

# НАРЕДБА № 13

от 30.12.2005 г.

## за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в железопътния транспорт

(Издадена от министъра на труда и социалната политика и министъра на транспорта,  
обн., ДВ, бр. 12 от 7.02.2006 г., в сила от 8.08.2006 г.)

### Ч А С Т П Ъ Р В А

## ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДЕЙНОСТТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Глава първа

### ОБЛАСТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ

**Чл. 1.** С наредбата се определят изискванията за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд при експлоатационната и ремонтната дейност в железопътния транспорт.

**Чл. 2.** Наредбата се прилага:

1. при превози по железопътната инфраструктура;
2. във вътрешния железопътен транспорт на дружества и организации, включително при добив на полезни изкопаеми по открит начин;
3. при железопътни фериботи;
4. в метрополитена;
5. в трамвайния транспорт.

**Чл. 3.** Наредбата се прилага при спазване на изискванията на нормативните актове за:

1. здравословни и безопасни условия на труд, включително:
  - а) оценка на риска и съответните превантивни мерки;
  - б) работно място и работно оборудване;
  - в) консултиране и информирание на работещите;
  - г) лични предпазни средства;
  - д) инструктажи;
  - е) физиологични норми и изисквания за ръчна работа с тежести;
  - ж) медицинска и психологическа годност на персонала;
  - з) здравно-хигиенни норми и изисквания;
2. пожарна и аварийна безопасност;
3. техническа експлоатация на железопътния транспорт;
4. електробезопасност;
5. товарно-разтоварна дейност;
6. безопасна експлоатация на машини, съоръжения и оборудване с висока степен на риск;
7. опазване на околната среда.

**Чл. 4.** (1) Изискванията на наредбата могат да бъдат доразвити с ръководства или кодекси за добра практика, приети съвместно от браншовите или отрасловите структури на организациите на работодателите и на работниците и служителите.

(2) Въз основа на изискванията на наредбата работодателите разработват правила и отделни инструкции за здравословни и безопасни условия на труд при експлоатация и

## **ИЗИСКВАНИЯ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА ПЕРСОНАЛА ПО БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА**

---

поддържане на устройства и системи в железопътния транспорт, специфични машини и съоръжения и в други случаи съгласно степента на риск при работа.

### **Глава втора ИЗИСКВАНИЯ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА ПЕРСОНАЛА ПО БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА**

**Чл. 5.** (1) Персоналът, който работи в железопътния транспорт, отговаря на следните изисквания:

1. възраст, образование, професионална квалификация и стаж, изисквани за заеманата длъжност;
2. годен е след медицинско и психологическо освидетелстване;
3. притежава правоспособност съгласно нормативните актове за придобиване на правоспособност за съответните длъжности в железопътния транспорт;
4. притежава квалификационна група за електробезопасност, определена за съответните длъжности.

(2) Условието и редът за придобиване, потвърждаване и промяна на квалификационна група по безопасност се определят с Правилника за безопасност при работа в електрически уредби на електрически и топлофикационни централи и по електрическите мрежи (ДВ, бр. 34 от 2004 г.) или Правилника за безопасност и здраве при работа по електрообзавеждането с напрежение до 1000 V (ДВ, бр. 21 от 2005 г.).

**Чл. 6.** Работодателят може да определи допълнителни изисквания към персонала, извършващ дейности, свързани с висока степен на риск.

### **Глава трета ОБУЧЕНИЕ, ПРОВЕРКА НА ЗНАНИЯТА И ИНСТРУКТАЖИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА**

**Чл. 7.** Работодателят осигурява:

1. подходящо обучение по здравословни и безопасни условия на труд в съответствие с професията, длъжността и работното място на всички лица от персонала;
2. провеждане на обучението в работно време;
3. всички разходи за обучението.

**Чл. 8.** Обучението по безопасност и здраве при работа се извършва в съответствие с нормативните актове за обучение и повишаване на квалификацията по безопасност и здраве при работа и пожарна безопасност.

**Чл. 9.** Ръководителите, работниците и служителите по безопасност и здраве при работа се обучават по одобрени програми на работното място, в предприятието, в специализирани учебни заведения.

**Чл. 10.** (1) Инструктажите за безопасност и здраве при работа на персонала в железопътния транспорт се извършват в съответствие с нормативните актове за инструктаж на работниците и служителите по безопасност, хигиена на труда и пожарна и аварийна безопасност и с нормативните актове на Министерството на транспорта.

(2) По изключение, когато в отдалечен район има само едно или две длъжностни лица от дружествата или компанията, инструктажът им се провежда от длъжностно лице от другото дружество (компанията) след писмена договореност между страните.

(3) Допуска се по изключение при постоянни рискови фактори и териториална отдалеченост ежедневиият инструктаж да се провежда преди началото на повеската и да се отнася за цялата повеска.

### **Глава четвърта ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА**

**Чл. 11.** Всеки работещ в железопътния транспорт е длъжен да се грижи за безопасността и здравето си, както и за безопасността и здравето на други лица, засегнати от неговата дейност, в съответствие с изискванията на тази наредба, нормативните актове

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

по здравословни и безопасни условия на труд, нормативните актове за железопътния транспорт и инструкциите на работодателя.

**Чл. 12.** Лицата от железопътния персонал в съответствие със своята квалификация и правоспособност и с дадените им инструкции:

1. използват правилно и безопасно устройствата и системите на осигурителната техника, съобщенията, електроснабдяването и електрозахранването в железопътния транспорт, возилата и други транспортни средства, инструментите и другото работно оборудване;

2. използват правилно средствата за колективна защита, да не ги отстраняват самоволно;

3. използват правилно дадените им от работодателя лични предпазни средства и специално работно облекло;

4. информират незабавно съответните длъжностни лица и работодателя за всяка възникнала ситуация при работа, която може да представлява сериозна и непосредствена опасност за тяхната безопасност и здраве или за други лица;

5. съдействат в рамките на своята компетентност и обхват на дейност на работодателя и на съответните длъжностни лица при изпълнение на мероприятия за осигуряване здравословни и безопасни условия на труд и на предписанията, дадени от контролните органи;

6. оказват първа долекарска помощ на пострадали, да съдействат за извикване на спешна медицинска помощ и да уведомят прекия си ръководител;

7. спазват техническите и технологичните правила;

8. спазват правилата по здравословни и безопасни условия на труд;

9. уведомяват ръководителя за наличие на непреодолими пречки за извършване на възложената работа;

10. не предприемат по своя инициатива работа, която не им е възложена, с която не са запознати или не притежават квалификация и правоспособност;

11. се явяват на работа отпочинали и трезви, да не употребяват алкохол или други упойващи вещества през работно време и да не работят под тяхно влияние.

**Чл. 13.** (1) Работодателят или съответното длъжностно лице няма право да изисква от работниците и служителите:

1. да извършват работи и дейности, свързани с риск, за който не притежават изискваната квалификация и правоспособност;

2. да използват непроверени, с изтекъл срок на годност и повредени колективни и лични средства за защита;

3. да използват неизправни и небезопасни електрически и механични инструменти, оборудване и приспособления.

(2) Работодателят или съответното длъжностно лице носи отговорност за това да не допускат до места със сериозна опасност за живота и здравето лица, които не са подходящо обучени, инструктирани и екипирани.

### Глава пета

## **ВЗАИМООТНОШЕНИЯ МЕЖДУ НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА” (НК „ЖИ”) И ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ ПРИ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА СЪВМЕСТНАТА ИМ ДЕЙНОСТ**

**Чл. 14.** Взаимоотношенията между НК „ЖИ” и превозвачите се уреждат с нормативните актове за железопътния транспорт - Закона за железопътния транспорт, наредби за железопътния транспорт, включително тази наредба.

**Чл. 15.** (1) Между упълномощени длъжностни лица на НК „ЖИ” и превозвачите се сключва договор за съвместно осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд при използване на железопътната инфраструктура.

## **ИЗВЪРШВАНЕ НА РАБОТА ОТ ВЪНШНИ ДРУЖЕСТВА ИЛИ ОРГАНИЗАЦИИ**

---

(2) Договор за съвместно осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд се сключва между длъжностни лица на превозвача и НК „ЖИ”, когато на територията на превозвача има съоръжения, устройства и системи на инфраструктурата.

(3) В договора се уреждат:

1. начините за обмен на информация за рисковете при работа;
2. начините за координация на дейностите за предпазване на персонала на НК „ЖИ” и превозвачите от тези рискове.

(4) Договорът се актуализира при промяна в условията на труд след оценка на степента на рисковете при работа.

### **Глава шеста ИЗВЪРШВАНЕ НА РАБОТА ОТ ВЪНШНИ ДРУЖЕСТВА ИЛИ ОРГАНИЗАЦИИ**

**Чл. 16.** При извършване на работа от дружества или организации по: железния път; в гари, междугария и железопътни прелези; в устройствата и системите на осигурителната техника, съобщенията, електроснабдяването и електрозахранването; в ремонтните халета на локомотивните и вагонните депа, работодателите писмено договарят необходимите мерки за съвместно осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд.

**Чл. 17.** (1) Работодателят на външното дружество или организация:

1. носи отговорност за подготовката, професионалния опит и квалификацията на своя персонал;
2. организира обучението и проверка на знанията и уменията на своя персонал;
3. предоставя на работодателя собственик поименен списък с правоспособността и квалификационната група за електробезопасност при работа в електрически уредби и мрежи на всяко лице от изпълнителите, а така също на отговорните ръководители и отговорници по безопасността.

(2) Отговорност за спазване на правилата за безопасност и здраве при работа носи персоналот на външната организация или дружество - ръководителят, отговорникът по безопасността и изпълнителите.

**Чл. 18.** (1) Работодателят - собственик на съоръженията, упълномощава длъжностни лица от своя персонал, които:

1. провеждат началния инструктаж на лицата от външното дружество или организация - ръководители, длъжностни лица по безопасност и здраве при работа и изпълнители;
2. координират и контролират безопасното извършване на трудовите дейности;
3. отстраняват лицата от външното дружество или организация, които не спазват изискванията за безопасност и здраве при работа;
4. проверяват удостоверенията за правоспособност и квалификация на лицата от списъка, предоставен от работодателя на външната организация или дружество, при работа в електрически уредби и мрежи;
5. не допускат лице от външното дружество или организация до работа в електрически уредби и мрежи, ако не носи удостоверенията за правоспособност и квалификация или те са с изтекъл срок на валидност, или не съответстват на извършваната работа.

(2) Организацията на ежедневните и другите видове инструктажи в зависимост от конкретните условия се определя в договора за съвместно осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд между работодателите.

### **Глава седма ОРГАНИЗАЦИОННИ И ТЕХНИЧЕСКИ МЕРОПРИЯТИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА**

**Чл. 19.** Организационните и техническите мерки за безопасност и здраве при ремонт и поддържане на железния път, железопътните съоръжения и устройства се

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

осъществяват съгласно изискванията на нормативните актове за техническа експлоатация на железопътния транспорт и на тази наредба.

**Чл. 20.** Организационните и техническите мерки за безопасност и здраве при работа в електрическите уредби и мрежи на железопътните превозвачи, на електроснабдяването и електрозахранването в железопътния транспорт се провеждат съгласно изискванията на нормативните актове за безопасност и здраве при работа в електрическите уредби и по електрическите мрежи и на тази наредба.

### **Глава осма**

#### **ОРГАНИЗАЦИЯ НА ОПЕРАТИВНОТО ОБСЛУЖВАНЕ**

**Чл. 21.** Организацията на оперативното обслужване на движението на влаковете и маневрената дейност, устройствата и системите на осигурителната техника, съобщенията, електроснабдяването и електрозахранването в железопътния транспорт, локомотивите и влаковете на железопътните превозвачи се извършва на смени в съответствие с изискванията на нормативните актове за железопътния транспорт, за безопасност при работа в електрическите уредби и по електрическите мрежи и на тази наредба.

**Чл. 22.** Контролът по безопасност и здраве при работа на общите обекти на инфраструктурата и превозвачите се осъществява съвместно от длъжностните лица и специализираните служби на компанията и дружествата на превозвачите.

## **Ч А С Т В Т О Р А**

### **ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

#### **Глава девета**

#### **ДВИЖЕНИЕ НА ДЛЪЖНОСТНИ ЛИЦА В РАЙОНИТЕ НА ГАРИТЕ И ДЕПАТА И В МЕЖДУГАРИЕ**

**Чл. 23.** (1) Движението в районите на гарите и депата и в междугарие се извършва с повишена бдителност, като се внимава за неравности на терена, канавки, канали, шахти, дистанционни знаци, стълбове и други съоръжения, препятстващи движението.

(2) В тъмната част на денонощието, при лошо време: мъгла, дъжд, снеговалеж, буря, движението се извършва с максимална бдителност.

(3) Длъжностните лица, които работят в железопътния транспорт, нямат право да ползват слушалки, наушници и други аксесоари, които затрудняват възприемането на звуковите и светлинните сигнали.

(4) Коловозите се пресичат по/през подлези, надлези (пасарели), преходни мостчета (пътеки), когато има изградени такива съоръжения.

(5) Външните лица, които взаимодействат с железниците или работят в района на гарите (служители на Министерството на вътрешните работи, на митниците и др.), трябва да познават и спазват изискванията за безопасност при движение в районите на гарите.

(6) Забранено е всякакво несвързано с възложената работа присъствие на лица в експлоатационните пунктове и депата.

(7) Забранено е придвижването на пътници, изпращачи и посрещачи в районите на гарите освен по площите и съоръженията за тях.

(8) Забранено е движението на външни лица в районите на гарите и в междугарие, качването по съоръженията на железопътната инфраструктура, качването по железопътния подвижен състав (вагони, локомотиви, специализирани пътни машини), гариране на коловозите.

**Чл. 24.** (1) Коловоз се пресича с повишено внимание след оглеждане на коловоза (железния път) в двете посоки.

## ДВИЖЕНИЕ НА ДЛЪЖНОСТНИ ЛИЦА В РАЙОНИТЕ НА ГАРИТЕ И ДЕПАТА И В МЕЖДУГАРИЕ

---

(2) Коловозът се пресича по най-късото разстояние, перпендикулярно, без да се стъпва на релсите.

(3) Забранено е преминаването през стрелки.

(4) Не се пресича или прибягва пред движещо се возило.

**Чл. 25.** (1) Пред, зад, между или през спрял подвижен състав се преминава, след като лицето се убеди, че не предстои придвижване на състава.

(2) Пред и зад подвижен състав се преминава на разстояние над 5 m от буферите или автосцепката.

(3) Не се преминава между влакове, вагони, локомотиви, специализирани машини, раздалечени на разстояние, по-малко от 10 m.

(4) През подвижен състав се преминава само по спирачните платформи на вагоните.

(5) С особено внимание се пресича:

1. следващ коловоз след преминаване пред, зад или през подвижен състав;

2. след преминаване на състав по коловоз.

(6) Забранено е преминаването под вагони или стъпвайки по буфери и съединителни спрягове (купли, глави на автосцепки).

**Чл. 26.** (1) Ревизионните канали се преминават само по специално поставените мостчета.

(2) Забранено е прескачането на ревизионни канали.

**Чл. 27.** (1) Придвижването по дължината на железния път в районите на гарите и депата се извършва по средата между коловозите.

(2) В междугарие придвижването се извършва встрани от пътя на разстояние над 2 m от крайната релса.

(3) Само в случаи на наводняване, наноси от кал и пясък, снежни навявания се допуска движение между релсите на къси разстояния с повишена бдителност.

(4) В междугарие с двойни железопътни линии лицата вървят покрай текущия път, по който влаковете идват насреща, като следят и в двете направления за приближаване на возила.

**Чл. 28.** (1) При приближаване на влак, маневрен състав, локомотив или друго возило длъжностното лице, което се движи покрай коловоза или текущия път, се отдръпва извън габарита и по възможност на разстояние над 4 m, без да застава в габарита на друг коловоз или път.

(2) В участъци с криви се застава от вътрешната страна на кривата.

(3) Не се преминава по мост или през тунел, ако се приближава влак или се очаква минаване на влак.

(4) Когато длъжностно лице се намира на мост и приближава влак, то се укрива на предпазните площадки.

(5) Когато длъжностно лице се намира в тунел и приближава влак, то се укрива в най-близката ниша, като се ориентира за нея по наклона на сигналната линия (черта).

**Чл. 29.** Между коловозите и в междугарие длъжностни лица в група вървят един след друг.

**Чл. 30.** За придвижване на многобройна група в района на гарата или депото, или в междугарие упълномощено от работодателя длъжностно лице определя отговорник. Отговорникът осигурява организацията, охраната и сигнализацията на групата в зависимост от конкретните условия.

**Чл. 31.** Забранено е стоенето или сядането за почивка на лица в рамките на строителния габарит, включително и пред вратите за подвижния състав на ремонтните халета.

**Чл. 32.** Забранено е качването или слизането от локомотив, вагон, пътна или друга специализирана машина по време на движение.

# НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

## Глава десета

### РАБОТА В ЕЛЕКТРИФИЦИРАНИ УЧАСТЪЦИ С НАПРЕЖЕНИЕ 25 KV

**Чл. 33.** (1) В електрифицираните железопътни линии проводниците на контактната мрежа и непосредствено съединените с тях въжета, струни, скрепителни детайли се намират под напрежение 25 kV и честота 50 Hz.

(2) На стълбовете на контактната мрежа, на предпазните огради (щитове) на стълбите и стъпалата на подвижния железопътен състав за качване на покрива се поставят табелки със знака за високо напрежение (червена стрелка с върха надолу) върху жълто поле и надпис „Високо напрежение”, „Опасно за живота”.

(3) Всички метални съоръжения (железорешетъчни стълбове, укрепващи детайли към бетонните стълбове, светофори, мостове, надлези, сгради и др.), разположени на разстояние, по-малко от 5 m, до частите на контактната мрежа под напрежение, се заземяват чрез съединяване с тяговите железопътни релси.

**Чл. 34.** (1) Забранява се приближаването на лица непосредствено или чрез какъвто и да е предмет към части на контактната мрежа под напрежение на разстояние, по-малко от 2 m.

(2) Забранява се качването по стълбовете и специалните конструкции на контактната мрежа.

(3) На електрифицирани железопътни участъци се забранява: качването на покривите на локомотивите, моторните влакове, вагоните, пътните машини и друг подвижен железопътен състав; отваряне на люковете на цистерни, хладилни и други специализирани вагони; качването по контейнерите и други големогабаритни товари.

**Чл. 35.** (1) Забранява се доближаването и допирането до скъсани и висящи или провиснали проводници и въжета на контактната мрежа и намиращи се на нея предмети, независимо от това дали те се допират до земята или до заземени конструкции.

(2) Длъжностно лице на НК „ЖИ”, на организация или дружество на превозвачите, което е забелязало скъсани или провиснали проводници на контактната мрежа или на електропроводите, пресичащи железопътните линии, а също така висящи от тях странични предмети, е задължено незабавно, като използва възможните съобщителни връзки, да съобщи за това на енергодиспечера или на влаковия диспечер, на най-близкия подрайон по контактната мрежа или съседната гара.

(3) До пристигането на бригада от подрайона по контактната мрежа длъжностното лице осигурява охрана на мястото със скъсаните проводници така, че никой да не приближава на разстояние, по-малко от 20 m.

(4) Персоналът на НК „ЖИ”, на дружествата и организациите на превозвачите е задължен да оказва съдействие за осигуряване на охраната при необходимост.

(5) Мерките по предходните алинеи се предприемат и при повредени изолатори, заземления и релсови съединители.

(6) В случай, когато скъсаните проводници или други елементи на контактната мрежа или висящи странични предмети нарушават строителния габарит на железния път, мястото се огражда със съответните сигнали за спиране съгласно Наредба № 49 за определяне на правилата за движение на влаковете, маневрената работа и подаваните сигнали в железопътния транспорт (ДВ, бр. 18 от 2002 г.).

**Чл. 36.** Лицата, попаднали в близост до място, където проводникът се допира до земята (зона на крачното напрежение), чрез пристъпване с прибори крака или подскачайки едновременно с двата крака или на един крак (на „куц крак”), се отдалечават на разстояние от мястото на допиране над 8 m.

**Чл. 37.** (1) При работа на разстояние над 4 m до части на контактната мрежа под напрежение няма специални изисквания за безопасност при работа.

(2) При работа на разстояние между 2 и 4 m до части на контактната мрежа под напрежение ръководителят на работата определя и инструктира длъжностно лице, което наблюдава работниците за спазване на изискванията за безопасност при работа.

(3) При работа на разстояние, по-малко от 2 m до части на контактната мрежа под напрежение, напрежението на контактната мрежа се изключва и мрежата се заземява, с изключение когато се работи при особени условия (глава шестнадесета, раздел VII).

**Чл. 38.** (1) За изключване и заземяване на контактната мрежа ръководителят на работата (на работната група, отговорният ръководител) подава заявка до ръководителя на предприятието, което стопанисва контактната мрежа.

(2) В заявката по ал. 1 се указват точното място, продължителността и характерът на работата, трите имена на ръководителя на работата и квалификационната му група по електробезопасност. Ръководителят на работата, когато не се работи по контактната мрежа, да притежава не по-ниска от трета група.

(3) За планова работа заявка се подава съгласно утвърдения ред в НК „ЖИ“.

**Чл. 39.** За извършване на работата се издава наряд на отговорен изпълнител от съответния подрайон по контактната мрежа с не по-ниска от четвърта квалификационна група. В наряда се вписват имената на ръководителя на работата.

**Чл. 40.** Отговорният изпълнител осигурява обезопасяването на работното място съвместно с други длъжностни лица, включени в наряда.

**Чл. 41.** Работата започва само след разрешението на отговорния изпълнител, което се оформя чрез подписване в наряда. Ръководителят на работата също се подписва.

**Чл. 42.** Отговорният изпълнител наблюдава работещите да не нарушават изискванията за безопасност при работа. Указанията му са задължителни за ръководителя на работата и работещите. Ако не се спазват неговите указания, той прекратява работата.

**Чл. 43.** След приключване на работата ръководителят на работата:

1. проверява дали всички инструменти, съоръжения, материали са прибрани извън строителния габарит;

2. проверява дали всички лица (работници) са се отдалечили на разстояние повече от 2 m от контактната мрежа;

3. нанася в намиращия се в отговорния изпълнител наряд времето (часа, минутите) на завършване на работата и се подписва.

**Чл. 44.** (1) Отговорният изпълнител осигурява свалянето на преносимите заземители и необходимите действия за поставяне на контактната мрежа под напрежение.

(2) След снемане на преносимите заземители контактната мрежа се счита под напрежение.

**Чл. 45.** Не се допуска приближаване до контактната мрежа по време на буря и силен дъжд (снеговалеж) и извършване на каквато и да е работа.

**Чл. 46.** Товарно-разтоварните работи на електрифицирани коловози се извършват под ръководството на специално определено лице, което наблюдава за спазване на изискванията за безопасност при работа.

**Чл. 47.** Товарно-разтоварните работи по ръчен начин или с помощта на кари, лентови транспортъори и други машини и съоръжения на електрифицирани коловози се извършват без изключване напрежението на контактната мрежа и фидерите, когато хората (лицата), товарите, инструментите, приспособленията и машините за товарене и разтоварване са на разстояние над 2,5 m от частите на контактната мрежа под напрежение.

**Чл. 48.** (1) На рампени и товарно-разтоварни коловози, на които контактната мрежа е секционирана, товарно-разтоварните работи се извършват след изключване и заземяване на контактната мрежа над коловозите със секционен разединител със заземителен нож. Включването и изключването на разединителите се извършват от дежурния ръководител движение без заповед на енергодиспечера, по заявка от ръководителя на товарно-разтоварната работа, вписана в специален дневник в гарата.

(2) След приключване на работата ръководителят на товарно-разтоварните работи уведомява с подпис дежурния ръководител движение или началника на гарата, след което контактната мрежа се счита, че е под напрежение.



## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

**Чл. 49.** (1) Товарно-разтоварната работа със стрелови кранове и други подемно-транспортни машини в съседство с електрифицирана линия (коловоз) се извършва без изключване напрежението на контактната мрежа, когато конструкцията на крана, хватните приспособления и товарът са на разстояние над 2,5 m от частите на контактната мрежа под напрежение.

(2) Конструкцията на подемно-транспортните машини се заземява с меден гъвкав проводник със сечение не по-малко от 25 mm<sup>2</sup>, когато е на разстояние, по-малко от 5 m до части на контактната мрежа под напрежение.

(3) Заземяването се извършва чрез съединяване с тяговата железопътна релса след консултация с длъжностното лице по осигурителна техника или електрозахранването, за да се избегне свързването с изолиран участък.

(4) Изискванията за безопасност по предходните алинеи се спазват и при извършване на изкопни работи със земекопни машини (багери) в съседство с електрифицирани линии.

**Чл. 50.** Товарно-разтоварните работи със стрелови кранове и други подемно-транспортни машини на електрифицирани линии (коловози) се извършват след изключване и заземяване на контактните мрежи.

**Чл. 51.** При ремонт на железния път с използване на специализирани строителни машини технологията на ремонта определя режима на изключване и заземяване на контактната мрежа.

**Чл. 52.** При ремонт на железния път, когато се прекъсва едната или двете нишки на пътя на къси разстояния за протичане на обратния тягов ток, мястото на прекъсване предварително се шунтира с гъвкав меден проводник със сечение не по-малко от 95 mm<sup>2</sup>, към който задължително се присъединяват заземителите на съоръженията и устройствата, попадащи в зоната.

**Чл. 53.** При работа по железния път заземителите на стълбовете, електрическите съединения за обратния тягов ток и други конструкции на енергозахранването и съоръженията на осигурителната техника се пазят от повреда.

**Чл. 54.** Проверянето на габарита с габаритна рамка или чрез непосредствено измерване се разрешава само при изключена и заземена контактна мрежа.

**Чл. 55.** Мерките за безопасност при превозване през прелези на товари, които излизат над границите, установени от габаритните рамки на прелезите за всеки отделен случай, се определят от началника на подрайона по контактната мрежа.

**Чл. 56.** Изискванията за безопасност при работа (експлоатация и ремонт) на парни локомотиви, включително движение по електрифицирани железопътни линии, се определят с инструкция на организацията и дружеството на превозвача, съгласувана с НК „ЖИ“.

**Чл. 57.** (1) Всички лица от персонала на НК „ЖИ“ и организациите или дружествата на превозвачите, които работят в електрифицирани железопътни линии, трябва задължително да притежават квалификационна група по електробезопасност.

(2) Обучението и проверката на знанията на персонала при ново електрифицирани железопътни линии предшества поставянето на контактната мрежа под напрежение.

(3) Населението около ново електрифицирани железопътни линии се информира от НК „ЖИ“ преди поставянето на контактната мрежа под напрежение за риска от нещастни случаи и изискванията за безопасност, чрез материали, поставени в гарите и спирките, и чрез уведомяване на общините, през чиято територия минават пътищата.

Ч А С Т Т Р Е Т А

**ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА ПО ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ**

Глава единадесета  
**ОРГАНИЗИРАНЕ НА РАБОТНОТО МЯСТО**

Раздел I  
**ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ**

**Чл. 58.** Определените минимални изисквания за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд на работните места се прилагат при извършване на следните дейности на железния път:

1. профилактика (техническо обслужване);
2. планов профилактичен преглед;
3. текущ ремонт;
4. планов или аварийен основен ремонт.

**Чл. 59.** При изпълнението на минималните изисквания за безопасност и опазване на здравето се взимат предвид характеристиката на работното място и на дейността, както и конкретните обстоятелства и опасности, съобразени със специфичните изисквания за строителство, ремонт и поддържане на железния път.

**Чл. 60.** (1) Всички работи по железния път се извършват от групи работници, работещи под наблюдението и контрола на ръководителя на определената работа (ръководител на железопътен участък, организатор производствена група, технически ръководител, помощник технически ръководител и др.).

(2) Ръководителят на работата се определя от ръководителя на поделението или подразделението му според изискванията на техническите процеси и нормативните изисквания и инструкции за изпълнение на съответните работи по железния път.

(3) При извършване на работа от група, всяка от които се състои от двама и повече работници, ръководителят на работата назначава за всяка група по един от най-опитните работници за старши със задача да се съблюдават и спазват от работниците в групата правилата по безопасност и здраве. Определеният за старши се инструктира от ръководителя на работата (което се отразява в съответния документ) и се подписва в книгата за инструктаж.

(4) Като изключение могат да се извършват някои работи само от едно длъжностно лице без наблюдение на ръководителя при спазване на специфични изисквания за безопасност и здраве (приложение № 1).

(5) При механизирано изпълнение на работи с релсови самоходни специализирани машини за ремонт и поддръжка на железния път, механизирани инструменти и машини отговорно лице за безопасността на работниците е ръководителят на работата или ръководителят на обекта.

**Чл. 61.** (1) Работите по железния път се изпълняват през светлата част на денонощието.

(2) На участъци, където според „прозорците“ в графика за движението на влаковете или при аварии е наложително да се работи през нощта, ръководителят на работата осигурява изкуствено осветление на работните места в съответствие със стандартите за осветление.

(3) По изключение за неотложни работи се разрешава на работното място да се работи еднократно с преносимо аварийно локално осветление.

**Чл. 62.** За изпълнение на пътните работи ръководителят на работата изисква и контролира ползването на специално работно облекло, обувки, ръкавици, очила, колани,

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

въжета и други предпазни средства, разпределя инструментите на всеки работник според естеството на предстоящата работа и инструктира работниците.

**Чл. 63.** Специфичните изисквания за безопасност и здраве при работа при товарене, разтоварване, пренасяне и превозване на материали за ремонт на железния път до работното място са посочени в приложение № 2, като се спазват нормите, определени в Наредба № 16 от 1999 г. за физиологичните норми и правила за ръчна работа с тежести (обн., ДВ, бр. 54 от 1999 г.; изм., бр. 70 от 2005 г.).

### **Раздел II**

#### **ОТИВАНЕ И ВРЪЩАНЕ ДО/ОТ РАБОТНОТО МЯСТО**

**Чл. 64.** При движението на работниците по железопътната линия до мястото на работа и обратно стриктно се спазват изискванията за безопасност при движение в районите на гарите, депата и в междугарие съгласно глава девета.

**Чл. 65.** Преди тръгване към работното място ръководителят на работата инструктира работниците за маршрута на придвижване до работното място.

**Чл. 66.** Придвижването на работниците се извършва в организирана група. Начело на групата се поставя старши или опитен работник, а на края се движи ръководителят на работата.

**Чл. 67.** При движение в условията на лоша видимост (остри криви, дълбоки изкопи, гористи или затревени местности) ръководителят определя двама сигналисти, които вървят пред и зад групата на разстояние, от което се виждат от работниците, така че да забележат приближаващия влак, когато е на разстояние не по-малко от 500 m от движещата се група. Сигналистите носят развети червени флагчета или фенери с червена светлина през нощта и охраняват работниците, докато не се отстранят от пътя.

**Чл. 68.** В тунелите работниците се движат внимателно - встрани от пътя, един след друг, като отпред върви водач с фенер, светещ с бяла светлина, или с факла в ръка, а последен е ръководителят на работата.

**Чл. 69.** (1) При движение на многобройна група от работници през тунел или мост ръководителят на работата я разделя на няколко по-малки групички, всяка от които е с толкова работници, колкото може да се укрият в една ниша или площадка.

(2) Всяка малка група се движи на разстояние 50 m една от друга, с охрана опитен работник начело на групата и старши отзад.

(3) Малката група се укрива само в намиращите се пред нея по посока на движението ниша или площадка, без да се връща назад, за да не се съберат две групи в една ниша или площадка.

(4) Всяка следваща група тръгва, когато предходната преминава край ниша или площадка.

(5) Мостове с дължина до 50 m работниците преминават, след като се убедят, че не се приближава влак.

**Чл. 70.** Когато се пресичат железният път и стрелките, не се стъпва върху релсите, между раменните релси и езика или жлебовете на стрелките.

### **Раздел III**

#### **ОТКРИВАНЕ И ЗАКРИВАНЕ НА РАБОТНОТО МЯСТО**

**Чл. 71.** (1) Работното място се открива с неговото сигнализиране и поставяне на охрана.

(2) Ръководителят на работата по железния път:

1. осигурява сигнализиране на работното място съгласно Наредбата за определяне правилата за движението на влаковете, маневрената работа и подаваните сигнали в железопътния транспорт;

2. осигурява охрана на работната група;

3. разпределя работниците, инструментите и оборудването по работните места;

4. създава организация на работното място.

## ОТКРИВАНЕ И ЗАКРИВАНЕ НА РАБОТНОТО МЯСТО

---

**Чл. 72.** Ръководителят ръководи работата на фронт с дължина до 200 m, а при лоша видимост до 50 m. При работа на широк фронт за всяка група се назначава по един отговорник.

**Чл. 73.** Когато се работи по железния път в мъгла, сняг, дъжд или нощно време и видимостта е по-малка от 800 m, ръководителят на работата предприема мерки за запазване живота и здравето на работниците, като усилва охраната със сигналисти от двете страни на работното място.

**Чл. 74.** Ръководителят на работата се осигурява с извлечение за разписанията на влаковете и независимо от поставените сигналисти сам следи за приближаване на возилата, както и показанията на светофарите в района на работа.

**Чл. 75.** При влошени метеорологични условия на мястото на работа ръководителят на работа определя режима на работа и почивки на работниците или прекратява временно работата или възлага друга.

**Чл. 76.** (1) При работа в района на гарата ръководителят на работа:

1. уведомява дежурния ръководител движение чрез вписване в дневника за диспечерски заповеди за мястото и вида на работата, като осигурява по свое усмотрение безопасността на работниците без съдействието на дежурния ръководител движение;

2. в случаите, когато счита, че е необходимо да се предупреждава работната група за приближаването на возила в гарата, в дневника за диспечерски заповеди той и дежурният ръководител движение уточняват условията на работа, реда и начините за предварителното оповестяване за движението на возила през мястото на работа или съседните коловози.

(2) Дежурният ръководител движение се задължава да предупреждава работната група за предстоящото движение на возила чрез гаровата високоговорителна уредба, гаровите стрелочници или по друг начин.

**Чл. 77.** При работа в стеснени места, където встрани от пътя има високи рампи, сгради, стени, огради, отвесни скали, стръмни откоси, гъсти храсти, както и работа на мостове и в тунели и всякакви препятствия, непозволяващи бързото отстраняване или укриване на работниците, ръководителят на работата преди започване на работата дава разяснения за реда и начина на отстраняване на работниците при приближаване на возило.

**Чл. 78.** (1) При работа върху мостове и в тунели ръководителят на работата поставя сигналисти от двете страни на моста (тунела), които наблюдават и сигнализират за приближаващи се возила. При мостове и тунели с дължина до 50 m работниците изчакват преминаването на возилата извън моста (тунела). При работа върху мостове и в тунели с дължина, по-голяма от 50 m, работниците се прикриват на местата, посочени от ръководителя на работата.

(2) При мостовете всички застават от една страна на парапета или на специалните предпазни площадки, а при тунелите - в предпазните ниши.

**Чл. 79.** При работа в тунели ръководителят на работата осигурява необходимото осветление и вентилация.

**Чл. 80.** При лоша вентилация на тунела ръководителят на работата осигурява противогазови маски.

**Чл. 81.** При изпълнение на работи върху мостове, тунели и по текущия път, където стеснените за работа места са по-дълги от 100 m или не позволяват бързо отместване от железния път и прикриването на работниците на безопасно място, ръководителят на работата съставя план за организация на работата.

**Чл. 82.** Намиращите се на работното място материали, инструменти и машини се разполагат така, че да не затрудняват придвижването на работниците и бързото им освобождаване на железния път при подаване на сигнал за приближаващо возило.

**Чл. 83.** Преди преминаването на возило ръководителят на работата своевременно подава команда за освобождаване на железния път, проверява прибирането на инструментите и материалите от пътя на габаритно разстояние и следи за отстраняването на всички работници. В случай че по пътя приближава возило или специализирани машини за

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

ремонт и поддържане на железния път на разстояние не по-близо от 500 m до група, по сигнал от сигналистите или ръководителя на работата работниците се прибират в укрытията или настрана от пътя на разстояние от крайната релса не по-малко от:

1. минимум 2 m при приближаване на влак или друго жп возило със скорост до 100 km/h;

2. минимум 4 m при приближаване на влак със скорост над 100 km/h;

3. минимум 5 m и към противоположната страна на изхвърлянето на снега и отсекките при приближаване на специализирани машини за ремонт и поддържане на железния път (пътеполагащи кранове на собствен ход, снегорин (роторен), баластопресевна машина, планировъчна машина, релсошлифовъчна машина и влак за отсеки).

**Чл. 84.** Всички работници, работещи в групата под наблюдението и контрола на ръководителя на определената работа, са длъжни да изпълняват точно разпорежданията и указанията му.

**Чл. 85.** При намалена видимост работи по железния път и съоръженията по възможност не се провеждат.

**Чл. 86.** При възникване на произшествие или злополука изпълняваната в момента работа незабавно се преустановява и се вземат мерки за ограничаване на последиците.

**Чл. 87.** Нишите в тунелите се поддържат винаги чисти и краищата им се боядисват в бяло.

**Чл. 88.** Когато се работи с електрически, пневматични и други уреди, машини и механизми, те да се подреждат така, че работещите да не ги настъпват и да не се спъват в тях.

**Чл. 89.** След окончателното приключване на работа работното място се закрива след прибиране на сигналите и охраната.

### **Глава дванадесета**

#### **РЪЧНО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПЪТНОРЕМОНТНИТЕ РАБОТИ**

**Чл. 90.** Изискванията за безопасност при ръчно изпълнение на пътноремонтните работи са дадени в тази глава, а специфичните изисквания при ръчно изпълнение на определените видове работи са посочени в приложение № 3.

**Чл. 91.** (1) В електрифицирани участъци при изпълнение на операции, при които се прекъсва целостта на релсовите нишки (смяна на релси, стрелкова част или друг елемент) за отвеждане на обратния тягов ток на всяка нишка, която се прекъсва, се поставя обходно въже от меден проводник с напречно сечение не по-малко от 95 mm<sup>2</sup> в следната последователност:

1. свързва се обходното въже и след това започва разхлабване на скреплението;

2. след смяната на съответната релса (стрелкова част или друг елемент) и нейното захващане с наставовите връзки с болтове или заварка за съседната релса се сема обходното въже;

3. при едновременно прекъсване на двете релсови нишки в междугарие се поставят междурелсови свръзки заедно с обходните въжета.

(2) Обходното въже се охранява по време на работа.

(3) Допуска се обходното въже да се поставя и сема от ръководителя на пътноремонтните работи, когато притежава най-малко трета квалификационна група по електробезопасност.

**Чл. 92.** При ръчно притягане или развиване на връзки и скрепления с ключове „тирфоногаечен”, „ерготен”, „наставов” и др. се забранява:

1. удължаването на дръжката с тръба или други приспособления;

2. поставянето на предмети за уплътняване между гайката и ключа, когато той не отговаря на размера й;

3. завъртането на ключа при затягането на гайката с удар.

## МЕХАНИЗИРАНО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПЪТНОРЕМОНТНИТЕ РАБОТИ

---

**Чл. 93.** При работа с тирфоногаечна машина е необходимо лицето, работещо с нея, да притежава необходимите знания и да е усвоило безопасните начини за работа. За бързо отстраняване на машината от пътя при приближаващо возило се осигуряват минимум четирима работници.

**Чл. 94.** Забранено е да се проверява с пръсти точното съвпадане на отворите между релсите и връзките.

**Чл. 95.** След баластиране траверсите се подбиват само с изправни електрически траверсоподбивки, като лицата, работещи с тях, инструктирани и обучени за безопасна работа с тези машини, задължително използват необходимите лични предпазни средства.

**Чл. 96.** При ръчно подбиване на траверсите срещу подбивачия не се разрешава да стои друг човек, а двойките работници се разполагат на разстояние една от друга най-малко три междутраверсия.

**Чл. 97.** Всяка двойка подбива на кръст съответната траверса последователно под двете релси, като преди започване на този вид работа подбивачият се уверява, че срещу него и зад него не стои човек.

**Чл. 98.** Железен път или стрелка се оправя ръчно по ос чрез преместване (рукане) посредством лостове, които се забиват в баласта под релсите под ъгъл не по-малък от 45°, склучен с вертикалната линия, и на дълбочина повече от 20 cm. При работа лостът се натиска само с ръце или тяло, а не с крак.

**Чл. 99.** Забранено е да се стои срещу работещия с лоста работник и да се застава зад него.

**Чл. 100.** Забранено е при отваряне на заключващия механизъм на ръчния крик за повдигане на релсо-траверсовата скара обслужващият персонал да стои зад него.

**Чл. 101.** Забранено е реброва подложка да се изважда чрез удари с чук и други предмети.

**Чл. 102.** При пробиване на отвори или дупки с електрическа бормашина, ако се налага удължаване на захранващия кабел, той може да бъде удължен най-много до 30 m. Кабелът се охранява от специално поставено и инструктирано лице.

**Чл. 103.** Баластовата призма се зарива и планира с вили и лопати.

**Чл. 104.** Работите по почистването, пресяването и планирането на баластовата призма могат да се извършат от група работници, ръководени от ръководителя на работата или от едно лице без наблюдение на ръководител.

**Чл. 105.** Всички материали и инструменти се подреждат извън пътя на безопасно габаритно разстояние.

**Чл. 106.** Забранено е оставянето на инструментите върху железния път или в близост до него, както и до стълбовете на контактната мрежа.

### Глава тринадесета

## МЕХАНИЗИРАНО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПЪТНОРЕМОНТНИТЕ РАБОТИ

### *Раздел I*

#### **Маневра с тежка пътна механизация и машини**

**Чл. 107.** Преди потегляне отговорният за маневрата машинист е задължен да:

1. се убеди, че другите машинисти от екипажа са в кабините;
2. се убеди, че под машината, пред и/или зад нея, или в непосредствената близост до нея няма други лица;
3. провери дали са затворени вратите на кабината;
4. подаде звуков сигнал.

**Чл. 108.** Забранено е да се стои отвън по машината, на покрива и на стъпалата на кабините.

**Чл. 109.** Забранени са слизането и качването на машината по време на движение, стоенето или сядането на стъпалата, буферите, приспособленията и др. части на машината.

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

**Чл. 110.** При влизане и излизане от обръщател и през целия престой върху него обслужващият персонал е в кабините на машината.

**Чл. 111.** Скачването с други возила се извършва от правоспособно лице само при спряна и задържана машина.

**Чл. 112.** При скачването или разкачването се влиза внимателно под буферите, като обслужващият се придържа за специалната ръкохватка под него.

**Чл. 113.** След скачването се излиза между буферите по посока на движението, държейки се здраво за ръкохватката под буфера.

**Чл. 114.** Забранено е откачването и прикачването на куплите по време на движението на машината.

### *Раздел II*

#### **Движение до или от работното място с тежка пътна механизация и машини**

**Чл. 115.** Забранено е по време на движение на машината машинистът да се показва през прозорците.

**Чл. 116.** Не се превозват външни лица, с изключение на контролни органи и представители на възложителя на работите.

**Чл. 117.** При спиране на открит път (мястото на работа), преди да слезе от машината, машинистът е длъжен да огледа внимателно мястото на спиране. Това се прави особено внимателно, когато се спира на мост или водосток, при висок насип, в близост до бодливи храсти и др.

**Чл. 118.** Забранява се слизане от машината, спряла на мост без пешеходна настилка. В такъв случай машината се придвижва бавно напред или назад до изтегляне от моста.

**Чл. 119.** Забранено е извършването на ремонт без или с недостатъчно осветление през нощта.

**Чл. 120.** От кабините се слиза по стълбата с лице към машината и придържане с двете ръце за перилата.

### *Раздел III*

#### **Работа по железния път с тежка пътна механизация и машини**

**Чл. 121.** При работа на тежка пътна механизация по железния път се спазват заводските предписания, нормативите за железопътен транспорт и правилата за безопасност при движение на машинистите в сервитута на железния път.

**Чл. 122.** При работа в електрифициран участък се спазват безопасните габаритни разстояния до частите от контактна мрежа под напрежение. Пазят се от удар и скъсване заземителите на съоръженията, съединени с тяговата релса.

**Чл. 123.** На всички машини на височина 3,5 m над нивото на глава релса се поставят табели с надпис с черни букви: „Внимание!”, „Опасно за живота!” на жълт фон и червена стрелка.

**Чл. 124.** Когато в електрифициран участък се работи с баластопресевна машина, пътеполагач кран, машина за полагане на релсова нишка, машина за полагане на траверси, вагони за събиране на отсевки, напрежението в контактната мрежа се изключва и мрежата се заземява по установения ред.

**Чл. 125.** При работа, свързана с устройствата на осигурителна техника, присъства специалист, отговарящ за устройствата.

**Чл. 126.** При работа на машината всички предпазни кожуси и ограждения, които преграждат достъпа до въртящите се и тоководещите части, са затворени.

**Чл. 127.** Работен агрегат се намества и центрира само с помощта на хидравличните и пневматичните устройства и в никакъв случай на ръка.

**Чл. 128.** Машината се пуска в работа едва тогава, когато машинистът се убеди, че останалите машинисти от екипажа са заели работните си места и са готови за работа, за което докладват по разговорната уредба на машината.

**Чл. 129.** Забранено е стоенето в зоната на работните агрегати.

**Чл. 130.** Забранено е в близост до машината да стоят лица, които не са непосредствено ангажирани в работния процес.

**Чл. 131.** При необходимост от подгриване на някои системи не се разрешава използването на открит огън.

**Чл. 132.** Не е разрешено за почистване да се използват леснозапалими течности и разяждащи вещества.

**Чл. 133.** Зареждането с гориво се извършва само при изключен двигател.

**Чл. 134.** Ако в работен режим се наложи придвижване на подбивна машина, винаги се окачват подбивните агрегати в блокиращите куки.

**Чл. 135.** (1) При работа с шлайфмашина на многопътни железопътни линии ръководителят на работата предписва пожароопасните влакове по съседните коловози да се движат със скорост до 25 km/h.

(2) При работа върху надлези автомобилите се спират, ако съществува опасност от запалвания.

(3) При работа по железния път с дървени траверси задължително се включва оросителна система.

**Чл. 136.** При работа с вагони за събиране на отсевки се забранява влизането във вагоните, превозването на хора върху вагоните и стоенето в близост до лентата при разтоварване.

**Чл. 137.** При работа с баластопресевна машина не се разрешава да се стои в близост до водещите корита. Наблюдава се положението на транспортната лента за препятствия. Монтажът и демонтажът на къртачната греда се извършват, ако по съседния коловоз не се очаква да премине влак.

**Чл. 138.** В работен режим при задействане на бутон „Стоп” двигателят се изключва, задейства се спирачката на машината и се спира движението. В този случай машината незабавно се осигурява и с ръчната спирачка.

**Чл. 139.** При напускане на машината машинистът е задължен да се увери, че тя е обезопасена срещу самопридвижване, защитена срещу влизане в кабината на външни лица и оградена съгласно Наредбата за определяне правилата за движението на влаковете, маневрената работа и подаваните сигнали в железопътния транспорт.

**Чл. 140.** Машинистите, работещи на работни места с установен наднормен шум, задължително ползват антифони.

**Чл. 141.** При работа с шлайфмашина, баластопресевна машина, вагони за събиране на отсевки се ползват предпазни очила, прахозащитни маски и каски.

### *Раздел IV*

#### **Обслужване и ремонт на тежки пътни машини**

**Чл. 142.** Прегледите и техническото обслужване и ремонтът на тежките пътни машини се извършват на специално определено място, оборудвано с канал.

**Чл. 143.** Преди започване на прегледа, обслужването или ремонта ръчната спирачка се натяга от двете страни на машината и под колелата се поставя по една спирателна обувка.

**Чл. 144.** Не се разрешават прегледите, обслужването и ремонтът на машината в движение.

**Чл. 145.** Работниците спазват габаритите на работната площадка.

**Чл. 146.** (1) Специфичните изисквания за безопасност и здраве при работа със стрелови железопътен хидравличен кран са посочени в приложение № 4.

(2) Специфичните изисквания за безопасност при рязане и пробиване на релси с релсорезна, релсопробивна машина и газокислородна уредба са посочени в приложение № 5.



# НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

## Раздел V

### Работа с лека пътна механизация и машини

**Чл. 147.** При работа с лека пътна механизация работното място по железния път се сигнализира съгласно Наредбата за определяне правилата за движението на влаковете, маневрената работа и подаваните сигнали в железопътния транспорт.

**Чл. 148.** С лека пътна механизация имат право да работят само лица, притежаващи необходимите знания и усвоили безопасните начини за работа.

**Чл. 149.** Лека пътна механизация се сваля и качва на железния път от определения брой работници. Свалените от пътя машини се разполагат така, че да не нарушават габарита на железния път.

**Чл. 150.** Леката пътна механизация се придвижва по железния път от едно работно място до друго при изключен двигател и със скорост до 5 km/h.

**Чл. 151.** При наличие на наднормен шум се ползват антифони.

**Чл. 152.** Зареждането с гориво се извършва при изключен двигател.

**Чл. 153.** Ремонтът и профилактиката на лека пътна механизация се извършват от определени за тази цел лица. Забраняват се каквито и да са ремонтни работи от неквалифицирани работници.

**Чл. 154.** При проверка на железния път от дефектоскопната група се спазват следните правила:

1. извършва се под ръководството на най-опитния дефектоскопист; в зависимост от плана и профила на участъка и интензивността на движението на влаковете се уточняват броят и съставът на охраната, която не може да е по-малко от две длъжностни лица;

2. движението на дефектоскопната количка в района на гара и в междугарие се извършва по условията за движение на лекопреносими возила съгласно Наредбата за определяне правилата за движението на влаковете, маневрената работа и подаваните сигнали в железопътния транспорт;

3. преди започване на измерването ръководителят на железопътния участък (или негов заместник) провежда инструктаж на дефектоскопната група; инструктажът се регистрира в книгата за ежедневен инструктаж, която се съхранява от лицето, извършило инструктажа;

4. групата по охрана е снабдена с необходимите сигнални принадлежности.

## Ч А С Т Ч Е Т В Ъ Р Т А

### ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА

#### Глава четиринадесета ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

**Чл. 155.** Изискванията за безопасност и здраве при работа по устройствата и системите на електроснабдяването и електрозахранването на железопътния транспорт са определени в действащите наредби (правилници) за безопасност и здраве при работа в електрическите уредби и по електрическите мрежи.

**Чл. 156.** Специфичните изисквания за безопасност и здраве при работа по железопътната контактна мрежа с напрежение 25 kV се определят в тази част.

#### Раздел I

#### Обучение и проверка на знанията по безопасност при работа

**Чл. 157.** Изискванията, обучението и проверка на знанията за безопасност при работа на длъжностните лица, примерните форми на протокол за проведен изпит за квалификационна група, за дневник от протоколи за изпит за квалификационна група и

## ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

---

издадени удостоверения за придобита квалификационна група за безопасност при работа са в съответствие с действащите наредби (правилници) за безопасност и здраве при работа в електрически уредби и електрически мрежи.

**Чл. 158.** (1) Специфичните примерни изисквания за квалификация на длъжностните лица при работа в електрифицирани железопътни участъци са посочени в приложение № 6. Квалификацията се определя чрез квалификационна група за безопасност при работа в електрически уредби и мрежи, наричана накратко „квалификационна група за електробезопасност“.

(2) В зависимост от заеманата длъжност и изпълняваната работа в съответствие с действащите наредби за електробезопасност и тази наредба работодателят определя необходимата квалификационна група.

**Чл. 159.** (1) Квалификационна група се придобива, потвърждава или променя при:

1. постъпване на работа;
2. промяна на длъжност, изискваща друга квалификационна група;
3. промяна на характера на работата или дейността, които водят до промяна на риска;
4. прекъсване на работата по заеманата длъжност за повече от 60 дни;
5. периодичните проверки;
6. при документирани нарушения на тази наредба;
7. нареждане за провеждане на извънреден изпит.

(2) Периодични проверки се извършват ежегодно на:

1. длъжностните лица от оперативния и ремонтния персонал, непосредствено извършващи оперативно обслужване и ремонт на контактната мрежа и съоръженията към нея;

2. длъжностните лица, които при определени случаи извършват манипулации по контактната мрежа.

(3) Периодични проверки се извършват на две години на:

1. длъжностните лица, свързани с оперативното обслужване и ремонта на контактната мрежа, но неизвършващи непосредствени действия по нея;

2. всички работници на електрифицирани железопътни участъци.

### *Раздел II*

#### **Изисквания към командированния персонал**

**Чл. 160.** Командированите работници по контактната мрежа са задължени да носят със себе си удостоверенията за квалификационна група.

**Чл. 161.** На командированния персонал се разрешава да извършва всички видове работи в съответствие с квалификационната група, която те притежават, с изключение на правата за издаване на наряд. Нарядът за работа се издава и инструктажът на командированния персонал се провежда само от персонала на поделенията, в което се извършва работата.

**Чл. 162.** Целият командирован персонал се инструктира и запознава със схемата за секционирание и нейните особености по отношение безопасността при работа от лице с не по-ниска от четвърта квалификационна група. Инструктажът се документира в книгата за инструктаж.

**Чл. 163.** Ръководителят на подрайона, предприятието, дружеството, организацията, която командирова персонала:

1. носи отговорност за съответствието на присвоената им квалификационна група и тяхната подготовка за безопасност при работа;

2. писмено посочва лицата, които могат да бъдат отговорни изпълнители на работата.

**Чл. 164.** През време на работата отговорност за спазване на всички изисквания за безопасност при работа носи ръководителят на групата, която извършва работата.

# НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

## Раздел III

### Профилактични прегледи и обходи на контактната мрежа

**Чл. 165.** Прегледите на всички устройства по контактната мрежа (без качване на стълбовете) се извършват еднолично, без наряд, от лице с не по-ниска от трета квалификационна група след провеждане на писмен инструктаж.

**Чл. 166.** Лицата, извършващи прегледи и обходи, спазват изискванията за безопасност при движение в районите на гари и депа и в междугария и за работа в електрифицирани участъци.

**Чл. 167.** В тунели обходът се извършва от две лица.

**Чл. 168.** При затягане на разхлабени кука-болтове на заземители се застава от външната страна на релсата, перпендикулярно на пътя, и се следи за приближаването на возила.

**Чл. 169.** Лицата, извършващи обход, са длъжни да уведомяват дежурния енергодиспечер при започване и завършване на обхода.

## Раздел IV

### Ред за приемане и предаване на дежурство в смяна

**Чл. 170.** (1) Редът за приемане и предаване на дежурство в смяна се определя с инструкция, утвърдена от работодателя.

(2) Приемането и предаването на дежурство в смяна се оформя със записване в оперативен дневник или ведомост, в които се подписват предаващият и приемащият дежурството в смяната.

**Чл. 171.** Предаващият дежурството в смяна е длъжен:

1. да запознае приемащия дежурството със състоянието и режима на работа на съоръженията и с всички изменения в схемата на секционирание и управление, както и съоръженията, намиращи се в ремонт;
2. да уведоми за броя и разпределението на групите ремонтен персонал;
3. да съобщи за възникналите извънредни обстоятелства по време на дежурството.

**Чл. 172.** Приемащият смяната дежурен е длъжен:

1. да се запознае с всички записвания в дневника, нанесени от предшестващия дежурен;
2. да запише в дневника състоянието на съоръженията и схемата за секционирание;
3. да съобщи на по-висшестоящия оперативен дежурен за встъпване в дежурство и за недостатъците, забелязани при приемане на смяната.

**Чл. 173.** Забранява се предаването на дежурство в смяна за времето до локализиране на авария, а също и по време на извършване превключвания на съоръженията.

**Чл. 174.** Забранява се напускането на дежурство без предаване на смяната на следващия или друг дежурен независимо от това, дали съоръженията се намират в работа, или са в резерв.

**Чл. 175.** (1) Ръководството за ликвидиране на аварията в контактната мрежа се осъществява от съответния дежурен персонал, който в присъствието на лице от по-висшестоящия технически персонал еднолично взема необходимите решения и дава указания за възстановяване на нормалния режим. Дежурният персонал носи пълна отговорност за отстраняване на аварията.

(2) Лицето от по-висшестоящия технически персонал има право да отстрани дежурния персонал от ръководството по ликвидиране на авария, ако действията му са неправилни, като поеме върху себе си отговорността за по-нататъшния ход по ликвидирането на аварията и изпълнението на разпорежданията на по-висшестоящия дежурен персонал.

# ОРГАНИЗАЦИОННИ МЕРКИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА

## Глава петнадесета

### ОРГАНИЗАЦИОННИ МЕРКИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА

#### Раздел I

##### Основни изисквания

**Чл. 176.** Всички видове работи по съоръженията и устройствата на контактната мрежа и електропроводите се извършват при спазване на следните условия:

1. има наряд или нареждане от лица, упълномощени за това;
2. изпълнени са необходимите организационни и технически мерки, осигуряващи безопасността на работата;
3. работата се извършва най-малко от две лица.

**Чл. 177.** (1) За да се разреши работа по контактната мрежа, ръководителят на подрайона или упълномощено лице лично или чрез дежурния от подрайона дава на дежурния енергодиспечер заявка за извършване на работа. Тя се записва в оперативните дневници в подрайона и при енергодиспечера. Въз основа на дадените заявки се изготвя нарядът за работа.

(2) Заявката се дава и потвърждение се получава съгласно утвърдения ред в НК „ЖИ“.

(3) Извършването на работа по контактната мрежа в участъци, подчинени оперативно на повече от един енергодиспечер, се урежда с инструкция, изготвена от съседните предприятия (поделения).

**Чл. 178.** Организационните мерки, осигуряващи безопасността на работите по енергосъоръженията, са:

1. определяне на лицата, отговорни за безопасността;
2. работата с наряд и с нареждане;
3. определяне състава на бригадата;
4. допускане до работа;
5. контрол по време на работа;
6. прекъсване и завършване на работата, закриване на наряда.

**Чл. 179.** (1) Отговорни за безопасността при извършване на работа са:

1. лицето, което издава наряд или дава нареждане;
2. отговорното лице от оперативния персонал, допускащо до работа;
3. отговорният изпълнител на работата;
4. наблюдаващият по време на работа;
5. членовете на бригадата;
6. сигналистите охранители.

(2) Наряд за извършване на работата могат да издават само лица с пета квалификационна група, определени със заповед на работодателя. Препис от заповедта се изпраща на енергодиспечера.

(3) Лицата, които издават нареждания или наряд за работа, определят всички условия за безопасното ѝ извършване и преценяват достатъчна ли е квалификацията на работниците, които ще извършват работата.

(4) За енергодиспечерски кръгове, съоръжени с телеуправление, е възможно съвместяване на функциите на оперативен персонал и допускащ до работа от сменния енергодиспечер.

**Чл. 180.** (1) Дежурният енергодиспечер, издаващ заповед за допускане бригадите до работа, носи отговорност дали са правилни и достатъчни взетите мерки за осигуряване на безопасността на работещите съгласно заповедта за извършване на превключвания и дадените допълнителни указания за безопасност при работа.

(2) Лицата, извършващи превключвания на контактната мрежа за рампените, деповските и екипировъчните коловози, изпълняват функциите и на допускащи до работа.

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

**Чл. 181.** (1) Лицето, на което е издаден наряд или е дадено нареждане за работа, е отговорно за изпълнение на работата.

(2) Отговорният изпълнител отговаря за правилната организация на работата в съответствие с технологичния процес, за предварителното инструктиране на лицата, определени за извършване на работата, за спазването от работещите на тази наредба и за осигуряването на безопасност за движението на влаковете. Той е длъжен да изпълнява точно всички мерки, взети от дежурния енергодиспечер при обезопасяване на работното място.

(3) Преди започването на работата отговорният изпълнител писмено инструктира членовете на бригадата и осигурява непрекъснат контрол, ръководство и наблюдение над всички работещи.

**Чл. 182.** (1) При контрола наблюдаващият следи дали отделните лица изпълняват изискванията на наредбата и на други нормативни актове по безопасност и здраве при работа.

(2) При извършване на работи от „неелектротехнически” персонал наряд се издава на наблюдаващия.

### *Раздел II*

#### **Работа с наряд и с нареждане**

**Чл. 183.** Работата по устройствата и съоръженията се извършва:

1. с наряд, връчен лично или по куриер или предаден чрез средства за телекомуникация;

2. с нареждане, дадено непосредствено (устно), чрез телефон или радиотелефон.

**Чл. 184.** (1) Нарядът е писмено разпореждане, в което се определят характерът на работата, подлежаща на изпълнение, мястото, времето и условията за безопасното ѝ извършване, както и лицата, отговорни за безопасността при работата. Работата с наряд се извършва най-малко от две лица.

(2) Изпълнените и закритите наряди, както и техните копия се пазят в продължение на 60 денонощия от завършване на работата, след което могат да бъдат унищожени. Примерни образци на формуляр за наряд са дадени в приложение № 7а, б.

(3) Ако при извършване на работите са станали злополуки, нарядите се съхраняват в архива на предприятията (дружествата, организациите).

(4) В случай на изгубване или унищожаване на наряда работата се прекратява до издаването на нов наряд по установения ред.

**Чл. 185.** С наряд се извършват следните видове работи:

1. по изключени и заземени линии и устройства;

2. при извършване на работа от строително-монтажни организации;

3. работа на височина;

4. при особени условия.

**Чл. 186.** (1) С нареждане се извършва работа:

1. в аварийни и предаварийни случаи по заповед на дежурния енергодиспечер съгласно приложение № 8 въз основа на искане на работник с не по-ниска от четвърта квалификационна група, имащ право да води група за работа;

2. далеч от частите под напрежение, която не изисква изключване на напрежението и не е свързана с изкачване на височина повече от 3 m (от земята до краката на работещия).

(2) Нарездането има еднократен характер и действа в продължение на работния ден на изпълнителя.

**Чл. 187.** (1) При издаване на наряд се спазват следните изисквания:

1. издава се в два екземпляра на формуляр, попълнен с химикалка ясно и четливо, без никакви поправки и задрасквания, или се съставя на компютър;

## ОРГАНИЗАЦИОННИ МЕРКИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА

---

2. когато ще се работи с изключване на напрежението в местата на секционирание, един екземпляр от наряда се попълва и от дежурния енергодиспечер под диктовка по телефона или се предава на ръка;

3. единият екземпляр от него се връчва на отговорния изпълнител на работата, а другият (копието) остава у лицето, издаващо наряда;

4. всички позиции на формуляра, попълването на които не се налага, се отбелязват със знака „-“ (тире).

(2) Наряд може да се издаде и непосредствено преди започването на работа.

**Чл. 188.** (1) Времетраенето на наряда се определя от продължителността на работата, която ще се извършва, но не за повече от 15 календарни дни.

(2) При прекъсване на работа нарядът остава действителен, ако условията за обезопасяването на работното място при изпълнението на работата остават без промяна.

(3) Забранява се в процеса на работа да се изменят условията на работа и границите на работното място, посочени в наряда. При промяна на условията на работа нарядът се закрива и се издава нов.

**Чл. 189.** (1) Наряд се издава на един отговорен изпълнител на работа и на една бригада.

(2) Допуска се съставът на бригадата да се измени само от лицата, издаващи наряди за съответното работно място.

(3) Измененията се записват или се предават на отговорния изпълнител на работата по телефона, който след като приеме измененията, ги нанася в наряда и записва фамилното име на лицето, което дава нареждане или разрешение за тези изменения. Измененията се нанасят в копието при издаващия наряда и при енергодиспечера.

**Чл. 190.** (1) Броят на нарядите, които могат да бъдат издадени едновременно на един отговорен изпълнител, се определя за всеки конкретен случай от лицето, което издава наряда.

(2) Отговорният изпълнител може да започне работа само по един от нарядите. Работата по другия наряд се разрешава тогава, когато бъде закрит предишният или бъде оформено прекъсване на работата по него.

(3) Нарядът се дава на отговорния изпълнител на ръка или се изпраща с куриер преди започване на работа.

(4) Нарядът остава у отговорния изпълнител на работата до окончателното ѝ завършване, след което се закрива и се предава за съхранение от ръководителя на подрайона.

**Чл. 191.** (1) Допуска се предаване на наряда по телефон (радиотелефон). Лицето, издаващо наряда, попълва образеца и диктува по телефона (във форма на телефонограма) пълния текст на наряда на отговорния изпълнител, който също попълва образец за наряд, след което се извършва обратно проверка и се разменят контролните номера.

(2) Ако при четенето на наряда в отговорния изпълнител на работата възникнат и най-малки съмнения относно предвидените мерки по безопасност при работа, той незабавно изисква разяснения от лицето, издаващо наряда.

**Чл. 192.** Наряд има право да издаде само лице, което познава схемата за секционирание и особеностите на участъка и при попълването му ясно си представя мястото на работата и необходимите мерки по безопасност при работа.

**Чл. 193.** Лицето, издаващо наряда, е задължено устно да инструктира отговорния изпълнител на работата по безопасност и особеностите на предстоящата работа. Ако нарядът се предава по телефона (радиотелефона) или с куриер, инструктажът се извършва по телефона (радиотелефона) (като след това се разменят контролните номера) или писмено.

# НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

## Раздел III

### Допускане до работа

**Чл. 194.** (1) Работа по изключени и заземени устройства и съоръжения се извършва със заповед на дежурния енергодиспечер.

(2) Заповедта за работа, издадена от дежурния енергодиспечер, е разрешение за допускане на бригадата до работа.

(3) До издаване на заповед дежурният енергодиспечер е длъжен:

1. да провери съответствието на състава на бригадата с квалификацията на включените в наряда лица;

2. да повери правилни и достатъчни ли са направените изключения за обезопасяване на работното място и при необходимост да разпoredи допълнителни.

**Чл. 195.** (1) Заповедта за разрешение на работа се записва от отговорния изпълнител под диктовка на дежурния енергодиспечер по телефона, след което отговорният изпълнител повтаря номера и дословния текст на заповедта.

(2) Дежурният енергодиспечер, след като се убеди в правилността на номера и текста, потвърждава заповедта с думата „потвърждавам”, след което записва часа, минутата и съобщава своето фамилно име.

**Чл. 196.** (1) Забранено е:

1. да се започва работа по-рано от посоченото в заповедта време;

2. да се предават посредством условни знаци указания за превключване на разединители и прекъсвачи, за поставяне и снемане на преносими заземители и за пристъпване към работа.

(2) Отговорният изпълнител на работата е длъжен лично да приема заповедите за работа и да предава уведомяванията за завършването ѝ.

(3) Допуска се еднократно препредаване на заповед и уведомяване за започване и завършване на работа чрез телефон или радиотелефон, като лицето, извършващо препредаването, го записва и разменя контролните номера.

(4) Лицето, препредаващо заповедта и уведомлението, трябва да има не по-ниска от втора квалификационна група

**Чл. 197.** (1) Разрешава се едновременно да се издаде заповед за превключване и заповед за работа, ако са изпълнени следните условия:

1. отговорният изпълнител на работата е с не по-ниска от четвърта квалификационна група и е определен със заповед на работодателя, препис от която има при енергодиспечера;

2. схемата е предварително подготвена така, че изключването на напрежението в участъка, в който ще се работи, се извършва с превключване на един разединител лично от отговорния изпълнител на работата.

(2) Дежурният енергодиспечер не допуска на работа в изключения участък други групи, преди да е получил уведомяване за завършване на работата. След завършване на работата отговорният изпълнител извежда бригадата, лично включва разединителя и уведомява дежурния енергодиспечер за завършване на работата и за извършеното превключване. Уведомяване за изключване и заповед за включване на разединителя в такъв случай не се дават.

**Чл. 198.** (1) Преди започване на работа отговорният изпълнител е задължен на работното място пред всички работници, включени в групата, да прочете писмения инструктаж, в който посочва:

1. условията за извършване на работата;

2. точните граници на участъка, където трябва да се извърши работата, разположението на частите, намиращи се под работно или индуктирано напрежение (при работа по изключени и заземени линии и устройства);

3. местата на преминаване на проводници с друг потенциал или друго напрежение (осветление, телеуправление и др.);

## ОРГАНИЗАЦИОННИ МЕРКИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА

---

4. местата на секционирание;
  5. местата, където конкретните условия не позволят да се работи;
  6. местата за поставяне на преносимите заземители и от кои лица ще бъдат поставяни;
  7. особеностите в ограждането на работното място;
  8. реда за разполагане на работниците при работа и определянето наблюдаващ при необходимост;
  9. началото и края на работата.
- (2) Лицата, неучастващи непосредствено в извършването на работата (извършващи превключвания, сигналисти охранители и други), се инструктират предварително писмено.
- (3) На всички лица, на които се прави писмен инструктаж, се отбелязват и квалификационните групи.

### *Раздел IV*

#### **Контрол по време на работа**

**Чл. 199.** (1) Контролът на работниците се извършва от отговорния изпълнител на работата, който е задължен да се намира на такова място, че да вижда и чува работниците и да следи да не нарушават изискванията за безопасност при работа и реда на работата, установени от наряда и инструктажа, да им напомня за необходимостта от спазване на особена бдителност и да предупреждава работниците за приближаването на возила.

(2) Контролът не се отнася за извършващите превключвания и сигналистите охранители, включени в наряда, но неприсъстващи на работното място, оградено с преносимите заземители.

(3) Отговорният изпълнител има право да отстрани от работа всяко лице, нарушило изискванията за безопасност.

(4) Отговорният изпълнител може да вземе кратковременно непосредствено участие в работата, при което всички членове на бригадата, с изключение на лицата, които остават да работят с него, прекратяват работата и се отстраняват на безопасно разстояние.

(5) През периода, когато работи отговорният изпълнител, контрола на работещите води наблюдаващ, устно назначен от него пред цялата бригада, който е включен в наряда и не взема пряко участие в работата само през периода на контрола.

(6) Забранено е наблюдаващият да извършва каквато и да е друга работа.

(7) За наблюдаващ може да бъде определен работник с не по-ниска квалификационна група от тази на отговорния изпълнител.

**Чл. 200.** Всички премествания и преминавания на работещите от едно място на друго при работа близо до части, намиращи се под напрежение, както и при работа на височина се извършват с разрешение и по разпореждане на отговорния изпълнител на работата.

**Чл. 201.** Забранено е по време на работа отлъчването на работниците от мястото на работата без разрешение от отговорния изпълнител на работата.

### *Раздел V*

#### **Оформяне прекъсването, завършването на работата и закриването на наряда**

**Чл. 202.** При прекъсване или завършване на работата отговорният изпълнител е длъжен:

1. да даде заповед за прекъсване на работата;
2. да даде разпореждане за събиране на инструментите и приспособленията, възпрепятстващи преминаването на влаковете, и да се увери в изправността на контактната мрежа;
3. да се увери, че всички работници са прекратили работа и са се отстранили на безопасно разстояние от работните места;



## НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

4. да събере бригадата и да съобщи на всички работници за завършването или прекъсването на работата;

5. да даде разпореждане за сваляне на ограждането на работното място;

6. да даде разпореждане за сваляне на преносимите заземители при работа по изключени и заземени линии и устройства и да се увери в изпълнението на това свое разпореждане;

7. да уведоми сигналистите.

**Чл. 203.** След като се изпълнят всички изисквания по чл. 202, отговорният изпълнител уведомява дежурния енергодиспечер, закрива наряда и лично го предава на ръководителя на подрайона. Последният проверява правилността на оформянето и изпълнението на наряда, което потвърждава с подписа си върху същия.

### Глава шестнадесета ТЕХНИЧЕСКИ МЕРКИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА

#### Раздел I

##### Общи положения при извършване на превключванията

**Чл. 204.** При работа с пълно или частично изключване на напрежението последователно се изпълняват следните дейности:

1. изключване на напрежението;
2. ограждане и сигнализиране на работното място;
3. проверка за отсъствие на напрежение;
4. присъединяване на преносими заземители.

**Чл. 205.** (1) Дистанционно или ръчно превключване на разединителите и дистанционно превключване на прекъсвачите по контактната мрежа и високоволтовите електропроводи на диспечерската централизация могат да извършват длъжностни лица от експлоатацията и поддръжката на контактната мрежа с не по-ниска от трета квалификационна група.

(2) Ръчно превключване на секционните постове и резервните захранващи станции имат право да извършват лица с не по-ниска от четвърта квалификационна група.

**Чл. 206.** (1) Длъжностните лица, незаети с експлоатацията на контактна мрежа (началници на гари, ръководители на смени, дежурни ръководители движение и др.) имат право да превключват разединители по контактната мрежа и електропроводи за диспечерска централизация след обучение и полагане на изпит по основните изисквания на наредбата и по практическо умение за извършване на превключванията.

(2) Списъците на лицата, които имат право да манипулират с разединители, се съставят от работодателя и се предават за ползване от енергодиспечерите. Тези лица задължително притежават съответни удостоверения за квалификационна група.

(3) Списък на машинистите на електрически локомотиви и мотрисни влакове, които имат право да превключват само разединителите при неутралните ставки, не се предоставя на енергодиспечерите.

**Чл. 207.** Гаровите служители, притежаващи трета квалификационна група, изпълняват разпорежданията на енергодиспечера за превключване на разединителите по контактната мрежа и фидерите на диспечерската централизация.

**Чл. 208.** (1) Разединителите и прекъсвачите на контактната мрежа и електропроводите се включват и изключват без наряд по заповед на дежурния енергодиспечер, който вписва в денонощната ведомост или оперативния дневник съдържанието на заповедта.

(2) Секционните разединители на локомотивни депа и екипировъчни коловози се превключват по заповед на дежурния деломайстор без уведомяване на енергодиспечера.

(3) Секционните разединители на рампените и товарно-разтоварните коловози се превключват от дежурните ръководители движение без заповед на енергодиспечера.

## ТЕХНИЧЕСКИ МЕРКИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА

(4) Отговорност за правилното превключване на секционните разединители на рампените и товаро-разтоварни коловози, тяхното заключване, както и правилното стопанисване на командните табла за дистанционно управление и личните предпазни средства носи началникът на съответната гара.

**Чл. 209.** Лицето, получило заповед за превключване, записва в книгата за превключване на разединителите по контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация и повтаря ясно и точно съдържанието ѝ на дежурния енергодиспечер. Ако съдържанието на заповедта е неясно или предизвиква съмнение, се изисква разяснение от дежурния енергодиспечер. Последният, като се убеди, че заповедта е разбрана правилно, я утвърждава с думата „потвърждавам”, след което вписва часа, минутата, контролните номера и своето фамилно име. Заповед за превключване и работа, непотвърдена от дежурния енергодиспечер, не подлежи на изпълнение.

**Чл. 210.** В аварийни случаи, нетърпящи забавяне (при нещастни случаи, при скъсване на проводници и пр.), разединителите може да се изключат и без заповед на дежурния енергодиспечер. Лицето, извършило изключването, незабавно уведомява дежурния енергодиспечер. Включването на такъв разединител се извършва само по заповед на дежурния енергодиспечер.

**Чл. 211.** Секционните разединители се изключват без товар на едно или на повече междугария, но не повече от 14 km.

**Чл. 212.** Всички оперативни разговори на дежурния енергодиспечер се записват на звукозаписно устройство. Записите на разговорите се съхраняват за срок 30 дни.

**Чл. 213.** Превключванията се извършват в следните режими:

1. ръчно управление;
2. дистанционно управление;
3. телеуправление.

**Чл. 214.** (1) При извършване превключвания на разединителите с ръчно задвижване лицето, получило заповед за превключването, е длъжно:

1. да се убеди в съответствието на номерата на разединителите с посочените в заповедта;
2. да се убеди при оглед от земята в изправността на разединителя, на заземителите на стълба, при прекъсване и на двете заземления превключвания не се извършват;
3. да се убеди в съответствието на изходното положение на разединителя с посоченото в заповедта на енергодиспечера;
4. да отключи катинара, да извърши превключването и да заключи привода на ръчното задвижване;
5. да огледа състоянието на разединителя след извършената манипулация и да се убеди в правилността на изпълнението;
6. да уведоми енергодиспечера за извършеното превключване.

(2) Превключванията по разединителите се извършват с диелектрични ръкавици и предпазна каска.

**Чл. 215.** (1) За превключване на секционни разединители и прекъсвачи с дистанционно управление лицето, получило заповед за извършване на манипулациите, задължително:

1. включва захранването на веригите за управление и проверява изправността на сигналните лампи;
2. проверява съответствието между номера на разединителя или прекъсвача и този, посочен в заповедта;
3. по светлината на сигналната лампа проверява съответствието между изходното положение на разединителя или прекъсвача и посоченото в заповедта.

(2) След извършване на превключването лицето по ал. 1:

1. проверява по показанието на съответната сигнална лампа дали разединителят или прекъсвачът е превключен;

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

2. изключва захранването на веригите за управление и уведомява дежурния енергодиспечер за извършената манипулация.

(3) Дежурният енергодиспечер, след като приеме уведомяването, го повтаря, като казва поредния му номер, часа, минутата и своето фамилно име. С това превключването се смята за изпълнено.

(4) Допуска се уведомяването за извършено превключване или за извършена работа да се приеме от енергодиспечер, който не е издал заповедта при условие, че писмено е приел дежурството.

(5) При отказ или съмнение в действието на диспечерското управление се уведомява енергодиспечерът.

**Чл. 216.** При извършване на превключвания на разединители с далечно управление от диспечерския пункт дежурният енергодиспечер:

1. записва в денонощната ведомост или оперативния дневник вида на превключването;

2. по сигналната лампа или показанията на мнемосхемното табло проверява съответствието между изходното положение на разединителя и записаното във ведомостта;

3. по показанията на сигналната лампа или показанията на мнемосхемното табло установява, че превключването е изпълнено;

4. записва часа и минутата на превключването.

**Чл. 217.** (1) В участъци, съоръжени със система за телеуправление, включените на централно управление съоръжения се превключват от енергодиспечера.

(2) При отказ на системата за телеуправление превключванията се извършват в режим на местно управление.

(3) При система за телеуправление не се записват извършените чрез системата превключвания, когато те автоматично се регистрират от нея.

### *Раздел II*

#### **Изключване на работното напрежение**

**Чл. 218.** (1) Напрежението в контактната мрежа се изключва с прекъсвачи, комплектни разпределителни уредби, мощностни и секционни разединители.

(2) Забранено е да се работи по съоръжения на контактната мрежа и диспечерската централизация, на които напрежението е изключено само с прекъсвач.

(3) Изключването може да се осъществи и само с комплектна разпределителна уредба, ако тя съдържа вграден разединител и има индикатор за положението на разединителя - отворен или затворен.

**Чл. 219.** При изключването на работното напрежение в контактната мрежа се спазва поредността на превключванията:

1. за извод от тягова подстанция и секционен пост първо се изключва прекъсвачът и след това съответните разединители;

2. за секция в двупътен участък първо се включва шунтиращият разединител, след което се изключват разединителите на самата секция.

**Чл. 220.** (1) Във веригите на дистанционно управление на задвижванията на изключените разединители се прекъсва оперативното напрежение.

(2) За разединители в режим на дистанционно управление оперативното напрежение се прекъсва ръчно.

(3) За разединители на телеуправление оперативното напрежение се прекъсва с команда чрез система за телеуправление от енергодиспечера, съпроводена с команда за блокиране или поставяне в неутрално положение на ключа на гаровото табло.

(4) При извършено изключване на разединител с ръчно задвижване, за предотвратяване на самоволно или погрешно включване, то се заключва с катинар. Ключът се съхранява от извършилия изключването.

**Чл. 221.** На мястото, където се извършва работа, се изключват:

## ТЕХНИЧЕСКИ МЕРКИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА

---

1. тоководещите части, по които ще се работи;
2. тоководещите части, до които може да стане случайно допиране или доближаване на разстояние, по-малко от 1 m за напрежение до 20 kV и 2 m за напрежение до 110 kV.

### Раздел III

#### Ограждане и сигнализиране на работното място

**Чл. 222.** (1) При работа по изключени части и секция на контактната мрежа на командните табла за дистанционно управление на разединителите, ограждащи изключеното работно място, извършващият изключването по указание на дежурния енергодиспечер поставя табелки „Не включвай! Работят хора!“.

(2) Броят на табелките „Не включвай! Работят хора!“ отговаря на броя на работните групи в изключения участък.

(3) В участъци, съоръжени със система за телеуправление, когато е осигурена възможност за блокиране на прекъсването на оперативното напрежение на разединителите, за работното място, на което е изключено напрежението чрез системата, табелки не се поставят.

**Чл. 223.** (1) За предотвратяване подаването на напрежение в изключената за работа секция чрез препокриване на въздушни междини или секционни изолатори се спазват следните изисквания:

1. когато „прозорецът“ е на междугарие, енергодиспечерът съгласува с влаковия диспечер, а последният разпорежда на ръководителите по движението в двете съседни гари да не допускат преминаване и маневра на електроподвижен състав през въздушните междини с вдигнати пантографи;

2. когато „прозорецът“ е в района на гара, работното място се огражда от ръководителя движение в гарата след вписване от отговорния изпълнител в дневника за телефонограми;

3. в дневника за телефонограми се посочват мястото и характерът на работата: кои коловози, стрелки или секции от контактната мрежа и за колко време се закриват за движението, за всички влакове или само за електроподвижния състав; ако възникне необходимост за продължаване на работата, се извършва ново записване за продължаването ѝ;

4. дежурният ръководител движение чрез своя подпис се съгласява за извършването на работата; след завършване на работата отговорният изпълнител включва устройствата по контактната мрежа под напрежение и вписва в книгата за диспечерските разпореждания датата и часа на завършването ѝ; ако връзката се извършва по телефон (радиотелефон), разменя се телефонограма по установения ред;

5. в участъци, съоръжени със система за диспечерски контрол и управление, задълженията на ръководителите движение в гарите по смисъла на предходните точки се изпълняват от влаковия диспечер.

(2) При завършването на работата и възстановяването на схемата отговорният изпълнител на работата освен дежурния енергодиспечер уведомява и ръководителя по движението, а за участъци, съоръжени с диспечерски контрол и управление - влаковия диспечер.

**Чл. 224.** (1) За охрана на работната група при многопътни участъци и в район на гара отговорният изпълнител на работата лично и чрез определени сигналисти-охранители следи за приближаването на влакове и возила към мястото на работа.

(2) Ако условията на работа не осигуряват достатъчна видимост и сигурна връзка между сигналистите-охранители и работната група, отговорният изпълнител на работата поставя допълнителен междинен сигналист.

(3) Когато се превключват разединители близо до местата на секциониране, изпълнителят на превключванията може да бъде и охранител по отношение преминаването

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

на возила, който следи и за неприпокриване на въздушни междини и секционни изолатори от преминаващ електрически локомотив или мотрисен влак с вдигнат пантограф.

**Чл. 225.** (1) Сигналистите-охранители се осигуряват и задължително ползват сигнални принадлежности.

(2) При работа на няколко места по открития път между две гари всяко от тези места се охранява с утвърдените сигнали и сигналисти.

**Чл. 226.** Забранено е:

1. да се започват работи, опасни за хората и за движението на влаковете, преди работните места да са оградени със съответните сигнали;

2. да се вдигат сигналите, които ограждат мястото на работата, преди пълното ѝ завършване и преди да се провери състоянието на пътя, на контактната мрежа и на габарита.

### *Раздел IV*

#### **Проверка за отсъствие на напрежение**

**Чл. 227.** След получаване на заповед за работа от дежурния енергодиспечер и непосредствено преди поставяне на преносимите заземители отговорният изпълнител на работата осигурява проверка за отсъствие на напрежение.

**Чл. 228.** Проверка за отсъствие на напрежение се извършва с указател на напрежение.

**Чл. 229.** (1) Непосредствено преди проверката за отсъствие на напрежение се проверява изправността на указателя на напрежение с доближаване разположени наблизко тоководещи части, за които се знае, че са под напрежение. Проверката на указателя може да се извърши и със специален уред. Указателят се доближава до частите само дотолкова, доколкото е нужно да светне лампата.

(2) Указателят на напрежение се използва само в сухо време със захващане с диелектрични ръкавици.

(3) Указателите се съхраняват в калъфи, които ги предпазват от замърсяване и овлажняване.

(4) Във влажно и дъждовно време отсъствието на напрежение се установява чрез специален указател, предназначен за работа при тези условия.

**Чл. 230.** Проверката за отсъствие на напрежение чрез изолираща щанга и преносим заземител и искрище се извършва от две лица, притежаващи, едното не по-ниска от четвърта квалификационна група, а другото, не по-ниска от трета. Проверката задължително се извършва с диелектрични ръкавици, очила и предпазна каска с притегнат подбрадник.

**Чл. 231.** (1) Проверката за отсъствие на напрежение „на искра” се извършва, като най-напред заземителното въже се свързва към тяговата релса. За заземителни въжета се използват медни проводници със сечение не по-малко от 25 mm<sup>2</sup>, които могат да бъдат „облечени” и в шлаух. На върха на щангата има монтирано острие от меден проводник с диаметър не повече от 3 mm и дължина не по-малка от 200 mm.

(2) Острието на щангата се доближава до масивни тоководещи части не по-близо от 1 m от изолатор. Прегарянето на острието показва, че в контактната мрежа има напрежение.

(3) При проверката се следи проверяващият да не се допира до заземителното въже.

### *Раздел V*

#### **Поставяне и сваляне на преносими заземители**

**Чл. 232.** (1) След като се установи отсъствие на напрежение, тоководещите части се заземяват.

(2) За заземители се употребяват и изолиращи щанги с преносими заземители с искрище.

(3) Забранено е да се употребяват дефектни и нестандартни заземителни проводници (със скъсани жички, неизправни контакти между проводника и клемата или

## ТЕХНИЧЕСКИ МЕРКИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА

искрището), неизправни заземителни клеми, както и да се съединяват и удължават заземителните проводници чрез заплитане (усукване).

(4) При работа по изолирани гъвкави напречници и други изолирани части, подложени на индуктивно влияние след двустранното им заземяване, се поставят шунтиращи връзки за изравняване потенциала им.

**Чл. 233.** (1) Преносимите заземители се поставят и свалят от две лица - едното с не по-ниска от четвърта квалификационна група, а другото с не по-ниска от трета квалификационна група.

(2) При поставянето на преносимия заземител заземителният проводник с помощта на кука-болт или пружинно заземяващо устройство се закрепва към заземителя (релсата). След това заземителят чрез щангата се закачва по възможност към фиксатор или към други ненатегнати нормално тоководещи части. При сваляне на заземителите строго се спазва обратният ред: отначало се сваля заземителят от тоководещите части, а след това кука-болтът или пружинното заземяващо устройство се откачва от релсата.

(3) При обезопасяване на работни групи, външни на подрайона на контактната мрежа, второ лице при поставяне на преносими заземители може да бъде техническият ръководител на работната група, притежаващ не по-ниска от трета квалификационна група.

**Чл. 234.** (1) Заземител по време на работа е тяговата релса, към която непосредствено се присъединяват заземителните приспособления на преносимите заземители.

(2) При заземяване електропроводите на диспечерска централизация за заземител се използва концентрираният заземител на стълба. При отсъствие на такъв като заземление се използват метални пръти или свредли, които се забиват в земята на дълбочина не по-малка от 0,5 m.

(3) При смяна на релса в електрифициран участък мястото на прекъсването предварително се шунтира с медно въже със сечение най-малко 95 mm<sup>2</sup>, към което задължително се присъединяват заземителите на съоръженията и устройствата, попадащи в тази зона.

(4) Когато се работи с тежка пътна механизация и се прекъсват и двете релсови нишки, на еднопътен участък от двете страни на работното място се поставят преносими заземители. На двупътен участък, когато другият път е под напрежение, допълнително се поставят заземители на разстояние едно от друго не по-голямо от 100 m, които се свързват за тяговата релса на другия път. Заземителите не трябва да ограничават строителния габарит.

(5) Забранено е при заземяване да се използват други заземени метални конструкции независимо от връзката им с релсите.

**Чл. 235.** (1) При поставяне на преносим заземител се следи работникът, който извършва операцията, да не се допира до въжето на заземителя. Поставянето и свалянето на преносимите заземители чрез изолиращите щанги се извършва с диелектрични ръкавици и предпазна каска.

(2) Забранява се допирането на преносимия заземител към стълбовете на контактната мрежа и други заземени конструкции.

**Чл. 236.** (1) Преносимите заземители се поставят от всички страни на работното място, откъдето може да се подаде напрежение, на разстояние не повече от 200 m едно от друго за еднопътен участък, 100 m за двупътен участък и 100 m за работа по фидери.

(2) При работа по контактната мрежа и други електропроводи, разположени успоредно на въздушни високоволтови линии под напрежение, преносимите заземители се поставят на разстояние не повече от 100 m едно от друго.

(3) При работа по скъсани храняващи фидери или проводници от контактната мрежа заземители се поставят от двете страни на мястото на скъсването. При подмяна на проводници от двете страни се заземяват заменяемите и монтираните проводници.

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

(4) Не се разрешава изолиращите щанги на преносимите заземители от всякъ тип да се поставят непосредствено до мястото на работата, за да се избегне нарушаване на електрическата връзка при разклащане на проводниците по време на работа.

(5) Забранява се да се работи по контактната мрежа, ако от двете страни на работещите няма видим преносим заземител.

(6) През време на работа отговорният изпълнител периодично контролира състоянието на преносимите заземители и шунтиращите проводници.

(7) При работа по кабелите за дистанционно управление на разединителите след изключване на захранващото напрежение бронята на кабелите се заземява в двата края и в мястото на работа, за да се избегне опасността от индуктивното влияние на контактната мрежа, намираща се под напрежение. Такова заземяване е задължително и при работа по кабели с друго предназначение, които са подложени на индуктивното влияние на контактната мрежа.

**Чл. 237.** Ако работата обхваща две или няколко секции на контактната мрежа или въздушна междина със секционирание, всяка секция самостоятелно се заземява. Разединителите, свързващи тези секции, задължително се включват. При работа в междугария на двупътни участъци контактната мрежа на всеки от коловозите, на които се извършва работа, се заземява самостоятелно. Ако се работи в гара по една секция, а съседната секция е под напрежение, заземители се поставят и на всеки напречник, по който се работи.

**Чл. 238.** Изолационните щанги и заземителните проводници се поставят по такъв начин, че частите им да са извън очертанията на строителния габарит.

**Чл. 239.** При работа със специализирана машина не се допуска за основен заземител да се ползва заземление от машината.

### **Глава седемнадесета РАБОТА ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА**

#### *Раздел I*

#### **Работа на височина**

**Чл. 240.** (1) Работа, която се извършва по конструкции и устройствата на контактната мрежа с изкачване на височина, по-голяма от 3 m, измерена от повърхността на земята до краката на работещия, се смята като работа на височина.

(2) При работа на височина се осигурява защита срещу падане. При конкретните условия въз основа на оценка на риска се определят видът на защитата и необходимите лични предпазни средства.

**Чл. 241.** (1) Работата на височина се извършва под наблюдение на отговорен изпълнител на работата или наблюдаващ, който се намира на земята не по-далече от едно междустълбие.

(2) При монтажа на конструкциите и проводниците изпълнителят проверява сигурността на закрепването им.

**Чл. 242.** Изкачването по стълб се извършва от обратната страна на контактната мрежа. При наличие на захранващи или усилващи проводници изкачването на стълба се извършва отстрани.

**Чл. 243.** (1) След като се изкачи на необходимата височина, работникът се закрепва чрез карабинките на предпазния колан само към здраво закрепени конструкции.

(2) Точката на закрепването е на ниво, равно или по-високо от гърдите на работещия.

(3) Забранено е закачването на карабинката към наклонени конструкции, ако не е изключена възможността работещият да се приближи в случай на падане към части, които се намират под напрежение.

**Чл. 244.** Откачването на карабинката, за да се закачи тя в нова точка, се разрешава само тогава, когато работникът има сигурна опора или е закачен с втора карабинка. Забранява се свалянето на предпазния колан, преди да се слезе от съоръжението.

**Чл. 245.** (1) Приспособления, детайли и инструменти се подават и спускат с помощта на монтажно въже и ролка. За да се избегне люлеенето на изкачвания товар, работникът, който се намира на земята, го прикрепва с допълнително въже. Забранено е закрепването на въжето за издигане на тежести, детайли и инструменти непосредствено към работещия.

(2) Забранено е да се подават инструменти и детайли с подхвърляне.

(3) Недопустимо е окачването на инструменти и детайли върху проводниците.

**Чл. 246.** Забранено е:

1. да се застава от вътрешната страна на проводници и въжета, разположени в криви;

2. изкачването и движението по проводниците и въжетата, отклоняващи се за анкериране;

3. изкачването и движението по проводниците и въжетата на косата (наклонената) контактна мрежа;

4. изкачването и движението по проводниците на обходни и захранващи фидери.

**Чл. 247.** Когато се работи върху монтажни платформи, инструментите и частите се подават с помощта на монтажно въже или непосредствено от работник, който се изкачва на монтажната платформа и ги подава с ръка на работещия на височина.

**Чл. 248.** През време на преминаване на работещия на височина от стълб върху конзола или върху въже предпазният му колан трябва да е прикрепен задължително с карабинката си към въжето или към конзолната обтяжка. Категорично се забранява преминаването без прикрепване на предпазния колан по посочения начин.

**Чл. 249.** (1) Наблюдаващият контролира монтажника, който работи по контактната мрежа, и следи за движението на влаковете. При появата на влак той предупреждава монтажника. В случай на необходимост монтажникът незабавно се премества, като прибира всички пречещи на преминаването предмети.

(2) Не се разрешава наблюдаващият да стои под монтажника, освен през времето, когато му оказва съдействие.

**Чл. 250.** Монтажникът, който пуска жабките, патентите или полиспастите, задължително предупреждава за това намиращите се долу работници.

**Чл. 251.** Забранява се работа на височина на лица под 18 години или с по-ниска от трета квалификационна група. Учениците на стаж, навършили 17 години, се допускат за работа на височина под наблюдение на отговорния изпълнител на работата.

### Раздел II

**Работи по съоръжения на контактната мрежа, които не изискват изключване на напрежението**

**Чл. 252.** (1) Работи по съоръженията на контактната мрежа, които не изискват изключване на напрежението, са:

1. земните и другите работи на височина до 3 m;

2. изсичането на клони и дървета, отстоящи на разстояние над 2 m от части на контактната мрежа, намиращи се под напрежение;

3. поставянето на номерация, табели и измерване габарита на стълбовете;

4. измерването на „зиг-заг“ с огледален прибор;

5. прегледът на заземителите;

6. прегледът на габаритните рамки;

7. поставянето и прегледът на сигналите по контактната мрежа, отстоящи на разстояние над 2 m от части, намиращи се под напрежение;

8. обходът и прегледът на съоръженията по контактната мрежа;



## НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

9. измерването съпротивлението на заземителите без отсъединяване на заземителната клема.

(2) За видовете работи по ал. 1 допълнително се провежда писмен инструктаж.

**Чл. 253.** (1) Дървета се изсичат, като:

1. изпълнителят на работата по изсичането преди започване на работата предупреждава всички членове на бригадата за опасностите от доближаване или допиране на дърветата до проводниците;

2. при ръчно изсичане се забранява грубото им повалеие с предварителното им подрязване, а така също и повалеие, като се използва падане на едно дърво върху друго;

3. за избягване на неочакваното падане на дърветата най-напред се събарят изгнилите, обгорените и слабо крепящите се дървета;

4. дървото, което ще бъде отсечено, предварително се подрязва (засича) на четвърт от дебелината му от тази страна, към която да падне;

5. дървото се реже от противоположната страна на засичането и се спира на 2 - 3 cm до него; ако при това дървото не пада, в разреза се набиват клинове;

6. за предстоящото падане на дървото работниците известяват стоящите в близост с викане или със звуков сигнал, като се следи хората да напуснат опасната зона преди падането на дървото.

(2) Забранява се изсичането на дърветата при мъгла, вятър, гръмотевични бури и през нощта.

(3) Работите по изсичането на дървета, при които се изисква вземане на мерки за предотвратяване на падането им върху проводниците на контактната мрежа и железния път, се извършват с наряд.

**Чл. 254.** (1) Работите за почистване и боядисване на стълбове и смяна на лампи за осветление и светофарите на разстояние, по-голямо от 2 m от части под напрежение, се извършват без изключване на напрежението и от лица с не по-ниска от трета квалификационна група. За наблюдаващ се изисква не по-ниска от четвърта квалификационна група. Наблюдаващият следи работата само върху един стълб.

(2) Към работа по боядисване на стълбове с изкачване от вътрешната страна на стоманорешетъчен стълб до неговия връх без изключване на напрежението се допускат обучени бояджии с не по-ниска от втора квалификационна група. За боядисване на външната страна на стълба ръката може да се подава до китката.

(3) Боядисването на стълбовете се разрешава с четка с дължина не по-голяма от 0,3 m. Не се допуска накапване или стичане на боя върху съоръженията и изолаторите. При механизирано боядисване се забранява струята да се насочва към проводниците.

(4) Боядисването на стълбове на контактна мрежа под напрежение с изкачване над 3 m от земята се извършва с наряд.

### *Раздел III*

#### **Работа по изключена и заземена контактна мрежа**

**Чл. 255.** (1) Работата по изключени и заземени съоръжения и устройства се извършва със:

1. частично изключване на напрежението;

2. пълно изключване на напрежението.

(2) В случаите по ал. 1 се работи с наряд.

**Чл. 256.** (1) Работа с пълно изключено напрежение е тази, при която се изключва работното напрежение от всички проводници и съоръжения. За района на цялата гара се изключва напрежението и на фидерите и на секционираниите въздушни междини по всички направления. За района на междугарие при двупътен участък се изключва напрежението на фидерите и контактната мрежа на двата пътя.

(2) Всички изключени проводници и съоръжения се заземяват.

**Чл. 257.** Работа с частично изключено напрежение е тази, при която се изключва работното напрежение и се заземяват само тези проводници и съоръжения, по които се работи, и е изключена възможността за приближаване на разстояние по-малко от 2 m до части, намиращи се под напрежение.

**Чл. 258.** (1) При работа с наряд в един участък (гара или междугарие) може да се допускат едновременно и няколко групи, като на всяка група се издава отделен наряд.

(2) Дежурният енергодиспечер дава заповед за работа поотделно на всеки отговорен изпълнител.

(3) Когато се работи аварийно или предаварийно в един участък, заповед за работа се дава само на един отговорен изпълнител.

**Чл. 259.** При работа с пълно или частично изключено напрежение отговорният изпълнител има не по-ниска от четвърта квалификационна група. Съставът на бригадата зависи от характера и мястото на работата и се определя от лицето, издаващо наряда.

**Чл. 260.** (1) Отговорният изпълнител организира работата така, че да наблюдава всички работещи.

(2) В участък, по-голям от две междустълбия, отговорният изпълнител определя и обявява пред бригадата наблюдаващ, който наблюдава няколко работещи от място на разстояние от тях не по-голямо от едно междустълбие.

(3) При работа с частично изключване на напрежението наблюдаващият е с не по-ниска от четвърта квалификационна група. Той наблюдава един или двама работещи.

(4) При работа с пълно изключване на напрежението наблюдаващият е с не по-ниска от трета квалификационна група.

**Чл. 261.** Разрешава се да се извършват работи по устройствата и съоръженията на контактната мрежа през нощта или при лоша видимост само при положение, че е осигурено осветление и има добра видимост на всички изолатори и проводници в мястото на работата. В такъв случай работата се извършва под ръководството на лице с квалификационна група не по-ниска от четвърта група.

**Чл. 262.** Забранено е да се извършват работи по изключени и заземени линии и устройства по време на мълнии и силен вятър.

**Чл. 263.** Забранява се при работа по контактната мрежа с частично изключване на напрежението приближаването на разстояние под 1 m към носещите и фиксиращите въжета на изолираните гъвкави напречници, ако не са заземени.

**Чл. 264.** Работата по секционни разединители при изключено напрежение и заземена контактна мрежа се извършва след:

1. включване на разединителя;
2. поставяне на заземления от двете страни;
3. шунтиране на разединителя с медно въже със сечение не по-малко от 25 mm<sup>2</sup>, закрепено с клеми.

**Чл. 265.** Смяната на конзоли, носещи прътове, хамути и подмяната на стълбове се извършват при изключено напрежение.

**Чл. 266.** (1) Работа по контактната мрежа в гара или секция от нея без прекъсване движението на влаковете се извършва при следните условия:

1. енергодиспечерът съвместно с влаковия диспечер е осигурил „електрически прозорец” в гарата по време на транзитно преминаващите влакове;
2. отговорният изпълнител е организиран охраната на работната група със сигналист-охранители за всяко направление;
3. изключената гара - секция е заземена двустранно с по два преносими заземителя.

(2) За неспиращите влакове енергодиспечерът организира връчването на образци за преминаването на електроподвижен състав със свалени пантографи.

(3) Разрешава се влизането със свален пантограф на спиращи влакове в гара с изключено напрежение.

(4) Забранена е работата при мълнии, нощно време и намалена видимост.

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

**Чл. 267.** При работа в участъци със захранващи фидери за диспечерската централизация в близост под 2 m до контактната мрежа фидерите се третират като неразделна част от контактната мрежа и се изключват заедно със съответните участъци и секции по контактната мрежа и се заземяват.

### *Раздел IV*

#### **Работа по мачтови трафопостове за нетягови потребители 27,5/0,22 kV**

**Чл. 268.** Работа по мачтовите трафопостове 27,5/0,22 kV може да се извършва с изключване или без изключване на напрежението в контактната мрежа. Когато не се изключва напрежението, в мрежата се поставят преносими заземители на работното място, като се спазват изискванията по наредбата.

**Чл. 269.** При изключване напрежението на мачтовия трафопост без изключване на напрежението в контактната мрежа или фидера се разрешават само тези прегледи и ремонти, при които работникът не се доближава до части под напрежение на разстояние, по-малко от 2 m.

**Чл. 270.** (1) При работа по мачтовите трафопостове независимо от наличието или отсъствието на напрежение в контактната мрежа или фидера е необходимо предварително да се изключи прекъсвачът или предпазителят за ниско напрежение и след това - разединителят на високото напрежение.

(2) На тоководещите части на трафопоста се поставят преносими заземители, ако разединителят е без заземителен нож и се окачват табели с надпис „Стой! Високо напрежение!“ и „Внимание! Заземено!“.

**Чл. 271.** Смяната на предпазители на страна 27,5 kV на мачтовите трафопостове се извършва от две лица, едното от които има квалификация не по-ниска от четвърта група, а второто - не по-ниска от трета група. При това се изключват както прекъсвачите (разединителите) за ниско напрежение, така и разединителите за напрежение 27,5 kV на трафопоста. Манипулациите се извършват с диелектрични ръкавици и каски, след като изпълнителите се убедят в действителното изключване на разединителите чрез внимателен оглед на тяхното положение.

**Чл. 272.** Трансформаторът се повдига от земята върху площадката на стълба или се сваля от нея при пълно изключване на напрежението и след заземяване на контактната мрежа.

**Чл. 273.** (1) След завършване на работата отговорният изпълнител проверява състоянието на ремонтирания мачтов трафопост и дава нареждане да се свалят преносимите заземители.

(2) След свалянето на преносимия заземител се забранява извършването на каквато и да била работа, свързана с качването по стълба, на който е монтиран трафопостът.

### *Раздел V*

#### **Работа по обратни фидери и заземителите на конструкциите и съоръженията**

**Чл. 274.** Работите по обратните фидери се извършват с наряд от бригада в състав най-малко от двама души. Отговорният изпълнител на работата има най-малко четвърта квалификационна група, а изпълнителят най-малко трета.

**Чл. 275.** (1) Ревизията на връзките на обратния фидер към релсата се извършва без изключване на тяговата подстанция, но с поставяне на меден шунт със сечение не по-малко от 95 mm<sup>2</sup>.

(2) Прекъсването на обратния фидер без предварително поставяне на шунтиращата връзка се разрешава само след изключване на тяговата подстанция.

**Чл. 276.** Всички метални конструкции (мостове, пасарели, семафори, отделно стоящи стълбове, покриви на сгради и др.), разположени на разстояние под 5 m от намиращите се под напрежение елементи на контактната мрежа, се заземяват. Заземяват се металните стълбове на контактната мрежа, конструкциите за закрепване на изолаторите и

хамутите на обтяжките на железобетонните стълбове и разположените в зоната на влиянието на контактната мрежа метални съоръжения, в които могат да се индуцират опасни напрежения.

**Чл. 277.** (1) Стълбовете на контактната мрежа, разположени в района на пероните и местата, определени за слизване и качване на пътници без перони, прелези, места за товарене и разтоварване, а също така и стълбовете, на които са монтирани разрядниците или разединителите по контактната мрежа и всички метални конструкции (пасарели, семафори, мостове и други), се заземяват с два заземителя.

(2) В гари с усилена товарно-разтоварна дейност на разтоварищата, пероните и на местата, където стълбовете са на голямо разстояние от гаровите коловози, се разрешава заземяването на стълбовете с групови заземления двойно, подсъединени към релсите.

**Чл. 278.** Ремонтът на заземленията без изкачване на стълб се извършва без наряд от бригада в състав най-малко от двама души с не по-ниска от трета квалификационна група само след предварително поставяне на шунтираща връзка със сечение най-малко 25 mm<sup>2</sup>, успоредно на заземлението на стълба или конструкцията. Шунтираща връзка се поставя най-напред към тяговата релса, а след това към заземителя на стълба. Свалянето ѝ протича в обратен ред, след като бъде възстановена връзката на постоянното заземление. Работниците се намират от външната страна на пътя, като единият от тях наблюдава движението на возилата.

**Чл. 279.** При свързване на заземител към релсата изпълнителят застава от външната страна на коловоза, перпендикулярно на пътя, и следи за чистотата на пътя.

**Чл. 280.** (1) На мостовете и пасарелите, разположени над електрифицирани линии, се монтират предпазни щитове за ограждане на частите на контактната мрежа, намиращи се под напрежение.

(2) Предпазните мрежи се монтират така, че да осигурят ограждане на елементите под напрежение на разстояние не по-малко от 2 m.

(3) На предпазните щитове се поставят надписи със знака за високо напрежение (червена стрелка, с върха надолу върху жълто поле) и надпис „Високо напрежение!“, „Опасно за живота!“, „Не се качвай!“.

(4) Надписи се поставят на всички стълбове на височина 1,80 m от кота глава релса.

### *Раздел VI*

#### **Работа със специализирана машина за ремонт на контактната мрежа**

**Чл. 281.** При работа със специализирана машина изолаторите на изолираните платформи се шунтират с гъвкав меден проводник със сечение не по-малко от 25 mm<sup>2</sup>.

**Чл. 282.** Забранява се завъртането на подвижната платформа на специализираната машина, ако при това тя се доближава до части под напрежение на разстояние, по-малко от 2 m.

**Чл. 283.** Непосредственото измерване на „зиг-зага“ и височината на контактната мрежа със специализирана машина за ремонт на контактната мрежа се извършва при изключено напрежение и заземена контактна мрежа с постоянно заземен пантограф. При тази операция се забранява допирането на работниците до контактната мрежа.

**Чл. 284.** При придвижване на специализираната машина работниците застават в клекнало положение на безопасно място на работната площадка. Придвижването се допуска в границите на преносимите заземители със скорост до 10 km/h. Когато се наложи излизане извън границите на поставените преносими заземители, работниците задължително слизат от работната площадка.

**Чл. 285.** (1) Забранено е да се извършват каквито и да е работи на площадката на специализираната машина, ако парапетите не са вдигнати и заключени.

(2) Работещите върху платформата задължително ползват предпазни каски с притегнат подбрадник.

## НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

(3) При работа над платформата и извън парапетите на платформата се ползва предпазен колан.

(4) Качването и слизането от платформата се извършват само с разрешение на отговорния изпълнител.

(5) Тежките и обемистите резервни части и инструменти се доставят на работещ на платформата с помощта на въже.

**Чл. 286.** (1) Придвижването на специализираната машина по време на работа, вдигането и свалянето на работната платформа се извършват само по нареждане на намиращия се на площадката отговорен изпълнител на работата. Работещите вземат мерки за обезопасяване при движението, както и да не се ударят в части от контактната мрежа.

(2) Преди да се даде сигнал за придвижване, се свалят всички приспособления и части, пречателни за свободното движение на специализираната машина, работата се прекратява и работещите заемат определените си безопасни места.

**Чл. 287.** След завършване на работа със специализираната машина огражденията и заземителите се свалят само, след като работниците слязат от работната площадка.

**Чл. 288.** При превозване на работниците със специализираната машина до машиниста седи бригадирът (отговорният изпълнител) на работната група. При превозване на работници в прикачен вагон в групата се осигурява лице, обучено като старши на групата, което наблюдава за реда и за безопасното превозване на хората.

**Чл. 289.** При превозването със специализирана машина и прикачен към нея вагон броят на лицата в тях не се разрешава да превишава бройките, определени в техническия паспорт на машината, за вагоните - 10 лица за натоварен вагон и едно лице (спирач) в натоварен с материали вагон.

**Чл. 290.** Забранено е:

1. сядането върху страничните перила и стоенето прав в специализирана машина и вагон по време на движение;

2. слизането, качването и преминаването между вагона и специализираната машина по време на движение.

**Чл. 291.** Забранено е да се извършват работи по контактната мрежа с неизправна специализирана машина или при изтекъл срок на ревизия.

### *Раздел VII*

#### **Работа при особени условия**

**Чл. 292.** (1) Работа в близост до части, намиращи се под напрежение, на разстояние от 1 до 2 m се счита за работа при особени условия.

(2) Работата се извършва само при добра видимост, като отговорният изпълнител на работата има пета квалификационна група, а членът на бригадата - не по-ниска от четвърта квалификационна група, и във всички случаи с разрешение от ръководителя на подрайона.

(3) При работа при особени условия наблюдаващият е с пета квалификационна група и извършва наблюдение само на един работещ.

**Чл. 293.** (1) При работа в близост до части, намиращи се под напрежение, работната група се осигурява и използва преносим заземител, свързан към тяговата релса от страна на захранването и подготвен за окачване към проводниците.

(2) Работникът, определен за работа близо до части, намиращи се под напрежение, се изкачва, извършва работата и се премества от едно място на друго само с разрешение и по нареждане на отговорния изпълнител на работата. Отговорният изпълнител или наблюдаващият следи за правилното изпълнение на неговите нареждания, както и за това работещият да не се доближава на разстояние, по-малко от 1 m към проводника или части от контактната мрежа, намиращи се под напрежение.

**Чл. 294.** При работа в близост до части, намиращи се под напрежение, се забранява:

1. приближаването на разстояние по-малко от 1 m до тях;
2. работата в клекнало или наведено положение, ако при изправянето разстоянието от работещия до части, намиращи се под напрежение, е по-малко от 1 m;
3. работата при наличие на напрежение от двете страни на работещия на разстояние, по-малко от 2 m;
4. работата над части, намиращи се под напрежение.

**Чл. 295.** (1) Работата по гъвкавите напречници близо до частите, намиращи се под напрежение (включително първите до стълбовете изолатори), се извършва на самите стълбове с наряд от работници с не по-ниска от четвърта квалификационна група под наблюдение на отговорния изпълнител на работата или назначения от него наблюдаващ с квалификация не по-ниска от пета група. Един наблюдаващ може да извършва наблюдение на не повече от двама работници, намиращи се на един стълб.

(2) Преди започване на работата се проверява изправността на висящите изолатори на горното фиксиращо въже и на вторите от стълбовете изолатори в долното фиксиращо въже. Ако те са изправни, се заземява неутралната част на долното фиксиращо въже.

(3) Проверка на изправността на изоляторите може да се извършва на „искра” с допирание на острието към електрическия съединител между долното и горното фиксиращо въже.

(4) Проверката може да се извършва и с фазоуказателна шанга, като се допират краищата ѝ до двете страни на първия до стълба изолатор в долното фиксиращо въже.

**Чл. 296.** По време на изкачването по стълб и слизането на земята не се разрешава приближаването към части, намиращи се под напрежение, на разстояние по-малко от 1 m. Изкачването се извършва под наблюдение на отговорния изпълнител или назначен от него наблюдаващ с пета квалификационна група.

### *Раздел VIII*

#### **Почистване на ледообразуване по изкуствени съоръжения**

**Чл. 297.** При почистване на лед по изкуствени съоръжения изключеният участък двустранно се заземява, като на специализираната машина се използва допълнително монтиран заземителен пантограф. Задължително е използването на изправна изолираща шанга, предпазна каска, диелектрични ръкавици и предпазни очила.

**Чл. 298.** (1) Всички работи по почистване на лед в тунелите се извършват с разрешение на дежурния енергодиспечер и при оформен наряд.

(2) Ледът, образувал се непредвидено, се почиства предаварийно без наряд.

**Чл. 299.** Когато се работи със специализираната машина, съставът на бригадата е най-малко от три лица с отговорен изпълнител, притежаващ не по-ниска от четвърта квалификационна група, и членове на бригадата с не по-ниска от трета квалификационна група.

**Чл. 300.** За безопасно извършване на работата на работното място чрез аварийно осветление се осигурява нормална видимост.

**Чл. 301.** (1) Качването на работните площадки за почистване на лед се разрешава само след изключване на напрежението на контактната мрежа и заземяване на изключения участък.

(2) Забранено е качването и слизането от работните площадки по време на движение. Не се разрешава скоростта на движение на специализираната машина да превишава 10 km/h.

**Чл. 302.** (1) В междугарие на еднопътен участък с повече от един тунел се разрешава заземяването да се извършва двустранно от съседните гари със специално монтирани за целта заземителни разединители.

(2) При заземяване по ал. 1 се разрешава само почистване на лед.

**Чл. 303.** Почиства се ледът, който пречи на токоснемането, на движението на пантографите, на нормалната работа на контактната мрежа.

## НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

**Чл. 304.** Ледът се почиства чрез механичното отстраняване на висящи ледообразувания.

### Раздел IX

#### Работа при прекъсване на всички съобщителни връзки

**Чл. 305.** При прекъсване на всички железопътни съобщителни средства с дежурния енергодиспечер могат да се отстраняват само повредите по контактната мрежа, които застрашават сигурността на движението на влаковете, или за спасяването на човешки живот, или при природни бедствия. В такива случаи работите се изпълняват под ръководството на лице с пета квалификационна група.

**Чл. 306.** (1) Разединителите, изключени без заповед на дежурния енергодиспечер, могат да бъдат включени, преди да бъде възстановена връзката с енергодиспечера, само от същия изпълнител, който ги е изключил.

(2) Забранява се включването на разединители, които до момента на прекъсване на връзките за съобщение с дежурния енергодиспечер са били изключени.

(3) Отговорният изпълнител на работата е длъжен при първа възможност да извести на дежурния енергодиспечер за извършените манипулации и взетите мерки.

**Чл. 307.** (1) Специфичните изисквания за безопасност при работа по електропроводи с напрежение 6 kV, 75 Hz са дадени в приложение № 9.

(2) Специфичните изисквания за безопасност и здраве при монтаж на контактната мрежа са посочени в приложение № 10.

## Ч А С Т П Е Т А

### ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА ПО УСТРОЙСТВОТА И СИСТЕМИТЕ НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА, СЪОБЩЕНИЯТА И ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕТО

#### Глава осемнадесета ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

**Чл. 308.** Изискванията за безопасност и здраве при работа по устройствата и системите на осигурителната техника, съобщенията и електроснабдяването в железопътния транспорт са определени в Правилника за безопасност и здраве при работа в електрическите уредби на електрическите и топлофикационни централи и по електрическите мрежи, Правилника за безопасност и здраве при работа по електрообзавеждането с напрежение до 1000 V, Правилника по безопасност на труда при работа по въздушни и кабелни съобщителни линии и мрежи (ДВ, бр. 35 от 1997 г.) и тази наредба.

**Чл. 309.** При работа по съоръжения, намиращи се в района на гарите, на железния път, в близост до железния път или на автомобилен път (прелези), работещите обличат сигнални елечета или работни и студозащитни костюми със сигнални елементи.

**Чл. 310.** Изкопните работи за кабелни линии под железен път (коловоз) се извършват под непосредственото ръководство на отговорния ръководител. Предварително се определят мерките за безопасност на движението на влаковете и за безопасно извършване на работата в съответствие и с нормативните актове за железопътния транспорт.

**Чл. 311.** При пресичане на пешеходна зона или места, определени за движение в района на гарата, изпълнителят на работата задължително осигурява на места за минаване през изкопите мостчета с парапет за пешеходците.

**Чл. 312.** Изискванията за безопасност при товарене, превозване и разтоварване на барабани с кабели на и от железопътни вагони и автомобили са дадени в приложение № 11.

**Чл. 313.** При работа по устройствата и системите на осигурителната техника и електроснабдяването се използват изправни преносими стълби и се спазват правилата за тяхното ползване (приложение № 12).

Глава деветнадесета  
**РАБОТА ПО ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА**

**Чл. 314.** (1) Като правило работа по устройствата на осигурителната техника се извършва най-малко от две лица с не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност.

(2) Работите по устройствата на осигурителната техника, които могат да се извършват от едно лице (в релейно помещение, при проверка на сигнали и др.), се определят със заповед от работодателя.

*Раздел I*

**Работа по релсови вериги и броячи на оси**

**Чл. 315.** Преди започване на работа по външните съоръжения на релсови вериги и броячните точки механиците и монтьорите вписват в книга по образец какво ще работят и се информират от дежурния ръководител движение за предстоящите придвижвания на железопътните возила в района, в който ще работят.

**Чл. 316.** През цялото време на работа по релсовите вериги и броячните точки се поддържа постоянно връзка с дежурния ръководител движение чрез радиотелефон или чрез гаровата високоговореща уредба.

**Чл. 317.** При извършване на оглед на външните съоръжения на релсовите вериги и броячните точки проверяващите се движат встрани на пътя. Забранено е движението между двете релси по време на огледа.

**Чл. 318.** При измерване изолационното съпротивление на изолиращите настави задължително се застава от външната страна на релсата с лице към железния път, с готовност при поява на железопътно возило провеждащият измерванията да се отдалечи на безопасно разстояние. Когато измерването налага да се застане между релсите, измерващият, след като се убеди, че не идва железопътно возило, по най-бързия начин извършва измерванията. По време на измерването второто лице следи за приближаващи се железопътни возила.

**Чл. 319.** При разкачване на въжетата на дроселен трансформатор за контролни измервания или за подмяната им задължително се поставя обходно въже, което свързва веригата за обратния тягов ток.

**Чл. 320.** При извършване на планови или аварийни ремонти в зоната на броячната точка след демонтажа на броячните глави и изваждането на куплунга от ножовата рейка механикът по осигурителна техника застава на безопасно разстояние от мястото на работа на ремонтната група.

*Раздел II*

**Работа по стрелкови обръщателни апарати**

**Чл. 321.** При работа по стрелковите обръщателни апарати (СОА) едното лице е изпълнител, а другото следи за приближаване на железопътни возила.

**Чл. 322.** Преди започване на работа по стрелкови обръщателни апарати механиците и монтьорите вписват в книга по образец какво ще работят и се информират от дежурния ръководител движение за предстоящите придвижвания на железопътните возила в района, в който ще работят.

**Чл. 323.** Ремонтът на стрелкови обръщателни апарати, регулирането или почистването на електромеханичните и механичните детайли и възли при включено напрежение са забранени.



## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

**Чл. 324.** За електрически измервания по стрелкови обръщателни апарати се използват прибори, комплектовани с проводници с изолирани крайници. При това се обръща особено внимание на риска от доближаване до тоководещи части.

**Чл. 325.** Преди започване на работа по СОА 2 и СОА 3 за недопускане на възможността за обръщане на стрелката се изключват контактите на курбела, а за СОА 1, където няма прекъсвачи в стрелковия крайщик - се свалят електрическите предпазители във веригата за управление на електрическия двигател и на гнездата им се поставя табела „Не включвай! Работят хора!“.

**Чл. 326.** При сваляне на капака на стрелкови обръщателен апарат той се поставя на земята извън габарита. Забранено е поставянето му между релсите, върху релсите или на ребро.

**Чл. 327.** При работа по стрелкови обръщателни апарати механикът и електромонтьорът застават встрани от стрелковия обръщателен апарат извън коловоза, с лице към него, а при регулиране на шанга второто лице следи за приближаването на железопътни возила и своевременно предупреждава работещия.

**Чл. 328.** Преди преминаване на влак по стрелката работата по стрелкови обръщателни апарати се преустановява и работещите се отдалечат на безопасно разстояние.

**Чл. 329.** Забранено е демонтирането на предпазителя върху голямото зъбно колело на редуктора при СОА 1 и обръщането на СОА 1 и въртенето на колелото с крак или ръка.

**Чл. 330.** При проверка на плътността на прилепване на езиците на стрелката към раменната релса с шаблон се внимава при поставянето на шаблона ръката да не попадне между езика и раменната релса.

**Чл. 331.** За безопасно извършване на работа по стрелките се поставя дървено трупче между раменната релса и свободния език. След свършване на работата трупчето веднага се изважда.

### *Раздел III*

#### **Работа по светофори**

**Чл. 332.** При качване на мачтов светофор се използват предпазен колан и предпазна каска.

**Чл. 333.** Преди започване на работа, свързана с качване на мачтов светофор, задължително се проверява закрепването на стълбата или стъпенките на светофора и укрепването на неговия фундамент.

**Чл. 334.** (1) При работа по светофори в електрифициран участък се проверява наличието и целостта на заземяването на светофора и сигурното закрепване на заземителите към релсите.

(2) Когато разстоянието между работещия и части на контактната мрежа под напрежение е от 2 до 4 m, се осигурява наблюдаващ. Ако разстоянието е по-малко от 2 m, контактната мрежа се изключва и заземява.

**Чл. 335.** При качване на светофора второто лице задължително следи за приближаващи се железопътни возила, за което своевременно предупреждава качилия се на светофора. При приближаване на возило работещият е задължен незабавно да слезе от светофора и двамата застават на безопасно разстояние до окончателното преминаване на движещото се железопътно возило. Ако светофорът е в крива и няма видимост, е целесъобразно работещите да се съобразяват с разписанието за движение на влаковете.

**Чл. 336.** Забранена е работата по мачтов светофор по време на активна атмосферна дейност (гръмотевична буря).

**Чл. 337.** Работите, свързани с проверка, профилактика и ремонт по трансформаторните кутии на светофорите, се извършват при изключено напрежение. При невъзможност за изключване се използват изправни монтьорски инструменти с изолирани ръкохватки.

## **РАБОТА ПО ЛИНЕЙНИТЕ СЪОБЩЕНИЯ И РАДИОВРЪЗКИТЕ (ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ)**

---

**Чл. 338.** Маршрутните указатели се проверяват в свободно от движение на влаковете време след съгласуване с дежурния ръководител движение в гарата. По време на проверката действието на маршрутния указател се изключва чрез сваляне на електрическите предпазители и на техните гнезда се поставя табела с надпис „Не включвай! Работят хора!“.

**Чл. 339.** При аварийна ситуация изгоряла светофорна лампа може да се сменя от едно лице с не по-ниска от трета група по електробезопасност.

### *Раздел IV*

#### **Работа по автоматични прелезни устройства и бариери**

**Чл. 340.** При работа по бариерни механизми в електрифициран участък първо се проверява наличието и целостта на заземлението на бариерния механизъм.

**Чл. 341.** При проверка видимостта на прелезните и предпрелезните светофори проверяващият застава на безопасно разстояние от железния път.

**Чл. 342.** При проверка на видимостта на шосейните светофари едното лице следи за приближаване на автомобили.

**Чл. 343.** При проверка за падане на гредата от механизма на бариерите проверяващият застава така, че при падане да не го нарани.

**Чл. 344.** Проводниците на прелезната сигнализация и самото сигнализиращо устройство се закрепват сигурно и защитават от механични повреди.

**Чл. 345.** Проверката с почистване и смазване на задвижването задължително се извършва при спуснати бариерни греди и изключено захранване на електрическия двигател.

**Чл. 346.** Забранява се регулирането на контактори и крайните изключватели на автоматични прелезни устройства по време на движение на бариерните греди.

**Чл. 347.** При проверка и ремонт на къса електронна релсова верига задължително се застава с лице към релсите с готовност за отстраняване на безопасно разстояние от железния път.

**Чл. 348.** При проверка на шунтовата чувствителност на релсовата верига или наложила се подмяна на въже на къса електронна релсова верига лицето, което извършва тази операция, при поява на железопътно возило застава отстрани на пътя на безопасно разстояние с лице към движещото се возило.

### Глава двадесета

## **РАБОТА ПО ЛИНЕЙНИТЕ СЪОБЩЕНИЯ И РАДИОВРЪЗКИТЕ (ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ)**

### *Раздел I*

#### **Работа по гарова съобщителна апаратура**

**Чл. 349.** Ремонтът на гаровата съобщителна апаратура се извършва от лица с не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност.

**Чл. 350.** Като правило пред магистралния шкаф има диелектрично килимче или при работа по него се използват диелектрични боти.

**Чл. 351.** При започване на работа по магистрален шкаф се проверява закрепването на заземителното въже към заземителната клема. Забранено е докосването на чифтовете с ръка.

**Чл. 352.** Ранжировките в магистралните шкафове се извършват с изолирани инструменти.

**Чл. 353.** Капаците на съобщителната апаратура се свалят внимателно и се поставят на предварително определено и почиствено място.

# НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

## Раздел II

### Работа по влакова диспечерска радиовръзка

**Чл. 354.** Съоръженията на влаковата радиовръзка може да се обслужват от едно лице с не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност, когато не се работи по антеннофидерните устройства.

**Чл. 355.** Обслужването на уредбите за радиовръзка на локомотива или мотрисния влак е възможно само след получаване на разрешение от локомотивния машинист или дежурния деломайстор.

**Чл. 356.** При работа по съоръженията на влакова диспечерска връзка са забранени:

1. допирането до тоководещите части на локомотива (мотрисния влак);
2. качването и слизането от локомотива по време на движение;
3. прегледът на антенните устройства и ремонтът на радиостанцията по време на движение на локомотива;
4. качването на покрива на локомотива за извършване на каквито е да е работи в електрифициран участък, ако контактната мрежа не е изключена и заземена.

**Чл. 357.** При качване на покрива на локомотива задължително се използват предпазен колан и предпазна каска.

**Чл. 358.** При настройка и ремонт на апаратурата за радиовръзки не се разрешава допирането до нейните тоководещи части.

**Чл. 359.** Съоръженията на влаковата диспечерска радиовръзка (стационарна радиостанция, стационарно устройство при ръководител движение и управляващо устройство при диспечера) задължително се заземяват.

## Глава двадесет и първа РАБОТА ПО ЕНЕРГОСНАБДЯВАНЕТО

### Раздел I

#### Работа по стрелково отопление

**Чл. 360.** Забранено е да се започва работа по стрелково отопление без предварително съгласуване с дежурния ръководител движение.

**Чл. 361.** Работата за профилактиката и ремонтът на електрическото отопление на стрелките се извършват най-малко от две лица, едното от които с не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност.

**Чл. 362.** Един от работниците следи непрекъснато за приближаването на железопътно возило и своевременно сигнализира за отстраняване на безопасно разстояние на работниците и използваните от тях инструменти и материали.

**Чл. 363.** Всички работи, свързани с ремонта и подмяната на нагревателите за отоплението, се извършват при изключено напрежение.

**Чл. 364.** Абсолютно забранено е при работа по смяна на нагревателите тяхното зануляване и заземяване. Същата забрана е и за вторичната страна на разделителните трансформатори.

**Чл. 365.** За безопасно извършване на работа по стрелките се поставя дървено трупче между раменната релса и свободния език. След свършване на работата трупчето незабавно се изважда.

**Чл. 366.** В електрифициран участък нагревателите се пренасят на разстояние не по-малко от 2 m до контактната мрежа.

### Раздел II

#### Работа по осветителни тела в електрифициран участък

**Чл. 367.** При смяна на лампите, почистване и ремонт на осветителните тела на електрифицирани железопътни участъци се спазват и изискванията за безопасност при работа в електрифициран участък.

## **ПРИЕМАНЕ, ПРЕДАВАНЕ И ЕКИПИРОВКА НА ЛОКОМОТИВИТЕ И МОТРИСНИТЕ ВЛАКОВЕ**

**Чл. 368.** При работа по осветителни тела на разстояние от 2 до 4 m от части на контактната мрежа под напрежение напрежението на контактната мрежа не се изключва. Работещият се следи от наблюдаващ.

**Чл. 369.** При най-малко съмнение, че разстоянието между работещия и части на контактната мрежа под напрежение е по-малко от 2 m, работата се преустановява и се изисква изключване и заземяване на контактната мрежа.

**Чл. 370.** Работата по осветителни тела, монтирани на пилони и стълбове на контактната мрежа, се извършва с наряд.

**Чл. 371.** При работа на площадките на пилони капакът на пода е затворен.

## **Ч А С Т Ш Е С Т А**

### **ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЛОКОМОТИВИТЕ И МОТРИСНИТЕ ВЛАКОВЕ**

#### **Глава двадесет и втора ПРИЕМАНЕ, ПРЕДАВАНЕ И ЕКИПИРОВКА НА ЛОКОМОТИВИТЕ И МОТРИСНИТЕ ВЛАКОВЕ**

**Чл. 372.** На предпътния медицински преглед, провеждан според изискванията на наредбата за провеждане на предпътни (предсменни) медицински прегледи, локомотивният машинист и помощник локомотивният машинист съвместно и отговорно информират за здравословни проблеми, които биха им попречили за изпълнение на служебните им задължения.

**Чл. 373.** Дежурният деломайстор провежда предпътен инструктаж на локомотивната бригада и я запознава с всички новоизлезли окръжни, заповеди, телеграми и разпореждания, отнасящи се до безопасността при работа, безопасността на железопътния транспорт и на движението на влаковете в обслужвания от нея участък.

**Чл. 374.** При явяване и по време на работа машинистът и помощник-машинистът задължително са облечени в здраво и чисто работно облекло.

**Чл. 375.** Предаващата бригада информира приемащата за техническото състояние на локомотива или мотрисния влак и за особеностите в работата на някои възли, агрегати, апарати, механизми, които влияят върху техническата и пожарната безопасност, и записва това в бордовия дневник.

**Чл. 376.** За невярна информация и скриване на дефекти, които могат да застрашат безопасността при работа и безопасността на железопътния транспорт, предаващият машинист се подвежда под административна и дисциплинарна отговорност, ако не подлежи на по-тежка санкция.

**Чл. 377.** (1) Качването и слизането от кабината на локомотива или мотрисния влак се извършва само по стълбите (стъпалата) с лице към машината и придържане с две ръце за перилата (ръкохватките).

(2) Забранено е скачането от кабината.

**Чл. 378.** Вратите на локомотива и на мотрисния влак се отварят и затварят внимателно.

**Чл. 379.** (1) При приемане и предаване на локомотив (мотрисен влак) за налагащи се ремонт и екипировка локомотивният машинист:

1. поставя контролерите за тяга и управление на движението на нулево, неутрално положение;
2. осигурява локомотива (мотрисния влак) срещу самопридвижване;
3. изключва главния прекъсвач и сваля пантографите (изгася дизеловия двигател) и изключва акумулаторната батерия.

## НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

(2) Изискванията по ал. 1 не са задължителни при смяна на бригади на локомотив на пътнически влак при ограничен престой в гара.

**Чл. 380.** С повишена бдителност за неравности и спъване се прави оглед на ходовата част. Когато огледът се извършва от ревизионен канал, задължително се ползва каска.

**Чл. 381.** В електрифицирани железопътни участъци огледът и ремонтът на покрива на тяговия подвижен състав се извършват на неелектрифициран коловоз, на ревизионен канал със секционирана контактна мрежа, на екипировъчен пункт.

**Чл. 382.** На ревизионните канали и екипировъчните пунктове се монтира светлинна сигнализация, като:

1. при наличие на напрежение в контактния проводник над ревизионните канали (екипировъчния пункт) светят червени сигнални светлини по посока към съответните ревизионни канали и зелени сигнални светлини по посока към съответните външни коловози (мачтовите разединители са включени);

2. при липса на напрежение на контактния проводник светят зелени сигнални светлини по посока към съответните ревизионни канали и червени сигнални светлини по посока към съответните външни коловози (мачтовите разединители са изключени и контактната мрежа над каналите най-вероятно е заземена).

**Чл. 383.** (1) При червен сигнал по посока към ревизионния канал, показващ наличието на напрежение, е забранено да се извършват огледи и ремонтни работи по покрива на установения на този канал локомотив или мотрисен влак.

(2) При зелен сигнал по посока на ревизионния канал се разрешават ремонтни работи по покрива на установените на този канал локомотиви (мотрисни влакове), ако контактната мрежа е заземена.

**Чл. 384.** Електрическият подвижен състав се гарира на ревизионния канал или в екипировъчния пункт само при разрешаваща светлинна сигнализация по посока на съответния външен коловоз и след съгласуване с дежурния деломайстор или дежурния по екипировъчен пункт.

**Чл. 385.** Когато не свети нито червената, нито зелената светлина по посока на ревизионните канали, всеки работник приема, че контактната мрежа е под напрежение.

**Чл. 386.** Когато сигнализацията не действа по посока на външните коловози, не се разрешава приемането (влизането) на електрически подвижен състав на ревизионен канал или в екипировъчен пункт. В тези случаи дежурният деломайстор или дежурният по екипировъчен пункт лично проверява и само след като се убеди, че е запазен контактният проводник над свободния ревизионен канал или екипировъчен пункт, разрешава приемането на електрическия локомотив или мотрисен влак.

**Чл. 387.** След като локомотивът (електрическият мотрисен влак) бъде приет на ревизионния канал за оглед или ремонт по покривните му съоръжения или на коловоза на екипировъчния пункт, пантографите се свалят и главният прекъсвач се изключва.

**Чл. 388.** За оглед или ремонт на покрива и покривните съоръжения или за зареждане с пясък от покрива машинистът (бригадирът на екипировъчна или ремонтна бригада) прави заявка в специалната книга при дежурния деломайстор или дежурния по екипировъчен пункт.

**Чл. 389.** В съответствие със заявката дежурният деломайстор или определено и обучено длъжностно лице (дежурният по екипировъчен пункт), като използва лични предпазни средства изключва мачтовия разединител на съответния ревизионен канал или екипировъчен пункт и поставя преносими заземители.

**Чл. 390.** (1) Задвижването на мачтовите разединители на ревизионните канали се заключва при изключено положение на разединителите.

(2) Когато разединителите са включени, задвижването им не се заключва.

(3) Организацията на превключването на мачтовите разединители е задължение на дежурния по депо.

## ИЗЛИЗАНЕ НА ЛОКОМОТИВИТЕ И МОТРИСНИТЕ ВЛАКОВЕ ОТ ДЕПО И ПОЕМАНЕ НА ВЛАК

(4) Само при рискова ситуация (опасност от токов удар) други длъжностни лица изключват мачтовите разединители и веднага уведомяват дежурния по депо.

**Чл. 391.** Преди качване на покрива на електрическия подвижен състав задвижването на пантографите и на главния прекъсвач електрически и пневматично се блокират.

**Чл. 392.** (1) При работа на покрива на тяговия подвижен състав членовете на локомотивната или ремонтната бригада се обезопасяват срещу падане чрез:

1. предпазни площадки с перила;
2. предпазни колани с екипировка към тях.

(2) Предпазните колани, които се използват, обхващат тялото (не само кръста) и удобно се регулират, захващането към покрива не създава риск и не ограничава действията на локомотивния машинист или помощник-машинист.

**Чл. 393.** Песъкозареждащите устройства се оборудват с мостчета и площадки с перила и стълби. През зимния период те се почистват от сняг и лед.

**Чл. 394.** Преди подаване на пясъка се проверява дали ръкавът е насочен правилно в бункера на локомотива (мотрисния влак) и дали непосредствено до него няма хора.

**Чл. 395.** Входът към песъкозареждащите устройства в електрифицирани участъци се блокира спрямо мачтовите разединители на екипировъчния пункт, така че само при изключен разединител да е възможен достъп.

**Чл. 396.** (1) След приключване на прегледа или работата по покрива на локомотива или екипировката с пясък от покрива локомотивният машинист или бригадирът на ремонтната или екипировъчната бригада прави заявка за включване на напрежението на контактната мрежа в дневника при дежурния деломайстор или дежурния по екипировъчен пункт.

(2) Преди да се включи напрежението в контактната мрежа, дежурният по депо или дежурният по екипировъчен пункт е длъжен да направи оглед на локомотива (мотрисния влак) и да се убеди, че няма лица върху покрива му или под него.

**Чл. 397.** Забранено е разливането на гориво и масло по земята в екипировъчните пунктове. При пълненето на резервоарите с гориво се следи за изправността на гумените маркучи за пропускането на гориво от съединенията между наконечника на автомата и щуцера на горивния резервоар.

**Чл. 398.** При измиване на локомотив или мотрисен влак с миячна инсталация външните врати и прозорците се затварят и е забранено отварянето на прозорците и подаването навън от кабината.

### Глава двадесет и трета

## ИЗЛИЗАНЕ НА ЛОКОМОТИВИТЕ И МОТРИСНИТЕ ВЛАКОВЕ ОТ ДЕПО И ПОЕМАНЕ НА ВЛАК

**Чл. 399.** При излизане на локомотива (мотрисния влак) от депото преди потеглянето му машинистът:

1. проверява дали вратите на локомотивните кабинни са затворени, а на задната кабина - заключени с райбер и вдигнати странични прозорци;
2. се уверява, че помощник локомотивният машинист е в кабината на локомотива (мотрисния влак) на работното си място;
3. подава сигнал с клаксона или свирката;
4. се уверява, че под локомотива (мотрисния влак), пред него или в непосредствена близост до него няма други лица.

**Чл. 400.** Забранено е при излизане на локомотива от депо да се стои на обходните площадки и на стъпалата на кабината на локомотива.

**Чл. 401.** Забранено е качването и слизането от локомотива по време на движение, стоенето или сядането на стъпалата, буферите или по другите външни части на локомотива.

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

Изключение се прави само за член на маневрената бригада, който при маневра използва специалните стъпенки.

**Чл. 402.** При влизането и излизането от обръщател и през целия престой върху него локомотивната бригада се намира в кабината на локомотива.

**Чл. 403.** Прикачване на локомотив към вагон или друг локомотив се извършва внимателно, като се следи между теглично-отбивачните съоръжения (автосцепките) да няма лица. Прикачването се извършва от член на локомотивната бригада или от съответното упълномощено длъжностно лице само при спрян и задържан локомотив (мотрисен влак) и състав.

**Чл. 404.** (1) При прикачване и разкачване на локомотива се спазват изискванията за безопасност при маневра:

1. задължително се ползват ръкавици;
2. влиза се внимателно под буфера, като се използва специалната ръкохватка под него;
3. през време на откачването или закачването на куплите се застава странично при челната страна на вагона между тракционната кука и буфера;
4. преди скачването въздушните магистрали се продухват, преди да се отвори акермановият кран за продухване, муфата на ръкава, независимо дали е в свободно състояние или е закрепена на стойката, се държи здраво с ръка;
5. след свързване на съединителните (кноровите) ръкави най-напред се отваря кранът на локомотива, а след това кранът на вагона или двата крана се отварят едновременно, първо се отваря кранът на локомотива, за да се продуха съединителният ръкав на вагона, което е задължително при продължителен престой на вагон;
6. след скачването се излиза по посока на движението, здраво държейки се за ръкохватката под буфера.

(2) Забранено е да се откачват куплите, преди да се затворят крановете на въздухопроводите, паропроводите и да се разкачат, преди да бъдат разединени кабелите за влаково отопление и влаковите проводници и поставени съединителите на определените места.

**Чл. 405.** Преди проба на спирачките машинистът предупреждава за това помощник-машиниста.

### Глава двадесет и четвърта **ДВИЖЕНИЕ НА ЛОКОМОТИВА И МОТРИСНИТЕ ВЛАКОВЕ В МЕЖДУГАРИЕ И ГАРА**

**Чл. 406.** При движение на локомотива или мотрисния влак членовете на локомотивната бригада проявяват особена бдителност и вземат бързи мерки за предпазване от хвърлени предмети към кабината при:

1. опасни райони, пътни надлези;
2. разминаване с влак.

**Чл. 407.** (1) Забранено е при движение на локомотива или мотрисния влак показването на главата и част от тялото през прозореца на кабината при:

1. преминаване през опасни райони;
2. разминаване с влак;
3. намален габарит, прелези.

(2) Показването на главата и част от тялото през прозореца се разрешава само тогава, когато това се налага от служебните задължения.

**Чл. 408.** Не се разрешава поставянето в кабината, коридорите или на други места на багаж, инструменти, други предмети. Забранено е съхраняването на леснозапалими и взривоопасни материали.

**Чл. 409.** Категорично е забранено преминаването от един локомотив или мотрисен влак на друг по верме на движение.

## **ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЛОКОМОТИВИТЕ И МОТРИСНИТЕ ВЛАКОВЕ В ЕЛЕКТРИФИЦИРАНИ УЧАСТЪЦИ**

**Чл. 410.** (1) При спиране на открит път, преди да слезе от локомотива машинистът или помощник-машинистът внимателно оглеждат мястото на спирането. Обръща се особено внимание в случаите, когато локомотивът е спрял на мост или водосток, при висок стръмен насип в близост до съоръжения, храсти и други подобни.

(2) При спиране по ал. 1 нощно време или в тунел мястото на спирането и слизането предварително се осветяват.

**Чл. 411.** Забранено е слизането от локомотив, спрял на мост, когато няма пешеходна настилка за движение. В такъв случай влакът бавно и внимателно се придвижва напред или назад до излизането на локомотива от моста.

**Чл. 412.** При внезапно спиране на влак се получават надлъжни динамични трептения (колебания), поради което се изчаква окончателното спиране на влака и тогава се пристъпва към преглед и ремонтни действия по подвижния състав.

**Чл. 413.** При забелязване нарушено укрепване или излязъл от габарита товар локомотивната бригада е длъжна да подаде тревожни сигнали и взема мерки за незабавно спиране на своя или насрещния влак.

## **Глава двадесет и пета ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЛОКОМОТИВИТЕ И МОТРИСНИТЕ ВЛАКОВЕ В ЕЛЕКТРИФИЦИРАНИ УЧАСТЪЦИ**

**Чл. 414.** Членовете на локомотивните бригади спазват изискванията за безопасност при работа на електрифицирани участъци.

**Чл. 415.** На дизеловите локомотиви и мотрисни влакове, преминаващи през електрифицирани участъци, се поставят предупредителни надписи за високо напрежение.

**Чл. 416.** Забранено е дизеловите локомотиви да спират под секционни и други изолатори на контактната мрежа.

**Чл. 417.** Забранено е спирането на електрически локомотиви и мотрисни влакове под секционни изолатори и въздушни междини за секциониране с вдигнат пантограф.

**Чл. 418.** (1) При спиране на електрически подвижен състав под неутрална ставка машинистът включва този разединител, който е по посока на движението, като използва диелектрични ръкавици и предпазна каска.

(2) След изтеглянето на влака машинистът връща разединителя в изключващо положение и прибира ключа в локомотива (електрическият мотрисен влак) и уведомява директно, а при невъзможност - при спиране в първата гара, дежурния енергодиспечер за извършените превключвания.

**Чл. 419.** Когато се налага да се отстрани повреда на покривно оборудване на електрически локомотив или електрически мотрисен влак извън района на депото (в гари и междугарие), машинистът изисква от дежурния енергодиспечер напрежението да се изключи, за да заземи контактната мрежа.

**Чл. 420.** Разрешението за работа се оформя чрез разменяне на телефонограма между машиниста и енергодиспечера, която се записва в дневника за телефонограми или бордовия дневник на локомотива (електрическият мотрисен влак).

**Чл. 421.** (1) След като получи потвърждение за изключване на напрежението от контактната мрежа, машинистът проверява за наличието на напрежение чрез изолираща щанга с преносим заземител с искрище, като предварително закрепва гъвкавия проводник към релсата със скоба.

(2) При проверката за наличие на напрежение острието на искрището се доближава към масивни тоководещи части на разстояние над 1 m от изолатор, като не се допира към основните проводници и въжета и се следи за звуков ефект или искри.

(3) Машинистът използва диелектрични ръкавици, очила и каска.

**Чл. 422.** Забранено е да се проверява за наличие на напрежение в контактната мрежа с помощта на пантографа.



## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

**Чл. 423.** Забранено е на машиниста на електрическия локомотив (електрическият мотрисен влак) да заземява контактната мрежа, преди да е извършил проверка за отсъствието на напрежение.

**Чл. 424.** (1) След като машинистът констатира, че в контактната мрежа няма напрежение, локомотивната бригада пристъпва към заземяване на контактната мрежа.

(2) Преносимите заземители се поставят от двете страни на електрическия локомотив или електрическият мотрисен влак. Заземителите се поставят от помощник-машиниста под наблюдението на машиниста, като най-напред се закрепват гъвкавите проводници за тяговата релса (със скоба или пружинно устройство) и след това към контактната мрежа. Помощник-машинистът ползва предпазните средства, посочени в чл. 421, ал. 3.

(3) Ако локомотивът или мотрисният влак е спрял на стрелка, качването на покрива се допуска, ако са поставени заземители на всички контактни мрежи над коловозите, свързани със стрелката.

(4) На покрива на локомотива (мотрисния влак) се работи с предпазен колан и предпазна каска с притегнат подбрадник.

**Чл. 425.** След завършване на ремонтните работи преносимите заземители се свалят по обратен ред - най-напред от контактната мрежа и след това - от релсата.

**Чл. 426.** Когато локомотивът се обслужва само от машинист, той няма право да проверява за наличието на напрежение в контактната мрежа и да поставя заземители.

**Чл. 427.** (1) На всеки електрически локомотив и електрически мотрисен влак задължително се осигуряват:

1. два чифта диелектрични ръкавици;
2. предпазна каска с подбрадник;
3. предпазни очила;
4. два преносими заземителя с медни заземителни проводници със сечение не по-малко от 25 mm<sup>2</sup> и искрище (за проверка на отсъствието на напрежение на „искра“) с диаметър на острието не повече от 3 mm и дължина не по-малка от 200 mm;
5. предпазен колан с екипировка;
6. изолирани клещи;
7. две противогазови маски.

(2) За всяко от защитните средства по ал. 1 се предвижда постоянно място на електрическия локомотив или мотрисния влак.

**Чл. 428.** (1) Специфичните изисквания за безопасност при обслужване на електрически локомотиви и мотрисни влакове за напрежение 25 kV и честота 50 Hz са посочени в приложение № 13.

(2) Специфичните изисквания за безопасност при обслужване на дизелови локомотиви и мотрисни влакове са дадени в приложение № 14.

## **Ч А С Т С Е Д М А**

### **ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ВАГОНИТЕ**

#### **Глава двадесет и шеста ОБСЛУЖВАНЕ НА ВАГОННИ СЪСТАВИ**

**Чл. 429.** Обслужването на вагонни състави при експлоатацията им включва прослушване и оглед на пристигащите и заминаващите влакове, технически преглед, случаен ремонт без изваждане на вагон от състава (безотцепъчен ремонт), проба на автоматичната влакова спирачка, почистване и екипировка на вагоните, предварително отопление или охлаждане на пътническите вагони.

**Чл. 430.** При обслужването на вагони и вагонни състави се спазват изискванията за безопасност при движение в районите на гари и депа и при маневрена работа.

**Чл. 431.** При прослушване на пристигащи или заминаващи влакове ревизор-вагоните отстои на безопасно разстояние от влака с лице към него и извън габаритното пространство на коловоза и на съседния коловоз, по който е възможно да премине подвижен състав.

**Чл. 432.** (1) На екипировъчните коловози съставите се подават по предварително изготвен график след размяна на телефонограми между дежурния ръководител смяна на депото и дежурния диспечер на маневрената дейност.

(2) Повторно влизане на маневрен локомотив на коловоз с предаден за работа състав се извършва след размяна на нова телефонограма.

**Чл. 433.** Почистването, техническият преглед и ремонтът на състав се извършват, след като той е осигурен срещу самопридвижване.

**Чл. 434.** При преминаване на влаков състав през миячна машина за външно почистване:

1. вагоните са със затворени врати и прозорци;
2. несвързаните електрически кабели за отопление са поставени в глухите дози;
3. капачките на незаетите еднополюсни контакти са затворени;
4. съставът преминава с предписаната скорост.

**Чл. 435.** По време на работа на миячна машина за външно почистване във вагоните и на площадката не се допуска наличието на лица, извършващи ремонтни работи.

**Чл. 436.** Забранява се външното миене и зареждане с вода на резервоарите на пътническите вагони на електрифицирани коловози, ако контактната мрежа не е изключена и заземена.

**Чл. 437.** За вътрешно почистване се ползват работни инструменти и средства по предназначение.

**Чл. 438.** Отпадъците от вътрешното почистване на вагоните се събират в подходящи съдове и изхвърлят на определени места за екологично преработване.

**Чл. 439.** При подадено напрежение на отоплителната (охладителната) система подът на вагоните не се почиства с вода, не се отстраняват разлята върху него вода, както и течовете от вода.

**Чл. 440.** При извършване на функционална проба на вагон с високо напрежение на екипировъчен коловоз се спазват следните правила:

1. разкачват се електрическите кабели от двете страни на вагона;
2. отстраняват се всички лица във и под вагона, които не участват в пробата;
3. при отворени шкафове (сандъци) за наблюдаване на апарати за високо напрежение се поставят заграждения и предупредителни табели;
4. пробата се извършва от лица с не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност и се ръководи от лице, притежаващо не по-ниска от четвърта квалификационна група;
5. не се разрешава зареждането с вода по време на функционална проба на вагон и на съседните му.

**Чл. 441.** Отговорниците (бригадирите) на съответните групи работници регистрират приключването на работа по вагонен състав в специален дневник, с което удостоверяват, че по и под него не работят хора.

**Чл. 442.** Екипираният състав се предава с телефонограма между дежурния ръководител смяна и дежурния ръководител на маневрена дейност, след което маневреният локомотив влиза в отблокирания коловоз за изтегляне на влаковия състав.

**Чл. 443.** Установеният влаков състав на отправен коловоз се предава от дежурния ръководител на маневрената работа на дежурния ръководител смяна на вагонревизорския участък за технически преглед, проба на спирачката и предварително отопление (охлаждане) в зависимост от сезона.

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

**Чл. 444.** Техническият преглед на влака започва, след като е осигурен срещу самопридвижване и предаден за преглед.

**Чл. 445.** При технически преглед на влак и безотцепъчен ремонт през тъмните часове на денонощието и при лоша видимост се ползват ръчни преносими фенери с достатъчна енергозапасеност.

**Чл. 446.** При технически преглед използваните и неприлежащи към конструкцията на товарния вагон приспособления (тел, арматурно желязо, подпори и др.) се отстраняват.

**Чл. 447.** Не се разрешава под или между вагоните да се подават (подхвърлят) инструменти, прибори, резервни части, материали и др.

**Чл. 448.** (1) При продухване на магистралата за сгъстен въздух съединителят (муфата) на гумения съединителен ръкав на стационарната колона или локомотива се държи с ръка от ревизор-вагони независимо дали е откачена или закачена на стойката си.

(2) Недопустимо е ревизор-вагоните да насочва струята въздух към себе си, към друго лице или предмет.

**Чл. 449.** Лицата, които присъединяват или разединяват гумените съединителни ръкави, ползват ръкавици с пет пръста.

**Чл. 450.** Преди извършване на спирачна проба се проверява, че под или в непосредствена близост до вагоните няма хора.

**Чл. 451.** При преглед на спирачната система на вагон ревизор-вагоните застава на място и по начин, че да не бъде засегнат от задействаните елементи на лостовата спирачна система.

**Чл. 452.** Преди извършване на ремонтни работи по спирачната система на вагон тя се разхлабва и обезвъздушава.

**Чл. 453.** Преди извършване на ремонт на теглично-отбивачни съоръжения вагоните се отдалечават на 2 m един от друг и се осигуряват срещу самопридвижване.

**Чл. 454.** При необходимост от извършване на оглед и на ремонт на покривно оборудване на вагони, намиращи се под контактната мрежа, напрежението се изключва, а контактната мрежа се заземява.

**Чл. 455.** Електрическите силови кабели между вагоните на влака и между вагон и локомотива се скачват и разкачват:

1. без напрежение при свалени пантографи на електрическия подвижен състав;
2. от длъжностни лица с не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност.

**Чл. 456.** При маневра с пътнически вагони кабелите се разкачват от маневрена бригада.

**Чл. 457.** За да се изключи възможността от подаване на напрежение в момента на скачване и разкачване на електрическите съединителни кабели при отделните серии електрически локомотиви, дизелови локомотиви с електрическо захранване на отоплението на вагоните и вагон-отоплители, съоръжени с устройство за електрическо отопление на влаковете, се определят конкретни правила в инструкции от дружествата и организациите на превозвачите, съгласувани с НК „ЖИ”.

**Чл. 458.** След подаване на напрежение на влаковия състав се забранява влизането между и под вагоните, както и отварянето на подвагонните високоволтови сандъци.

**Чл. 459.** Специфичните условия за безопасност и здраве при предварително отопляване на пътническите вагони от стационарна отоплителна станция са посочени в приложение № 15.

**Чл. 460.** Действията по предварително отопляване с пара на отправен коловоз се извършват от ревизор-вагони.

Глава двадесет и седма

**ОБСЛУЖВАНЕ НА ТОВАРНИ ВАГОНИ ПРИ НАТОВАРВАНЕ И  
РАЗТОВАРВАНЕ**

**Чл. 461.** Вагоните, на които предстои натоварване, отговарят на изискванията за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура, определени с наредба на министъра на транспорта.

**Чл. 462.** Специализираните товарни вагони се експлоатират в съответствие с Правилника за взаимно използване на товарните вагони в международно съобщение (RIV), Правилника за международен железопътен транспорт на опасни товари (RID), Наредбата за железопътен превоз на опасни товари, изискванията за безопасност на труда при товарно-разтоварните работи, както и инструкциите на заводите производители.

**Чл. 463.** Вагоните, на които предстои натоварване, се почистват добре, без да се оставят остатъци от преди превозвани товари или средства за укрепване и свързването на товарите.

**Чл. 464.** Специфичните изисквания за безопасност и здраве при работа в промиво-пропаръчно-дизинфекционни и ветеринарно-дизинфекционни станции са дадени в приложение № 16.

**Чл. 465.** Забранява се експлоатацията на цистерни за химически продукти с повредено вътрешно защитно покритие.

**Чл. 466.** Товарен вагон може да се използва само ако:

1. е преминал технически преглед;
2. всички негови подвижни части са на местата си в нормално положение;
3. всички врати, капаци и люкове са в затворено положение и с подсиуровки срещу самоотваряне.

**Чл. 467.** При подготовката за натоварване и при самото натоварване се спазват знаците и указанията, изписани на вагона.

**Чл. 468.** Преди товарене и разтоварване вагоните се осигуряват срещу самопридвижване посредством натягане на ръчната им спирачка, дървени клинове или спирателни обувки.

**Чл. 469.** Ако товаренето и разтоварването на вагоните се извършва на електрифицирани коловози, се спазват изискванията за безопасност при работа в електрифицирани участъци.

**Чл. 470.** Товарът във вагона се разполага, укрепва и осигурява съгласно действащите нормативи, правилници и предписания за натоварване.

**Чл. 471.** При разтоварване на вагон-циментовоз се забранява:

1. тръбопроводът за сгъстен въздух към вагон-циментовоза да се присъединява, преди да е продухан;
2. люкът на резервоара да се отваря, преди да е обезвъздушен;
3. контейнерът или резервоарът му да се удря с твърди предмети.

**Чл. 472.** Забранява се товаренето и разтоварването на вагон-циментовози от необучен и неинструктиран по безопасността персонал.

**Чл. 473.** При експлоатация на вагони, които разтоварват по пневматичен начин превозвания товар (калцирана сода, поливинилхлорид и др.), се спазват изискванията за разтоварване на съответния вид товар.

**Чл. 474.** (1) При експлоатацията на вагон-цистерни се спазват изискванията:

1. преди всяко пълнене на вагон-цистерна се проверяват плътността на централния и страничния кран, на резервоара, както и уплътнението на люка и затягащите капака му винтове;

2. нивото на превозвания продукт и проба от него се взема през люка след успокояването му; за бензин тази операция се извършва не по-рано от 10 min след успокояването;

## НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

3. продуктопроводите от диелектрични материали с метален накрайник са обвити с меден проводник, с диаметър не по-малък от 2 mm и стъпка на витката не по-голяма от 10 mm; единият край на проводника е запоен към металната заземена част на продуктопровода, а другият - към накрайника, който е изработен от мед или от друг неискрообразуващ материал;

4. при пълнене на резервоара на вагон-цистерната край на продуктопровода отстои на разстояние не по-голямо от 200 mm от дъното му;

5. всички части на вагон-цистерна за течни продукти с пламна температура до 55 °C и за възпламеняеми газове са свързани електропроводимо с ходовата му част и са заземени;

6. температурата на външната повърхност на резервоара на вагон-цистерната или на топлоизолацията му след натоварване с топли продукти не надвишава 70 °C;

7. преди пълнене на резервоара на вагон-цистерната с няколко крана за източване най-напред се затваря най-близо намиращият се до превозвания продукт кран;

8. крановете и люковете на резервоарите на натоварена вагон-цистерна са сигурно затворени и уплътнени и не допускат теч;

9. преди и след отваряне на капака на люка на резервоара на вагон-цистерната работникът не застава на подветрената страна.

(2) Забранено е:

1. разтоварването на вагон-цистерна с долно разтоварване преди отваряне на люка, ако вагон-цистерната не е съоръжена с газоизравнителен провод;

2. затварянето на люка на резервоара на вагон-цистерната, който е подгръван при разтоварване на продукт с висок вискозитет или е превозвал горещ продукт, веднага след разтоварването му;

3. пушенето, паленето на огън до люковете на резервоарите на вагон-цистерната;

4. пълненето на резервоара на вагон-цистерната със свободно падаща струя;

5. поставянето и изваждането на продуктопровода от резервоара при пълненето му.

**Чл. 475.** При пълнене и източване на вагон-цистерни за разяждащи и агресивни вещества се спазват следните изисквания:

1. резервоарите се пълнят и източват на специализирани площадки;

2. вагон-цистерните се центрират към съоръженията за пълнене и се установят в това положение срещу самопридвижване;

3. работниците ползват предпазни костюми, ботуши, ръкавици, шапки и защитни очила за агресивни течности.

**Чл. 476.** Забранено е вагон-цистерната за разяждащи и агресивни вещества:

1. да се установява в близост до леснозапалими, горими и взривни материали;

2. при пълнене и източване на резервоара ѝ да има хора около нея.

**Чл. 477.** При експлоатацията на вагон-контейнеровози се спазват следните изисквания:

1. преди товарене и разтоварване фитингите им за закрепване към вагоните и тези за окачване, както и контрафитингите за закрепване на контейнери към вагоните се почистват от странични предмети, сняг и лед; при ръчно скачване и разкачване на спредерите и контейнерите се използват стълби и други подходящо обезопасени средства;

2. празните и пълните контейнери се вдигат с окачване на четирите им фитинга.

**Чл. 478.** Забранява се:

1. работата с контейнери, когато вратите им не са затворени;

2. повдигането, преместването и спускането на контейнер с кран, ако върху или вътре в него или в непосредствена близост има хора.

**Чл. 479.** При свързани въздухопроводи за разтоварване работниците проявяват особено внимание, като се ръководят и от цвета на съединителните муфи на съединителните ръкави на въздухопроводите.

**Чл. 480.** При товарене на вагони тип „хопер-дозатори” се забранява:

## ПРИДВИЖВАНЕ НА ВАГОНИ ЗА СЛУЧАЕН РЕМОТ

---

1. да има работници в тях;

2. да има работници под бункерите и в зоната на работа на транспортните ленти.

**Чл. 481.** Изискванията за безопасност при разтоварване на товари от вагони тип „хопер-дозатори” са дадени в приложение № 2.

**Чл. 482.** Изискванията за безопасност при експлоатация на вагон-самосвали са посочени в чл. 634 .

**Чл. 483.** Изискванията за безопасност при разтоварване на вагони тип „гондоли” са дадени в чл. 635 , 636 и 637 .

**Чл. 484.** По отношение на хладилните вагони не се разрешава:

1. отварянето и затварянето на вратите и люковете им, преди вагоните окончателно да са спрели;

2. ползването на средства и съоръжения при товарене и разтоварване, които при несъобразена товароподемност или габарити могат да повредят вратите, пода и другото оборудване на вагона.

**Чл. 485.** Подовите скари се повдигат и закрепват към стените на вагона с предназначенията за тази цел приспособления и се спускат към пода на вагона с придържане до окончателното установяване на мястото им.

**Чл. 486.** След разтоварване на хладилните вагони бригадата затваря вратите и ги осигурява срещу самоотваряне.

**Чл. 487.** При работещи дизел-агрегати лицата, намиращи се в машинното отделение на вагона-майка, ползват антифони.

**Чл. 488.** При аварии хладилният агрегат незабавно се спира и се вземат мерки за отстраняване на аварията.

**Чл. 489.** Демонтажните операции по фреонови хладилни агрегати и тръбопроводи се извършват след понижаване на налягането на фреона до атмосферното и при ползване на защитни очила.

**Чл. 490.** (1) При скачване и разкачване на хладилни вагони в композиция специфичните връзки между хладилните вагони се свързват и разединяват само от механици по техническата експлоатация на хладилни вагони.

(2) Междувагонните електрически връзки се разединяват и свързват, когато не са под напрежение.

**Чл. 491.** При превоз на автомобили на специализирани платформени вагони се спазват следните изисквания:

1. натоварването и разтоварването се извършват на специализирани рампени коловози;

2. особено внимание се обръща на осигуряването на вагоните срещу самопридвижване;

3. броят на автомобилите и тяхното разположение върху вагона се определят от масата и габаритите на автомобилите и от товароносимостта на вагона;

4. приспособленията, използвани за преминаване на автомобилите върху вагоните, са съобразени с начина на натоварване, височината на рампата, конструкцията на вагоните и вида на автомобилите;

5. автомобилите се укрепват към вагона съгласно действащите правилници, инструкции и предписания.

### Глава двадесет и осма

## ПРИДВИЖВАНЕ НА ВАГОНИ ЗА СЛУЧАЕН РЕМОТ

**Чл. 492.** Текущ ремонт на вагоните с изваждането им от влаков състав (отцепъчен ремонт) се извършва във вагоноремонтни депа, цехове или специализирани коловози, като се подават от маневрената бригада по заявка на ремонтното звено.

**Чл. 493.** При подаване на вагона на ремонтен коловоз се проверяват всички места, където маневрата ще работи, за да няма пречки при извършването ѝ (нарушена дистанция,

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

вдигнати вагони, наличие на колооси на коловоз, приспособления и инструменти извън габарит и др.).

**Чл. 494.** При маневра на вагон без буфери или купла се ползват приспособления, които осигуряват безопасността на маневрата.

**Чл. 495.** При подреждане на вагони на ремонтен коловоз за отцепъчен ремонт се осигуряват предвидените технологични разстояния между вагоните в зависимост от характера на ремонта, които осигуряват и безопасност при работа.

**Чл. 496.** Подадените за ремонт вагони се осигуряват срещу самопридвижване.

**Чл. 497.** (1) След установяване на подлежащите за ремонт вагони на ремонтен коловоз той се обезопасява, като стрелката му се обръща към друг коловоз и се заключва. До завършването на ремонтните работи ключовете от стрелките се съхраняват от дежурния майстор по производство и ремонт.

(2) Когато стрелката не се заключва, ремонтният коловоз (коловози) се обезопасява с поставяне на вагоноизхвъргачка.

**Чл. 498.** По време на придвижване на вагоните ремонтни работи не се извършват.

### **Ч А С Т О С М А**

## **ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РАБОТА В ГАРИ И ПРИ ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЛАКОВЕ И МАНЕВРА**

### **Глава двадесет и девета РАБОТА В ГАРИ**

**Чл. 499.** (1) Персоналът на гарата стриктно спазва изискванията за безопасност при движение в района на гарите.

(2) При преминаване на влак длъжностните лица се отдалечават на максимално възможното разстояние, от което могат да изпълняват точно своите служебни задължения.

(3) При преминаване на влак или маневрен състав длъжностните лица следят за неговото сигнализиране, състоянието на товара в откритите вагони, изправността на капаците на вагоните, положението на вратите и при забелязана нередовност, която представлява риск за безопасността при работа или безопасността на движението, своевременно вземат необходимите мерки за превенция на риска (спиране на влака и отстраняване на нередовността).

(4) Постовите стрелочници и другите длъжностни лица са длъжни да бъдат особено бдителни при излизане от постовите кабинни и други служебни помещения, разположени непосредствено до коловозите.

**Чл. 500.** (1) Районът на гарата се поддържа почистен, без разхвърляни предмети (материали, части, инструменти, отпадъци), с обезопасени рискови места (шахти, изкопи, канали).

(2) Междуколовозните пространства на специализираните коловози за извършване на технически и търговски преглед се поддържат подравнени.

(3) В пътническите гари пероните и преходните съоръжения за преминаване между гаровите коловози се поддържат в добро състояние.

(4) Районът на гарата своевременно се почиства от сняг и се взимат мерки срещу заледряване през зимния период, а през летния се обезтревява.

**Чл. 501.** Подходите на карите от багажните отделения до обслужваните влакове са обозначени и маркирани.

**Чл. 502.** (1) Местата, на които се поставят сандъци, шкафове, стойки за съхраняване на инструменти, резервни части и материали, се определят съвместно от

началника на гарата, ръководителя на железопътния участък и упълномощени длъжностни лица на превозвачите.

(2) Местата по ал. 1 се определят така, че да отстоят от най-близките релси на съседните коловози на разстояние над 2 m и да не създават риск за гаровия персонал, за превозните и маневрените бригади.

(3) Сандъците, шкафовете и стойките се оцветяват в бяло.

**Чл. 503.** Отговорен за състоянието на гаровия район е началникът на гарата, който следи за изпълнението на задълженията, определени в договорите с лица, дружества и организации за спазване на нормативните актове за железопътния транспорт, включително и на тази наредба.

**Чл. 504.** Дежурният ръководител движение и влаковият диспечер по принцип нямат право да пускат или приемат електрически подвижен състав, когато е изключено напрежението на контактната мрежа в междугарие и гари.

**Чл. 505.** Когато се налага приемането на електрически подвижен състав при изключено напрежение на контактната мрежа в междугарие и гара, се спазват изискванията за ограждане и сигнализиране на работното място при ремонт на контактната мрежа.

**Чл. 506.** (1) За началниците на гари, ръководители на смяна, дежурни ръководители движение се изисква да притежават не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност. Те превключват разединителите на контактната мрежа и фидерите на диспечерската централизация по нареждане на енергодиспечера.

(2) Наредването за превключване на разединителите се записва в книга за превключване на разединителите по контактната мрежа и охранващите електропроводи на диспечерската централизация. Наредването се повтаря ясно и точно на дежурния енергодиспечер.

(3) След утвърждаването на нареждането от дежурния енергодиспечер се пристъпва към превключване на разединителите.

(4) При превключване на разединителите се спазват техническите изисквания за безопасност при работа по контактната мрежа.

**Чл. 507.** (1) Дежурният ръководител или началникът на гарата изключва и заземява контактната мрежа на рампените и товарно-разтоварните коловози по писмена заявка на ръководителя на товарно-разтоварната работа.

(2) Дежурният ръководител или началникът на гарата няма право да подава напрежение на мрежа или да извършва маневра по коловоза, докато писмено не бъде уведомен за приключване на работата от ръководителя на товарно-разтоварната работа.

(3) Превключването на разединителите по контактната мрежа на товарно-разтоварни коловози се регистрира в книгата за превключване на разединителите, без да се изисква уведомяване на дежурния енергодиспечер.

**Чл. 508.** (1) При почистването на стрелките от стрелочниците и стрелкочистачите (стрелкомазачи) се спазват следните правила:

1. не се почиства стрелка, когато се очаква преминаване на влак или на маневрен състав;

2. чистенето се извършва само след разрешение от съответно длъжностно лице и по ред, който зависи от осигурителната техника на гарата (приложение № 17);

3. за да има видимост в двете посоки на пътя, се застава с лице към коловоза;

4. между езиците и раменната релса на стрелката се поставя дървено трупче;

5. след почистването или след прекратяване на почистването на стрелката трупчето веднага се отстранява;

6. след завършване (прекратяване) на почистването стрелките се поставят в нормално положение.

(2) Недопустимо е при почистването на стрелката стрелочникът или стрелкочистачът (стрелкомазачът) да е с лице, обърнато към една от посоките на коловозите, и с гръб към другата.



## НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

---

(3) Стрелки с електрическо отопление не се почистват при включено отопление.

### Глава тридесета ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЛАКОВЕ

**Чл. 509.** (1) Превозният персонал, другите служебни лица и пътниците се качват и слизат във и от вагоните само при спрял влак, като се ползват ръкохватките на вагоните.

(2) Забранява се качването и слизането от вагоните при движение на влака.

(3) С особено внимание се извършва слизането и качването, когато няма перон или перонът е заледен, заснежен или има неравности.

**Чл. 510.** (1) Не се разрешава при потегляне и спиране на влака членове на превозната бригада да стоят на стъпалата на вагоните.

(2) Членовете на превозната бригада не допускат да пътуват пътници по стъпалата, преходните мостове (платформите) или покрива на вагона.

(3) Началникът на пътнически влак подава сигнал „Готовност” след затваряне на всички врати на вагоните.

**Чл. 511.** (1) Челните врати на първия вагон, когато няма фургон, и на последния вагон се заключват и прилежащите на тези врати преходни мостове се вдигат.

(2) Външните врати на спалните и кушет вагоните се заключват от техните кондуктори. Те се отключват в гарите, където слизат или се качват пътници.

(3) В гари, където (когато) се извършва съкратена проба на влаковата спирачка, кондукторът на последния спален или кушет вагон отключва последната врата и я заключва след потегляне на влака.

**Чл. 512.** Не се разрешава на членовете на превозната бригада при движение на влака да подават главата си, ръцете си и части от тялото извън вагона, през прозореца или вратата на фургона. Това се допуска само в изключителни случаи, ако се налага от служебните им задължения.

**Чл. 513.** Прозорците се затварят на местата от железния път, където има повишен риск за хвърляне на предмети по вагоните, и при разминаване с друг влак.

**Чл. 514.** Превозният персонал следи за изправността на вагоните и при забелязани нередовности, които застрашават безопасността на движението, живота и здравето на превозния персонал и пътниците, незабавно спира влака или уведомява дежурния ръководител движение на първата попътна гара.

**Чл. 515.** Влаковите кондуктори спазват изискванията за безопасност при включване и изключване осветлението на вагоните, при пускане и спиране на отоплението или охлаждането им.

**Чл. 516.** Кондукторите на спални и кушет вагони, работниците в кухни на ресторант-вагони и бюфети преминават първоначално обучение с изпит за работа с газови уреди, ако ползват такива уреди.

**Чл. 517.** Кондукторите на спални и кушет вагони са длъжни да имат правоспособност за работа с отоплителни котли, ако на вагона има котли.

**Чл. 518.** Превозна бригада, която служебно пътува в локомотива, спазва указанията на машиниста.

**Чл. 519.** За осигуряване на собствената им и на пътниците безопасност и здраве превозната бригада изисква съдействие от полицейските патрули, съпровождащи влаковете, и полицейските патрули, извършващи патрулно-постова дейност на територията на гарите.

### Глава тридесет и първа МАНЕВРЕНА РАБОТА

**Чл. 520.** Маневрената работа по железопътните мрежи на НК „ЖИ”, на дружествата и организациите на превозвачите, по мрежите за вътрешен железопътен транспорт се извършва при точно спазване правилата за движение на влаковете, маневрената работа и подаваните сигнали.

**Чл. 521.** Длъжностните лица, извършващи маневра, стриктно спазват правилата за движение в районите на гарите и междугарията съгласно тази наредба.

**Чл. 522.** Изискванията за безопасност при прикачване и разкачване на връзките между подвижния състав в зависимост от вида на подвижния състав, от броя, характера и конструкцията на връзките между подвижния състав се определят с инструкции, разработени от организациите и дружествата на превозвачите (съгласувани с НК „ЖИ“), на вътрешния железопътен транспорт, на метрополитена, на трамвайния транспорт.

**Чл. 523.** Ръководителят на маневрата осигурява личната безопасност на работниците, заети в маневрата.

**Чл. 524.** Ръководителят на маневрата не дава разрешение за маневра при наличие на препятствие или опасност, като неизправни вагони, нарушен габарит, наличие на работници или други лица в маневрения район, незаети с предстоящата маневра, подклинени вагони или вагони със спирателни обувки, наличие на спирателни обувки между коловозите.

**Чл. 525.** Маневра с вагони, на които се извършва ремонт на ремонтни коловози или безотцепъчен ремонт, или с вагони, чието натоварване и разтоварване не е завършило, се извършва след съгласуване между ръководителя на маневрата и съответния ръководител (на ремонта или на товарно-разтоварната дейност). Двамата ръководители вземат мерки за осигуряване на безопасни условия на труд на работниците от ремонта, товарно-разтоварната дейност и маневрата.

**Чл. 526.** (1) По време на маневрата маневрените работници следят за стърчащи части от вагоните, за товар, нарушил товарния габарит, за товари и укрепващи средства на опасна височина в електрифицирани участъци.

(2) При забелязана опасност веднага се подава сигнал за прекратяване на маневрата.

**Чл. 527.** При прикачване и разкачване на подвижния състав длъжностното лице:

1. ползва ръкавици;
2. хваща се за подбуферната ръкохватка при влизане и излизане между подвижния състав;
3. държи с ръка края на съединителните спирачни ръкави на въздухопровода на спирачната система, когато го продухва;
4. излиза от страната на ръководителя на маневрата;
5. при възникване и на най-малка опасност подава сигнал с джобната си свирка.

**Чл. 528.** (1) Вагоните и локомотивите се прикачват, когато са в покой.

(2) Допуска се, но не се препоръчва, прикачване на товарни вагони в движение със скорост до 3 km/h.

**Чл. 529.** Качването и слизането на членовете на маневрената бригада на и от състава се осъществява:

1. при спрял маневрен състав;
2. чрез хващане за ръкохватките.

**Чл. 530.** (1) При придвижване на маневрения състав маневрените работници стоят на стъпалата на спирачната платформа, а когато няма такава - на стъпалата на вагоните, като с едната ръка се държат за ръкохватките, а с другата подават необходимите сигнали.

(2) Не се допуска маневристите да стоят на стъпалата от страна на рампите.

(3) Замърсените, заснежените, заледените стъпала преди стъпване се почистват.

(4) Не се разрешава на членовете на маневрената бригада да стоят изправени на товарни вагони.

**Чл. 531.** (1) Забранено е возенето на хора при движение на маневрен състав с товарни вагони.

(2) Маневра с вагони с пътници се извършва внимателно, като пътниците задължително се предупреждават да не слизат и да не се качват по време на маневрата. За извършването на маневрата се уведомяват и другите лица в района на гарата.

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

**Чл. 532.** Преди слизване от стъпалото маневристът следи за:

1. наличие на съоръжения, неравности, заснежени и заледени участъци и други препятствия;
2. преминаващи возила по съседния коловоз.

**Чл. 533.** При липса на стъпало на челния вагон при маневра с бутащ локомотив маневреният работник върви пеша, успоредно на челните буфери, между коловозите, осигурява път и подава сигнали на ръководителя на маневрата, като се предпазва от вагоните на маневреният състав, от преминаващи возила по съседния коловоз и от препятствия по пътя.

**Чл. 534.** (1) Разкачването на вагони с винтов спръг в движение се разрешава само на маневрена гърбица.

(2) Мястото за разкачване при гърбицата се покрива с баласт до горната повърхност на траверсите и гладко се изравнява с трошляк, а при снеговалеж се посипва със сгурия или пясък.

**Чл. 535.** При спиране на вагони със спирателни обувки работникът (маневреният стрелочник-посрещач) спазва следните правила:

1. хваща с ръкавица спирателната обувка само за ръкохватката;
2. след поставяне на спирателната обувка се отдалечава на безопасно разстояние;
3. не пресича коловоз непосредствено пред приближаващ се от гърбицата вагон;
4. не използва подръчни средства за спиране на вагони освен при изпуснати вагони.

**Чл. 536.** При ръчна маневра:

1. вагоните се придвижват, като се бутат от страни с ръце, а не се теглят (дърпат);
2. с метални лостове може да се въздейства само на последната колоос от групата вагони;
3. по изключение при ръчна маневра се допускат външни на железниците лица да бутат вагоните след инструктаж от ръководителя на маневрата.

**Чл. 537.** При извършване на маневрена работа с ферибот се спазват следните правила:

1. преди подаването на групите вагони се проверява съвпадението на бреговете и фериботните релсови нишки и тяхното добро съединяване;
2. броят на подаваните вагони не надвишава капацитетната възможност на отделния коловоз от фериботната платформа;
3. скоростта на движение на подаваните вагони е под 5 km/h;
4. след установяването им на фериботната платформа вагоните се укрепват.

**Чл. 538.** Забранява се извършването на маневра към фериботната платформа при:

1. лоши атмосферни условия - мъгла, снеговалеж, поледица, силни ветрове;
2. завишено люлеене на платформата;
3. липсващо или недостатъчно осветление.

## **Ч А С Т Д Е В Е Т А**

### **ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ РЕМОТ НА ЛОКОМОТИВИТЕ И ВАГОНИТЕ**

#### **Глава тридесет и втора ПРИДВИЖВАНЕ НА ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ В РАЙОНИТЕ НА ДЕПАТА И ЕКИПИРОВЪЧНИТЕ ПУНКТОВЕ, ВКАРВАНЕ И ИЗКАРВАНЕ В/ОТ ХАЛЕТА ЗА РЕМОТ**

**Чл. 539.** Работниците, които извършват маневрена дейност, се инструктират за безопасните методи на работа и за особеностите в района.

## ПОЧИСТВАНЕ НА ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ ПРЕДИ РЕМОНТ

---

**Чл. 540.** (1) Маневрата по коловозите на депата и екипировъчните пунктове се извършва след дадено разрешение от дежурния деломайстор (майстор по производство и ремонт, ръководител на екипировъчния пункт).

(2) Маневрата в халетата се извършва след дадено разрешение от ръководителя на ремонта.

**Чл. 541.** Когато локомотив или мотрисен влак се придвижва с понижено напрежение от външен източник, в предната кабина по посока на движението се осигурява лице с правоспособност на машинист, което да ги спре със заредената автоматична спирачка.

**Чл. 542.** (1) Напрежението се включва или изключва с помощта на включватели с дистанционно или ръчно управление.

(2) Забранено е захранването и управлението чрез допиране краищата на кабелите до розетките.

**Чл. 543.** Ръководителят на маневрата, преди да пристъпи към маневрена работа:

1. проверява дали няма лица под локомотивите или вагоните и не се извършват ремонтни работи по тях;

2. запознава всички работници, участващи в предстоящата маневра, с плана и обяснява реда на извършването ѝ;

3. проверява всички места, където маневрата ще работи, да няма пречки при извършването ѝ;

4. предупреждава работниците на съседните ремонтни коловози за предстоящата маневра за повишаване на вниманието или преустановяване на работата.

**Чл. 544.** Маневреният локомотив се прикачва към повредени локомотиви и вагони само когато те са в пълен покой.

**Чл. 545.** Маневрените работи с катастрофирали локомотиви и мотрисни влакове се извършват под личното ръководство и наблюдение на началника на експлоатационното звено или на натовареното от него лице.

**Чл. 546.** При нужда да се премести локомотив или вагони, които нямат буфери и купли, се употребяват други приспособления, които успешно ги заменят и гарантират безопасността при работата.

**Чл. 547.** При придвижване на вагон или локомотив с лебедка:

1. стоманеното въже на лебедката се хваща с предпазни ръкавици;

2. управляващият лебедката подава звуков сигнал;

3. локомотивите и вагоните, съоръжени с ръчна спирачка, се спират с ръчната спирачка от работник на возилото;

4. вагоните без ръчни спирачки се спират със спирателни обувки.

**Чл. 548.** За излизане от полето на движение на трансбордъора от двете страни се монтират стълбички. Преди да се придвижи трансбордъорът, от машиниста на трансбордъора се подава сигнал „Пази”.

**Чл. 549.** Забранено е при движение на трансбордъори да се ходи и преминава през тях.

**Чл. 550.** Забранено е прикачването и откачването на возилата на ремонтен канал, когато той не е покрит с преходно мостче.

### Глава тридесет и трета

## ПОЧИСТВАНЕ НА ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ ПРЕДИ РЕМОНТ

**Чл. 551.** Преди подаване на возилата за ремонт те цялостно се почистват, а през зимата и от сняг и лед. Почистването се извършва извън помещенията за ремонт.

**Чл. 552.** (1) Преди подаването за ремонт на пътнически и товарни вагони те вътрешно се почистват от замърсяване, а при необходимост и дезинфекцират.

(2) Резервоарите на вагон-цистерните се почистват от остатъци от превозвания товар, пропарват, неутрализират, промиват, дегазират.

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

**Чл. 553.** Забранено е почистването чрез обгаряне на стара боя от частите на локомотивите, мотрисните влакове и вагоните.

**Чл. 554.** Почистването с химически средства на специфични части се извършва съгласно инструкциите за техния ремонт.

### **Глава тридесет и четвърта**

#### **ДЕМОНТАЖ И МОНТАЖ НА ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ**

**Чл. 555.** За минаване по дъното на ремонтен канал от двете челни страни на канала се монтират стълби. Каналите се съоръжават с преходни мостове, които се поставят между гарираниите на един ремонтен коловоз возила.

**Чл. 556.** Демонтажът и монтажът на детайли, ремонтни работи по покрива или на височина се извършват от стационарни или подвижни съоръжения, оградени от трите страни с парапет.

**Чл. 557.** Преди започване на работите железопътните возила се осигуряват срещу самопридвижване. Забранено е извършването на работи по време на придвижването им.

**Чл. 558.** За започване на демонтажа нареждане се дава от майстора по производството или от бригадира на съответната бригада.

**Чл. 559.** Тежките и големите части се свалят с кранове със стандартни въжени сапани и специализирани хватни приспособления под личното наблюдение на майстора по производството.

**Чл. 560.** Автосцепките, буферите, техните детайли се демонтират и монтират с кран със специални приспособления.

**Чл. 561.** Работниците, които едновременно извършват отделни операции, се разполагат така на обекта, че възможността за нараняването им един от друг да бъде изключена.

**Чл. 562.** Забранено е поставянето на инструменти и демонтирани детайли на покрива, по горния пояс на откритите вагони, в краищата на площадките и върху заоблени части.

**Чл. 563.** Забранено е да се разединяват кабели, когато веригите са под напрежение.

**Чл. 564.** Забранено е удължаването на ключовете за гайки и други такива ключове или поставянето на железни части между ключа и гайките за отвиване на същите. Дръжката на ключа се удължава само със специален удължител.

**Чл. 565.** Забранено е отвиването на гайките с помощта на чук или секач.

**Чл. 566.** Забранено е при демонтаж и монтаж на агрегати и възли лица да стоят срещу направлението на прилаганите усилия за избиване и набиване на части от същите.

**Чл. 567.** При монтаж на частите съпадението на отворите се проверява с метален пробой. Забранено е проверката да се извършва с пръстите на ръцете.

**Чл. 568.** Демонтажът на цилиндрови глави на дизелови двигатели се извършва плавно и без дърпания. Забранено е по време на изваждането да има работници върху двигателя.

**Чл. 569.** Буталните групи на дизеловите двигатели се демонтират и монтират чрез приспособления, осигуряващи устойчивост. Монтажът на компресионни и маслени пръстени на бутала се извършва само със специални приспособления.

**Чл. 570.** Забранено е демонтираните агрегати, възли и части да се поставят един върху друг.

**Чл. 571.** Демонтираните части се поставят и подреждат на определени за целта места, без да се затрупват работните площадки и проходите.

**Чл. 572.** Големите и тежките части се поставят на специални поставки с осигурена здравина и устойчивост, гарантиращи безопасно поставяне и вдигане.

**Чл. 573.** При пренасяне на части с вагонетки, колички и други транспортни платформи се осигурява устойчиво поставяне и надеждно укрепване.

## Глава тридесет и пета

**ВДИГАНЕ И СПУСКАНЕ НА КОШОВЕТЕ НА ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ**

**Чл. 574.** По време на повдигане и спускане на кошовете на локомотивите или вагоните е забранено присъствието на лица в или на возилото и извършване на работи по него и около него.

**Чл. 575.** За едновременното повдигане на едно возило се използват крикове от една и съща конструкция, еднаква скорост на повдигане и се управляват от едно място по команда от майстора на ремонта. При разлика в повдигането от отделните крикове повече от 100 mm повдигането се преустановява и кошът се спуска.

**Чл. 576.** Забранена е работа с крикове и кранове, които не са ревизирани или на които срокът на ревизията (прегледа) е изтекъл.

**Чл. 577.** Забранено е с криковете и другите повдигателни механизми да се повдигат товари, по-големи от означената върху тях товароподемност.

**Чл. 578.** Преди употребата им повдигателните крикове се проверяват на празен ход за изправното им състояние и действие.

**Чл. 579.** Криковете се поставят върху добре нивелирани и здрави фундаменти. Опорната повърхност (петата) на крика се поставя под местата, означени на рамата на коша. Върху опорната им повърхност се слагат дървени поставки с дебелина 15 - 20 mm или алуминиеви или медни - с дебелина 5 - 10 mm.

**Чл. 580.** Забранени са работите, предизвикващи внезапно натоварване на крика или крана или неговото разклащане и изместване.

**Чл. 581.** Забранено е повдигането с кранове на натоварен вагон.

**Чл. 582.** Лицето, което ръководи работата по повдигане с мостов кран, се намира на такова място, откъдето даваните от него указания могат да се виждат от работника, обслужващ крана.

**Чл. 583.** Забранено е повдигането на локомотив или вагон заедно с колоосите или талигите му.

**Чл. 584.** (1) При повдигане само на един край на коша на вагон (едностранно повдигане) последната колоос на противоположния край предварително се подклинва от двете страни.

(2) Повдигането на един край на коша се извършва с два крика, като опорните повърхнини на криковете се поставят на определените за повдигане места на рамата.

(3) Допуска се едностранно повдигане на коша с кран, съоръжен със специализирано приспособление, като за повдигането се изработва проект.

**Чл. 585.** При повдигане и придвижване на кош, трансформатор, двигател, талига или друго тежко съоръжение чрез два мостови крана работата им се съгласува чрез свързването им със специални скоби. Забранено е да се работи с единия кран без участието на другия.

**Чл. 586.** Под повдигнатото железопътно возило незабавно се поставят технологични опори или талиги и возилото се отпуска на тях.

**Чл. 587.** (1) Специфичните изисквания за безопасност при ремонт на колоосите и буксите на локомотивите и вагоните са дадени в приложение № 18.

(2) Изискванията за безопасност при ремонт на локомотивите, мотрисните влакове и вагоните са посочени в приложение № 19.

(3) Специфичните изисквания за безопасност при изпитване на електрическо отопление, вентилация и осветлението на пътническите вагони са посочени в приложение № 20.

**ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ПРИ  
ОТСТРАНЯВАНЕ ПОСЛЕДИЦИТЕ ОТ  
ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ**

Глава тридесет и шеста  
**ОРГАНИЗАЦИОННИ И ТЕХНИЧЕСКИ МЕРКИ**

**Чл. 588.** При всяко възникнало железопътно произшествие се вземат мерки за незабавно уведомяване и сигнализиране, за да се предпазят служителите, пътниците и гражданите от нараняване.

**Чл. 589.** Длъжностното лице, което първо установи или научи за възникнало железопътно произшествие, е длъжно да установи има ли пострадали хора и има ли опасност от пожар или екологично замърсяване.

**Чл. 590.** При необходимост се търси помощ от медицински органи или от органите на Министерството на вътрешните работи и на ДА „Гражданска защита”.

**Чл. 591.** При необходимост от използване на лични предпазни средства в района на възникналото железопътно произшествие не се допускат лица, неснабдени с тях, или такива, които не ги използват.

**Чл. 592.** При извършване на оглед на мястото на железопътно произшествие не се преминава през разливи, деформирани и неустойчиви конструкции, повреден подвижен железопътен състав и други места, застрашаващи здравето на хората.

**Чл. 593.** При извършване на оглед в подвижен състав след възникнал пожар задължително огледът се извършва след вземане на необходимите мерки за предпазване от обгазяване.

**Чл. 594.** Спасителните, възстановителните, ремонтните и други операции при ликвидиране на железопътно произшествие се провеждат след вземане на необходимите мерки за безопасна работа на екипите, които ще ги извършват.

**Чл. 595.** Аварийно-възстановителните работи се ръководят само от един упълномощен служител съгласно правила за функционалното взаимодействие на службите по безопасността и контрола в железопътния транспорт.

**Чл. 596.** Забранява се присъствието и движението на лица, нямащи служебни ангажименти към железопътното произшествие, в полето на работа на аварийно-възстановителните съоръжения и екипи и в кабините на възстановителните средства.

**Чл. 597.** Лицата, които извършват аварийно-възстановителните работи, се запознават и инструктират за особеностите на възникналото железопътно произшествие, за вредностите и опасностите, които могат да възникнат по време на работата им. Те се осигуряват с екипировка за работа с опасни вещества при необходимост.

**Чл. 598.** Забранено е при оглед и аварийно-възстановителни работи да се използва открит огън или пожароопасни уреди за осветление при наличие на разлив или обекти, съдържащи лесно запалими материали.

**Чл. 599.** При оглед на разливи и при отваряне на съдове, съдържащи течности, за които не е установен видът, се подхожда и стои от страната на вятъра с цел избягване на обгазяване.

**Чл. 600.** При необходимост мястото за работа се осветява, като източниците не заслепяват лицата, извършващи огледа или ремонтно- възстановителните дейности. Местата, където се извършват конкретните работи, детайлно се осветяват.

**Чл. 601.** При придвижване към и от мястото на железопътното произшествие екипите, които обслужват възстановителните средства, стоят на определените им места.

**Чл. 602.** Забранено е придвижването с неукрепени приспособления, незатворени и неосигурени срещу отваряне врати, люкове и капаци и с повече от определената за превоз численост хора.

**Чл. 603.** Забранен е при придвижване, включително и в мястото на извършващите се аварийно-възстановителни работи, престоят на лица извън кабината на железопътния кран, автокрана или двупътното възстановително средство, включително и върху технологичните им стъпенки и площадки и под стрелите на крановете.

**Чл. 604.** Забранено е да се повдигат обекти, намиращи се върху замръзнала земя, затрупани със земя и други товари, закрепени с болтове или залети с бетон. Тези обекти се вдигат само след тяхното освобождаване.

**Чл. 605.** Забранено е да се повдигат обекти, когато в тях или върху тях има хора.

**Чл. 606.** Забранено е започването на повдигане, без да е застопорено повдигателното съоръжение и без да са поставени опорите му върху здрава основа.

**Чл. 607.** При базиране на терени със слаба носеща способност или близо до изкопи, траншеи и други подобни се вземат мерки за допълнително укрепване на местата, където ще легнат опорите, и се гарантира устойчивостта на повдигателното съоръжение при повдигане и преместване на максималния за него товар.

**Чл. 608.** При работа по отстраняване на последици от железопътно произшествие в електрифициран участък се спазват условията, гарантиращи предотвратяване на поражения от електрически ток на извършващите работите.

**Чл. 609.** Лицата, които извършват аварийно-възстановителни работи в участък с контактна мрежа, се запознават и инструктират за работа в електрифициран участък.

**Чл. 610.** Ръководителят на аварийно-възстановителните работи в електрифициран участък може да разпорежи започване на работа с кранове и съоръжения само след получена телеграма от енергодиспечера, че напрежението в контактната мрежа е изключено и след нейното заземяване и осигурен габарит за работа на възстановителните средства.

**Чл. 611.** Забранено е при използване на кислороден или инструменти с бързо въртящи се режещи елементи да се стои в полето на рязане и плоскостта на режещите инструменти, за да не настъпи нараняване от пламък, стопилка, искри или летящи парчета.

**Чл. 612.** При пренасяне на материали, инструменти и екипировка се използват приспособления, захвати, въжета, нарамници и други за избягване на контузии и наранявания.

**Чл. 613.** При използването им стълбите и временно изградените площадки се поставят на здрава опора.

**Чл. 614.** Забранено е изкачването и слизането по стълбите и временните площадки едновременно на повече от едно лице и стоенето под тях по време на работа.

**Чл. 615.** На лицата, работещи или извършващи оглед чрез стълби и временни площадки, необходимите инструменти, приспособления и други се подават, без да се подхвърлят.

**Чл. 616.** При повдигане или преместване при аварийно-възстановителните работи се използват годни и изпитани приспособления, въжета, вериги и др. съобразно конкретния обект, неговата маса, състояние и положение.

**Чл. 617.** При преместване на повдигнат обект се осигурява неговото преместване без закачване в други предмети.

**Чл. 618.** Забранено е да се срязват снопове, части от конструкции и др. преди надеждното обезопасяване на обекта от разсипване или падане на части след срязването.

**Чл. 619.** При извършване на аварийно-възстановителни работи едновременно от няколко различни групи и екипи се осигурява защита на работещите и съоръженията от падащи предмети.



## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

**Чл. 620.** При налагащо се извозване или трансбордиране на пътници от мястото на железопътното произшествие се вземат необходимите мерки за тяхната защита от нараняване.

**Чл. 621.** (1) Специфичните изисквания за безопасност при обслужване на възстановителни средства са дадени в приложение № 21.

(2) Специфичните изисквания за безопасност при възстановяване на движението на влаковете са посочени в приложение № 22.

### **Ч А С Т Е Д И Н А Д Е С Е Т А**

## **ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ЗДРАВЕ ВЪВ ВЪТРЕШНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ, МЕТРОПОЛИТЕНА И ТРАМВАЙНИЯ ТРАНСПОРТ**

### **Глава тридесет и седма ХАРАКТЕРНИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ РАБОТА ВЪВ ВЪТРЕШНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ**

**Чл. 622.** (1) Изискванията за безопасност и здраве при работа във вътрешния железопътен транспорт са същите както при осъществяване на превози по железопътната инфраструктура.

(2) Характерните изисквания за безопасност и здраве при работа във вътрешния железопътен транспорт са посочени в тази глава.

**Чл. 623.** (1) Във вътрешния железопътен транспорт на електрифицирани участъци с напрежение 1,5 kV са в сила изискванията за безопасност при работа на електрифицирани участъци с напрежение 25 kV.

(2) Забранява се приближаването на лица непосредствено или чрез какъвто и да е предмет към частите на контактната мрежа под напрежение на разстояние, по-малко от 2 m.

(3) Работата по контактната мрежа под напрежение е забранена.

**Чл. 624.** Основните изисквания за безопасност при работа по контактната мрежа на открити рудници са следните:

1. длъжностните лица, които имат право да превключват фидерите, се определят от главния енергетик на рудника в списък;

2. фидерните разединители се превключват от две лица, едното с четвърта квалификационна група, а другото с не по-ниска от трета квалификационна група;

3. лице с пета квалификационна група дава нареждане за превключване устно или по телефона/радиотелефона; при сложни превключвания нареждането се дава в писмена форма;

4. от участъка, на който се работи по контактната мрежа, возилата се изтеглят; ако в участъка остават електрически локомотиви, пантографите им се свалят;

5. на задвижването на изключения разединител, след като се заключи, се окачва табела „Не включвай, работят хора!“;

6. едно и също лице изключва разединителя, поставя и сваля преносимите заземители, сваля табелата и включва разединителя.

**Чл. 625.** Пантографът на промишлените електрически локомотиви може да се вдига и чрез изолационна щанга при спазване на следните допълнителни изисквания:

1. машинистът ползва диелектрични ръкавици и боти;

2. присъства второ лице - инструктор или ревизор-вагони (механик по техническа експлоатация на вагоните).

**Чл. 626.** (1) При вдигнат пантограф на локомотива са забранени:

1. стоенето и минаването по скосовете и покрива на локомотива;

2. отварянето на вратите на контакторните шкафове и на скосовете;

## ХАРАКТЕРНИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ РАБОТА ВЪВ ВЪТРЕШНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

---

3. вдигането на капаците на скосовете.

(2) При вдигнат пантограф са разрешени:

1. огледът на механичната част на локомотива;
2. смазването на буксите;
3. регулирането на струйниците на пясъчниците;
4. снемането на нисковолтови предпазители.

**Чл. 627.** При случаен ремонт (отказ, повреда) на пантограф под централен или страничен контактен проводник:

1. контролерът се поставя в нулево положение и се затяга ръчната спирачка;
2. контактната мрежа се изключва и заземява;
3. спира се въздухът към пантографната инсталация;
4. машинистът (извършващият ремонта) взема в себе си ключа от таблото за управление;
5. присъства второ лице.

**Чл. 628.** (1) При странична контактна мрежа под напрежение се допускат:

1. ремонтът на покрива на локомотива;
2. прегледът на пантографите;
3. смазването на токоснемащи части;
4. сменянето на шплентове на страничен пантограф.

(2) За да се извършват операциите по ал. 1, се изпълняват следните мерки за безопасност:

1. контролерът се поставя в нулево положение и се затяга ръчната спирачка;
2. прибират се страничните пантографи;
3. заземяват се пантографите;
4. изключва се акумулаторната батерия;
5. обезвъздушва се пантографната инсталация;
6. машинистът прибира в себе си ключа от таблото за управление;
7. присъства второ лице.

**Чл. 629.** Когато централната контактна мрежа е под напрежение за оглед и случаен ремонт на локомотива:

1. контролерът се поставя в нулево положение и се затяга ръчната спирачка;
2. машинистът лично се убеждава, че централните пантографи са свалени;
3. обезвъздушва се пантографната инсталация;
4. машинистът прибира в себе си ключа от таблото за управление.

**Чл. 630.** При свързани локомотиви по системата много единици мерките за обезопасяване се отнасят и за двата локомотива. Следи се за свалянето на всички пантографи.

**Чл. 631.** След падане на локомотив от релсите при извършване на подемни работи за вдигане на локомотива на релсите двигателите се заземяват с гъвкав меден проводник със сечение 50 mm<sup>2</sup>.

**Чл. 632.** (1) Ревизор-вагоните пътуват като второ лице в електрическите промишлени локомотиви и спазват изискванията за безопасност при работа на електрически локомотив в електрифицирани железопътни участъци.

(2) Категорично е забранено ревизор-вагоните да изпълняват задълженията на локомотивния машинист.

(3) Ревизор-вагоните могат да изключат локомотива или да спрат влака при риск за железопътно произшествие или злополука.

**Чл. 633.** Не се разрешава по време на натоварване на вагони да се стои под вагоните, на платформите, под стрелата на багера.

**Чл. 634.** При експлоатация на вагон-самосвали се спазват следните правила:

## НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

1. преди подаване на стъстен въздух на вагон-самосвалите се проверява дали е затворен кранът за думкане, за да не се обърне кошът заедно с четирите цилиндъра и рамата;

2. въздушните магистрали се скачват с повишено внимание, за да се избегне самодумкане на вагоните;

3. при предстоящо разтоварване на вагона не се стои от страната на вагона, към която ще се наклони кошът.

**Чл. 635.** Вагони тип „гондоли” се разтоварват в следната последователност:

1. при спрял влак едната кука се изчуква до половината, след което втората кука се изчуква напълно;

2. работниците, които отварят капаците, се нареждат на определените им от бригадира места на разстояние не по-малко от 8 m един от друг;

3. след приключване на подготовката бригадирът уведомява маневриста, който подава сигнал на машиниста на локомотива;

4. машинистът подава звуков сигнал „Внимание”; влакът бавно потегля и по време на разтоварването се движи с постоянна скорост не по-висока от 5 km/h;

5. с един удар по затварящата кука работниците отварят капака и се отдалечават перпендикулярно от вагона.

**Чл. 636.** (1) Когато материалът (шлак и др.) затрупа релсите, влакът се спира и се извършват следните операции:

1. по нареждане на бригадира работниците почистват релсите и се оттеглят на безопасно разстояние;

2. след лична проверка от бригадира и маневриста, че релсите са почистени и работниците са се отстранили, влакът потегля.

(2) Забранено е потеглянето на влака преди подаване на сигнал от маневриста на машиниста.

**Чл. 637.** (1) За почистване на вагони тип „гондола” и затваряне на капаците се извършват следните действия:

1. бригадирът уведомява маневриста, а последният - машиниста, за да се изключи рискът от придвижване на състава;

2. бригадирът определя работниците за почистване на вагоните, които се качват вътре в тях;

3. след почистване на вагоните бригадирът извежда всички работници от вагоните и дава нареждане за затваряне на капаците;

4. всички капаци се затварят от четирима работници с лостове и чук, като куките се причукват до краен предел, до пълно заключване на капака;

5. след затваряне на капаците бригадирът извежда всички работници встрани от пътя, проверява за чистотата на пътя и уведомява маневриста.

(2) При почистването не се допуска стоенето под капаците или пред отворите на вагоните.

**Чл. 638.** В производствени цехове, в зависимост от технологичния процес, с инструкцията се определя на стъпалата от коя страна на вагоните да стоят маневристите.

**Чл. 639.** (1) Ремонтът на локомотивите и вагоните се извършва в халета и на деповски коловози.

(2) Когато депото е електрифицирано, контактната мрежа се изключва и заземява при:

1. миене на площадката пред депото;

2. ремонт на осветителната инсталация на коловозите с допълнително устройство на железопътен кран;

3. ремонт на покривите на локомотивите, на пантографите, скосовете и контакторните шкафове на промишлените електрически локомотиви, кошовете на вагоните.

---

## ХАРАКТЕРНИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ РАБОТА В МЕТРОПОЛИТЕНА

---

**Чл. 640.** Като правило ремонтът на локомотивите и вагоните се извършва при:

1. осигурени возила срещу самопридвижване;
2. свалени пантографи;
3. изпуснат въздух;
4. изключена и заземена контактна мрежа.

**Чл. 641.** (1) При работа на покриви и скосове на подвижния състав се внимава за подхлъзване, спъване и падане.

(2) Забранява се работа по покриви и скосове при наличие на сняг или разлети масла.

**Чл. 642.** (1) Ремонтните локомотиви се изпробват от правоспособни машинисти.

(2) Ремонтният персонал няма право да вдига пантографите, да включва електрическите локомотиви, да пуска дизеловите двигатели.

**Чл. 643.** Вагоните се ремонтират и извън района на депо, като стрелките на коловоза, на който ще се извършва ремонтът, се обръщат за другия коловоз.

**Чл. 644.** За да се осъществи ремонт или преглед на вагонния състав:

1. натягат се ръчните спирачки;
2. откачва се локомотивът;
3. подклинят се вагоните със спирателни обувки;
4. изпуска се въздухът от пневматичната система, когато се работи по нея.

**Чл. 645.** Забранено е качването в коша и извършването на ремонт на вагона при неизключена и незаземена контактна мрежа.

**Чл. 646.** Преди подаване на въздух под налягане на спирачната магистрала и магистралата за думкане се проверява положението на крановете за думкане и се предупреждават работниците.

**Чл. 647.** При ремонт и ревизия на повдигателните цилиндри на вагоните се отстраняват работниците от другата страна на коша.

**Чл. 648.** При изпробване на повдигателните цилиндри се спазват следните правила:

1. повдигателният цилиндър се поставя на специална поставка в хоризонтално положение;
2. всички лица се отдалечават на разстояние 5 m от цилиндъра;
3. налягането в цилиндъра се повишава плавно и се следи за хода на буталото;
4. при устояването на буталото подаването на въздух се прекратява.

### Глава тридесет и осма

## ХАРАКТЕРНИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ РАБОТА В МЕТРОПОЛИТЕНА

**Чл. 649.** (1) Изискванията за безопасност и здраве при работа в метрополитена са както при осъществяване на превози по железопътната инфраструктура, когато условията за труд са еднакви.

(2) Характерните изисквания за безопасност и здраве при работа в метрополитена са посочени в тази глава.

**Чл. 650.** (1) Напрежението на контактната релса в метрополитена е 825 V постоянен ток.

(2) През нощта, когато се спира движението на електрическите мотрисни влакове на метрополитена (метровлаковете), по нареждане на влаковия диспечер енергодиспечерът изключва напрежението на контактните релси и свързва контактните релси с ходовите релси чрез стационарни разединители, ако има такива. За изключването на напрежението се уведомяват дежурните ръководители на метростанциите.

(3) Преди подаване на напрежение по контактната релса се проверява дали всички длъжностни лица са напуснали тунелите и се уведомяват дежурните ръководители.

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

**Чл. 651.** (1) Забранено е на външни лица влизането в тунелите, движението през и по коловозите на депата и парковете.

(2) Забранено е пребиваването в тунелите и надземните участъци на метрото на длъжностни лица по време на движение на метровлаковете, освен когато това е крайно необходимо.

(3) Влизането в тунел се контролира и регистрира от дежурния ръководител по метростанция.

**Чл. 652.** (1) Влизането на длъжностни лица в тунел по време на движение на влаковете се разрешава за:

1. отиване на работните места;
2. оглед за състоянието на съоръженията;
3. измервания;
4. отстраняване на някои откази или повреди по съоръжения.

(2) За отстраняване на откази и повреди е необходимо:

1. разрешение от влаковия диспечер;
2. включване на работно и аварийно осветление на междустанционния участък от дежурния ръководител.

**Чл. 653.** (1) За влизане на длъжностни лица в тунел по време на движение на влаковете се спазват следните изисквания:

1. те са със специално работно облекло, каска и сигнално елече;
2. носят фенер с бяла светлина за сигнализиране и осветление;
3. не носят тежки или обемисти предмети;
4. група от не повече от пет лица се движи организирано.

(2) При работа бригадата се състои минимум от две лица, като едното длъжностно лице отговаря само за охраната.

**Чл. 654.** (1) Слизането на железния път се осъществява само на определените за тази цел места по стълби.

(2) Забранено е скачането от перона на станциите върху железния път.

(3) Влизането в тунел от станция или от предтунелни съоръжения се извършва непосредствено след преминаване на поредния влак.

**Чл. 655.** (1) Придвижването по железния път:

1. започва непосредствено след преминаването на поредния влак;
2. се извършва отстрани на железния път, от противоположната страна на контактната релса, срещу посоката на движение на влаковете;
3. само в изключителни случаи на къси разстояния се допуска да се върви по посока на движението на влаковете;
4. се извършва без стъпване по възли и детайли на оборудването и кабелите.

(2) Забранено е движението между релсите, по релсите, стъпването по релсите, кръстовините, стрелките.

**Чл. 656.** (1) Лицата, които се намират в метротунел, са длъжни:

1. да следят за възможно приближаване на влак главно по шума независимо от наличието на уведомителна инсталация;
2. предварително да изберат място за укриване при преминаване (пропускане) на влак.

(2) Място за укриване са предпазните ниши и оградените площадки на релейните шкафове.

**Чл. 657.** (1) При преминаване на влак длъжностното лице обръща главата си към приближаващия влак и може да се придържа за кабелните носачи.

(2) Забранено е придържането към кабелите.

**Чл. 658.** (1) В двупътни тунели, когато се приближава влак, лицата застават извън габарита на подвижния състав, независимо по кой път се движи влакът.

(2) Забранено е стоенето на единия път, когато по другия път преминава влак.

## ХАРАКТЕРНИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ РАБОТА В МЕТРОПОЛИТЕНА

---

**Чл. 659.** (1) Железният път се пресича само на специално указани и оборудвани за целта места.

(2) Забранено е преминаването през контактната релса чрез стъпване на предпазния кожух (предпазната кутия) на релсата.

**Чл. 660.** Територията на стопанството на тунелните съоръжения се поддържа чиста.

**Чл. 661.** Забранено е сядането върху предпазния кожух на контактната релса, върху железопътните (ходовите) релси и траверси, върху устройства и съоръжения, намиращи се в непосредствена близост до железния път.

**Чл. 662.** Всички работи по контактната релса и работи на разстояние, по-малко от 0,6 m от контактната релса, се извършват след изключване на напрежението на релсата и нейното свързване с ходовата релса чрез окъсители.

**Чл. 663.** (1) Всички работи по контактната мрежа се извършват с наряд или нареждане.

(2) Право да издава наряда има лице с не по-ниска от четвърта квалификационна група по електробезопасност.

**Чл. 664.** (1) Проверката за отсъствие на напрежение в контактната релса с указател за напрежение, поставянето и свалянето на преносимите окъсители се извършват с диелектрични ръкавици от едно лице с не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност.

(2) Преди използване на указателя за напрежение се проверява неговата изправност.

(3) При поставяне на стандартен преносим окъсител едната му скоба се закрепва към основата на ходовата релса, а другата скоба - за външната страна на контактната релса. Преносимият окъсител се поставя така, че да не пречи на движението на служебните влакове.

**Чл. 665.** (1) Дежурните ръководители на метростанциите притежават не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност.

(2) За работа по контактната релса се назначават изпълнители и наблюдаващи с не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност, а за членове на бригадата - не по-ниска от втора квалификационна група.

**Чл. 666.** (1) Работата по железния път и контактната релса, по съоръженията в тунелите и на надземните участъци се извършва през нощта, когато е прекъснато движението на пътническите влакове и е изключено напрежението на контактната релса.

(2) При работа по стрелки, бретели и обръщателни коловози се поставят шунтове на съседните ходови релси.

**Чл. 667.** (1) На деповските коловози работите по пътя и контактната релса като правило се извършват през светлата част на денонощието.

(2) Пътно-ремонтните работи на електрифицираните коловози на депото се извършват като правило в „прозорец“ при изключено напрежение на контактната релса.

(3) Допуска се работа с наряд по железния път при наличие на напрежение в контактната релса, като се осъществява наблюдение от ръководителя на работата върху членовете на бригадата.

**Чл. 668.** Мястото, където се работи, се огражда съгласно инструкцията за сигнализация на метрополитена и на контактната релса се поставят преносими окъсители. Окъсителите се поставят на всички контактни релси, откъдето може да се подаде напрежение.

**Чл. 669.** Не се допуска работа в метротунелите, когато не е осигурено равномерно осветление без заслепяващо действие на осветителите.

**Чл. 670.** Преди преминаване на служебен влак през мястото на извършване на пътно-ремонтни работи ръководителят е задължен:

## НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

1. да огледа пътя по продължение на целия фронт на работа и да се убеди в неговата изправност;

2. да се убеди, че инструментите и материалите се намират извън габарита;

3. да се убеди, че всички работници се намират от страната, противоположна на контактната релса извън габарита;

4. да даде разпореждане за сваляне на сигналите за ограждане.

**Чл. 671.** При експлоатация в тунели за пътно-ремонтни работи на автодрезини и други машини и механизми, отделящи газове и прах на работното място, ръководителят на работата осигурява функционирането на принудителната вентилация.

**Чл. 672.** Работата с дефектоскопни и пътно-измерителни колички се извършва след изключване на напрежението на контактната релса.

**Чл. 673.** Тунелите, пероните и пътят на станциите се измиват ръчно или механизирано само след изключване и свързване на късо на контактната релса.

**Чл. 674.** Машинистите на електрическите мотрисни влакове на метрополитена имат не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност, а стажантите втори лица - не по-ниска от втора група.

**Чл. 675.** По време на работа на мотрисните влакове вратите на работната и неработната кабина се заключват.

**Чл. 676.** Във всяка кабина за управление на влака се осигуряват:

1. диелектрични ръкавици;

2. указател за напрежение;

3. два окъсителя за контактната релса;

4. две временни ограждения;

5. два комплекта фиксиращ щифт за токоприемник.

**Чл. 677.** Преди потегляне на мотрисния влак за излизане от депо машинистът е длъжен:

1. да подаде звуков сигнал;

2. да се увери, че на или под мотрисния влак, пред него или в непосредствена близост до него няма други лица.

**Чл. 678.** При извършване на прегледи на електрическите мотрисни влакове на всички токоприемници се поставят предпазни кожуси, боядисани в червен цвят.

### Глава тридесет и девета ХАРАКТЕРНИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ РАБОТА В ТРАМВАЙНИЯ ТРАНСПОРТ

#### Раздел I

#### Общи изисквания

**Чл. 679.** (1) Изискванията за безопасност и здраве при работа в трамвайния транспорт са както при осъществяване на превози по железопътната инфраструктура, когато условията на труд са еднакви.

(2) Характерните изисквания за безопасност и здраве при работа в трамвайния транспорт са посочени в тази глава.

**Чл. 680.** (1) Всички работници и служители от трамвайния транспорт са длъжни да съдействат за осигуряване на безопасността на движението на трамвайния транспорт, за опазване на живота и здравето на персонала, пътниците, минувачите.

(2) Когато има препятствие на железния (релсовия) път, лицата по ал. 1 са задължени да го отстранят, оградят или оповестят.

(3) При скъсан, провиснал или паднал на пътя проводник или въже от контактната мрежа се вземат мерки за предотвратяване на доближаване до тях на пешеходци и превозни средства на разстояние не по-малко от 8 m.

(4) При повреда на трамвайна мотриса своевременно се съобщава.

**Чл. 681.** (1) На територията на трамвайните депа длъжностните лица се движат с повишена бдителност по определените пътеки за пешеходци. Забранено е движението по коловозите и между релсите или в близост до железния път (в габарита на подвижния състав).

(2) Не се разрешава преминаването в непосредствена близост до, пред или зад гарирана трамвайна мотриса.

**Чл. 682.** Преминаването между гарирани трамвайни мотриси или гарирана мотриса и портална врата на сервизно хале се разрешава, ако разстоянието между тях е над 3 m.

**Чл. 683.** При преминаване на трамвайна мотриса лицата се отдръпват извън габарита. На безопасно разстояние се пресича и пред движеща се трамвайна мотриса.

**Чл. 684.** Забранено е слизането и качването от/на трамвайна мотриса, когато е в движение.

**Чл. 685.** (1) Контактната и кабелните мрежи на трамвайния транспорт и съоръженията към тях са под напрежение 600 V постоянен ток.

(2) Забранява се приближаването на лица непосредствено или чрез какъвто и да е предмет към части на контактната мрежа под напрежение на разстояние, по-малко от 0,6 m.

### *Раздел II*

#### **Работа по железния път и пътните съоръжения**

**Чл. 686.** (1) Ръководител на група за ремонт на железния (релсовия) път и пътните съоръжения е техническият ръководител или определен от него работник.

(2) Ръководителят на групата организира обезопасяването на работното място, определя задачите на работниците и непосредствено наблюдава тяхната дейност.

**Чл. 687.** (1) Железният път се ремонтира и поддържа без и със спиране на трамвайното движение в зависимост от вида и технологията на ремонта.

(2) В зависимост от конкретните условия ръководителят на групата предварително определя безопасно място, на което застават работниците при преминаване на трамвайните мотриси през работното място.

(3) Ръководителят на групата или определен от него работник следи за движението на трамваите, своевременно предупреждава работниците за отстраняване от железния път и подава сигнал на ватмана за преминаване на трамвайната мотриса.

**Чл. 688.** Работното място на железния път се огражда със съответните предупредителни, забранителни, указателни и други знаци и сигнали.

**Чл. 689.** Когато трамвайният и автомобилният транспорт ползват общо платно, работното място се сигнализира спрямо автомобилите съгласно Закона за движение по пътищата (обн., ДВ, бр. 20 от 1999 г.; изм., бр. 1 от 2000 г., бр. 43, 45, 76 от 2002 г., бр. 16, 22 от 2003 г., бр. 6, 70, 85, 115 от 2004 г., бр. 9 от 2005 г.) и правилника за неговото прилагане (обн., ДВ, бр. 25 от 1996 г.; попр., бр. 72 от 1996 г.).

**Чл. 690.** При интензивно автомобилно движение, когато е необходимо, ръководителят на групата създава организация за временно спиране на автомобилното движение.

**Чл. 691.** Когато е наложително, през работното място се осигуряват обезопасени пътеки за преминаване на пешеходци и път за автомобилите.

**Чл. 692.** При намалена видимост работното място и сигналите допълнително се осветяват.

**Чл. 693.** На работното място работниците ползват сигнално облекло.

**Чл. 694.** Работа по железния път и съоръженията започва само по заповед на ръководителя на групата след обезопасяване на работното място.

**Чл. 695.** Работниците не оставят на железния път в рамките на габарита на подвижния състав инструменти, приспособления, колички и материали.



## НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

**Чл. 696.** Забранено е при ремонт на укрепването на железопътните релси почистването на траверсите (панелите) под релсите и изваждането на предмети между релсата и траверсата с ръце. За целта се използват инструменти (приспособления).

**Чл. 697.** При ремонт на железния път с пътноремонтни машини в технологията на ремонта се определя режимът на работа на контактните мрежи.

**Чл. 698.** Монтажът, демонтажът и ремонтът на електрическата част на автоматичните стрелки се извършват при изключено захранващо напрежение.

**Чл. 699.** Преди окончателното завършване на работата и проверката за състоянието на железния път и контактната мрежа сигналите, ограждащи работното място, не се прибират.

### Раздел III

#### Работа по трамвайната контактна мрежа

**Чл. 700.** Минималните изисквания за обезпечаване безопасност при работа по контактната и кабелните мрежи на трамвайния транспорт са определени в Правилника за безопасност и здраве при работа по електрообзавеждането с напрежение до 1000 V. Специфичните в някои случаи повишени изисквания за безопасност, произтичащи от особеностите на трамвайната контактна мрежа, са дадени в тази глава.

**Чл. 701.** Право за издаване на наряди за работа по контактните трамвайни и тролейбусни мрежи, по кабелната мрежа се предоставя на лица с пета квалификационна група по електробезопасност.

**Чл. 702.** (1) Изпълнител на работата е майстор или електромонтьор от ремонтните групи по контактната или кабелната мрежа с четвърта квалификационна група по електробезопасност.

(2) Изпълнителят на работата съвместява задълженията на допускащ до работа.

**Чл. 703.** Работа по контактната трамвайна мрежа се извършва:

1. с наряд, с нареждане, по реда на текущата експлоатация;
2. с пълно изключване на напрежението, с частично изключване на напрежението, с напрежение на тоководещите части (контактните проводници) на контактната мрежа, по които се работи, или в близост до тях.

**Чл. 704.** Пълното изключване на напрежението включва и изключване на напрежението на тролейбусните контактни мрежи, ако на работното място има такива.

**Чл. 705.** С пълно изключване на напрежението се работи при:

1. скъсване на контактен проводник;
2. смяна на контактен проводник с дължина над 10 m;
3. смяна на носещо въже на верижна мрежа;
4. смяна на компенсатор;
5. смяна на конзола;
6. смяна на секционен изолатор между секции, захранвани от две токоизправителни станции;
7. прехвърляне на носещо или фиксиращо въже през контактен проводник, когато се работи с един специализиран автомобил за ремонт на трамвайна и тролейбусна контактна мрежа;
8. работа по трамвайни мрежи под изкуствени съоръжения (надлези, мостове, пасарели, тунели и др.), когато разстоянието между части на контактната мрежа под напрежение и заземени конструкции е по-малко от 1,5 m;
9. работа по възлови места - на пресичане с други трамвайни мрежи и тролейбусни мрежи;
10. почистване на части от контактната мрежа от клони, счупени носещи конструкции, елементи на други мрежи;
11. когато е невъзможно движението на трамваите в двете посоки.

**Чл. 706.** Частичното изключване на напрежението като правило се използва при аварийни ремонти, когато на работното място има две и повече мрежи, включително и тролейбусни. Изключва се само мрежата, по която се работи.

**Чл. 707.** Напрежението на контактната мрежа се изключва със секторните прекъсвачи в токоизправителните станции.

**Чл. 708.** (1) След прекъсвачите се изключват секторните плюсови разединители на кабелния излаз.

(2) Ножовите разединители на кабелния излаз се изключват от електромонтьор от бригадата с не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност, като се използват диелектрични щанги и ръкавици под наблюдението на изпълнителя на работата.

**Чл. 709.** Отсъствието на напрежение се проверява с указател на напрежение от двама електромонтьори с не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност, като се използват диелектрични ръкавици.

**Чл. 710.** (1) Преносимите заземители се поставят от двама електромонтьори с не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност.

(2) Най-напред заземителите се присъединяват към железопътната тягова релса. Не се разрешава присъединяване на заземители към стълбовете на контактната мрежа или други заземени конструкции.

(3) Заземителите на тоководещата част (контактния проводник) се поставят с диелектрични ръкавици и изолационна щанга.

**Чл. 711.** Изпълнителят на работата уведомява дежурния енергодиспечер за пристигането на работното място, за изпълнението на разпоредените превключвания и за поставянето на преносими заземители.

**Чл. 712.** Работа без изключване на напрежението на контактната мрежа като правило се извършва при профилактика и аварийен ремонт на съоръженията на мрежата.

**Чл. 713.** За извършване на работа по тоководещите части на контактната мрежа без изключване на напрежението е задължително:

1. разработване на технологична инструкция;
2. осигуряване на специализирани инструменти, съоръжения и екипировка за всеки отделен вид работа;
3. обучение на работниците от ремонтните групи.

**Чл. 714.** (1) За извършване на работа по тоководещата част на контактната мрежа без изключване на напрежението е задължително използването на изолирани работни площадки на специализираните автомобили за ремонт на трамвайни и тролейбусни контактни мрежи.

(2) Между работната площадка и корпуса на автомобила изолационното съпротивление е над 1 MW.

**Чл. 715.** (1) При работа на работната площадка на специализирания автомобил ръчната спирачка е натегната.

(2) При голям наклонен и хлъзгав автомобилен или железен път колелата на автомобила допълнително се осигуряват срещу самопривдвижване.

**Чл. 716.** При работа на работната площадка специализираният автомобил се обезпечава срещу удар от друг автомобил, като се сигнализира съгласно Закона за движение по пътищата и правилника за неговото прилагане.

**Чл. 717.** (1) На работната площадка на специализирания автомобил работят най-малко двама електромонтьори.

(2) Броят на електромонтьорите на работната площадка се определя от технологията на ремонта и не се разрешава да превишава товароносимостта на платформата.

(3) Ако на площадката има сняг или обледяване, преди работа тя се почиства.

**Чл. 718.** (1) При работа на площадката на специализирания автомобил:

1. електромонтьорите използват предпазна каска;

## НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

---

2. парапетите на площадката се вдигат и фиксират;

3. инструментите, приспособленията, резервните и свалените части от контактната мрежа на площадката се поставят така, че да не падат.

(2) Когато специализираният автомобил е спрял успоредно и непосредствено до трамвайната мотриси, работещият може да стъпи на покрива на мотрисата след обезопасяване с предпазен колан, свързан с парапета на работната площадка.

**Чл. 719.** Когато се работи по тоководещи части без изключване на напрежението на мрежата, е забранено качването и слизането на/от работната площадка и подаването на инструменти, приспособления, части.

**Чл. 720.** При работа по контактната мрежа в криви се застава от външната страна на мрежата. Когато се налага да се работи от вътрешната страна на мрежата, контактният проводник и носещото въже допълнително се осигуряват срещу изпускане от клемите.

**Чл. 721.** (1) Когато на работната площадка има електромонтьори, специализираният автомобил се придвижва със скорост до 5 km/h.

(2) Автомобилът се придвижва само по команда на намиращ се на площадката електромонтьор.

**Чл. 722.** (1) Монтажът на стенни розетки с преносима стълба се извършва от двама електромонтьори. Единият от тях придържа стълбата и не допуска лица да минават под или близо до нея.

(2) Стълбите трябва да бъдат с метални шипове или гумени обувки в долния си край.

**Чл. 723.** (1) Стълбовете се почистват и боядисват без изключване напрежението на контактната мрежа.

(2) Наблюдаващият при работа по ал. 1 има не по-ниска от трета квалификационна група по електробезопасност.

(3) Разстоянието между работещия и части на мрежата под напрежение е по-голямо от 1,5 m.

**Чл. 724.** Забранява се:

1. извършването на работа по контактната мрежа при гръмотевични бури;

2. извършването на работа по тоководещи части на контактната мрежа без изключване на напрежението при дъжд и снеговалеж.

**Чл. 725.** (1) Когато са прекъснати всички съобщителни връзки с дежурния енергодиспечер, по контактната мрежа могат да се извършват работи по отстраняване на повреди, застрашаващи човешки живот и безопасността на движението или предизвикващи спиране на движението.

(2) Работата се извършва под ръководството на лице с не по-ниска от четвърта квалификационна група по електробезопасност, като се спазват изискванията за безопасност при работа по контактната мрежа.

(3) При необходимост ръководителят на работата изключва напрежението на контактната мрежа чрез разединителите на кабелния излаз. Разединителите се изключват без товар (трамвайните мотриси са със свалени пантографи, тролейбусите - със свалени токосемащи пръти).

(4) За възстановяване на движението ръководителят на работата може да включи изключените от него разединители.

(5) При първа възможност ръководителят уведомява дежурния енергодиспечер за извършените работи и взетите мерки.

**Чл. 726.** Забранено е включването на разединители, които са били изключени преди прекъсване на всички съобщителни връзки с дежурния енергодиспечер.

**Чл. 727.** Посочените изисквания за безопасност при работа по трамвайните контактни мрежи се отнасят и при работа по тролейбусните контактни мрежи, като се спазват също изискванията на Наредбата за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд при работа с автомобили (ДВ, бр. 6 от 2005 г.).

## Раздел IV

### Експлоатация на трамвайните мотриси

**Чл. 728.** (1) Ватманите на трамвайните мотриси и трамвайните композиции (мотрисни влакове) притежават правоспособност и втора квалификационна група по електробезопасност.

(2) Ватманите се явяват на предсменен медицински преглед, проба за употреба на алкохол и предсменен инструктаж.

**Чл. 729.** (1) При приемане на трамвайната мотриси в депо ватманът извършва оглед само след като се убеди, че ръчната спирачка е затегната (задействани спирачки в положение „паркинг“) и пантографът е свален.

(2) Не се разрешава в кабината за управление (ватманската кабина) да има външни предмети (багаж).

(3) Преди да вдигне пантографа, ватманът проверява дали по мотрисата не се работи и всички капаци, врати, люкове на шкафовете и сандъците на електрообзавеждането се затворени и подава звуков сигнал.

**Чл. 730.** (1) Преди потегляне с трамвайната мотриси ватманът подава звуков сигнал и се уверява, че пред или в непосредствена близост до мотрисата няма хора.

(2) Преди потегляне от ремонтен канал или съоръжение за работа на покрива (кула, вишка) ватманът с оглед се осигурява, че под или на мотрисата няма работници.

**Чл. 731.** При движение на мотриси в района на депо (парк) са недопустими качването и слизането на длъжностни лица, извършването на ремонт и регулирането в мотрисата, почистването, седенето на стъпалата.

**Чл. 732.** При смяна на ватманите на линия предаващият смяната ватман информира приемащия ватман, ако има особености при работа на мотрисата или по линията.

**Чл. 733.** (1) Като правило вратата на кабината при движение на мотрисата е затворена и в кабината не се допуска друго лице.

(2) Вратата на кабината може да е отворена при обучение на стажант - второ лице ватман, и при проверка от контролни органи.

**Чл. 734.** Не се разрешава ватманът да показва глава или ръка през прозореца на кабината. Ако това се налага при изпълнение на служебните задължения, то се извършва с повишено внимание.

**Чл. 735.** (1) Ватманът напуска кабината за изпълнение на служебни задължения, като:

1. ръчно превключване на стрелки;
2. външен оглед на мотрисата;
3. предупреждаване на ватмана на следваща го мотриси;
4. информиране от ватмана на мотриси пред него;
5. произшествие.

(2) При напускане на кабината ватманът натяга ръчната спирачка. В зависимост от конкретните условия той предотвратява достъпа на други лица до кабината и управлението на мотрисата чрез изключване на главния прекъсвач, сваляне на пантографа, блокиране на управлението или заключване (затваряне) вратата на кабината.

(3) Ватманът не минава от лявата страна на своята мотриси, ако насреща идва мотриси.

(4) При общо платно с автомобилния транспорт ватманът се пази от преминаващите автомобили, като се препоръчва придвижване срещу тяхното движение. При обособено трасе на трамваите ватманът внимава за неравности и препятствия по пътя си.

**Чл. 736.** (1) При повреда на трамвайната мотриси, след като се убеди, че е невъзможно или рисковано самостоятелното ѝ придвижване, ватманът:

1. спира мотрисата по възможност на подходящо място - извън кръстовище, крива, голям наклон;

## НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

---

2. с ръчната спирачка осигурява мотрисата срещу самопридвижване;
3. изключва главния прекъсвач;
4. сваля пантографа и го подсигурава в това положение;
5. осигурява безопасното слизане на пътниците;
6. уведомява за събитието централния диспечерски пункт.

(2) При повреда на пантографа и/или контактната мрежа ватманът незабавно спира (екстремно) мотрисата.

(3) При наклон на пътя над 40 %. ватманът осигурява мотрисата срещу самопридвижване със спирателни обувки или друга спирачка.

**Чл. 737.** (1) Забранено е ватманът да отстранява повреди (да извършва случаен ремонт) по електрообзавеждането на мотрисата и да се качва на покрива на мотрисата.

(2) Повредите се отстраняват от аварийни групи по подвижен състав (контактна мрежа) или мотрисата се избутва (изтегля) от друга мотриса.

(3) Допуска се качване на покрива на трамвайната мотриса, ако:

1. мотрисата е приспособена и ватманът разполага с лични предпазни средства за работа на височина;

2. са изпълнени изискванията за електрообезопасяване.

**Чл. 738.** (1) Маневра на заден ход с трамвайна мотриса се извършва, ако има второ лице, което е правоспособен ватман или лице от експлоатационния състав. Второто лице осигурява безопасността на минувачите и возилата, подава информация на ватмана в кабината, превключва стрелките.

(2) При наличие на резервен пулт за управление от задната платформа маневрата се извършва самостоятелно от ватмана на мотрисата.

**Чл. 739.** Ватманът напуска трамвайната мотриса при гарирание (оставяне в покой) след:

1. осигуряване мотрисата срещу самопридвижване;
2. изключване на главния прекъсвач;
3. сваляне на пантографа.

### *Раздел V*

#### **Ремонт на трамвайна мотриса**

**Чл. 740.** Когато трамвайната мотриса е с вдигнат пантограф, като правило е забранено отварянето на врати, капази на шкафовете и сандъците на електрообзавеждането, допирането до апарати, машини и проводници.

**Чл. 741.** (1) Почистването, техническото обслужване и ремонтът на трамвайна мотриса се извършват след осигуряване на мотрисата срещу самопридвижване, изключване на главния прекъсвач, сваляне на пантографа, изключване на акумулаторната батерия.

(2) Работещият е длъжен визуално да се убеди, че пантографът е свален.

(3) При работа по трамвайната мотриса на пулта за управление се поставя табела „Не включвай! Работят хора!“.

**Чл. 742.** Забраняват се работата и допирането до апарати и проводници при включени акумулаторна батерия и кондензаторна батерия с остатъчен електрически заряд.

**Чл. 743.** (1) При пробно поставяне на трамвайна мотриса под напрежение лицата, работещи по нея или в непосредствена близост, се отстраняват.

(2) За функционална проверка се допуска отваряне на врати и капази на електрообзавеждането.

(3) Забранено е принудителното включване на защитните апарати.

**Чл. 744.** (1) Мотрисите се вкарват в сервизното хале на собствен ход със скорост до 5 km/h.

(2) Контактната мрежа над ремонтните канали се секционира и съоръжава със светлинна сигнализация съгласно чл. 382 .

## ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

---

(3) В зависимост от характера на ремонта, който се извършва на ремонтния канал, и конструкцията на секционните разединители във всяко трамвайно депо се изготвя инструкция за безопасност при превключване на секционните разединители на ремонтните канали.

**Чл. 745.** Трамвайните мотриси се прекарват на собствен ход през миячните машини с предписаната скорост и затворени врати и прозорци.

**Чл. 746.** При установяване на мотриса за ремонт разстоянието между прикачните (съединителните) устройства (теглично-отбивачни съоръжения) на две съседни мотриси е над 2 m. Мотрисата се осигурява срещу самопридвижване, главният прекъсвач се изключва, пантографът се сваля.

**Чл. 747.** (1) Лицата, които управляват мотрисите при маневра в трамвайното депо, са правоспособни ватмани с втора квалификационна група по безопасност, на които е възложено със заповед извършването на маневрената работа.

(2) В зависимост от типа на прикачните устройства на мотрисите в депото се разработва инструкция за безопасност и здраве при маневрената работа.

**Чл. 748.** (1) Стационарните съоръжения за работа по покривното електрообзавеждане на трамвайните мотриси се обезопасяват с перила. Перила има работната площадка на съоръжението и от двете надлъжни страни на мотрисата.

(2) Контактната мрежа се секционира и съоръжава със светлинна сигнализация.

**Чл. 749.** Електрообезопасяването на работещите на покрива на мотрисата може да се осъществи чрез заземяване на контактната мрежа или чрез изолиране на работещия спрямо „земя”, като:

1. контактната мрежа се заземява чрез заземителен нож на секционния разединител; може да се направи и с отделен заземителен разединител или преносими заземители; работната площадка също се заземява;

2. izolацията спрямо „земя” включва: работа с изолирани инструменти, допирание с диелектрични ръкавици, диелектрични пътеки на покрива на мотрисата, изолиране на работната площадка спрямо носещата конструкция.

**Чл. 750.** Основните изисквания за безопасност при ремонтни работи по трамвайните мотриси са както при ремонтни работи по локомотивите и вагоните, дадени в част осма.

## ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 1. Тази наредба се издава на основание чл. 276, ал. 1 от Кодекса на труда.

§ 2. Указания по прилагането на наредбата дава министърът на труда и социалната политика съвместно с министъра на транспорта.

§ 3. Наредбата влиза в сила шест месеца след обнародването ѝ в „Държавен вестник”.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при извършване на работа**

**от едно длъжностно лице при обхождане на железния път**

1. Длъжностното лице (кантонер), което самостоятелно упражнява трудова дейност по обхождане на железния път на железопътната инфраструктура, стриктно спазва изискванията за безопасност при движение в районите на гарите и междугарията.

2. Когато среща влак, изолирана машина, дрезина или вагонетка, кантонерът застава на банкета с лице към приближаващото возило.

3. Когато преминава влак, кантонерът следи за неговата изправност, за правилното положение на товара, има ли сигнали. След като премине влакът, кантонерът преминава от другата страна на банкета на железопътната линия, оглежда другата страна на влака и след като се убеди в неговата изправност, продължава работата си.

4. Кантонерът има при себе си извлечение от графика за движение на влаковете (книжка-разписание) в неговия участък, както и сверен часовник.

5. При всяко принудително прекъсване на работата кантонерът се отстранява от пътя на безопасно разстояние минимум 2 m от близката релса, а в участък с висока скорост на движение на влаковете - не по-малко от 4 m.

6. При работа в лоши атмосферни условия (сняг, дъжд, мъгла и ниски температури) кантонерът е облечен така, че да не са закрити ушите му.

7. При извършване на ремонти по пътя кантонерът стои обърнат с лице към очакваното возило.

8. Когато кантонерът се отстранява от пътя, за да посрещне влак, той своевременно застава на банкета на разстояние от 1500 до 500 m от идващия влак в зависимост от скоростта.

9. При еднопътен и двупътен участък кантонерът посреща влака от дясната страна по посока на движението:

9.1. В случаите, когато забелязаният влак се намира близо до кантонера, се разрешава срещането на влака да се осъществява от лявата страна на банкета.

9.2. Ако след преминаване на влак по единия път веднага премине друг по съседния, кантонерът посреща и него от първоначалното си място.

9.3. Не се допуска при приближаване на влак кантонерът да прибягва през линията и да стои между двата пътя или в междурелсието на съседния коловоз, за да го посрещне.

10. След среща с влак, преди да продължи обиколката на участъка, кантонерът е длъжен да се убеди, че отзад или срещу него не идва влак, изолирана машина или дрезина.

11. Когато в поверения му участък работи тежка железопътна механизация (подбивни, пресевни и други машини), преди тяхното приближаване кантонерът се отстранява от пътя на разстояние 5 m.

12. При среща със снегорин кантонерът се отбива встрани на разстояние, не позволяващо да бъде засегнат от крилете и да попадне в сферата на изхвърления сняг, лед и др.

13. При среща със снегорин при двойна железопътна линия кантонерът изчаква разминаването зад свободния път.

14. При среща със снегорин в участъци с дълбоки изкопи или високи насипи кантонерът преценява времето, с което разполага, дали ще му стигне, за да не бъде застигнат или срещнат от снегорина.

15. Когато минава по мостове с отвори, по-малки от 50 m, кантонерът преценява времето си така, че при преминаването на влака по моста той да се намира вън от него. На мостове над 50 m кантонерът преценява времето така, че ако бъде застигнат, да бъде на сигурно място в предпазна ниша.

**16.** При оглед на мостове и други съоръжения кантонерът е особено внимателен при приближаването на возилата и оставя работните инструменти по банкета успоредно на железния път.

**17.** Когато проверява тунели с дължина, по-малка от 50 m, при преминаване на влаковете кантонерът не трябва да се намира в тунела. Когато работи в тунели с дължина, по-голяма от 50 m, кантонерът своевременно се укрива в нишите. За целта той трябва много добре да познава тунелите в поверения му участък и разположението на нишите.



**Специфични изисквания за безопасност и здраве при товарене, разтоварване, пренасяне и превозване на материали за ремонт на железния път**

**Товарене, разтоварване и пренасяне на релси на специализирани вагони за превоз на релси, вагонетки на моторен влекач**

1. При товарене, разтоварване и пренасяне на релси на вагон или вагонетки на моторен влекач се спазват следните общи изисквания:

1.1. Операциите се извършват под ръководството на ръководителя на работа.

1.2. При преминаване на возило на съседен коловоз работата се преустановява.

1.3. Работещите стоят на разстояние не по-малко от 1 m от края на платформата на вагона.

1.4. Операцията се изпълнява при спрян, застопорен и осигурен против самопридвижване вагон или вагонетка.

1.5. Забранено е едновременното разтоварване на повече от една релса.

2. При разтоварване на релси от специализирани вагони за превоз на релси (чифте) се спазват следните специфични изисквания за безопасност:

2.1. При изрязване на арматурното желязо, укрепващо релсовия сноп, се внимава да не се срутят релсите.

2.2. Направената наклонена повърхнина, укрепена за терена и вагона с наклон 1:3, се намазва със смазка.

2.3. Релсите се разтоварват от върха на фигурата, в която са наредени.

Преместваните релси се обръщат с лост, за да застанат в легнало положение.

2.4. Забранено е едновременното разтоварване на повече от една релса.

Спускането на релси от вагона е внимателно и последователно, т.е. нова релса се спуска, след като спуснатата преди нея е легнала на земята и придвижена до мястото на съхранение.

2.5. Забранено е при разтоварване на релси работниците да стоят в обсега на спусканите релси.

2.6. При преместване и подреждане на релси се работи със специални клещи.

2.7. При разтоварване на релси в електрифициран коловоз или път задължително се работи в електрически „прозорец” и заземена контактна мрежа.

2.8. При разтоварване на релси от вагон в електрифициран участък на неелектрифициран коловоз, когато разстоянието до части на контактната мрежа под напрежение е от 2 до 4 m, се определя длъжностно лице за наблюдаващ, което следи за безопасната работа.

3. Специфичните изисквания за безопасност и здраве при натоварване и разтоварване на релси на вагонетките с ръчни механизми и електрически телфери са следните:

3.1. Преди започване на операцията ръководителят на работата и машинистът на влекача проверяват, за да се убедят в изправността на повдигателните механизми.

3.2. С телферите и ръчните подечни съоръжения, както и със захватите, могат да работят само лица с не по-ниска от втора квалификационна група по електробезопасност, които притежават необходимите знания и са усвоили безопасните начини на работа.

3.3. Останалите работници прибухват релсите на банката така, че захватното устройство да бъде вертикално.

3.4. Забранено е да се придърпват релсите от разстояние с повдигателните съоръжения.

3.5. Преди повдигането на релсите всички работници се отстраняват на безопасно разстояние, а самата операция повдигане и хоризонтално преместване се извършва под ръководство на ръководителя на работа.

3.6. Забранено е да се извършва операцията по време на движение на моторния влак.

3.7. Забранено е превозването на хора върху вагонетките.

3.8. При товарене, разтоварване и пренасяне на релси на вагон и вагонетки и моторен влак се ползват необходимите лични предпазни средства.

#### **Товарене и разтоварване на траверси**

4. Дървените траверси се разтоварват винаги от върха на фигурата, в която са подредени, като не се измъкват отделни траверси, при което може да се срути внезапно фигурата и да бъдат наранени работниците.

5. Дървените стари траверси могат да се пренасят от двама работници на едно и също рамо от двамата. За такава работа се подбират еднакви по ръст носачи.

6. Траверсите се свалят от раменете чрез изхвърляне встрани по командата на трето лице или на един от двамата.

7. Новопроизведените (прясно креозотираните) дървени траверси се пренасят задължително със специални клещи за траверси. Забранено е товаренето и разтоварването на траверси, напоени с креозот, без предпазни предни престилки и предпазни ръкавици. Преди започване на работата работниците получават и ползват специални вещества (паста за намазване на лицето) за предпазване от креозотно изгаряне при случаен допир.

8. Когато се превозват ръчно с вагонетка, траверсите се поставят върху пода ѝ надлъжно по посока на пътя, а работниците, бутачи вагонетката, се движат отзад и встрани.

9. При складирането им дървените траверси се подреждат върху поставки от два траверса един над друг на редове, перпендикулярни един на друг.

Теренът около фигурите се почиства от трева, храсти и др.

10. Натоварването и разтоварването на стоманобетонни траверси с кран се разрешава след установяване на крана на местоработата. Пакетите се захващат така, че да не се разместят траверсите. Работи се само със здрави, изпитани и маркирани сапани, като работниците поддържат и насочват пакета с приспособления и са на разстояние от него не по-малко от 2 m.

11. Забранено е стоенето на работници в подкрановото пространство и в обсега на действие на съоръжението.

12. В електрифициран участък работата с автокран за товарене и разтоварване на траверси се извършва само в електрически „прозорец“.

#### **Превоз на материали с ръчна вагонетка „Модерон“**

13. Вагонетката тип „Модерон“ на междугарие се движи под ръководството на придружител с охрана съобразно профила и видимостта на железния път.

14. Движението на вагонетката тип „Модерон“ по коловозите в района на гарата се извършва с устно разрешение на дежурния ръководител.

15. Водещият вагонетката се движи в междурелсието. При подаване на сигнал за приближаващо се возило вагонетката се изнася на ръце от водещия и съпровождащите го работници или се изхвърля от водещия и се изтегля на безопасно разстояние. Превозваните материали също се отстраняват на безопасно разстояние.

16. Не се допуска возене на хора върху вагонетката.

17. Не се допуска превозване с вагонетката на пълни газови бутилки, взривни или отровни вещества, които могат да се разпилеят при превоза или изхвърляне на вагонетката.

18. Водещият вагонетката внимава за подавани сигнали за приближаване на возило от охраната.

19. Вагонетката не се използва в мъгла, пороеен дъжд и виелица.

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

**20.** Не се стъпва по релсите при бутане на вагонетката.

**21.** Задължително е ползване на работно и специално работно облекло от водещия вагонетката и съпровождащите го работници.

**22.** Когато е необходимо да се премине от една релсова нишка на друга, вагонетката се разтоварва, премества се на другата релса и отново се натоварва.

**23.** При превозване на материали се допуска:

23.1. наведнъж да се натоварват до три дървени траверси и до две стоманобетонени траверси;

23.2. превозът на релси с две вагонетки;

23.3. превозът на материали в сандъчета или на връзки с единично тегло до 50 kg.

### **Разтоварване на вагони тип „Хопер-дозатор” и „ОБ”**

**24.** Всички лица, работещи с „Хопер-дозатори”, притежават съответната правоспособност.

**25.** При натоварване и разтоварване на баласт се забранява:

25.1. в коша на вагона да има хора;

25.2. да се преминава през отворените клапи на хопер вагона и да се намират хора в зоната на повдигане и отпускане на дозаторите при наличие на сгъстен въздух в пневматичната система на вагоните.

**26.** Не се разрешава да се подгръват за размразяване замръзнали въздухопроводи, кранове и въздушни резервоари при затворено положение.

Отварянето на крановете се разрешава само след като работещите са се уверили, че кноровите ръкави са правилно скачени.

**27.** Разтоварването на замръзнали насипни товари от „Хопер-дозатори” и „ОБ” вагони се извършва след привеждането им във временно транспортно положение на коловози без контактна мрежа и предварително разрохване на товара с подходящи инструменти, приспособления и съоръжения.

**28.** Забранено е придвижването или разтоварването на „ОБ” вагони, когато вътре в тях има работници, разрохващи замръзвания товар.

**29.** Не се допуска доближаване на хора и предмети на разстояние, по-малко от 2 m, до части на контактната мрежа, намиращи се под напрежение.

**30.** Разрешава се качването върху „Хопер-дозатора” само след като напрежението в контактната мрежа е изключено и тя е заземена.

**31.** Не се допуска пътуването на външни лица във влаков състав, състоящ се от „Хопер-дозатори”.

**32.** При придвижването на работния влак, състоящ се от „Хопер-дозатори”, до мястото на разтоварване обслужващите го лица могат да стоят само на площадките на вагона.

**33.** По време на разтоварване на хопер-дозаторния влак операторите на „Хопер-дозаторите” се разполагат на разтоварващия вагон от двете страни срещуположно на стъпненките.

**34.** При движение на влак по съседния коловоз в двупътен участък разтоварването на баласт се преустановява, а обслужващата бригада застава на безопасно разстояние или на платформата на вагоните. Не се допуска стоенето на хора между работния и преминаващия влак.

**35.** Преди да се подаде въздух в работния цилиндър, операторът по товаро-дозиращите устройства проверява с цел да се увери, че вътре във вагона и в зоната на разтоварно-дозиращия механизъм няма хора.

**36.** При работа нощем и в тунели се осигурява осветление за работа.

**Разтоварване на насипни материали от вагони с ниски стени (RGS)**

**37.** Преди да започне разтоварването, вагоните се застопоряват или заклинят със спирателни обувки.

**38.** Ръководителят на работата щателно оглежда вагоните отвън, а по време на работа - и отвътре. При откриване на разковани врати или липсващи талпи от пода на вагоните той дава конкретни указания на работниците.

**39.** Работниците при качване и слизане от вагоните използват стълбите на вагоните. Необходимите инструменти за разтоварване се подават от работниците, стоящи извън вагона.

**40.** Забранява се скачането от вагоните.

**41.** Разтоварването на вагоните се извършва внимателно, за да се избегне падане от вагона.

**42.** Броят на работниците във вагона е такъв, че да не си пречат при работа и да се наранят.

**43.** Вагонът се придвижва след като всички работници са слезли и е открит габаритът.

**44.** При отваряне на капаците на вагона работниците застават встрани на безопасно разстояние. След разтоварването на вагона вратите и капаците се затварят. Капаците на вагоните се отварят и затварят само при спрял влак (вагон).

**45.** Баласт или друг насипен товар се разтоварва от вагона в движение, при скорост не по-висока от 5 km/h. В такъв случай отговорният ръководител на работата задължително предупреждава както работниците, така и машиниста и началника на влака за предстоящото разтоварване в движение. Ръководителят на работата се движи пеша от дясната страна на влака, като наблюдава и ръководи разтоварването, подава сигнали за забавяне или спиране на движението, ако има опасност за сигурността на работещите. Ако профилът и естеството на работа не позволяват на ръководителя да се движи от дясната страна на влака, той се движи отляво, за което предварително уведомява машиниста и началника на влака. Ако е невъзможно движението пеш и от двете страни на влака, ръководителят се качва на вагон с площадка или стъпенка и от там ръководи разтоварването.

**46.** Забранява се при разтоварване в движение работниците да застават на разстояние, по-малко от 1 m от челния край на вагона, и в самия край на външните му очертания, за да се избегне опасността при случайно дърпане или задържане на влака работниците да паднат от вагона.

**47.** Забранено е при движение на влака да се ходи по вагоните, да се преминава от вагон във вагон, да се стои по-близо от 1 m от края на отворен вагон и да се извършват каквито и да са подготвителни работи.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при ръчно изпълнение на отделни видове пътноремонтни работи**

Смяна на релси

1. При изваждане на негодна релса се работи под ръководството на ръководителя на работата.
2. Релсата се обръща по възможност с релсообръщач. При обръщане на релсите се използва прав лост с изправени връх и пета.
3. При обръщане и бутане (пробутване) на релсата с лост не се стои срещу работещия.
4. Релсите се пренасят и преместват ръчно само със специални клещи за релси.
5. Не се бърка с ръка под разкачената релса и не се бърка с пръсти в отворите за наместване на наставовите болтове.
6. При смяна на релси в горещо време и при високи температури се внимава при освобождаването на връзките от болтовете.
7. При смяна на релси в мостове и мостови съоръжения се стъпва и ходи по ламарините в междурелсието и пешеходните пътеки.
8. При смяна на релси в тунели се осигурява осветление.

Смяна на стрелкови части

9. Стрелковите части (езици, раменни релси, цели кръстовини или отделни сърца и рогови релси, контрарелси, междинни релси, съединителни и контролни щанги) се сменят след прекъсване движението на влаковете през работното място.
10. Работата по смяната на стрелкови части започва само след разрешение на дежурния ръководител движение.
11. Ръководителят на работата може да изисква от дежурния ръководител движение да предупреди работещите за предстоящото преминаване на возила по съседните коловози и стрелки чрез гаровата високоговорителна уредба, гаровите стрелочници или по друг начин.
12. Ръчното преместване на стрелкови части се извършва с помощта на клещи за релси и лостове.
13. Тежките стрелкови части (език, раменна релса, кръстовина и др.) се преместват по следния начин:
  - 13.1. с помощта на клещи за релси работещите преместват единия край на стрелковата част;
  - 13.2. в другия край двама души с лостове задържат елемента, за да не се завърти в обратна посока;
  - 13.3. след преместването на единия край по същия начин се премества и другият край на стрелковата част;
  - 13.4. повдигането и преместването се извършват под ръководството на ръководителя на работата.
14. Когато не се налага прехвърляне на стрелкови части през стрелката или релси от железния път, може съответната полага на или изваждана част да се премести („изрука“) с помощта на лостовете.
15. Релсовите части се обръщат („тумбат“) с релсообръщачи. По изключение обръщането може да се извършва и с два лоста, без лостът да се подпира с гърди, рамо или крак. Не е желателно да се стои срещу лоста при обръщането на релси.
16. При смяна на стрелкови части:

- 16.1. не се разчиства с ръка леглото под петата на издигнатата стрелкова релсова част;
- 16.2. не се проверява с пръст точното съвпадение на отворите между релсите и връзките;
- 16.3. при удряне с чук не се стои срещу работещия с чука;
- 16.4. забранено е почистването на метални стружки с ръка и издухването им с уста; за почистването им се използват метли.

Монтаж и смяна на стрелки

**17.** Преди започване на работа по монтаж и смяна на всички видове железопътни стрелки ръководителят на работите е длъжен да:

- 17.1. разполага с утвърдена технология за изпълнение на дадения вид работа, с която да се запознае ръководеното от него звено;
- 17.2. съгласува действията си с дежурния ръководител движение, длъжностни лица по осигурителна техника и контактна мрежа относно изпълнение на утвърдената технология.

**18.** При преустройство на гарови коловози и други случаи, когато не се пречи на движението на возилата, стрелката се монтира направо на мястото ѝ за работа в пътя. Всички видове работи се извършват във влаков и електрически „прозорец“:

- 18.1. Преди започване на работата в „прозорец“ работното място се сигнализира със забранителен сигнал за прекъсване на пътя по всички направления на стрелката.
  - 18.2. Стрелката се монтира върху предварително подготвено и подравнено земно платно на нова площадка или след демонтиране на съществуващата стрелка в пътя.
  - 18.3. Траверсите се пренасят и подреждат по схема с помощта на клещи за траверси при спазване на физиологичните норми и правила за ръчна работа с тежести.
  - 18.4. Релсовите части се пренасят и поставят върху траверсите с помощта на клещи за релси под общо управление.
  - 18.5. Релсовите части се монтират към траверсите както при смяна на релси, връзки, скрепления, реброви и гумени подложки в пътя.
  - 18.6. След окончателното свързване на стрелката и насипване на баласт тя се повдига с помощта на крикове на няколко етапа, като максималното повдигане е 15 cm на етап.
  - 18.7. Стрелката се премества (изруква) под ръководството на ръководителя на работата.
  - 18.8. Баластовата призма се оформя и планира ръчно с вили и лопати.
- 19.** При монтиране на стрелка извън мястото ѝ за работа в пътя се прилагат следните правила:
- 19.1. стрелката се монтира на най-близкото разстояние за полагането ѝ в пътя и на габаритно разстояние;
  - 19.2. материалите се подреждат и стрелката се монтира върху подравнено място с подложно скеле от стари траверси и релси;
  - 19.3. при пренасяне и подреждане на траверсите и релсовите части се работи с клещи за съответния вид материал;
  - 19.4. траверсите се поставят върху скелето по схема, като краищата им от страна на правия коловоз се подравняват в една линия;
  - 19.5. при задялване на траверсите със саботажна тесла работникът работи разкрячен;
  - 19.6. при наместване на ребровата подложка под релсата не се пипа с ръка под петата на релсата.

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

**20.** При влагане на стрелка в пътя чрез преместване, предварително монтирана на скеле или площадка в непосредствена близост до мястото, където ще бъде положена, на извънгабаритно разстояние от пътя се спазват следните правила:

20.1. работите се извършват на три етапа: подготвителен, в „прозореца” и заключителен (след „прозореца”);

20.2. подготвителните работи се изпълняват при намалена скорост на движение на влаковете до 25 km/h, което се сигнализира; работното място също се сигнализира съгласно Наредбата за определяне правилата за движението на влаковете, маневрената работа и подаваните сигнали в железопътния транспорт;

20.3. преди „прозореца” скреплението се отвива и се изваждат по две траверси през траверса, а наставовите болтове на стрелката, която ще се монтира, се развиват с изправни ключове;

20.4. в „прозореца” работното място се сигнализира от двете страни по правата и отклонението със забранителен сигнал за прекъснат път;

20.5. при разкопаване на праговете, изхвърляне и пресяване на баласта се работи на безопасно разстояние един от друг;

20.6. новата стрелка се премества (наруква) в пътя на части, като се работи задължително под команда на ръководителя на работата;

20.7. забранено е при свързването на наставите и наместването с ръце на едната релса между връзките, закрепени на другата; това се извършва с помощта на клещи и лостове.

**Смяна на траверси**

**21.** При смяна на единични или двойни траверси, предялване на дървени траверси в пътя и извън него, подготовка на мостови траверси, направа и демонтиране на двойни дървени траверси се прилагат следните правила:

21.1. при разкопаване на баласта в междутраверсието срещу работещия не стои друг работник;

21.2. разкопаният баласт се изхвърля само с инструменти;

21.3. траверсите се изваждат и пренасят със специални клещи за траверси;

21.4. новата траверса се вмъква само със специалните клещи за траверси;

21.5. двойната дървена траверса се изважда и намества от две лица, а стоманобетонната - от три лица.

**22.** При смяна на единични или двойни мостови траверси на съоръжения се прилагат следните правила:

22.1. при смяна на траверси на мост поради необходимостта да се стъпва и ходи по мостовата конструкция е задължително използването на лични предпазни средства - каски, гръдни колани, въжета и обувки с неплъзгащи подметки;

22.2. тъй като на мостовите съоръжения при смяна на траверсите се налага и сваляне на релсите и контрарелсите, задължително е използването на обходни медни въжета в електрифицирани участъци;

22.3. при установяване и на най-малко електрическо напрежение по металната мостова конструкция работата се преустановява и работниците се извеждат на безопасно разстояние;

22.4. всички манипулации по тази операция се извършват с предпазни ръкавици.

**Смяна и притягане на скрепление, наставови болтове, връзки, реброви, еластични и ъглови подложки**

**23.** При доставяне на скрепителния материал до работното място от работниците, когато се използва ръчна количка за движение по релсов път тип

„Модерон”, се спазват всички правила за безопасна работа с нея.

**24.** Гайките на стегателните болтове се развиват и завиват ръчно със специален ключ или механизирано с тирфоногаечна машина.

**25.** При смяна на гумени подложки в пътя релсата се повдига с лост, а подложката внимателно се изважда, без ръката да попада под повдигнатата релса.

**26.** При смяна на наставови връзки в електрифициран участък се ползва изправно късо обходно въже със захвати на краищата.

**27.** Забранено е при смяна на наставови връзки и болтове да се проверява с пръсти точното съвпадане на отворите между релсите и връзките.

**28.** Забранено е при свързване на две релси да се намества с ръце едната релса между връзките на другата. Това се извършва само с клещи за релси и лостове.

Поправка на железния път по ос и ниво

**29.** Железният път (стрелката) се повдига с помощта на крик, който се поставя вертикално под петата на релсата.

**30.** Работи се едновременно с два крика, обслужвани от двама работници, а останалите работници задължително застават на безопасно разстояние.

**31.** Език на стрелка, свързана с осигурителна техника, се повдига в присъствие на механик по осигурителна техника.

**32.** При спускане на крика работниците се отстраняват от релсата и обсега на действие на крика.

**33.** При изместване, по-голямо от 20 mm, се откриват челата на траверсите.

**34.** Железният път (стрелката) се премества съгласувано под ръководството на ръководителя на работата.

**35.** През летните месеци при висока температура преместването (рукането) се извършва предимно сутрин или вечер.

Работа при зимни условия и почистване на сняг по време на дежурства

**36.** Не се допускат до работа работници без полагащото им се студо- и водозащитно облекло.

**37.** При силен валеж ръководителят на работа определя почивките, тяхното място и продължителност.

**38.** При почистване на сняг по време на нощно дежурство се спазват следните правила за безопасна работа:

38.1. когато се налага да почиства сняг през нощта, дежурният работник е в постоянна връзка с осигуряващите движението (дежурен ръководител движение и постовия стрелочник) и при сигнал от тях незабавно се отстранява от железния път на безопасно разстояние;

38.2. през нощта дежурните почистват само езиците, раменната релса и стрелковото корито, така че да се осигури движението и прилепването на езика към раменната релса и заключване на стрелковата заключалка; редовната смяна през деня довършва почистването на стрелките, железния път и другите съоръжения.

Разваляне и направа на прелезна настилка на прелез

**39.** Мястото на работа се сигнализира от страна на возилата съгласно Наредбата за определяне правилата за движението на влаковете, маневрената работа и подаваните сигнали в железопътния транспорт.

**40.** По отношение на автомобилите се сигнализира съгласно Закона за движение по пътищата.

**41.** Забранено е при изваждането на гвоздеите с „кози крак” или лост да се наляга с тяло върху него. Забранено е поставянето под стъпката на „козия



## НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

---

крак” на камъни, трески и др. вместо метални подложки.

**42.** Забранено е изправянето на гвоздеи върху главата на релсата.

**43.** При изхвърляне на траверсите се работи под команда, като се пазят ръцете и краката от притискане.

**44.** При задялване на траверси със саботажна тесла работникът работи разкراчен, за да не нарани краката си при празен ход на теслата.

**45.** При нареждане и наместване на траверсите се работи под команда и с помощта на лостове, като се пазят краката и ръцете от притискане.

**46.** Траверсите се заковават с добре изострени прави гвоздеи.

**47.** Гвоздеите се набиват в предварително пробити със свредел отвори.

Направа на изолирани лепени настави

**48.** До работа за направа на лепени настави се допускат само лица, предварително обучени и преминали инструктаж за безопасна работа.

**49.** Лицата, работещи с ръчен шмиргелов апарат с гъвкав вал, се запознават с инструкцията за безопасна работа с апарата.

**50.** Работниците по направа на лепени настави задължително ползват специално работно облекло и лични предпазни средства. Работещият с шлайфащите и режещите машини (шмиргел с гъвкав вал, релсорезна и др.) ползва предпазни очила или маска, прахозащитни гамаши.

**51.** При работа с епоксидна смола задължително се ползват гумени ръкавици. Смолата се измива само с топла вода, сапун или спирт. Забранено е използването на керосин и др. разредители за измиване.

Направа на алумино-термитна заварка

**52.** Извършващите алумино-термитни заварки по железния път лица задължително са правоспособни заварчици и спазват изискванията за безопасна работа при газопламъчно заваряване и рязане на метали и изискванията за съхранение, транспорт и употреба на кислород.

**53.** Забранено е да се работи със замърсени или напоени с разтворители или с гориво-смазочни материали работно и специално работно облекло, обувки, ръкавици и др. Забраната се отнася и за помощниците на заварчиците и за другите присъстващи лица при извършване на заваръчни работи.

**54.** Забранено е в складовете за термитна смес да се съхраняват термитни запалки, леснозапалими материали и съдове с горими, леснозапалими или взривни газове. В складовете за термитна смес се осигуряват противопожарни уреди и съоръжения.

**55.** Забранено е транспортирането на термитна смес заедно с термитни запалки или с други леснозапалими вещества, материали и газове.

**56.** Забранено е ползването на алумино-термитни дози, когато те не са във фабрична опаковка, когато в опаковката няма сертификат от предприятието производител за количеството, датата на производство и срока за съхранение, когато е овлажнена.

**57.** Термитната смес се предава за ползване и се ползва само от лица, на които е възложено извършването на алумино-термитни заварки.

**58.** Забранено е заваряването, преди да са взети необходимите противопожарни мерки.

**59.** Мястото около заваряването се разчиства от:

- а) горими материали в радиус 5 m;
- б) леснозапалими течности в радиус 15 m;
- в) сняг в радиус не по-малък от 0,5 m.

**60.** Разтопената термитна смес се налива само в изправни и сухи заваръчни форми.

**61.** Преди запалване на термитната смес и изпускане на втечнения продукт

заварчикът ползва предпазни очила, а всички останали работници се отдалечават на безопасно разстояние.

**62.** Забранено е термитната смес да се запалва посредством пламък, искра, електрическа дъга и др. подобни. Запалването се извършва само с термитни или електрозапалки.

**63.** Когато след поставяне на запалената термитна запалка в термитната смес не е осъществено запалването, повторното ѝ запалване се извършва след изчакване най-малко 3 min.

**64.** Забранено е приближаването към незапалена термитна смес без предпазни очила.

**65.** Разтопената термитна смес се освобождава за излизане от тегела във формата чрез удар на запорното устройство отдолу нагоре със специална пръчка. Задължително е изчакването до окончателното втвърдяване на стопилката за отстраняване на дозата от тегела.

**66.** Забранено е при пробив и изтичане на стопилката от тегела или от формата да се предприемат мерки за запушване на пробива или за задържане изтичането на стопилката по какъвто и да е начин. При тези случаи се вземат мерки за предотвратяване на пожар.

**67.** Забранено е отстраняването на формата от мястото на заваряването или нейното разрушаване преди пълното втвърдяване на стопилката.

**68.** Забранено е извършването на алумино-термитни заварки с неизправни съоръжения и инструменти.

**69.** Забранено е оставянето на неизползвани материали за алумино-термитно заваряване след привършване на работа във от склада.

**70.** При изсичане след заваряването на изстинал излишен метал с машини с абразивен инструмент се спазват изискванията за безопасност при работа със съответната машина.

**71.** При извършване на алумино-термитни заварки работниците задължително използват полагащото им се работно облекло, специално работно облекло и лични предпазни средства.

Почистване на канавки, банкети, вток и отток на водостоци и окосяване тревите на банкета

**72.** Почистването на канавки, банкети, вток и отток на водостоци, окосяването на тревите на банкета се извършват индивидуално без наблюдение от ръководител или организирано от група по поддържане на железния път.

**73.** Не се допускат на работа работници без подходящо работно облекло.

**74.** Когато почистването се извършва самостоятелно от кантонера по железния път или от друго лице, той задължително е със сигнално елече или костюм.

**75.** Когато в района на работа съществува опасност от появата на змии, всички работещи са с гумени ботуши.

**76.** Когато почистването е ръчно, на всички работещи задължително се осигуряват предпазни ръкавици.

**77.** Почистването на банкетите, канавките и косенето на банкетите се извършва по посока, обратна на движението на влаковете.

**78.** Когато почистването се извършва организирано от групата по поддържането на железния път, мястото се сигнализира. При приближаване на влак работата се преустановява и работещите се отстраняват на безопасно разстояние заедно с инструмента си до отминаване на влака.

Обрушване на скали и преоткосиране на откоси

**79.** Изискванията за безопасност и здраве при обрушване на скали и преоткосиране на откоси по железопътната инфраструктура се определят с

**НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И  
БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

инструкция на НК „ЖИ”.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при работа с железопътен  
стрелови кран**

1. Със стрелови железопътен хидравличен кран могат да работят само правоспособни машинисти (кранисти, оператори) и прикачвачи с необходимата квалификация.
2. Преди започване на работа на персонал, работещ и обслужващ крана, се провежда инструктаж от прекия ръководител на работа.
3. Работещите с крана задължително ползват специално работно облекло, каски и ръкавици.
4. Преди започване на работа се извършва визуален оглед на крановото устройство, на вагона и хранващите го електрически вериги.
5. Движението на крана до работното място се извършва само в транспортно положение.
6. Стабилизирането за работа се извършва върху здрави, уплътнени места, като под металните стъпки на стабилизиращите цилиндри се поставят дървени трупи.
7. Захранването с електрическа енергия се извършва в следната последователност: първо се включва кабелът в куплунга на вагона и след това в куплунга на моторния влекач се подава напрежението. Изключването е по обратния ред.
8. За безопасната работа на крана предварително се регламентира и осигурява влаков и електрически прозорец с необходимия брой сигналисти и преносими сигнали.
9. При работи на двупътен участък или в района на гара ръководителят на работа следи за спазването на габарита спрямо съседния коловоз и контактната мрежа.
10. Машинистът, обслужващ крана по време на работа, задължително ползва предпазен колан и каска.
11. При работа на крана с кука се използват сапани и други товароухватни приспособления, надеждно захващащи товара. Прикачвачите се отстраняват на безопасно разстояние, товарът се повдига на 0,20 m от терена и се спира, за да се убеди машинистът на крана, че е окачен надеждно и балансиран.
12. При работа на крана с грайфер машинистът спазва изискванията по т. 8, 9 и 10.
13. През време на работа на крана с грайфер ръководителят на работата заедно с персонала стоят на безопасно разстояние от обсега на грайфера и изкопа.
14. При констатиране на повреда в някои възли по електрическото захранване или хидравликата кранът незабавно се спира до отстраняване на повреда от компетентни специалисти.
15. Работи се само със сапани и други товароухватни приспособления от сертифицирани производители. На сапаните се извършва преглед за изправността на всеки 10 дни съгласно изискванията за безопасната експлоатация на повдигателните съоръжения.
16. Товарът се разпределя равномерно на платформата на вагона.
17. Забранено е вдигането и свалянето на работници с крановото устройство.
18. Установените ръчни и звукови сигнали се подават само от

**НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

правоспособни лица.

**19.** Забранено е стоенето и преминаването на лица в работната зона на крана при вдигнат товар.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при рязане и пробиване на релси с релсорезна, релсопробивна машина и газокислородна уредба**

1. Изискванията при рязане и пробиване на релси с релсорезна, релсопробивна машина и газокислородна уредба са следните:

1.1. при изпълнение на работния процес отговорно лице за безопасността на работещите е ръководителят на работата;

1.2. релсата в пътя се реже при прекъснато движение на влаковете („прозорец”), като мястото се сигнализира съгласно Наредбата за определяне правилата за движението на влаковете, маневрената работа и подаваните сигнали в железопътния транспорт;

1.3. газорезчиците, техните помощници и работещите с релсорезна и релсопробивна машина при рязане и пробиване на релси ползват защитни очила и специално работно облекло;

1.4. работещите с машините и уредбите са със закопчано и прибрано работно облекло, незамърсено с масла или с мазнини.

2. При рязане и пробиване на релси с релсорезна и релсопробивна машина се спазват следните изисквания:

2.1. забранено е да се работи с неизправни машини; преди работа работникът проверява тяхната изправност: всички болтове да са на местата си, гайките затегнати, заземяването изправно, всички ръчки да са електроизолирани, да няма оголена електроизолация на хранващите кабели; преглед, смазване, ремонт на механизмите и машините се разрешава само след тяхното спиране;

2.2. при работа с електрическата релсорезачка електродвигателят ѝ се включва след нейното сигурно закрепване към релсата; релсорезачката се поставя върху релсата така, че ножовката да бъде точно върху мястото за рязане и перпендикулярно на релсата;

2.3. забранено е при работа с релсопробивна електрическа машина поставянето на свредлото в патронника, когато е в работно положение; задължително се проверява устойчивостта на свредела, дали е правилно наточен, дали се насочва вертикално и се включва след като се постави свределът на мястото на продупчването.

3. При рязане и пробиване на релси с газокислородна уредба се спазват следните изисквания:

3.1. лицата, извършващи рязане и пробиване на релси с газокислородна уредба, имат необходимата правоспособност за газопламъчно заваряване и рязане; ежегодно се извършва проверка на знанията на работниците;

3.2. кислородните бутилки, ползвани при газокислородното рязане на временни работни места, са защитени от нагриване от слънчеви лъчи и от падане на масла или мазнини върху тях;

3.3. абсолютно забранено е удрянето, хвърлянето и търкалянето на бутилките;

3.4. при работа с газокислородна уредба на временните работни места се осигуряват необходимите пожарогасителни средства;

3.5. преди започване на работа:

а) отстраняват се от работното място и около него лесно запалителните вещества и материали;

б) проверяват се сигурността и закрепването на газовите маркучи към горелката или резача и към редуцир-вентилите;

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

3.6. през време на работа:

- а) забранено е газовите маркучи да се държат под мишница, на рамо или да се притискат между краката;
- б) забранено е придвижването на заварчиците със запалена горелка (резач) извън пределите на работното място;
- в) при прекъсване на работа с горелката или резача плътно се затварят: първо редуцир-вентилът на бутилката и след това спирателният вентил на горелката;
- г) при прегряване на горелката или на резача работата с тях се преустановява, те се загасват и след това се охлаждат до пълно изстиване в съд с вода; такъв съд с вода се осигурява при всеки заварчик по време на работа;
- д) забранено е да се работи със замърсени (запушени) изходящи канали и мундщуците на горелките и на резачите поради опасност от обратен удар на пламъка;
- е) при обратен удар на пламъка незабавно се затварят вентилите на горелката или резача, на бутилките и на входния предпазител, проверява се състоянието на маркучите, като те се продухат или се заменят с нови;

3.7. след завършване на работа:

- а) подаването на газ по тръбопроводите се прекратява;
- б) маркучите се изваждат от газозахранващите източници;
- в) горелките, резачите, маркучите, редуцир-вентилите и бутилките със съгъстени газове се съхраняват на подходящи обезопасени за целта места.

**Изисквания за квалификационна група за безопасност при работа в  
електрически уредби и мрежи към различните длъжности на работниците  
и служителите в електрифицирани железопътни участъци**

Квалификационна група	Длъжности	Необходим стаж по контактната мрежа	1. Изисквания 2. Пълномощия
I	1. Неелектротехнически и персонал на електрифицирани участъци. 2. Практиканти и стажанти от средни училища, колежи, висши учебни заведения	Не се изисква стаж. Обучение на работното място най-малко един ден и препитване от лице с трета квалификационна група.	1.1. Обща представа за контактната мрежа и съоръженията ѝ, за риска при приближаване до тоководещи части на контактната мрежа. 1.2. Лицата трябва да знаят правилата за безопасност, пряко свързани с извършваната работа.
II	1. Начинаещи електромонтьори 2. Сигналисти - охранители 3. Майстори бояджии и строители 4. Машинисти на пътни машини 5. Началници на влак 6. Началници (ръководители) с неелектрическа специалност 7. Стажанти от средни училища, колежи, висши учебни заведения с електротехническа специалност	Без стаж за лица с висше образование и за практиканти и стажанти от колежи и висши учебни заведения; Един месец за лица със средно образование с професионална квалификация по електротехническа специалност; Три месеца за лица с основно и със средно образование без професионална квалификация или с професионална квалификация по неелектротехническа специалност.	1.1. Познания за устройството на контактната мрежа. 1.2. Ясна представа за риска от електрически ток, от приближаването към тоководещи части и части с индуктирано напрежение. 1.3. Знания по основните мерки за безопасност при работа по устройствата на контактната мрежа. 1.4. Практически умения за оказване на първа долекарска помощ на пострадал от електрически ток. 2.1. Могат да работят на разстояние от части под напрежение над 2 m под наблюдение на лице с по-висока квалификационна група.
III	1. Електромонтьори 2. Начинаещи механици (електротехници, електромеханици) 3. Машинисти на монтажна машина на контактна мрежа 4. Помощник-машинист	Стаж с втора квалификационна група най-малко: — без стаж за лица с висше образование и електротехническа специалност; — един месец за стажанти от колежи от висши учебни заведения, обучаващи се по	1.1. Знания по обща електротехника. 1.2. Знания за устройството на контактната мрежа и на секционните постове. 1.3. Ясна представа за риска при работа по контактната мрежа, електропроводите и мачтовите трафопостове, секционните постове,



**НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

	и на електрически подвижен състав	електротехническа специалност и положили изпит за безопасност при работа;	основните захранващи станции, резервните захранващи станции и за опасността от индуктирани напрежения.
	5. Началници и заместник-началници на гари	— два месеца за лица, незаети в експлоатацията на контактната мрежа;	1.4. Знания по правилата за безопасност при работа и реда за допускане към работа на изключени и заземени линии и устройства.
	6. Ръководители смяна, ръководители движение	— три месеца за лица със средно образование с професионална квалификация по електротехническа специалност;	1.5. Познания по схемите на секционирание в обслужвания участък.
	7. Стажанти	— четири месеца за лица със средно образование с професионална квалификация с техническа неелектротехническа специалност;	1.6. Да имат практически умения за оказване на първа долекарска помощ на пострадал от електрически ток.
		— шест месеца за лица с основно и средно образование без професионална квалификация.	2.1. Могат да работят на височина при пълно изключване на напрежението или на разстояние от части, намиращи се под напрежение, над 2 m.
			2.2. Имат право да извършват превключвания.
			2.3. Могат да бъдат наблюдаващи.
IV	1. Механици (електротехници, електромеханици)	Стаж с трета квалификационна група най-малко:	1.1. Задълбочени знания по електротехника и устройството на контактната мрежа.
	2. Машинисти на електрически подвижен състав	— два месеца за лица с висше образование и електротехническа специалност;	1.2. Пълна представа за рисковете при работа по контактната мрежа, въздушните електропроводи, устройствата на секционните постове, основните захранващи станции, допълнителните захранващи станции и трансформаторните мачтови постове.
	3. Дежурни деломайстори	— три месеца за лица със средно образование и с професионална квалификация по електротехническа специалност;	1.3. Познания за схемите и особеностите в устройството на контактната мрежа в границите на своя и съседните участъци, да могат лесно да се ориентират какви разединители трябва да бъдат включени или изключени за извършване на работа, да
	4. Ръководители на бригади	— четири месеца за лица с висше образование с професионална квалификация с техническа неелектротехническа специалност;	
		— шест месеца за лица със средно образование;	

			<p>намират на мястото всички тези елементи и да знаят необходимите организационни и технически мерки за безопасност при работа.</p> <p>1.4. Пълни познания по частите на тази наредба, отнасящи се за безопасност при работа по контактната мрежа в електрифицирани участъци, а така също и правилата за използване на защитните средства.</p> <p>1.5. Умение да организират на място безопасно извършване на работа с изключване на напрежението и заземяване.</p> <p>1.6. Да имат знания и практически умения за прилагане на правилата за първа долекарска помощ.</p> <p>2.1. Могат пряко да организират и ръководят работата по експлоатацията и ремонта на контактната мрежа.</p> <p>2.2. Могат да извършват измерване и настройка на контактната мрежа.</p>
V	<p>1. Енергодиспечери</p> <p>2. Началници на подрайони на контактната мрежа</p> <p>3. Ръководители на отдели по експлоатация на контактната мрежа и безопасност при работа</p> <p>4. Енергетици</p> <p>5. Механици (електротехници, електромеханици)</p>	<p>Стаж с четвърта квалификационна група най-малко:</p> <p>— шест месеца за лица с висше образование и електротехническа специалност;</p> <p>— дванадесет месеца за лица със средно образование с електротехническа специалност;</p> <p>— осемнадесет месеца за лица с неелектротехническа специалност.</p>	<p>1.1. Задълбочени знания по теория и цялостни знания по устройството и експлоатацията на контактната мрежа.</p> <p>1.2. Цялостни познания по схемите за захранване и секционирание в рамките на своя и съседните участъци на енергоснабдяване и особеностите в устройството на контактната мрежа в тези граници.</p> <p>1.3. Цялостни знания по частите на тази наредба, отнасящи се за безопасност при работа на контактната мрежа и в електрифицирани участъци, а също така по начините за изпитване и съхраняване на защитните и</p>

**НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

монтажните средства и приспособления.

1.4. Умение да организират безопасно извършване на всички работи при аварийни ситуации.

1.5. Да имат знания и практически умения за прилагане на правилата за първа долекарска помощ.

2.1. Могат да издават нареди.

2.2. Имат право да ръководят всички работи в участъка на енергоснабдителния подрайон.

*Забележка.* Непосочените длъжности се причисляват към подходяща група в зависимост от изискванията и пълномощията.

(първа страница)

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА

НК “Железопътна инфраструктура”

Подрайон: .....

**НАРЯД № .....**

1. Издаден на ..... 200 ... г.

2. На отговорния изпълнител на работата (превключването) .....

(трите имена, длъжност,  
квалификационна група)

при отговорен ръководител .....

(трите имена, длъжност, квалификационна група)

се нарежда да се извърши работа по .....

.....

.....

(наименование на съоръженията, къде и в каква последователност)

3. Работата да се извърши от бригада в състав ..... души.

Трите имена на Квал.  
работника група

Проведен  
инструктаж  
(подписи)

Трите имена на Квал.  
работника група

Проведен  
инструктаж  
(подписи)

4. Условия за извършване на работата.....

(частично или напълно изкл. на напрежението,  
при особени условия и др.)

а) да се превключат по ..... следните разединители и прекъсвачи

**НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

.....

.....

.....

(записват се по реда на тяхната последователност)

б) остава под напрежение.....

.....

(наименование на фидера, секцията и др.)

в) да се поставят огради, плакати, предупредителни табели и др. ....

.....

г) да се поставят заземители.....

.....

(къде, колко и какво)

д) да се използват при работа следните монтажни уреди, предпазни средства, пособия и др.

.....

.....

.....

е) да се изпълнят следните допълнителни мерки .....

.....

.....

(по-важните)

5. Нарядът е издаден за времето от ..... до 200 ... г.

6. Издаде наряда и провел усстен (писмен) инструктаж.....

(трите имена, длъжност, подпис)

7. Наряда получих в ..... ч. на ..... 200 ... г.

Подпис:.....

Нарядът ми беше предаден по телефона в ..... ч. на ..... 200 ... г.

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 7.А**

---

от издаващ наряда .....

(трите имена, длъжност, квал. група)

.....

Подпис: .....

*(втора страница)*

**8. Изменение в състава на бригадата**

<b>Включени в състава на бригадата (трите имена, квал. група)</b>	<b>Проведен инструктаж (подписи)</b>	<b>Изваден от състава на бригадата (трите имена, квал. група)</b>	<b>Дата, час, минута</b>	<b>Разрешил (подпис)</b>
---	--	---	--------------------------	------------------------------

**9. Заповеди и уведомления за превключвания.**

<b>№ на зап.</b>	<b>Заповедта издадена</b>	<b>Операциите да свършат</b>	<b>Да се изкл. секц. разед.</b>	<b>Да се вкл. секц. разед.</b>	<b>Заповядал енерго-диспечер</b>	<b>Изпълнител на превключване</b>	<b>Заповедта изпълнена</b>
	дата час мин.	час мин.	№	№	(трите имена)	(трите имена)	час мин. №

**10. Заповеди и уведомления за извършване на работата.**

<b>№ на зап.</b>	<b>Заповедта издадена</b>	<b>Работите завършат</b>	<b>да Заповядал енерго-диспечер</b>	<b>Изпълнител на работата</b>	<b>на Заповедта изпълнена</b>
	дата час мин.	час мин.	(трите имена)	(трите имена)	час мин. №

**НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

11. Уведомления за пристъпване към работа и включване на напрежение

*(Попълва се само когато работят по съоръженията външни организации)*

Дата	час	мин.	отг. изпъл.	отг. р-л	Дата	час	мин.	отг. р-л	отг. изпъл.
------	-----	------	----------------	----------	------	-----	------	----------	----------------

12. За изпълнение на работите, указани в наряда, са взети следните мерки за обезопасяване мястото на работа: .....

Проверено отсъствие на напрежение със: .....

13. Поставени са заземители.....

(къде и колко)

14. Взети са следните допълнителни мерки по безопасност .....

.....

15. Работата на наряда е завършена напълно на .....

(дата, час, минута)

Отговорен изпълнител на работата .....

(длъжност и подпис)

16. Нарядът е проверен на ..... 200 ... г. от .. Подпис: .....

(началник подрайон)

**Забележка.** В текста не се допускат поправки и зачертавания.

НК “Железопътна инфраструктура”

Подрайон: .....

**ЗАПОВЕД № .....**

**за работа по контактната мрежа**

Дата ...../..... г. Енергодиспечер, издал заповедта: .....

(име, фамилия)

На изпълнителя: .....

(име, фамилия, кв. група)

се разрешава от ..... до .....

(дата, час, минута)

(дата, час, минута)

да се извършат при изключено напрежение следните видове работи: .....

.....  
.....  
.....  
.....

(описание на работата и точно място)

**По време на работата трябва да бъдат:**

1. Изключени и заземени в тяговата подстанция: .....

.....  
.....  
.....  
.....



**НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

(точни указания за прекъсвачи, разединители и пр.)

2. Превключени по контактната мрежа: .....

.....  
.....  
.....

(точни указания за разединителите, които спедва да се превключват, и последователност на манипулациите)

3. Поставени огради, табели, заземители:

.....  
.....  
.....

(място, брой)

4. Взети мерки по безопасност при работа .....

.....  
.....  
.....

Енергодиспечер: ..... № .....

(подпис)

Приел изпълнител: ..... № .....

(подпис)

Потвърдено:.....

(дата, час, минута, подпис)

---

—

**След завършване на работата**

Уведомява се енергодиспечер:.....

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 8**

---

(фамилия)

от изпълнител:.....

(фамилия)

Уведомление № ..... Съдържание: .....

.....

.....

Изпълнител: ..... № .....

Приел: ..... № .....

(подпис)

(подпис)

**Забележка: Използва се при работа без наряд!**

Съхранява се 3 месеца.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при работа по електропроводи с напрежение 6 kV**

1. Секционните и фидерните разединители по електропровода се включват и изключват по заповед на дежурния енергодиспечер.
2. Като правило телеуправляемите разединители се превключват от дежурния енергодиспечер чрез бутоните на пулта със задължително записване в оперативния дневник и отбелязване на времето. При отказ на телеуправлението разединителите се превключват ръчно или с команда от гаровия пулт. Конкретната организация на превключването се определя с инструкцията.
3. Кутиите на разединителите и капселованите табла се заключват с катинари с еднакви ключове. Ключовете се съхраняват от лицето, извършило ръчното превключване.
4. Работите по електропровода (ревизия на трансформатори, разрядници, разединители, предпазители, кабелни участъци и кабелни шкафове високо напрежение) се осъществяват при изключено напрежение с наряд, издаден на лице с квалификация не по-ниска от четвърта група.
5. Преди започване на работа с изключено напрежение проводниците на всички фази на електропровода се свързват на късо.
6. Заземители се поставят от двете страни на работното място, така че да са видими на разстояние не повече от 100 m.
7. С единия си край заземителите се закрепват чрез специална клема към заземителя на стълба, а с другия чрез куки към трите проводника. Преди поставянето им чрез външен оглед се проверява тяхната годност.
8. При прекъснат заземител като такъв се използва метален прът или свредло, който се забива в земята на дълбочина не по-малка от 0,5 m.
9. Ако характерът на работата по електропровода изисква временно сваляне на заземителите (проверка на трансформаторите, на изолацията с мегаомметър, изпитване на кабелите с повишено напрежение и др.), се допуска временно сваляне на пречещите за работа заземления, като се вземат мерки за безопасно извършване на работата. Заземителите се поставят от две лица, едното от които има квалификационна група не по-ниска от четвърта, а другото - не по-ниска от трета.
10. На участъци, подложени на индуктивно влияние на високоволтова линия, намираща се под напрежение, се забранява снемането на заземителите от проводниците на електропровода. В този случай работите се извършват при изключено напрежение.
11. При прекъсване на работата в продължение на работния ден заземителите не се свалят. Ако при това бригадата се отдалечава за известно време, а на работното място остават открити дупки, непоставени стълбове, подемни механизми и приспособления и т.н., се оставя наблюдаващ, който не допуска приближаването на хора и животни.
12. При възобновяване на работата след прекъсването отговорният изпълнител, преди да допусне лицата, задължително прави оглед на целостта и сигурността на преносимите заземители, оставени на линията.
13. За избягване на обратната трансформация на напрежението освен изключването на разединителните и поставянето на заземители в капселованите кутии се изключват нисковолтовите прекъсвачи или се изваждат нисковолтовите предпазители.
14. Изкачването на стълба и работата по него се разрешава само след

щателна проверка на неговото състояние и пълна увереност в здравината му. При необходимост в зависимост от състоянието му отговорният изпълнител определя начина за укрепването на стълба.

**15.** При изкачването на железобетонните стълбове се използват кьнки и предпазен колан, както и стълба, ако не съществува опасност от допиране на стълбата при поставянето ѝ до елементи, намиращи се под напрежение.

**16.** Не се разрешава изкачването и работата на ъглови стълбове от страна на вътрешния ъгъл.

**17.** Изкачването по стълбове на електропровода на диспечерската централизация, на които има проводници с работно напрежение 220 V, се разрешава при условие, че разстоянието между стълба и тези проводници е не по-малко от 1 m. Ако това изискване не е изпълнено, напрежението в тези проводници се изключва и те се заземяват. При смяна на проводниците на електропровода задължително се изключва напрежението от всички сигнални проводници, имащи напрежение над 24 V.

**18.** Разрешава се измерване на съпротивлението на защитните заземители на стълбовете без изключване на напрежението. В този случай се поставя временен заземител. Откачването на заземителната клема от заземителя и обратното им присъединяване се извършва с диелектрични ръкавици.

**19.** Работата по изсичането на дърветата по трасето на електропровода, при която се изисква вземането на мерки по предотвратяване падането на дърветата върху проводниците, се извършва с наряд. Всички други работи по разчистване на трасето от клони се извършват без наряд - по устно нареждане и писмен инструктаж.

**20.** Забранява се работата по изсичане на дърветата при силен вятър, мъгла и нощем.

**21.** В случай на падане на дърво върху проводниците на действащ електропровод до изключване на напрежението се забранява приближаването към дървото на разстояние, по-малко от 5 m, и вземането на каквито и да е мерки за свалянето на падналото дърво от проводниците.

**22.** Работата с резервния трансформатор, предназначен за хранване на сигналните точки в аварийни случаи, а също при ревизия и ремонт на основния трансформатор, на другото оборудване и разединителите без прекъсване на хранването на сигналите се смята като работа при особени условия. Извършва се с наряд.

**23.** Свързването на резервния трансформатор и прехвърлянето на хранването на сигналните точки от основния на резервния трансформатор се извършват от бригада в състав не по-малко от двама членове, един от които има не по-ниска от пета група, а вторият - не по-ниска от четвърта група.

**24.** В границите на изключения участък право на превключване с междинните разединители имат отговорният изпълнител на работа или лице с не по-ниска от четвърта квалификационна група.

**25.** Резервният трансформатор се закрепва на подходящ стълб посредством специален хамут на такава височина, че разстоянието от долния фланец на високоволтовите изолатори до земята да е най-малко 2,5 m.

**26.** Допуска се поставянето на резервния трансформатор на земята, като задължително се заземява неговият корпус. Трансформаторът се огражда с въже и се поставят предупредителни табели. Разстоянието от трансформатора до ограждението е най-малко 2 m. През цялото време на работа около трансформатора се осигурява наблюдаващ с не по-ниска от трета квалификационна група.

**27.** Резервният трансформатор се свързва към проводниците на

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

електропровода в следния ред:

27.1. корпусът на трансформатора се заземява към заземителната клема на стълба или към специалния заземител;

27.2. свързват се проводниците от ниската страна на трансформатора към съответните клеми в капсулованата кабелна кутия;

27.3. свързват се проводниците от страна високо напрежение на трансформатора към електропровода.

**28.** Резервният трансформатор се изключва в обратна последователност.

**29.** Резервният трансформатор се свързва към електропровода посредством високоволтови проводници, прикачени към специална изолирана щанга с високоволтови предпазители и към изводите на трансформатора.

**30.** Свързването на нисковолтовите изводи на резервния трансформатор в капсулованата кутия се изпълнява с гъвкав проводник. Операцията се извършва с диелектрически ръкавици, предпазни очила, каска и инструменти с изолирани ръкохватки.

**31.** За избягване на обратната трансформация (подаване на обратно напрежение) проводниците от основния трансформатор се откачват в капсулованите кутии.

**32.** Забранено е качването на стълба, на който ще се работи, докато захранването на сигналната точка не бъде прехвърлено на резервния трансформатор, разединителите от двете страни не бъдат изключени и не бъдат поставени преносими заземления.

**33.** Забранена е работата с резервния трансформатор при недостатъчна осветеност на работното място, при мълнии, мъгла, дъжд, мокър снеговалеж.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при монтаж на контактна мрежа**

1. Преди да се пристъпи към направа на изкопи за стълбовете в места, където има подземни съоръжения (кабели, тръбопроводи и др.), предварително се извършва писмено съгласуване със собствениците на тези съоръжения. Изкопните работи на дълбочина, по-голяма от 0,5 m, се извършват с наряд, с повишено внимание, в присъствие на отговорния изпълнител (ръководителя на работата).
2. Ако по време на работа се открият подземни съоръжения, за които не са получени сведения, работата се преустановява и се уведомяват собствениците на тези съоръжения.
3. При ръчно изкопаване на изкопи в места със слаби почви стените им се укрепват, за да се предотвратят срутвания.
  - 3.1. Забранено е свалянето на пластове чрез подкопаване.
  - 3.2. При направа на изкопи в силно наклонени терени се вземат мерки против свличане на земни пластове, камъни и др.
  - 3.3. Изкопите се обезопасяват с предпазни огради или покрития.
4. При работа по смяна на детайли от стълба се вземат мерки, изключващи възможността за падане или изместване на стълба по време на работа (чрез подпори, обтяжки, автопневматични устройства с работна площадка и други поддържащи устройства).
5. За изправянето и свалянето на стълба се използват подечни или теглителни механизми и приспособления. За да се избегне отклонение и падане на стълба настрани, се осигурява укрепването му с обтяжки.
6. При изправяне или подмяне на специални стълбове, при пресичането на електропроводи или в сложни условия (коридора между два електропровода, намиращи се под напрежение) отговорният изпълнител присъства непрекъснато.
7. При изправяне на стоманорешетъчен стълб в зоната на влиянието на действащ електропровод той се заземява с преносим заземител, който се поставя за цялото време на изправяне на стълба върху фундамента и остава дотогава, докато към стълба не бъде присъединен постоянният заземител.
8. Проводниците на контактната мрежа се развиват и анкерват само с „прозорец”, като за определено време се преустановява движението на влаковете и возилата. Работите се извършват със специално композиран монтажен влак.
9. Преди натоварването и закрепването им барабаните внимателно се оглеждат и се подготвят за развиване, всички неравности се отстраняват, изваждат се или се набиват подаващите се пирони. Втулките на барабаните се проверяват преди закрепването с оглед осигуряването на нормално и гладко въртене на барабаните.
10. Преди развиването на контактния проводник или на носещото въже от барабана се проверява дали краищата на оста на барабана лежат правилно на стойката върху платформата за развиване и дали са застопорени.
11. Преди потегляне на монтажния влак за развиване на контактния проводник или на носещото въже ръководителят на работата проверява състоянието на спирачните устройства на разкатъчната стойка.
12. При работа монтажният влак се движи само по указание на ръководителя със скорост не по-голяма от 5 km/h.
13. Забранено е извършването на работа по развиване на проводник или

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

въже от монтажнен влак при липса на видимост или сигурна връзка между ръководителя на работата и машиниста.

**14.** Забранено е работенето извън оградите на платформите без използването на предпазен колан.

**15.** Работниците, обслужващи барабанните спиращки, застават настрана от развиващите се барабани и зад тях.

**16.** Забранено е при развиването на проводниците работниците да стоят вътре в ъгъла, образуван между тегления проводник и стойката, пред развиващия се барабан, както и под развиващия се проводник и стойката.

**17.** Преди натягането им развитото носещо въже и контактният проводник се оглеждат, проверяват се всички снаждания, гънки и всякакви други дефекти, които биха могли да причинят скъсването на въжето или контактния проводник и да доведат до нараняването на работниците през време на натягането им.

**18.** Бригадирът или отговорникът на звеното проверява за качеството на снажданията на всички въжета и проводници, извършени с клеми или с кербови съединители в местата на тяхното свързване и анкеровка, като не допуска некачествени свързвания.

**19.** При развиване на носещо въже и контактен проводник в открит път или гара и при окачването им на конзолните хамути и звеневите струнки движението на превозните средства през прелезите на този участък се прекратява, а пешеходците се предупреждават от сигналисти-охранители.

19.1. В случай на закачване на натягания проводник за някакъв предмет натягането се преустановява, проводникът се разхлабва, след което се вземат мерки за освобождаването му.

19.2. При натягането на проводниците не се допуска да се намират хора под тях.

**20.** Носещото въже и контактният проводник се натягат с помощта на полиспасти, тирфори и тресчотки, като въжетата на полиспастите не са по-тънки от 16 mm.

**21.** При движение или престой на монтажнен влак върху коловоз, над който има монтирана контактна мрежа под напрежение, е забранено изкачването на работниците по стълбите и стоенето на високите платформи на монтажния влак.

**22.** При извършване на монтажните работи проводниците на контактната мрежа се заземяват с преносими заземители към релсите от двете страни на мястото на работа.

**23.** При преминаване под електропроводи високо напрежение проводниците на контактната мрежа се заземяват с преносими заземители по време на монтажа от двете страни на мястото на пресичането на разстояние до 150 m едно от друго.

23.1. Ако е невъзможно да се изключи напрежението на електропровода, допуска се монтирането на контактната мрежа и без изключване на напрежението на електропровода. В този случай се вземат мерки, които да изключат възможността от доближаване на проводниците на контактната мрежа до проводниците на електропровода на разстояние в зависимост от напрежението му.

23.2. Контактната мрежа под електропроводите се монтира под контрола на ръководителя на работата или бригадира.

**24.** Забранява се всякаква работа по монтажа на контактната мрежа по време на буря с мълнии, силен вятър, поледица и липса на осветление при работа в тунели и през нощта.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при товарене, превозване и разтоварване на барабани с кабели на и от железопътни вагони и автомобили**

1. Кабелните барабани се товарят и разтоварват чрез подемни кранове и други механизми.
2. При ръчно товарене и разтоварване на кабелни барабани задължително се използват предварително изготвени рампи.
3. Когато няма подемни кранове, за товаренето на барабаните с кабел на железопътни вагони, товарни автомобили или ремаркета се използват ръчни лебедки или лебедки, закрепени на предната част на платформата.
4. Забранява се превозването на барабани с кабели с вагони, товарни автомобили или ремаркета без предварителното им сигурно укрепване със специално изрязани ъглови или полудъгови трупчета по две от двете страни на всеки барабан и превързването им със стоманена тел към каросерията на превозното средство.
5. Забранява се возенето на работници в каросерията на превозно средство, което транспортира барабани с кабели.
6. Забранява се блъскането или събарянето направо на земята на барабаните с кабел от вагони, товарни автомобили или ремаркета.
7. Допуска се ръчното придвижване на кабелни барабани с маса до 1000 kg по хоризонтален терен. При ръчно придвижване на кабелни барабани работниците се движат встрани от барабана, като не се допуска стоене по трасето на движение. Посоката на движение на кабелния барабан при ръчно придвижване се променя с помощта на специално предвидени лостове и подпори.
8. Кабелният барабан, оставен за престой върху под или терен, се укрепва срещу самопридвижване.
9. При товаренето и разтоварването на барабани работещите използват предпазни ръкавици.
10. Барабаните се товарят и разтоварват под ръководството и контрола на ръководителя на полагането на кабела.



**Специфични изисквания за безопасност и здраве при работа с преносими стълби**

1. Забранено е използването на неизправни стълби, стълби с конструкцията или изпълнения, неотговарящи на нормативните актове, стандартите и техническите условия.
2. Преносимите стълби се използват само по предназначението си:
  - 2.1. двураменните стълби и стълбите с площадки не се използват като единични;
  - 2.2. преносимите стълби не се използват като мост за преминаване, рампи, подове на работни площадки и други подобни цели.
3. Преносимата стълба освен за качване и слизане се използва и за извършване само на леки, краткотрайни операции от лице, застанало върху нея.
4. Не се пренасят стълби, когато върху тях има други предмети.
5. Двухраменните стълби и стълбите с площадки се пренасят с прибрани рамена.
6. При транспортиране в превозни средства стълбите се опаковат, подреждат и закрепват така, че да са запазени от неблагоприятни атмосферни въздействия и да е изключена възможността за падането им.
7. Мястото за достъп до стълбата се избира да бъде удобно и обезопасено съобразно конкретните условия на работа.
8. Стълби не се поставят в непосредствена близост до отвори по подове и стени, до остри и стърчащи предмети, до открити съдове с опасни течности и химикали.
9. Стълби не се поставят върху варели, сандъци, струпани материали и други нестабилни предмети.
10. Стълби не се поставят на пешеходни пътеки, съобщителни пътища, до незаключени врати, отварящи се към стълбата, и други места, където могат да бъдат блъснати и съборени от минувачи и превозни средства.
11. Когато се налага да се постави стълба на място с оживено движение, се вземат мерки за предотвратяване блъскането на стълбата.
12. Стълби се ползват само след като са поставени така, че при правилното им използване да е изключено падане или изместване.
13. Забранено е стълба да има за опорна точка долно или горно стъпало.
14. За горна опора на единична стълба не се използват прясно боядисани или заледени стени, водосточни тръби, кръгли наклонени стълбове, ъгли на сгради, колони, прозорци и други нестабилни конструкции.
15. Единични стълби с дължина над 3 m се закрепват срещу обръщане назад или встрани независимо от броя на качванията или времето на използването им.
16. Двухраменните стълби се поставят в работно положение, така че приспособлението против недопустимо разтваряне на двете страни да бъде разпънато докрай.
17. Стълбите се удължават (наставят) само когато това конструктивно е предвидено от производителя. Забранено е удължаването на стълби чрез заковаване на двете части една към друга или свързването им с въжета, тел и други подръчни средства.
18. При работа с преносими стълби в близост до тоководещи части под напрежение се спазват и изискванията, произтичащи от специфичните условия за работа с електрически уредби.
19. При качване (слизане) по стълба работещият е с лице към нея и се

държи с двете си ръце за стъпалата, а не за страниците.

**20.** При работа върху стълба работещият използва закопчано работно облекло и подходящи обувки, осигуряващи го срещу подхлъзване.

**21.** При пренасяне на метални стълби при температури под 5 °C се използват студозащитни ръкавици.

**22.** Забранено е стъпването върху най-горните стъпала на двураменна стълба и върху стъпало на единична стълба, когато от него до горния край на страниците остава по-малко от 1 m.

**23.** Забранено е преместването на стълба с работника върху нея.

**24.** Върху стълба не се качва повече от едно лице, независимо дали стълбата е единична или двойна. Когато естеството на работа изисква двама или повече работници, всеки работник използва самостоятелна стълба.

**25.** Не се стои под стълба, когато върху нея има работещ.

**26.** На лице, намиращо се върху стълба, не се подават материали и предмети чрез подхвърляне.

**27.** Не се разрешава масата на лицето, използващо стълба (включително и товара), да превишава посочената от производителя на стълбата маса. Когато масата не е посочена, се приема 100 kg.

**28.** Забранено е да се използват стълби при неблагоприятни атмосферни условия - вятър със скорост над 10 m/s, дъжд, снеговалеж и др.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при обслужване на електрически локомотиви и мотрисни влакове за напрежение 25 kV и честота 50 Hz**

1. На електрическия подвижен състав се използват само оригинални сменяеми ръкохватки, които се изваждат в изключено положение.
2. Забранено е „подкливане”, шунтиране на защитни блокировки (крайни изключватели), предпазващи от достъп до части под напрежение.
3. За да се постави електрическият локомотив или електрическият мотрисен влак под напрежение, се спазват следните правила:
  - 3.1. в коридорите на локомотива, на покрива и под локомотива (мотрисния влак) няма никакви лица и предмети;
  - 3.2. вратите на кабината, в която се намира бригадата, са затворени, но не заключени; вратите на другите кабинни са заключени, а прозорците - затворени; външните врати на машинното отделение на локомотивите са заключени;
  - 3.3. кабините и проходните коридори са свободни от странични предмети;
  - 3.4. всички предпазни врати, решетки, капаци на шкафове са затворени;
  - 3.5. помощник-машинистът е на своето работно място;
  - 3.6. машинистът подава едно късо изсвирване с локомотивната свирка;
  - 3.7. машинистът обявява на високо „Внимание, вдигам пантографа”;
  - 3.8. машинистът извършва командната операция за вдигане на пантографа.
4. Когато електрическият подвижен състав е под напрежение, при затегнатата ръчна спирачка на членовете на локомотивната бригада се разрешава:
  - 4.1. визуално и слухово да проверяват работата на съоръженията;
  - 4.2. да правят функционална проверка за действието на апаратите;
  - 4.3. да почистват външно локомотивите.
5. Забранено е, когато електрическият подвижен състав е под напрежение:
  - 5.1. отварянето или свалянето на врати, защитни ограждения, капаци, люкове, кожуси, решетки на машини, апарати, шкафове, блокове, камери;
  - 5.2. допирането до апарати, машини и проводници;
  - 5.3. почистването на механичната част и подвагонните шкафове (сандъци) на вагоните на мотрисните влакове;
  - 5.4. съединяването и разединяването на кабели между вагоните, секциите, локомотивите.
6. При отстраняване на отказ или случаен ремонт в машинното отделение или в апаратен шкаф (сандък) във или под коша, когато електрическият подвижен състав не е под напрежение, но акумулаторната батерия е включена, се изпълняват всички конструктивно предвидени мерки за дадената серия за обезопасяване срещу поставянето на състава под напрежение.
  - 6.1. След команда за изключване на главния прекъсвач и сваляне на пантографа машинистът лично проверява дали пантографът е свален.
7. Забраняват се допирането и работата по апаратите, машините, проводниците при включена акумулаторна батерия.
8. Забранява се принудителното включване на защитни апарати, прекъсвачи, изключватели, защитни релета и техните помощни релета.
9. Всички колективни и лични предпазни средства в изправно състояние се поставят на определените им места.
10. Всеки работник от електролокомотивно депо е длъжен незабавно да съобщи на своя най-близък ръководител или на локомотивната бригада и след

това да запише в книгата за ремонт всички забелязани повреди или неизправности на защитните и предпазните приспособления, представляващи опасност за обслужващия персонал.

**11.** Когато електрическите локомотиви и електромотрисният влак се мият с водна струя при изключено напрежение и заземена със заземителна щанга контактна мрежа на съответния ревизионен канал, се изключва напрежението на контактната мрежа и на двата съседни ревизионни канала.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при обслужване на дизелови локомотиви и мотрисни влакове**

- 1.** При приемане и предаване на дизелов локомотив или мотрисен влак или при налагащ се ремонт и екипировка локомотивният машинист е длъжен:
  - 1.1. да постави контролера на нулево положение;
  - 1.2. да спре работата на дизеловия двигател;
  - 1.3. да постави ходообръщателната ръчка в неутрално положение;
  - 1.4. да го осигури срещу самопридвижване;
  - 1.5. да изключи командните ключове на пулта за управление;
  - 1.6. да изключи акумулаторната батерия.
- 2.** Преди да се пусне в действие дизеловият двигател, локомотивната бригада извършва преглед на всички възли на локомотива и прибира от машинното отделение ненужните инструменти и предмети.
- 3.** Забранено е да се отварят, ремонтират и регулират приборите и апаратите, когато двигателят работи.
- 4.** Забранено е да се работи по апаратния шкаф, когато електрооборудването е под напрежение.
- 5.** Особено внимателно се извършват проверките в непосредствена близост до въртящите се части на главния генератор и другите електрически машини.
- 6.** Повреди, предизвикали протичане на гориво, масло и вода, се отстраняват само в покой при спрян дизелов двигател.
- 7.** Преди да започне прегледът и отстраняването на откритите неизправности, локомотивната бригада е длъжна да установи отсъствието на напрежение в преглежданите възли и апарати.
- 8.** Забранено е да се преглежда електрическото оборудване на секции, съединени (свързани) по системата на много единици, при включен прекъсвач на акумулаторната батерия на някои от секциите.
- 9.** С особено внимание се преглеждат акумулаторните батерии и действието на електрическите апарати и релета в апаратен шкаф.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при предварително отопляване на пътнически вагони от стационарни отоплителни станции**

- 1.** Предаването на влаков състав за предварително отопляване се регистрира в специализиран дневник.
  - 1.1. След установяване на влаковия състав на отправен коловоз на гарата маневреният стрелочник регистрира приключването на своята дейност в специализирания дневник.
  - 1.2. Ревизор-вагоните регистрира приключването на техническия преглед в специализирания дневник.
- 2.** За дежурен електромонтьор, отговорник на отоплителната станция, се назначава специалист с най-малко четвърта квалификационна група по електробезопасност, а за електромонтьори, подготвящи влаковите състави и ревизор-вагоните - най-малко трета група.
- 3.** Дежурният електромонтьор:
  - 3.1. проверява свързването на кабелите за влаково отопление и ако има несвързани кабели, ги свързва (куплира);
  - 3.2. на всеки вагон подготвя уредбата за влаковото отопление за работа;
  - 3.3. поставя пред и зад влаковия състав, предаден за отопление, табели, на които на жълт фон с черни букви е написано „Внимание! Високо напрежение 1500 V” и с червена боя е нарисувана стрелка за високо напрежение.
- 4.** Дежурният електромонтьор свързва кабела на стационарната колона на съответния коловоз към контакта на отоплителната система на последния вагон.
- 5.** Дежурният електромонтьор свързва кабела от колонката на този коловоз към един от изводите (главите) на станцията и регистрира свързването в специализирания дневник.
- 6.** Дежурният електромонтьор (отговорник на вагон-отоплителя) при наличие на подписи от маневреният стрелочник, от ревизор-вагони и от електромонтьора, подготвили влаковия състав за предварително отопляване, вписва в специализирания дневник: № на глава (извод), към която е свързан съставът, час на включване, фамилия и след подписа си оповестява по радиостанция за предстоящото подаване на напрежение; подава напрежение на съответната глава и отново оповестява по радиостанцията за направеното включване.
- 7.** Когато към вагон-отоплителя има включен състав за предварително отопление, дежурният електромонтьор - отговорник на вагона, няма право да го напуска. Ако напускането е наложително, оставя заместник.
- 8.** Дежурният електромонтьор, подготвил влаковия състав, след подаване на напрежение е длъжен да провери изправността на отоплителната система на всички вагони от подадения за отопляване състав.
- 9.** Недопустимо е разкачването на междувагонни кабели при подадено напрежение.
- 10.** Предварителното отопление се преустановява от дежурния електромонтьор, отговорник на отоплителната станция, като:
  - 10.1. изключва напрежението на съответния извод (глава), към който е свързан отопляваният състав;
  - 10.2. регистрира изключването в специализирания дневник и оповестява за това по радиостанцията;
  - 10.3. дежурният електромонтьор по подготовка на влаковите състави разкуплира кабела от главата на станцията и кабела на колонката от контакта

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

на влаковия състав и сема предупредителните табели от него.

**11.** При необходимост от извършване на маневра с отопляемия състав отоплението се изключва и след приключването ѝ операциите се повтарят по посочения ред.

**12.** Подвагонните високоволтови шкафове се отварят само при изключено напрежение от бригада от най-малко две лица, като едното охранява работещите.

**13.** Електрическите кабели за влаково отопление се прикачват към електрическия локомотив от дежурния електромонтьор.

**14.** Помещенията с апаратурата за високо напрежение и пултът за управление на отоплителната станция се заключват, когато дежурният електромонтьор ги напуска.

**15.** Конкретните мерки за безопасност при свързване на електрическите кабели за влаковото отопление на електрическите локомотиви, на дизеловите локомотиви, снабдени със съоръжения за електрическо отопляване, на вагон-отоплители, съоръжени с устройство за електрическо отопление на влаковете, се определят с инструкции за отделните серии локомотиви и вагон-отоплители, така че да се изключи възможността за подаване на напрежение при свързването им.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при работа в промивно-пропаръчно-дезинфекционни и ветеринарно-дезинфекционни станции**

Промивно-пропаръчни и дезинфекционни станции

1. Рампите на промивно-пропаръчни и дезинфекционни станции се обезопасяват с парапети и се оборудват с преходни мостчета. Площадките и стълбите се покриват с рифелована ламарина или друг противоплъзгащ материал.
2. Използват се инвентар, инструменти и др., които не образуват искри при работа (при удар).
3. Коловозите на промивно-пропаръчните и дезинфекционни станции се зареждат с вагон-цистерни от гарата по заявка и указание от ръководител смяна на станцията, след което ключът от стрелките се предава от последния на маневрения стрелочник. След завършване на маневрата ключът от стрелките се връща на ръководителя на смяната и остава в него до завършване на работата по обработването на вагоните.
  - 3.1. След зареждане на коловозите се поставя забранителен сигнал.
  - 3.2. Гарата няма право да зарежда и изважда вагони без нова заявка от ръководител смяната на станцията.
4. Ръководителят на смяната на промивно-пропаръчните и дезинфекционната станция, ръководещ зареждането и изваждането на вагон-цистерните от коловозите, е длъжен да осигури безопасност при извършване на маневрата.
5. При обработка на резервоара на вагон-цистерни се спазва Инструкцията за почистване и измиване на товарни вагони (цистерни).
6. Преди започване на обработката се извършва анализ на остатъците от превозения товар.
7. Забранява се измиването на резервоара на вагон-цистерни за киселина преди неутрализирането на остатъка от киселина в него.
8. Механизираното миене на вътрешната повърхност на резервоара се извършва при температура на водата, по-висока от 40 °С, а при ръчно миене с влизане на човек в балона - не по-висока от 40 °С.
9. При миене на вътрешната повърхност на резервоара работниците ползват подходящо защитно работно облекло, лични предпазни средства и при необходимост газосигнализатор.
10. Забранява се:
  - 10.1. влизането в резервоара без ползване на специално защитно работно облекло;
  - 10.2. внасянето и ползването в резервоара на открит огън и кибрит, както и на инвентар, инструменти и др., при работа с които могат да се получат искри;
  - 10.3. влизането на хора в резервоара, ако температурата в него е над 40 °С.
11. Твърдите отпадъци от резервоара на вагон-цистерни се почистват от две лица, инструктирани от ръководителя на смяната за безопасно извършване на работата.
12. Вътрешната повърхност на резервоара на вагон-цистерни се мие от три лица, инструктирани от ръководителя на смяната за безопасно извършване на възложената им работата. Едното от тях отговаря за крановете на водопровода и подава вода за миене.
13. След пропарване и измиване на резервоара с гореща вода люковете и



## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

крановете му не се затварят до изравняване на температурата на резервоара с тази на атмосферния въздух.

**14.** Отпадъците, събрани при почистване на площадките и каналите на станцията, се съхраняват на определените за това места в съответствие с нормативните актове за управление на отпадъците.

Ветеринарно-дезинфекционни станции

**15.** Остатъците, получени при обработка на товарните вагони, се съхраняват на определени за целта места.

**16.** При почистване на открити и покрити товарни вагони от прахообразни материали работниците ползват подходящи противопрахови маски и съответни лични предпазни средства.

**17.** Дървените и хартиените опаковки от опасни химически вещества и препарати се третират на определените за това места в съответствие с нормативните актове за управление на отпадъците.

**18.** Забранява се приготвянето на химически разтвори за обработване на товарни вагони извън определените за целта помещения.

**19.** При миене на открити и покрити товарни вагони вратите и люковете им се затварят.

**Даване на разрешение за почистване на стрелки**

- 1.** За осигуряване на безопасни условия на труд стрелочниците (стрелкочистачите, стрелкомазачите) почистват стрелките само след разрешение на определеното длъжностно лице по начин, зависещ от осигурителната техника.
- 2.** Дежурният ръководител движение дава разрешение за почистване:
  - 2.1. в гари без централизация и без телефонна връзка със стрелковите постове - писмено;
  - 2.2. в гари без централизация или ключова зависимост на стрелките, но с телефонна връзка със стрелковите постове - с размяна на телефонограми;
  - 2.3. в гари с централизация на стрелките с изпълнителен апарат в постове - устно при дадено маневрено положение с осигурителната техника;
  - 2.4. в гари с централизация на стрелките, които се обръщат чрез централен апарат - устно при дадено маневрено положение с централния апарат;
  - 2.5. в интензивни гари, където в един пост дежурят двама или повече стрелочници - устно, като почистването е под охраната на постовия стрелочник първо лице;
  - 2.6. при почистване на стрелките от маневрени стрелочници - устно лично.
- 3.** Постовият стрелочник дава разрешение за работа след съгласуване с дежурния ръководител:
  - 3.1. при почистване на стрелките от маневрени стрелочници, като почистването е под охраната на ръководителя на маневрата;
  - 3.2. в гари със стрелкочистачи (стрелкомазачи) при взаимна охрана, а когато е един стрелкомазач - под охраната на постовия стрелочник.
- 4.** В гари на централно управление от участъците с диспечерска централизация почистването се извършва след дадено разрешение от диспечера от местното управление на съответната гърловина.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при ремонт на колооси и букси**

1. Преди подаване на колооси и букси за ремонт те цялостно се почистват.
2. Почистването по възможност се извършва извън помещенията за ремонт или извън ремонтните позиции на помещението. Замърсените демонтирани възли, агрегати и детайли се измиват на специализирани за целта места, оборудвани с аспирационни уреди.
3. Забранено е почистването чрез обгаряне или чрез абразиви на колооси и букси.
4. При използване на химически средства за почистване на колооси, букси, лагери и други детайли се ползват необходимите предпазни средства.
5. Старо масло и грес се източват и съхраняват в специализирано помещение или място в ремонтното помещение.
6. Ремонтните работи започват само след дадено нареждане от ръководителя на бригадата или ремонтната група.
7. Преди да пристъпи към започване на ремонтната дейност, ръководителят:
  - 7.1. проверява, за да се убеди, че мястото, където ще се извършва ремонтът, и съоръженията, с които ще се работи, са в изправност;
  - 7.2. запознава всички работници, участващи в предстоящия ремонт, с плана и им обяснява реда на извършването му, като указва позициите по каналите и коловозите или ремонтното помещение.
8. При преместване на колооси, оси, звезди, дискове или букси се употребяват приспособления, които гарантират безопасността на работата.
9. Колоосите се демонтират и монтират с помощта на кранове и приспособления под личното наблюдение на ръководителя на бригадата (ремонтната група).
10. Забранено е използването на инструменти и приспособления извън одобрените в технологията за дадения ремонт.
11. Демонтираните колооси, букси и техните детайли се поставят на технологични опори, стелажи и приспособления с осигурена здравина и устойчивост, гарантиращи безопасно поставяне, поддържане и вдигане.
12. Демонтираните части се поставят и подреждат на определени за целта места, така че да не се затрупват работните площадки, проходите и технологичните пътеки.
13. Забранено е търкалянето на бандажи, дискове, звезди, зъбни колела, лагери и други части. За тяхното преместване се използват вагонетки, колички и други транспортни платформи или плъзгащи се подложки.
14. Колоосите се демонтират плавно и без дърпания. Забранено е по време на демонтирането им от талигите да има работници върху талигите.
15. Буксите се демонтират и монтират чрез кран, крик или приспособление, осигуряващи плавност и устойчивост на демонтажа или монтажа.
16. При монтаж и демонтаж на колоос на дълбок канал возилото се подава и изтегля от канала под наблюдението на ръководителя на бригадата (ремонтната група) и дежурния експлоатационен работник.
17. На дълбок канал возилото се установява така, че спусканата колоос да се намира в центъра на крика. Останалите колооси се подклинват с дървени клинове.
18. Забранено е стоенето на работниците в дълбокия канал при сваляне на колооси.

- 19.** Забранено е при избиване и набиване върху оста на звезди, дискове и моноблокове да стоят лица срещу направлението на прилаганите усилия за избиване и набиване.
- 20.** При монтаж на бандажни гривни се осигурява защита на работещите от пряк допир с нагретия метал.
- 21.** Поставянето, укрепването, изваждането и всички други манипулации в технологичното място за загряване на бандажните гривни се извършва само при изключен източник за загряване.
- 22.** След монтиране на нагретите бандажни гривни върху колооста тя се отделя или маркира по подходящ начин до нейното изстиване за недопускане на наранявания.
- 23.** Лагерите с оловно-калаена композиция се заливат в помещения, оборудвани със засмукваща вентилация и принудително подаване на свеж въздух.
- 24.** При заливане на лагери се употребяват поти (тигли) без дефекти, които се пазят от удар.
- 24.1. За вадене на поти от пещите се използват клещи с приспособления за заключване.
- 24.2. При механизирана разливка се използват поти с дръжки с дължина най-малко 700 mm.
- 25.** Преди ползване калъпите, формите и сърцата се изсушават.
- 26.** При стругарски операции по колоосите, бандажните гривни, звезди, моноблокове, буксови тела и др. измерванията и другите допълнителни работи се извършват само при пълно спиране на струга. Евентуално почистване на стружки се извършва с куки, четки или други приспособления.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при ремонт на локомотиви, мотрисни влакове и вагони**

Подвижен състав

1. При установяване на локомотивите, мотрисните влакове и вагоните за ремонт се спазват предписаните технологични разстояния между возилата, като те не могат да бъдат по-малки от 1 m. Когато това изискване не може да се спазва, по изключение возилата са с допрени буфери.
  2. Рамите на талигите се установяват по време на ремонта им върху специални поставки.
  3. Замърсените демонтирани възли, агрегати и детайли се измиват на специализирани за целта места, оборудвани с аспирационни уредби.
  4. Забранено е миенето на части и детайли с леснозапалими вещества. Тези части се мият и чистят с алкални обезмаслителни.
  5. Забраняват се почистването, ремонтът и боядисването на покривите, челата и страните на подвижния състав без ползването на предпазни колани или направените за целта платформи.
  6. При отсичане главите на нитове, болтове, заварки и други свързващи материали с ръчни или въздушни инструменти се употребяват прегради или приспособления, които задържат отхвъркващите късове.
  7. Забранено е при проба на спирачката извършването на работи по механическото оборудване.
  8. При смяна на калодки спирачката сигурно се изолира, а въздухът от спирачната система на возилото се изпуска.
  9. Забранено е отварянето на тапите на спирачни прибори и резервоари, когато последните се намират под налягане.
  10. Изпитванията на пневматичните съоръжения с налягане над 5 bar се извършват в специално оборудвана камера.
  11. Изправността на защитните блокировъчни устройства, състоянието на заземленията и предупредителните надписи се проверяват при всеки ремонт на подвижния състав.
  12. Високоволтовите кондензатори се преглеждат само след отстраняване на остатъчния електрически заряд.
  13. Работите с индуктор се извършват след като всички работници се отстранят на безопасно разстояние. След проверка на отделните изводи те се свързват на късо за премахване на капацитивните напрежения.
  14. При измерване на съпротивленията на изолацията на електрическите машини, апарати и вериги с мегаомметър всички други работи, освен по механичната част и спирачната уредба, се прекратяват. След завършване на проверката се отстранява остатъчният електрически заряд.
  15. Забранено е изпитванията на различните възли и агрегати, при които се използва или получава напрежение над 380 V, да се извършват в работните помещения. Такива изпитвания се извършват само в специално помещение.
  16. Изолацията на намотките на електрическите машини и апарати се изпитва в специално помещение.
- Тягов подвижен състав
17. При подаване на тягов подвижен състав за ремонт ръкохватките и ключовете за управление се предават на лицата, отговорни за ремонта. Забранена е употребата на неинвентарни ръкохватки и ключове и заменящи ги инструменти.

- 18.** При оставянето на локомотиви или мотрисни влакове за ремонт акумулаторната батерия се изключва от електрическите вериги и кабелните обувки се откъщават от полуса и минуса на батерията.
- 19.** Забранено е да се разединяват кабели, когато веригите са под напрежение.
- 20.** Тяговите двигатели, спомагателните електрически машини и електрическите апарати се продухват в отделно помещение, съоръжено със специална вентилация. Работниците, които извършват продухването, са снабдени със специално работно облекло и с подходящи маски или респиратори.
- 21.** При разкачването на четкодържателите на тягови двигатели двигателите се поставят на специална стойка. Забранено е разкачването да се извършва, когато двигателят е вдигнат с кран.
- 22.** При изпробването на тягови двигатели и спомагателни машини мястото се огражда и в него не се допускат лица. На двигател-вентилаторите се монтира специален кожух за предпазване от изхвърлени лопатки при евентуално счупване на работно колело. Изпробването се извършва под ръководството на майстора (бригадира).
- 23.** Забранено е в помещенията за импрегниране и изсушаване на тяговите електродвигатели и на спомагателните електрически машини употребата на открит огън (поялни лампи, заваръчни работи, пушене), за което се поставят надписи и табелки. Електрическите апарати открит тип за включване и изключване на електроконсуматорите се монтират извън тези помещения. Помещенията за импрегниране се снабдяват с аспирационна уредба.
- 24.** Електрическите калориферни тела за сушене на тяговите двигатели и на спомагателните електрически машини, когато са захранени с високо напрежение, се монтират в специални помещения. Вратите на тези помещения имат блокировъчно автоматично устройство, което осигурява затварянето и заключването им, когато има напрежение.
- 25.** При изпитване на изолацията на електрическото оборудване за високо напрежение всички ремонтни работи се прекратяват. Локомотивът (мотрисният влак) се огражда с 4 щита с надпис „Опасно” и на разстояние от състава не по-малко от 2 m се поставят двама дежурни. При локомотивите се заключва едната от кабините, а в другата се поставя лице за охрана.
- 26.** Когато се налага захранващ кабел да се присъединява от външен източник към локомотива или мотрисния влак, деломайсторът или неговият заместник своевременно уведомява локомотивните бригади и ремонтния персонал да прекратят всички ремонтни работи по локомотива.
- 27.** Напрежението от външен източник се включва единствено от длъжностно лице, определено от началника на депо или екипировъчен пункт по заявка на машиниста или на ръководителя на ремонтната бригада, работеща на локомотива (мотрисния влак).
- 28.** Трансформаторното масло се почиства и преработва в специализирано помещение, отделено от цеха. Газовете от сепараторите се отвеждат извън помещението.
- 29.** Трансформаторът се проверява след отстраняването на всички работници от локомотива (мотрисния влак), вкл. шлосерите, работещи по механичната част. До локомотива не по-близо от 1,5 m застават двама дежурни, които не позволяват доближаване до локомотива. Извършващият измерването работи с диелектрични ръкавици под наблюдението на майстора (бригадира).
- 30.** Клапанните механизми на дизеловите двигатели се регулират само при неработещ двигател. Забранено е пускането на двигател в действие при свалена дюза.

## **НАРЕДБА № 13 ОТ 30.12.2005 Г. ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

---

- 31.** Помещенията за ремонт и изпитване на горивна апаратура на дизеловите двигатели се оборудват с аспирационна уредба.
- 32.** Теплообменниците и радиаторните тела се заливат с оловно-калиев припой на работни места с локална аспирационна уредба, засмукваща газовете отдолу.
- 33.** Не се извършват стационарни проби на дизелови локомотиви, мотриси и мотрисни влакове в ремонтни халета без аспирационна уредба.
- 34.** Когато се налага, в ремонтно помещение е допустимо да се съхранява гориво само в съдове с плътно затварящи се капаци. Съхраняването на количество, по-голямо от необходимото за един ден, е забранено. В отделението е забранено пушенето и внасянето на открит огън.
- 35.** Преди изпитванията цялото оборудване на локомотива или мотрисния влак старателно се почиства, а инструментите и материалите за изпитването се поставят и укрепват на специално определените им места. Използват се изправни защитни мрежи, сигнализация, осветление и противопожарен инвентар. Проходите в машинното отделение и вратите се оставят свободни и се отварят без усилие.
- 36.** След приключване на ремонта на електрическия локомотив (електрическия мотрисен влак) пантографът се вдига и пробата под високо напрежение се извършва от лица, имащи право на управление. Присъства майсторът по ремонта или бригадирът, който проверява за неизправности и опасност за работниците и обслужващия персонал. След тази подготовка вдиганият токоснемателя обявява силно „Вдигам пантографа”.
- 37.** Преди пускане, след ремонт на дизеловите двигатели на локомотиви и мотрисни влакове те се осигуряват срещу придвижване и ходообръщателят е в неутрално положение. В случай на опасност отговорното лице е длъжно веднага да спира двигателя. Забранено е по време на пускането на мотора да се стои върху капациите на цилиндровите глави, както и на същия коловоз пред и зад локомотива.
- 38.** Тягови изпитвания се извършват само от определените за това длъжностни лица. Присъствието в локомотивите или мотрисните влакове на лица, нямащи отношение към изпитанията, е забранено.
- Вагони**
- 39.** Не се приема за случаен (отцепъчен) ремонт вагон с несигурно укрепен товар.
- 40.** Майсторите по ремонта дават точни указания за обема на работа на всеки подаден за ремонт вагон и посочват специфичните изисквания за безопасност при извършването ѝ.
- 41.** Не се извършват ремонтни работи на открит ремонтен коловоз по вагоните при буря, гъста мъгла, силен дъжд, снеговалеж и силен вятър.
- 42.** Преди да започне ремонтът на вагона, несигурно укрепените капаци и врати се свалят, а изправните се укрепват в транспортно положение.
- 43.** Не се извършват ремонтни работи по вътрешността на вагон, ако няма постоянен или временен под.
- 44.** Не се извършват ремонтни работи едновременно по коша и подвагонното оборудване на вагона.
- 45.** Не се извършват ремонтни работи по покриви на вагони, когато са влажни, заскрежени и по тях има лед или сняг.
- 46.** Не се разрешава от покрива да се хвърлят материали и инструменти, както и да се подхвърлят материали на хора, работещи на покрива.
- 47.** Ремонтните вагони се оставят на гаров коловоз скачени и осигурени срещу самопридвижване.

**48.** За различни серии подвижен състав и за отделни техни възли се изработват конкретни инструкции за безопасност и здраве при работа.



**Специфични изисквания за безопасност и здраве при изпитване на електрическото отопление, вентилацията и осветлението на пътническите вагони**

1. Изпитването на диелектрическа якост на апаратите и възлите на електрическите съоръжения на вагоните се извършва в изпитвателното поле на изпитвателната станция.
2. Забранява се лица, не принадлежащи към персонала на изпитвателната станция, да извършват изпитвания.
3. За осигуряване на безопасност и здраве при изпитване:
  - 3.1. изпитвателното поле на изпитвателната станция се огражда с постоянно ограждение с височина най-малко 2 m и се заземява;
  - 3.2. вратите на ограждението се комплектоват с блокировка, осигуряваща изключването на изпитвателното напрежение при отварянето им и невъзможност за включване при отворени врати;
  - 3.3. непосредствено до вратите на ограждението се монтира светлинен и звуков индикатор, който при включено напрежение оповестява за наличието на високо напрежение в изпитвателното поле.
4. Детайлите и възлите от отоплителната система на вагон, за които се изисква изпитване на диелектрическа якост, се монтират след тяхното изпитване.
5. Преди включване на изпитателното напрежение от изпитателния коловоз се отстраняват лицата, незаети с изпитването.
6. Изпитването се извършва от група от най-малко от две лица с квалификационна група по електробезопасност не по-ниска от четвърта. Към групата се допускат лица с квалификационна група не по-ниска от трета.
7. Всички капацити на електрически уреди, електрически печки, разклонителни кутии, апаратурни сандъци и др., които ще бъдат под напрежение, се затварят. Допуска се на тези, при които е необходимо да бъде осъществено наблюдение на работата на комутационната апаратура, капаците да бъдат свалени (отворени), но след като бъдат поставени ограждение и предупредителни табели.
8. Лицето, което ръководи изпитването на отоплителната система на вагоните на изпитателния коловоз:
  - 8.1. свързва проводника на колонката на изпитвателния коловоз към еднополюсния контакт на вагона за изпитване;
  - 8.2. проверява дали е преустановена всякаква работа по отоплителната система на вагона;
  - 8.3. отстранява всички лица, намиращи се във вагона, и всички лица, които не са заети с провеждане на изпитването;
  - 8.4. проверява за правилното поставяне на ограждения и предупредителни табели на изпитвания вагон;
  - 8.5. обявява чрез радиостанция или устно, ако има видима връзка с оператора на пулта на изпитателната станция, „Внимание! Включвай!“;
  - 8.6. изчаква потвърждение по радиостанция или устно от оператора на пулта „Внимание! Включвам!“;
  - 8.7. изчаква за потвърждение и звуковия и светлинен сигнал „Високо напрежение“ за подадено напрежение от изпитвателната станция;
  - 8.8. следи за работата на електрическите съоръжения на изпитвания вагон (вагони).
9. Лицето, което работи на пулта на изпитвателната станция (операторът на пулта) и подава напрежение на изпитателния коловоз:
  - 9.1. превключва изпитвателната уредба за работа на напрежение, съответстващо на работното на отоплителната система на изпитвания вагон (вагони);

9.2. превключва извода на изпитвателната станция към колонката на съответния изпитвателен коловоз;

9.3. при получено нареждане от ръководителя на изпитването лично се убеждава в готовността за провеждането му и оповестява лично или по радиостанция „Внимание! Включвам!“;

9.4. подава напрежение на изпитвателния коловоз.

**10.** Напрежението на изпитвателния коловоз се изключва по нареждане от ръководителя на изпитването.

**11.** Когато няма пряка видимост при подаване и приемане на командите от ръководителя на изпитването и при липса на радиостанции, напрежението за провеждане на изпитване на електрическата отоплителна уредба на изпитателния коловоз се включва и изключва чрез размяна на телефонограми.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при обслужване на възстановителни средства**

1. При подготовка и използване на възстановителни средства за ликвидиране или предотвратяване на железопътни произшествия се спазват действащите нормативни документи, регламентиращи правилното технологично използване на средствата и съоръженията, използвани при възстановяване.

2. Забранено е използването на неизправни машини, съоръжения, приспособления и инвентар и такива, на които предпазните и защитните устройства са неизправни.

3. За работа с възстановителните средства лицата се запознават и инструктират за работа с тях и следва да имат необходимата правоспособност, ако се изисква такава.

4. При аварийно-възстановителни работи след железопътни произшествия с наличие на опасни товари работещите се осигуряват със специална екипировка и предпазни средства.

5. При възникване на повреда в машините съоръженията, приспособленията и инвентара по време на възстановителните работи работата с тях се прекратява и се уведомява ръководителят, отговарящ за конкретните възстановителни средства. Работата с тях може да продължи само след гарантирането на безопасната им работа.

6. При работа в наклонени терени се вземат допълнителни мерки за осигуряване стабилността и застопоряването на повдигателните средства срещу самопридвижване или придвижване под въздействие на сили от възстановителните работи.

7. При използване на двупътно възстановително средство качването му върху железния път е възможно само след писмено разрешение от съседните гари. Качването и слизането на и от железния път се извършва само от водача, като останалите служители стоят на безопасно място. Разкачването на осигурителните устройства, свалянето и прибирането на железопътни колички се извършва само при пълно спиране и осигуряване срещу придвижване.

8. Забранено е използването на неизправни въжета и вериги.

9. Забранено е натоварването на въжетата (сапаните), приспособленията и веригите над посочената за тях товароподемност.

10. При промяна на обстановката по време на възстановителните работи, създаваща опасност за здравето на лицата, работещи на мястото, се прави допълнителен инструктаж за запознаване с новонастъпилите промени и изискващите това съответни действия.

11. При повдигане на конструкции, машини, товари или подвижен железопътен състав се осигурява равномерно натоварване на приспособленията, въжетата, веригите и криковете.

12. При превързване преди повдигане се поставят подложки от дърво или мек метал между острите ръбове на повдигания обект и приспособлението, въжето, веригата или крика.

13. Забранено е да се стои под или близо до обект при неговото повдигане, спускане или преместване.

14. Забранени са преминаването и престоят на хора между повдигания товар и стоящи в непосредствена близост конструкции, машини и съоръжения, които ограничават мястото за отдалечаване при нужда.

15. Когато обектът, който ще се повдига или ще се премества, няма специални технологично предвидени места за захващане, се обръща особено внимание на обхващането му от въжетата и приспособленията с цел гарантиране на устойчивост по време на операцията. При заледяване или силно замърсяване мястото на захващането се почиства.

**16.** Забранено е повдигането на обекти, когато крикът или куката и подемните въжета на крана не са във вертикално положение.

**17.** При повдигане се осигурява съвпадане на центъра на тежестта на повдигания обект и вертикалната проекция на куката на крана.

**18.** Забранено е влаченето по терен, площадка или платформа на обекти с повдигащото устройство на крана.

**19.** При повдигане на товари с маса, близка до максимално допустимата за даденото положение на крана, първоначално товарът се повдига до отлепянето му от терена или площадката. След проверка за правилно окачване, устойчивостта на крана и действието на спирачката се продължават повдигането и отместването.

**20.** При повдигането и преместването непрекъснато се следи за състоянието на опорите на крана или крика и мястото, на което са базирани.

**21.** Задължително се следи за точното спазване на товарната диаграма на повдигателното съоръжение.

**22.** При използване на двуроги куки се осигурява равномерно натоварване на двата рога на куката.

**23.** При едновременно или последователно повдигане на обект с два крана командите към двата крана се подават само от едно лице - ръководителя на аварийно-възстановителните работи.

**24.** При поява на неустойчивост на възстановителните средства или на повдигания обект при повдигане товарът незабавно се спуска и повдигането се възобновява само след отстраняване на причините, довели до появата на неустойчивост.

**25.** При освобождаване на обекта след поставяне на терен, площадка или платформа се осигурява възможност за свободно изтегляне на приспособленията, въжетата или веригите.

**26.** Забранява се временно поставянето на обектите на възстановителната дейност в неустойчиво положение. Задължително се осигурява гарантирано укрепване срещу преместване, преобръщане или приплъзване.

**27.** Когато при започнало повдигане се налага престой или преместване на крана или крика, това се извършва само след укрепване на товара върху здрави опори.

**28.** Използват се хидравлични уредби, осигуряващи плавно спускане.

**29.** При възстановителни работи след дерайлиране на подвижен железопътен състав се гарантира неговото осигуряване срещу придвижване независимо от дерайлирането. При качване на дерайлирала талига другата се застопорява независимо дали е дерайлирала, или е на железния път.

**30.** При налагащи се ръчни операции по повдигане, преместване и поставяне на тежки, деформирани, високи и други предмети в операцията участват достатъчен брой лица, съоръжени с необходимите и изправни хватни и помощни приспособления - лостове, крикове, въжета, вериги, тръби и др.

Задължително се използват ръкавици.

**31.** Забранено е при използване на лостове да се натиска с цялата тежест на тялото и прякото захващане с ръце.

**32.** При използване на въже за издърпване всички лица се отстраняват на разстояние не по-малко от две дължини на въжето.

**33.** При пренасяне на дълги предмети от няколко лица всички захващат от лява или дясна страна едновременно и са с лице по посока на движение.

**Специфични изисквания за безопасност и здраве при възстановяване движението на влаковете**

1. Движението на влаковете се възстановява само след като са отстранени причините и последиците от произшествието, които могат да доведат до нараняване на пътници и служители.

2. Подаването на напрежение в контактната мрежа на електрифицирани участъци след аварийно-възстановителни работи, наложили нейното изключване, се извършва само след безспорно убеждаване от ръководителя на възстановителните работи, че всички лица са на безопасно разстояние и са предупредени за предстоящото включване под напрежение.

3. Движението се разрешава само след изтегляне на екипите по възстановяване и използваните от тях средства, инструменти и материали, които нарушават габарита или определените изолационни разстояния в участък с контактна мрежа.

4. При възстановяване на движението се връчват писмени разпореждания на преминаващите возила за условията и особеностите на преминаване.

5. Когато се налагат довършителни работи след възстановяване на движението, работещите задължително се предупреждават и охраняват от преминаващите возила.

6. При използване на технологични колички за превозване на повреден подвижен железопътен състав се обръща особено внимание на неговото укрепване и спазване на габарита.

7. Забранено е наличието на лица вътре или върху подвижен железопътен състав с нарушена или отслабена конструкция след железопътно произшествие при неговото превозване.

8. Останали след възстановяването части, конструкции и подвижен състав, близки до габарита на железния път или коловоза, по който се възстановява движението, се укрепват и осигуряват срещу нарушаване на габарита при преминаване на влаковете покрай тях. Забранени са престоят и изкачването на хора по тях при преминаване на влакове и специализирани машини.

9. На лицата, които ще работят след възстановяване на движението на влаковете, се създават безопасни условия за работа, като се гарантира проходимостта на пътеките, използвани за извършване на маневра и обход, и свободен достъп до съоръженията и мястото за работа.

10. По преценка на ръководителя на възстановителните работи или на определени от него отговорни длъжностни лица може да се оставят лица за наблюдение и контрол след ликвидиране на последиците от железопътното произшествие. Техният брой и квалификация се определя в зависимост от конкретната ситуация.