

20110641690

## МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Врз основа на член 8 став (2) од Законот за интероперабилност во железничкиот систем („Службен весник на Република Македонија” бр.17/11), министерот за транспорт и врски, донесе

### **ПРАВИЛНИК ЗА ОСНОВНИ БАРАЊА КОИ ТРЕБА ДА ГИ ИСПОЛНУВААТ ЖЕЛЕЗНИЧКИОТ СИСТЕМ, ПОДСИСТЕМИТЕ И СОСТАВНИТЕ ДЕЛОВИ НА ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТ, ВКЛУЧУВАЈКИ ГО И МЕЃУСЕБНОТО ПОВРЗУВАЊЕ НА ПОДСИСТЕМИТЕ**

#### **I. Општа одредба**

##### Член 1

Со овој правилник се пропишуваат основните барања кои треба да ги исполнуваат железничкиот систем, подсистемите и составните делови на интероперабилност, вклучувајќи го и меѓусебното поврзување (интерфеисот) на подсистемите.

#### **II. Општи барања**

##### **1. Сигурност**

##### Член 2

(1) Проектирањето, изградбата или монтажата, одржувањето и следењето на компонентите значајни за сигурноста (во понатамошен текст: компоненти), а особено компонентите кои се однесуваат на движење на возовите треба да гарантираат сигурност до ниво соодветно на целите утврдени на мрежата, вклучително функционирање на компонентите во особено опасни ситуации.

(2) Параметрите кои се однесуваат на контактот меѓу тркалото и шината треба да ги исполнуваат условите за стабилност потребни за гарантирање на сигурно движење со максимално дозволената брзина на возот. Параметрите на уредите и опремата за кочење треба да гарантираат дека е можно возот да запре во рамките на дадено растојание на кочење со максимално дозволена брзина.

(3) Компонентите треба да бидат така проектирани да можат да поднесат нормални или исклучително високи напрегања во текот на употреба на компонентите и притоа последиците од појавените слабости треба да се дефинираат и ограничат уште во фазата на проектирање и димензионирање.

(4) Проектот за фиксните инсталации и возниот парк и изборот на материјали што се користат треба да овозможат намалување на генерирање, ширење и влијанија од оган и чад во случај на пожар.

(5) Сите уреди наменети за ракување од страна на корисниците треба да бидат проектирани на начин на кој нема да го нарушат сигурното функционирање на уредите или да влијаат негативно по здравјето и безбедноста на корисниците. Доколку уредите се користат на начин, поинаков од даденото упатство за нивно користење, користењето треба да биде безбедно.

## **2. Доверливост и достапност**

### **Член 3**

Следењето и одржувањето на фиксните или подвижните компоненти вклучени во движењето на возовите треба да бидат организирани, изведени и измерени на начин со кој се одржува нивното функционирање под дефинираните услови за користење.

## **3. Здравје**

### **Член 4**

(1) Материјалите кои се вградуваат во составните делови на структурните подсистеми не смеа да се користи доколку претставуваат опасност по здравјето на луѓето.

(2) Материјалите од став (1) на овој член треба да бидат избрани, утврдени и користени на начин на кој се намалува емисијата на штетни и опасни пареи и гасови, особено во случај на пожар.

## **4. Еколошка заштита**

### **Член 5**

(1) При проектирање на релевантниот подсистем за инфраструктура треба да се направи оценка на влијание на животната средина во согласност со закон.

(2) Материјалите што се употребуваат во составните делови на структурните подсистеми треба да спречат емисија на пареи и гасови што се штетни и опасни за средината, особено во случај на пожар.

(3) За структурните подсистеми за област железнички возила, електроенергијата која ќе се користи треба да биде така проектирана и произведена на начин кој треба да биде електромагнетски компатибилен со инсталациите, опремата и други мрежи со кои може да дојде во допир.

(4) Функционирањето на железничкиот систем треба да е во согласност со прописите од областа на бучавата.

(5) Функционирањето на железничкиот систем не смеа да предизвикува недозволено ниво на вибрации на земјиштето.

## **5. Техничка компатибилност**

### **Член 6**

(1) Техничките карактеристики на инфраструктурата и фиксните инсталации треба да бидат меѓусебно компатибилни со инфраструктурата и инсталациите што се употребуваат во железничкиот систем.

(2) Доколку усогласувањето со овие карактеристики се покаже проблематично на одредени делови на мрежата, се спроведуваат привремени решенија со кои се обезбедува компатибилноста.

### **III. Специфични барања**

#### **1. Инфраструктура**

##### **1.1. Сигурност**

###### **Член 7**

При преоектирање, изградба или монтажа и одржување на структурните подсистеми треба да се:

- преземат мерки за спречување пристап или несакани упади во инсталациите,
- преземат мерки за намалување на опасностите на кои се изложени луѓето, особено кога возот минува низ станици,
- намали опасноста по сигурноста на луѓето (стабилност, пожар, пристап, евакуација, платформи и др.) и
- утврдат соодветни одредби кои треба да се земат во предвид за да се обезбедат сигурносни услови во многу долги тунели и вијадукти.

##### **2 Енергија**

##### **2.1. Сигурност**

###### **Член 8**

Функционирањето на системите за напојување со енергија не смее да ја наруши сигурноста на возовите или на луѓето (корисници, персонал, жители покрај колосекот и трети страни).

##### **2.2. Еколошка заштита**

###### **Член 9**

Функционирањето на електричните или термалните системи за напојување со енергија не смее негативно да влијае врз околината надвор од рамките на дозволените ограничувања.

##### **2.3. Техничка компатибилност**

###### **Член 10**

Електричните/термалните системи за напојување со енергија треба да:

- им овозможуваат на возовите да ги постигнуваат пропишаните нивоа на извршување,
- и
- во случај на системи за напојување со електрична енергија, системите да бидат компатибилни со уредот за собирање вграден во возовите.

#### **3. Сигнално-сигурносни системи**

##### **3.1. Сигурност**

###### **Член 11**

При проектирање, градење или монтажа и одржување на сообраќајно регулирачки и сигнално сигурносни уреди, инсталациите треба да овозможат железничките возила да се движат сигурно до ниво соодветно на целите утврдени за мрежата. Сообраќајно регулирачките и сигнално сигурносните инсталации треба континуирано да обезбедуваат поминување на железничките возила што имаат дозвола да се движат под влошени услови.

### **3.2. Техничка компатибилност**

#### **Член 12**

(1) Во случај кога се пушта во употреба нов подсистем инфраструктура или нов подсистем железничко возило, а подсистемот сообраќајно регулирачки и сигнално сигурносни уреди е постоен, новите подсистеми инфраструктура или железничко возило треба да бидат прилагодени на примената на постојните подсистеми.

(2) Сообраќајно регулирачките и сигнално сигурносните уреди кои се вградуваат во кабините на машиновозачите треба да овозможат нормално функционирање, под специфични услови на движење на возот.

### **4. Возен парк**

#### **4.1. Сигурност**

#### **Член 13**

(1) Елементите на поврзување на вагоните меѓу себе кај железничкото возило треба да бидат проектирани на начин со кој се обезбедува заштита на патниците и машиновозачот во кабината во случај на судар или излетување од шини.

(2) Електричната опрема не смее да ја наруши сигурноста и функционирањето на сообраќајно регулирачките и сигнално сигурносните уреди.

(3) Техниките за кочење и напрегнувања треба да бидат компатибилни со проектот на колосекот, градежните конструкции и системите за сигнализација.

(4) Составни делови за електриката треба да бидат заштитени така што да се оневозможи пристап до нив со цел да не се загрози безбедноста на луѓето.

(5) Во случај на опасност, уредите во возилото треба да овозможат патниците да го известат машиновозачот и придружниот персонал.

(6) Пристапните врати треба да имаат вградено систем за отворање и затворање кој ќе ја гарантира сигурност на патниците.

(7) Треба да постојат излези во случај на опасност и истите да бидат означени.

(8) При движење на возот во тунели треба да се предвидат посебни безбедносни мерки.

(9) Во возот треба да се обезбеди систем за светлосна сигнализација во случаи на опасност со соодветен интензитет и времетраење.

(10) Возовите треба да бидат опремени со систем за обраќање (средство за комуникација) на персоналот од возот кон патниците.

#### **4.2. Доверливост и достапност**

#### **Член 14**

При изработка на проектите за основната опрема, опремата за покренување, опрема за влечење и опремата за кочење како и сообраќајно регулирачките и сигнално сигурносните уреди треба да се обезбеди возот да може да продолжи да функционира без негативни последици врз останатата опрема, во опасни ситуации.

#### **4.3. Техничка компатибилност**

#### **Член 15**

(1) Електричната опрема треба да биде компатибилна со функционирањето на инсталациите за сообраќајно регулирачки и сигнално сигурносни уреди.

(2) Во случај на електрична влеча, карактеристиките на уредите за електрична енергија (струја) треба да овозможат возовите да се движат под системите за напојување со енергија на железничкиот систем.

(3) Карактеристиките на возилото треба да овозможуваат возот да се движи по пругите, земајќи ги предвид релевантните климатски услови.

#### **4.4. Контроли**

##### **Член 16**

Возовите треба да бидат опремени со уред за снимање. Постапката за собирање на податоците од овој уред и нивната обработката треба да биде хармонизирана од аспект на врменска изработка на извештаи и начин на обработка на податоци.

#### **2.5. Одржување**

##### **5.1. Здравје и сигурност**

##### **Член 17**

Техничките инсталации и постапките што се користат во центрите каде се врши одржувањето треба да обезбедат сигурно функционирање на потсистемот и не треба да претставуваат опасност по здравјето и безбедноста на луѓето.

##### **5.2. Еколошка заштита**

##### **Член 18**

Техничките инсталации и постапките што се користат во центрите за одржување треба да бидат во рамките на дозволените нивоа на загадување на околината.

##### **5.3. Техничка компатибилност**

##### **Член 19**

Опремата и уредите со кои се врши одржување на железничките возила треба да овозможат сигурно, удобно и непречено функционирање на исти типови на возила.

#### **2.6. Функционирање и управување со сообраќајот**

##### **6.1. Сигурност**

##### **Член 20**

(1) Усогласувањето на постапките за функционирање по мрежата, квалификациите на машиновозачите и персоналот во возот, како и на персоналот кој работи во контролните центри треба да овозможи сигурно функционирање и притоа да се има во предвид различните постапки при управување на сообраќајот на пограничните места и управувањето на сообраќајот низ територијата во внатрешноста на Република Македонија.

(2) Постапките за одржување, обуките и квалификациите на персоналот кој го извршува одржувањето, обуките и квалификациите на персоналот кој работи во контролните центри, системот за обезбедување квалитет воспоставен кај правните лица кои управуваат со контролните центри и центрите за одржување треба да овозможи високо ниво на сигурност.

## **6.2. Доверливост и достапност**

### **Член 21**

Постапките за одржување, обуките и квалификациите на персоналот кој го извршува одржувањето, обуките и квалификациите на персоналот кој работи во контролните центри, системот за обезбедување квалитет воспоставен кај правните лица кои управуваат со контролните центри и во центрите за одржување треба да овозможи високо ниво на доверливост и достапност.

## **6.3. Техничка компатибилност**

### **Член 22**

Усогласувањето на постапките за функционирање по мрежата, квалификациите на машиновозачите и персоналот во возот, како и на персоналот кој работи на управување со сообраќајот треба да овозможи оперативна ефикасност на железничкиот систем и притоа да се имаат во предвид различните постапки при управување на сообраќајот на пограничните места и управување на сообраќајот низ територијата во внатрешноста на Република Македонија.

## **7. Телематски апликации за патнички и товарен превоз**

### **7.1. Техничка компатибилност**

#### **Член 23**

Основните барања за телематски апликации треба да гарантираат минимум квалитет на услуга за патниците и превозниците на стока, особено во смисла на техничка компатибилност и при тоа треба да се обезбеди:

- дека системите кои содржат база на податоци, софтвер и протоколи за поднесување податоци се развиени на начин кој овозможува максимална меѓусебна размена на податоци меѓу поединечни апликации и субјекти, со исклучок на доверливи трговски податоци и
- лесен пристап на информациите од системите до корисниците.

### **7.2. Доверливост и достапност**

#### **Член 24**

Методите на употреба, управување, надградување и одржување на системите од член 23 од овој правилник треба да гарантираат ефикасност за квалитетот на дадените услуги.

### **7.3. Здравје**

#### **Член 25**

Интерфејсот меѓу системите од член 23 од овој правилник и корисниците треба да е усогласен со минималните правила за ергономиката и заштита на здравјето на корисниците.

### **7.4. Сигурност**

#### **Член 26**

Чувањето или пренесувањето на информации поврзани со сигурноста треба се врши во согласност со прописите за класифицирани информации.

### **III. Завршна одредба**

#### **Член 27**

Овој правилник влегува во сила осмиот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 01-6430  
3 мај 2011 година  
Скопје

Министер за транспорт и врски,  
**Миле Јанакиески, с.р.**