**СПРАВКА**

за отразяване на постъпили предложения при общественото обсъждане на **Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт**

в периода 29.11.2019 г. – 29.12.2019 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Изготвил предложението** | **Предложение** | **Приема/ не приема предложението** | **Мотиви за приемане/ неприемане на предложението** |
| „БЖК“ ЕАД(писмо с вх.№ 2-1-26/06.12.2019 г.) | 1. В чл. 27 изречение второ текстът „е валидно“ да се замени с „се издава за срок от“.

Мотив - уеднаквяване на текста със смисъла на първото изречение и уеднаквяване на критериите за ЖП и УИ. | Не се приема. | В ЗЖТ, чл. 115е, ал. 7 е предвидено следното: „(7) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., предишна ал. 3, изм., бр. 20 от 2019 г., в сила от 16.06.2019 г.) Единният сертификат за безопасност се издава за срок до 5 години и се подновява след подаване на заявление от железопътното предприятие. Удостоверението за безопасност е валидно 5 години и се подновява след заявление от управителя на инфраструктурата.“Разпоредбата е транспонирана от Директива 2016/798, чл. 12, където в параграф 2 е посочено, че разрешението за безопасност е валидно пет години и може да се подновява след заявление от управителя на инфраструктурата. То се преразглежда изцяло или частично при съществена промяна на инфраструктурата, сигнализацията или енергийните подсистеми или на принципите на тяхната експлоатация и поддръжка. Управителят на инфраструктура уведомява без отлагане националния орган по безопасността за всички такива промени. |
| 1. В чл. 28 ал. 3. думата „писмено“ да се заличи.

Мотив - уеднаквяване с другите текстове от наредбата регламентиращи подаването на заявление в духа на последната промяна от 20.08.2019 г. | Не се приема. | Заявлението за издаване на ЕСБ е чрез електронна система на ERA (OSS), докато издаването на удостоверението за безопасност е по националните правила – в случая се изисква подаване на писмено заявление. |
| 1. В чл. 48 ал. 1 думата „писмено" да се заличи. Мотив - по аналогия с точка 2.
 | Не се приема. | Заявлението за издаване на ЕСБ е чрез електронна система на ERA (OSS), докато издаването на удостоверението за безопасност е по националните правила – в случая се изисква подаване на писмено заявление. |
| 1. В текста на чл. 62б ал. 6 пред думите „сертификат“ и в двете изречения, да се добави думата „единен“.

Мотив - уеднаквяване с другите текстове, в съответствие с измененията направени с последната НИД на наредбата. | Приема се по принцип. | Направеното предложение не е свързано с целта на промените в наредбата с оглед създаването на Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт. При последваща промяна през 2020 г. (по отношение на промени в системата за сертифициране на ЛОП) ще бъде обсъдено направеното предложение. |
| 1. В чл. 62в ал. 1 и ал. 2 думата „писмено" да се заличи. Мотив - по аналогия с точка 2.
 | Приема се по принцип. | Направеното предложение не е свързано с целта на промените в наредбата с оглед създаването на Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт. При последваща промяна през 2020 г. (по отношение на промени в системата за сертифициране на ЛОП) ще бъде обсъдено направеното предложение. |
| 1. В чл. 64, ал. 5 думата „сертификата" да се замени със „сертификат за безопасност, издаден преди 16 юни 2019 г. или на единен сертификат за безопасност с област на дейност в Република България".

Мотив - уеднаквяване с другите текстове от наредбата, в съответствие с измененията от последната НИД. | Не се приема. | Така текстът обхваща и двата сертификата – валидните сертификати част А и Б до срока им на валидност и ЕСБ. |
| 1. Във всички текстове, с изключение на чл. 63, от глава четвърта „Национален орган по безопасността" думите „Национален орган по безопасността“ да се заменят с думите Изпълнителна агенция „Железопътна администрация", като се отчете факта, че в чл. 66а е използвана думата „органа“ в смисъла на Национален орган по безопасността с оглед избягване на повторение.

Мотив - аналогична промяна е правена в предшестващите изменения на наредбата в текстовете отнасящи се до членове от тази глава. Логично е тя да обхване и останалите текстове от нея. | Не се приема. | В чл. 6, ал. 3 от ЗЖТ е регламентирано, че Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“ е национален орган по безопасността в железопътния транспорт. |
| 1. В текста на чл. 72 ал. 1 точката в края на изречението да се замени със запетая и да се добави текста „а когато е целесъобразно и приложимо и представител на собственика на подвижния състав.".

Мотив - създаване на възможност за участие в оперативна група на представители на собственика на подвижния състав, който често е заинтересована страна по отношение на разследването. | Не се приема. | Отговорността на управителите на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия за безопасното поддържане, експлоатация и управление на железопътната система не освобождава от отговорност по тази наредба ползвателите на вагони и лицата, извършващи дейности по производство, доставка и монтаж на детайли и оборудване, както и дейности, имащи пряко отношение към безопасността на системата, но само железопътните предприятия и управителите на железопътна инфраструктура в рамките на СУБ са длъжни да отчитат рисковете, свързани с дейностите на други участници в железопътната система и на трети лица. В тази връзка в рамките на процедурите при събиране и съхраняване на материали при произшествие или инцидент и при разследване на такива събития не следва да има участие на трети лица. Те могат да оказват съдействие или да предоставят документи, но не и да бъдат включвани в състави на комисии. |
| 1. В чл. 73 да се направят следните изменения:

а) в ал. 1 след текста „ Оперативната група по чл. 71, ал. 3 " да се добави текста „или чл. 72 ал. 2"б) Да се създаде нова алинея 2., със следния текст:„(2) При извършването на огледи, измервания и съставяне на протоколи задължително вземат участие едновременно всички членове на оперативната група или упълномощени от тях представители на заинтересованите страни."в) Настоящата алинея 2, да стане алинея 3 и текста да се измени във вида:„(3) Всички необходими констативни протоколи се съставят на мястото на събитието съгласно образците дадени в приложение № 7, като приоритет има този за състоянието на осигурителната техника, а при произшествие на прелез -констативният протокол за състоянието на прелезното устройство."г) Алинеи от 3 до 7, да се преномерират съответно от 4 до 8.Мотив - внасяне на допълнителна яснота по организацията на работата на оперативната група. | Не се приема. | При обсъждане на предложението в Съвета по безопасност на заседание, проведено на 17.12.2019 г., самите железопътни предприятия заявиха, че не във всички случаи могат да осигурят участие на техен представител. По отношение на промяна в ал. 3 не става ясно какво да се разбира „на мястото на събитието“ – в случай, че се касае за дерайлиране в повечето случай констативните протоколи за състоянието на подвижния състав се изготвят след като возило или возила са в депо и са на канал или са повдигнати с крик. Отделно няма как протокол за състояние на осигурителна техника да се състави от място на междугарие.  |
| 1. Текстът на чл. 76 ал. 2 без изброяването да се измени както следва:

„(2) В случаите по т. 3. на предходната алинея, при извършване на преценката Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт взема предвид:" Мотив - избягване на излишно повторение с текста от чл. 76 ал. 1. | Не се приема | Предложената промяна в ал 2 е свързана с Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт не променя смислово разпоредбата. |
| 1. В текста на чл. 78 ал. 8 след думата „произшествието" да се добави „/инцидента“. Мотив - съгласно чл. 76 ал. 1 т.т. 2 и 3 борда може да разследва и инциденти.
 | Не се приема. | Правилно е посочено, че бордът може да разследва и инциденти. „Инцидент“ е всяко явление/събитие, свързано с експлоатацията на влаковете и оказващо влияние върху безопасността на превозите, което не е произшествие или тежко произшествие. Текстът на ал. 8 от чл. 78 се отнася до възстановяване на движение в резултат на произшествие. Предложението на БЖК е за възстановяване на движение след инцидент, събитие при което не се предполага прекъсване на движението и в тази връзка предложението е излишно. |
| 1. В § 1. От заключителни разпоредби т. 46. да се заличи.

Мотив - в текста на наредбата понятието (определението) „отговорен разследващ" не е използвано никъде. | Не се приема. | Според Директива 2016/798 чл. 3 пар. 10) „отговорен разследващ“ означава лицето, което отговаря за организацията, провеждането и контрола по разследването; |
| 1. В преходни и заключителни разпоредби да се създаде нов § 10 със следния текст:

„§ 10 Сертификатите за безопасност на железопътни предприятия, издадени преди 16 юни 2019 г. от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация" остават валидни и се прилагат при условията, при които са издадени, до изтичане на срока, за който са издадени."Мотив - Това е текста на чл. 31 пар. 1 от Дир. 798 и беше предвиден в проекта на последната НИД на наредбата. | Не се приема. | Съществува в Преходна разпоредба: § 68. (1) Сертификатите за безопасност на железопътни предприятия, издадени преди 16 юни 2019 г. от Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", остават валидни до изтичане на срока, за който са издадени.“ |
| 1. Да се направят промени в констативните протоколи от приложение № 7 (за състоянието на железния път; за състоянието на АПУ на км .... в междугарието (района на гара)........и за състоянието на осигурителната техника и устройствата) аналогично, както в останалите констативни протоколи (за техническото състояние на тягов подвижен състав; за техническото състояние на вагон и за техническото

състояние на контактна мрежа), като се посочи минималния необходим брой специалисти, участващи при изготвянето.Мотив - внасяне на допълнителна яснота по организацията на работата на оперативната група и участниците в комисиите изготвящи констативните протоколи. | Не се приема. | Не се посочва брой или кои точно да са лицата. |