



## **ПРАВНАТА УРЕДБА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ В ОБЛАСТТА НА ОХРАНИТЕЛНАТА ДЕЙНОСТ ПРИ ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ С ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ**

**Станимира Чубатарова - Николова**  
[chubatarova@yahoo.de](mailto:chubatarova@yahoo.de)

**Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”  
гр. София, ул. „Гео Милев“ № 158  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

**Ключови думи:** правна уредба, охранителна дейност, железопътен транспорт, сигурност.

**Резюме:** Статията разглежда международноправната уредба и в частност правната уредба на ЕС в областта на охранителната дейност при превоз на товари с железопътния транспорт. Разгледано е значението на Конвенцията за международни железопътни превози и Правилника за международен железопътен транспорт на опасни товари (RID), Конвенцията за физическа защита на ядрения материал, Директива 2008/68/ЕО от 24 септември 2008 г., Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на Единно европейско железопътно пространство и по-конкретно Приложение II „Услуги, предоставяни от железопътните предприятия“, Решение (ЕС) 2020/2228 на Европейския Парламент и на Съвета от 23.12.2020 г. относно Европейска година на железопътния транспорт (2021).

Разгледани са основните цели при охрана на опасни товари, превозвани с железопътен транспорт – високо ниво на сигурност и безопасност, превенция относно ограничаване на рисковете, организиране и провеждане на специализирано обучение, запазване целостта на имуществото и минимизиране на риска при транспортиране.

Направени са изводи, че основните цели на правната уредба са създаване на унифицирани правила и норми за охраната на опасни товари, които да позволяват подобряване на средата на сигурност в железопътния транспорт.

### **1. МЕЖДУНАРОДНОПРАВНА УРЕДБА**

Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF), подписана на 9 май 1980 г. в Берн (Ратифицирана с Указ № 1439 на Държавния съвет, ДВ, бр. 46 от 1982 г.), в сила за Република България от 01.05.1985 г., е основен акт от международноправната уредба на дейността по охрана на товари с жп транспорт и има за цел да благоприятства и улеснява международното железопътно движение. Предмет на уредба на Конвенцията са договорните отношения при превоз на пътници и товари в пряко международно железопътно съобщение, включително допълнителни превози, използващи други превозни средства и съставляващи предмета на договорите,

договорите за използване на инфраструктурата в Международно железопътно съобщение; превоза на опасни товари в международно железопътно съобщение и др.

Правилникът за международен железопътен превоз на опасни товари (RID), представляващ Притурка С към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF), определя изискванията за международен железопътен превоз на опасни товари. Определени са опасните товари: забранени за международен превоз, тези разрешени за международен превоз, както и условията за превоза по отношение на класификацията; използване на опаковките, цистерните и процедурите за изпращане; изискванията, свързани с конструкцията, изпитването и одобряването на опаковките и цистерните и използването на транспортните средства. В Глава 1.1. „Изисквания по отношение на сигурността“ на Правилника за международен железопътен превоз на опасни товари (RID) е дадено е легално определение на понятието „Сигурност“, а именно: мерките или предохранителните действия, които трябва да бъдат предприети, за да се сведе до минимум кражбата или злоумишленото използване на опасни товари, при което могат да бъдат поставени на риск хора, имущество и околна среда. В Правилника е дадена и детайлна уредба на плановете за сигурност и съдържанието им: специфично възлагане на отговорностите в сферата на сигурността към лица, които разполагат с необходимите компетенции и квалификации и са получили съответните пълномощия; преценка на обичайните процеси и на произтичащите от тях рискове за сигурността; ясно представяне на мерките, които трябва да се взимат за ограничаване на рисковете за сигурността, включително обучение/инструктаж, политика по сигурност, работни процедури, оборудване и ресурси; ефективни и актуализирани процедури за оповестяване и за поведение при заплахи, нарушения за сигурността; мерки за гарантиране на охраната на съдържателя се в плана за сигурност превозна информация и мерки за гарантиране, че разпространението на съдържателя се в плана за сигурност информация относно превозния процес е ограничено до тези лица, които имат нужда от тази информация. Посочено е изрично, че доколкото е подходящи и е налице необходимото оборудване, би трябвало да се въведат телеметрични системи или други методи или устройства, които да дават възможност за проследяване на опасни товари по време на превоза.

В съответствие с приетата практика, независимо от общите задължения, всяка страна си запазва правото да регламентира или да забрани влизането на опасни товари на нейна територия. Това е важно, защото понякога националните правила обикновено са по-тежки от общите. Специалните разпоредби относно превоз на опасни товари трябва да се докладват на Генералния секретар на Организацията на обединените нации, който нотифицира договарящите се страни, които не са подписали тези споразумения.

Държавите-членки могат да запазят националното си законодателство в областта на превоза на малки количества от определени опасни товари на тяхна територия. Всички предприятия, занимаващи се с транспорт и пренасяне на опасни товари с автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт, са задължени да назначат консултанти по въпросите на безопасността, които трябва да преминават специално обучение и да положат изпит. За да се осигури достатъчно високо ниво на контрол върху изпълнението на изискванията и мерките за безопасност, държавите-членки извършват проверки за превозите на опасни товари, когато транспортните средства преминават през тяхната територия или когато влизат от трета страна.

Поради особената заплаха за живота на хората и екологичната сигурност, специален акт, уреждащ превозите на радиоактивни товари е Конвенцията за физическа защита на ядрения материал регламентира нивата на физическа защита при международен превоз на ядрен материал, ратифицирана с Указ №341/03.02.1984 г., обн. ДВ. бр. 44 от 1987 г., в сила от 08.02.1987 г. Отделни правила, определени като единни,

на Договора за международен железопътен превоз на товари (СІМ - Притурка В към Конвенцията) се прилагат при договори за железопътен превоз на товари срещу заплащане, когато мястото на приемането на товара за превоз и мястото, предвидено за доставянето, са разположени в различни държави - членки, независимо от седалището и националността на страните по договора за превоз. Разпоредбата на чл.1, буква „в“ дава легалното определение на "международен превоз на ядрен материал": превоз на партиди ядрен материал с всякакъв вид транспортни средства, които се изпращат извън пределите на държавата, от която произхожда товарът, започвайки от съоръжението на изпращача в тази държава и завършвайки до съоръжението на получателя в държавата - краен получател. А Приложение 1 „Равнища на физическа защита, използване при международен превоз на ядрен материал“ регламентира императивно, че превозът се извършва, като се вземат специални предпазни мерки, включително предварителна договореност между изпращача, получателя и превозвача и предварително съглашение между физически и юридически лица, намиращи се под юрисдикцията и ръководещи се от правните норми на изнасящите и внасящите държави, което определя времето, мястото и процедурата за предаване отговорността при превоза и освен това под постоянното наблюдение на охраната и при условия, които осигуряват тясна връзка със съответните сили за контрадействия.

## **2. ПРАВНА УРЕДБА НА ЕС**

Транспортирането на опасни товари, е обект на регулиране в правото на Европейския съюз, което в основните си актове, препраща към Правилника за международен железопътен превоз на опасни товари (RID), поради което този международноправен акт беше разгледан по-горе:

Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари, публ. ОВ на ЕС L 260/13 от 30.09.2008 г., определя правилата за автомобилния, железопътния и вътрешноводния превоз на опасни товари в рамките на държавите членки или между тях, включително и за дейностите по товарене и разтоварване, смяната на вида транспорт и спиранията, наложени от обстоятелствата на превоза. В чл.4 е посочено, че превозът на опасни товари между държавите-членки и трети държави се разрешава при спазване на изискванията на Правилника за международен железопътен превоз на опасни товари (RID).

Директива 96/35/ЕС на Съвета от 3 юни 1996 г. относно назначаването и професионалната квалификация на консултантите по безопасността на превозите на опасни товари с автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт.

Директива 2008/68/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния сухоземен превоз на опасни товари.

Решение 2009/240/ЕС на Комисията от 4 март 2009, даващо право на страните-членки да приемат определени дерогации съгласно Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно вътрешния сухоземен превоз на опасни товари (нотифицирано под номер С (2009) 1327).

Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността, Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия (5) и Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура бяха съществено изменени. Тъй като бяха необходими по-нататъшни изменения, с оглед постигане на яснота, посочените директиви следваше да бъдат преработени и обединени в един акт. Така беше приета Директива 2012/34/ЕС

на Европейския Парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на Единно европейско железопътно пространство, като в нейното Приложение II „Услуги, предоставяни на железопътните предприятия“ беше посочено, че допълнителните услуги могат да включват специални договори за охрана на транспорт на опасни товари и съдействие за движението на влакове със специално предназначение. Директива 2012/34/ЕС има за цел да изясни правните норми, които се прилагат в железопътния сектор на Европейския съюз (ЕС), с цел: подобряване на качеството чрез стимулиране на конкуренцията; засилване на надзора над пазара; и подобряване на условията за инвестиране.

С директивата се сливат и отменят трите директиви от „първия железопътен пакет“. Директива 2012/34/ЕС беше изменена с Директива (ЕС) 2016/2370 по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура. Директивата дава възможност за по-голяма прозрачност по отношение на условията за достъп до железопътния пазар; подобрява достъпа на операторите до железопътни услуги като: железопътни гари, товарни терминали, и съоръжения за поддръжка.

Когато инфраструктурата се експлоатира от железопътни дружества, които в исторически план са имали господстващо положение на пазара, тя трябва да бъде независима по отношение на организацията и взимането на решения и да има отделни счетоводни системи.

При наличие на подходящи гаранции за осигуряване на независимостта на управителя на инфраструктурата по отношение на основните функции, управлението на движението и планирането на поддръжката, Директива за изменение (ЕС) 2016/2370 дава възможност на държавите — членки на ЕС да избират между различни организационни модели. Тези модели варират от пълно структурно разделяне до вертикална интеграция.

Директива за изменение (ЕС) 2016/2370 гарантира, че всички железопътни дружества имат равен достъп до релсов път и гари. Държавите членки обаче могат да ограничат правото на достъп до пътнически услуги между дадено място на заминаване и дадено местоназначение, когато една или повече обществени поръчки за услуги обхващат същия маршрут. Също така това се прилага, когато една или повече обществени поръчки за услуги обхващат алтернативен маршрут, ако упражняването на това право нарушава икономическото равновесие на съответната поръчка или поръчки.

Директива 2012/34/ЕС укрепва независимостта на националните регулаторни органи, които контролират националния железопътен пазар. Тези органи могат да налагат глоби в случай на неподходящи действия или да извършват одити. Регулаторният контрол се засилва чрез тясното сътрудничество между регулаторните органи и националните органи, които отговарят за железопътната безопасност и лицензирането.

Директива за изменение (ЕС) 2016/2370 предоставя на регулаторните органи правомощието да осъществяват надзор върху: управлението на движението, планирането на обновяването и работите по планираната и непланираната поддръжка.

С Регламент (ЕС) 2020/698 се въвежда временна гъвкавост относно подновяването или удължаването на някои удостоверения, свидетелства и разрешителни и отлагането на някои периодични проверки и продължаващо обучение в определени области на транспортното законодателство на ЕС, за да се помогне на дружествата и органите да се справят с извънредните обстоятелства вследствие на пандемията от COVID-19.

С Регламент (ЕС) 2020/1429 се определят временни правила за налагането на такси за използването на железопътната инфраструктура, за да могат националните органи и управителите на инфраструктура да се справят по-лесно с редица

неблагоприятни последици от пандемията от COVID-19, докато траят тези последици.

Считам за необходимо, макар и встрани от основната тема, да спомена Решение (ЕС) 2020/2228 на Европейския парламент и на Съвета от 23.12.2020 г. относно Европейска година на железопътния транспорт, с което 2021 г. беше обявена за Европейска година на железопътния транспорт. С това Решение беше определена Стратегическата роля на железопътния транспорт по време на кризата, предизвикана от COVID-19. Европейската година следваше да допринесе за провеждането на общоевропейски дебат относно бъдещето на железопътния транспорт – Европейският зелен пакт 2050 г. По време на Европейската година Комисията следваше да започне проучване за създаването на европейски знак за популяризиране на стоки и продукти, които се превозват с железопътен транспорт, за да се насърчат предприятията да преминат към използване на железопътния транспорт.

### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Основните цели на правната уредба на охраната на опасни товари с железопътния транспорт, са в следните направления:

-Установяване на стандарти за безопасност на нивото на международните стандарти, определени в Конвенцията СОТИФ;

-Постигане на целите на Лисабонската стратегия за устойчиво развитие, взимайки под внимание социалните, екологични и икономически аспекти на различните видове транспорт;

-Превенция относно ограничаване на рисковете, присъщи на превозите и охраната на опасни товари;

-Организиране и провеждане на специализирано обучение.

### **ЛИТЕРАТУРА:**

[1] Конвенция за международни железопътни превози (СОТИФ), подписана на 9 май 1980 г. в Берн (Ратифицирана с Указ № 1439 на Държавния съвет, ДВ, бр. 46 от 1982 г.), в сила за Република България от 01.05.1985 г.,

[2] Правилник за международен железопътен транспорт на опасни товари (RID)

[3] Конвенция за физическа защита на ядрения материал, ратифицирана с Указ №341/03.02.1984 г., обн. ДВ. бр. 44 от 1987 г., в сила от 08.02.1987 г.

[4] Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари, публ. ОВ на ЕС L 260/13 от 30.09.2008 г.

[5] Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на Единно европейско железопътно пространство

[6] Решение (ЕС) 2020/2228 на Европейския Парламенти и на Съвета от 23.12.2020 г. относно Европейска година на железопътния транспорт (2021).

# THE LEGAL REGULATION OF THE EUROPEAN UNION IN THE FIELD OF SECURITY ACTIVITY IN THE TRANSPORTATION OF CARGO BY RAIL TRANSPORT

Stanimira Chubatarova – Nikolova  
[chubatarova@yahoo.de](mailto:chubatarova@yahoo.de)

*Todor Kableshkov University of Transport,  
1574 Sofia, 158 Geo Milev Str.  
THE REPUBLIC OF BULGARIA*

**Key words:** *legal framework, security activity, railway transport, security.*

**Abstract:** *The article examines the international legal framework and, in particular, the legal framework of the EU in the field of security activities in the transport of goods by rail. the security activity, as an important area of ensuring security in the transportation of dangerous goods by rail in the Republic of Bulgaria. The importance of the Convention on International Carriage by Rail and the Regulations for the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID), the Convention on the Physical Protection of Nuclear Material, Directive 2008/68/EC of 24 September 2008, Directive 2012/34/EU of European Parliament and of the Council of 21 November 2012 on the establishment of a Single European Railway Area and more specifically Annex II "Services provided by railway undertakings", Decision (EU) 2020/2228 of the European Parliaments and of the Council of 23.12.2020 on the European Year of Rail Transport (2021).*

*The main objectives in the protection of dangerous goods transported by rail were considered - a high level of security and safety, prevention regarding the limitation of risks, organizing and conducting specialized training, preserving the integrity of the property and minimizing the risk during transportation.*

*Conclusions have been made that the main goal of the legal framework - unified rules and norms for the protection of dangerous goods, which allow improving the security environment in railway transport.*