превоз на специфични товари.

Превозът на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка по железопътната мрежа, управлявана от ДП НКЖИ се извършват по условията, определени в Наредба № 48 от 28 декември 2001 г. за железопътен превоз на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка.

7.2. Превоз на извънгабаритни и тежки товари по железопътната мрежа на ДП НКЖИ.

Превозването на вагони, натоварени с извънгабаритни и тежки товари, става само с разрешение на ДП НКЖИ за всеки отделен случай. Съгласуването на условията за превозване (или отказа за превозване) на такива товари се извършва предварително. За целта отговорния

железопътен превозвач отправя към ДП НКЖИ писмо, към което се прилага мащабна скица на товара в план, напречен и надлъжен разрез. Превозването на такива товари се извършва с влакове, при специални условия, предписани от ДП НКЖИ при съгласуването.

Редът и начина за превоз на извънгабаритни и тежки товари е определен в „Инструкция за натоварване и превозване на извънгабаритни и тежки товари по железопътната мрежа на Република България”, одобрена от Генералния директор на ДП НКЖИ.

7.3. Превоз на опасни товари.

7.3.1. Условията и редът за железопътен превоз на опасни товари и/или свързаните с него товаро-разтоварни дейности, в т. ч. класификацията на опасните товари, изискванията към опаковката и транспортните средства, към превозните документи и реда за издаването им, задълженията на изпращача и на превозвача във връзка с превозите на опасни товари, както и условията и редът за назначаването и професионалната квалификация на консултанти по сигурността на превозите на опасни товари е регламентиран в Наредба № 46 от 30 ноември 2001 г.

Класификацията на веществата и предметите по класове и номер по ООН (UN №), както и определенията на класовете опасни товари са в съответствие с RID при превоз на опасни товари между договорните държави по RID, и Приложение II на СМГС при превоз на опасни товари между страни - членки на СМГС.

Опасните товари се класифицират в следните класове:

- клас 1. Взривни вещества и изделия;
- клас 2. Газове;
- клас 3. Запалими течни вещества;
- клас 4.1. Твърди запалими вещества, саморазпадащи се вещества и десенсибилизирани взривни твърди вещества;
- клас 4.2. Самозапалващи се вещества;
- клас 4.3. Вещества, които отделят запалителни газове в съприкосновение с вода;
- клас 5.1. Вещества, поддържащи горенето (оксидиращи);
- клас 5.2. Органични пероксиди;
- клас 6.1. Токсични вещества;
- клас 6.2. Заразни вещества;
- клас 7. Радиоактивни материали;
- клас 8. Разяждащи вещества;
- клас 9. Други опасни вещества и изделия.

7.3.2. За движение на влакове, превозващи опасни товари от клас 1 до клас 3, железопътният превозвач писмено уведомява ДП НКЖИ за номера на влака, началната и крайната гара на превоза, броя на вагоните, брутната маса на влака и класа на товара, съгласно класификацията за опасни товари.

На база на получената информация ДП НКЖИ:

- Включва тази информация в заповед „редовно окръжно” за съответната дата, в случай, че същата е получена със заявката за изготвянето на „редовно окръжно”;
- За влакове, невключени в заповедта „редовно окръжно” за съответната дата, движението се разрешава на селекторните съобщения, провеждани от дежурния Завеждащ диспечерска смяна в отдел ЦДР в ДП НКЖИ;
- За новоназначени влакове, свързани със завишени превози с неритмичен характер, железопътният превозвач задължително попълва поле „Товар по I, II, III клас RID“ с "ДА" в заявката за изготвяне/корекция на разписание, назначаване на влак, като се попълва и съответния клас на товара, съгласно приложение 4.2.

Включването на вагоните, натоварени с опасни товари се извършва, съгласно раздел V, глава втора на „Правила за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт” от Генералния директор на ДП НКЖИ.

Гарите в жп мрежата, в които може да се извършват товаро-разтоварни операции и да се складира опасни товари от клас 1 до клас 9 включително, са определени със заповед №

442/16.03.2015 г. на генералния директор на ДП „НКЖИ“ и със заповед № 769/27.04.2015 г. на генералния директор на ДП „НКЖИ“.