



ДО
Г-Н ИВАЙЛО МОСКОВСКИ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯТА

КОПИЕ:

Г-Н КРАСИМИР СРЕБРОВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА
ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ
АВТОМОБИЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ АВТОМОБИЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ 1000 София, ул. „Гурко“ №5, тел.: 930 88 53
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА 60-00-00-19/02.03.2014

СТ А Н О В И Щ Е

ОТНОСНО: Обществено обсъждане на проект на Наредба за условията и реда за укрепване на превозваните товари.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МОСКОВСКИ,

Осигуряването на товарите е от съществено значение за постигане на по-безопасен товарен автомобилен транспорт. По данни на Европейската комисия до 25% от инцидентите, свързани с товарни автомобили, се дължат на неправилни действия за обезопасяване на товарите.

Затова нашите очаквания са, че предложеният проект за наредба няма да бъде пореден опит в нашата страна да се появи нормативен документ, с който формално да се въвеждат изисквания на ЕС относно правилата за обезопасяване на товарите. Като пример за подобни действия можем да посочим следното:

- Съгласно Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета всеки автомобилен превозвач трябва „да е запознат с различните възможности и средства за обработка на товарите и товарещи устройства (заден борд, контейнери, палети и др.) и да бъде в състояние да въведе процедури и да даде указания за товарене и разтоварване на стоки (разпределение на товарите, складиране, обезопасяване и т.н.)”;

Това изискване е регламентирано в Наредба 11 на МТ, но **няма практически стъпки за неговото прилагане при провеждане на изпити за професионална компетентност за ръководители на транспортна дейност.**

гарантират, че кандидатите за свидетелство за управление на МПС за категории С, С+Е, С1, С1+Е притежават необходимите знания и умения относно „факторите за безопасност, свързани с товарене на превозното средство: контролиране на товара (подреждане и обезопасяване), трудности при различните видове товари (например течности, висящи товари и др.), товарене и разтоварване на стоки и използване на товарни съоръжения”.

В програмите за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства от категория “С”, въпросите свързани с „контролиране на товара (подреждане и обезопасяване), трудности при различните видове товари (например течности, висящи товари и др.)”, са пропуснати.

С оглед привеждане на предложения вариант на наредба в съответствие с европейските стандарти имаме следните бележки и предложения:

1. Предлагаме на водещо място в наредбата да се включи раздел „Функционални отговорности”.

Мотиви. Съгласно т.17 от преамбюла на Директива 2014/47/ЕС, не само водачите и превозвачите, а *„Всички страни, участващи в логистичния процес, включително опаковчици, товарачи, транспортни дружества, ползватели и водачи, имат функция за гарантиране, че товарът е правилно опакован и натоварен на подходящо превозно средство.”*

Без съмнение отговорностите на водачите са изключително големи, но в наредбата трябва ясно да се открият отговорностите на всички останали участници в логистичния процес, а именно:

Отговорности и дейности, свързани с планиране на транспорта:

- Точно описание на товара, което включва най-малко:
 - a) масата на товара и всяка товарна единица;
 - b) местоположението на центъра на тежестта на всяка товарна единица, ако не е в средата;
 - c) размерите на опаковката на всяка товарна единица;
 - d) ограничения за подреждане и ориентация, които следва да се прилагат по време на транспорт;
 - e) цялата допълнителна информация, необходима за правилното обезопасяване.
- Подходящо опаковане на товарните единици, за да издържат натоварванията, които може да се очакват при нормални транспортни условия, включително приложимите сили на закрепване;
- Правилно класифициране, опаковане и етикетирание на опасните товари;
- Попълване и подписване на транспортните документи на опасни товари;
- Да се гарантира, че превозното средство и оборудването за обезопасяване са подходящи за товара, който ще бъде транспортиран;
- Да се гарантира съобщаването на товарача на цялата информация, свързана с капацитета за обезопасяване на товара на превозното средство;

Отговорности и дейности, свързани с товарене:

- Да се гарантира товаренето само на товари, които са безопасни и подходящи за транспорт;

- Да се провери при започване на товаренето дали е наличен план за обезопасяване на товара;
- Да се гарантира, че всички сертификати за части на превозното средство, използвани за обезопасяване на товара, може да бъдат предоставени;
- Да се гарантира, че превозното средство е в добро състояние и товарното отделение е чисто.
- Да се гарантира при започване на товаренето, че цялото оборудване, необходимо за обезопасяване на товара, е налице и в добро състояние;
- Да се гарантира, че подът на превозното средство не се натоварва прекомерно по време на товаро-разтоварните дейности;
- Да се гарантира правилното разпределение на товара в превозното средство, като се вземат предвид разпределението на товара върху осите на превозното средство и приемливите празнини (в плана за обезопасяване, ако има такъв);
- Да се гарантира, че превозното средство не е претоварено;
- Да се гарантира правилното поставяне на необходимото допълнително оборудване, като например подложки против приплъзване, попълвачи и постелъчни материали, застопоряващи лостове и всяко друго оборудване за обезопасяване, което следва да се прикрепи по време на товаренето (в съответствие с плана за обезопасяване, ако има такъв);
- Да се гарантира правилното пломбиране на превозното средство, ако и когато е приложимо;
- Да се гарантира правилното поставяне на всички закрепващи приспособления (в съответствие с плана за обезопасяване, ако има такъв);
- Затваряне на превозното средство, когато е приложимо.

Отговорности и дейности, свързани с управление на превозното средство:

- Визуална проверка на външните части на превозното средство и на товара, ако е достъпен, с цел проверка за очевидно опасни ситуации;
- Да се гарантира, че всички сертификати/маркировки на части на превозното средство, използвани за обезопасяване на товара, може да бъдат предоставени при необходимост;
- Редовни проверки на обезопасяването на товара по време на пътуването, доколкото е достъпно.

2. Предлагаме в чл. 8 към номерата на посочените стандарти да се добавят коректните наименования съгласно БДС.

Мотиви.

По този начин ще се избегне преpraщането към неточно преведени на български език наименования на основополагащи стандарти, посочени в Директива 2014/47/ЕС. Примери за това са видни от следната таблица:

Номер на стандарта	Некоректно описание съгласно Директива	Номер на стандарта	Коректно описание съгласно БДС
--------------------	--	--------------------	--------------------------------

	2014/47/ЕС		
EN 12195-1	Изчисляване на силите, упражнявани от привързването	БДС EN 12195-1-2011	Задържане на товари върху пътни превозни средства. Безопасност. Част 1: Изчисляване на силите за обезопасяване
EN 12195-2	Привързване с мрежа от изкуствени нишки	БДС EN 12195-2-2001	Средства за задържане на товари върху пътни превозни средства. Безопасност. Част 2: Закрепващи колани от химични влакна
EN 12195-3	Привързване с вериги	БДС EN 12195-3-2001	Средства за задържане на товари върху пътни превозни средства. Безопасност. Част 3: Закрепващи вериги
EN 12195-4	Привързване със стоманено-жични въжета	БДС EN 12195-2004	Средства за задържане на товари върху пътни превозни средства. Безопасност. Част 4: Закрепващи стоманени въжета
EN 12640	Точки на привързване	БДС EN 12640:2004	Обезопасяване на товара на пътни превозни средства. Точки за закрепване на товарите при превоз с товарни автомобили. Минимални изисквания и изпитване
EN 12642	Якост на основната структура на превозното средство	БДС EN 12642:2017	Обезопасяване на товара на пътни превозни средства. Конструкция на каросерията на товарни автомобили. Минимални изисквания

3. Считаме, че отговорността на водачите следва да се представи в конкретен, ясен и прегледен вид.

Мотиви.

Съгласно чл. 3, т.1 „Преди натоварването водачът е длъжен да приложи **най-подходящите методи за обезопасяване на товарите** съгласно изискванията на чл. 8”. От своя страна чл. 8 препраща водача не към методи, а към списък от стандарти, а именно: „*Укрепването на товара се извършва по един или повече от следните стандарти: БДС EN 12195- 1, БДС EN 12195- 2, БДС EN 12195- 3, БДС EN 12195, БДС EN 12640, БДС EN 12642, приложими към превозвания товар и превозното средство.*”

Следва да се има предвид, че единствено в БДС EN 12195-1-2011 се съдържат методи за обезопасяване. При това методите са представени посредством над 100 понятия и термини, които заемат 8 страници от стандарта и не са публикувани на български език. Тези методи се съдържат в чл.7 от наредбата. Редно е да бъде дадено кратко описание на всеки един от посочените стандарти.

4. Чл.7 ал.4 да добие следното съдържание:

„За обезопасяването на товара се използват един или повече, или комбинация от следните методи:

1. Заклучване;

2. Застопоряване (локално или цялостно);
3. Директно обезопасяване (диагонално, успоредно, с ремък (примка) или с пружини);
4. Горно (ниско, посредством триене) обезопасяване.

Мотиви: По този начин ще се избегне неточният превод в Директива 2014/47/ЕС на методите за обезопасяване, който е пренесен в проекта за наредба.

От Директива 2014/47/ЕС са пренесени термините „пряко привързване”, „горно привързване” и др. **Стандартите за обезопасяване не допускат прилагане на привързване.**

5. В наредбата следва да се предвиди точка за контакт при връзката със съответни компетентни органи от страните членки.

Мотиви:

1. Съгласно т.25 от преамбюла на Директива 2014/47/ЕС *„За да се гарантира ефективният обмен на информация между държавите членки, във всяка от тях следва да има точка за контакт при връзката с други съответни компетентни органи. Тази точка за контакт следва също така да събира подходящите статистически данни. Освен това държавите членки следва да използват съгласувана национална стратегия за прилагане на тяхна територия и следва да могат да определят орган, който да координира изпълнението.”*

В проекта за наредба липсва такова уточнение, а то се налага, тъй като транспонирането на Директива 2014/47/ЕС в нашата страна се извършва с 2 наредби – една относно пътните проверки за обезопасяване и друга – относно техническото състояние. При това проверките за обезопасяване на товарите ще се извършват от служители на две министерства – на вътрешните работи и на транспорта. Следователно в наредбата следва да се посочи кой компетентен орган ще изпълнява функциите на „точка за контакт”. Или ще има две точки за контакт?

2. Съгласно т.28 от преамбюла на Директива 2014/47/ЕС *„За да се сведе до минимум загубата на време за предприятията и водачите и да се увеличи цялостната ефективност на крайпътните проверки, следва да се насърчи извършването на крайпътни технически проверки заедно с проверки на спазването на социалното законодателство в сферата на автомобилния транспорт, и по-конкретно Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета, Директива 2006/22/ЕО и Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета”.*

3. Възниква въпрос с предложените 2 наредби как ще се сведе до минимум загубата на време за предприятията и водачите?

4. Не на последно място следва да се има предвид и т. 26 от преамбюла на Директива 2014/47/ЕС, а именно *”При определянето на звена за контакт следва да се спазват конституционните разпоредби и произтичащите от тях равнища на компетентност”.*

Следователно би следвало точката за контакт да се регламентира със закон.

6. В наредбата следва да се предвиди ред за приоритетни проверки на превозните средства, експлоатирани от предприятия, които не спазват стандартите за пътна безопасност и опазване на околната среда.

Мотиви.

1. Съгласно т.11 от преамбюла на Директива 2014/47/ЕС „За избягването на излишни административни тежести и разходи, както и за подобряването на ефективността на проверките, следва да е възможно компетентните национални органи да изберат като приоритет превозните средства, експлоатирани от предприятия, които не спазват стандартите за пътна безопасност и опазване на околната среда, докато превозни средства, които са експлоатирани и добре поддържани от отговорни и загрижени за безопасността ползватели, следва да се поощряват с по-редки проверки. Подборът на превозните средства за крайпътна проверка, основан на рисковия профил на техните ползватели, би могъл да се окаже подходящ инструмент за целите на проверяването на високорискови предприятия по-внимателно и по-често.”

2. Регламент (ЕО) № 1071/2009 създаде Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози (ЕРПАП). ЕРПАП позволява взаимовръзка между националните електронни регистри на предприятията за автомобилни превози в целия Съюз при спазване на правилата на Съюза за защита на личните данни. Използването на тази система, експлоатирана от компетентния орган на всяка държава членка, улеснява сътрудничеството между държавите членки.

7. В проекта за наредба следва да се предвиди ред за подходящо обучение на персонала, участващ в проверките за адекватно обезопасяване на товара.

Мотиви.

1. Съгласно т.16 от преамбюла на Директива 2014/47/ЕС „Персоналът, участващ в проверките за адекватно обезопасяване на товара, следва да бъде подходящо обучен.”

8. Предлагаме да се прецизират наименованията на оборудването и термините, използвани в Приложение № 1, с оглед да се избегне неправилния превод, използван в превода на Директива 2014/47/ЕС на български език.

Примери за това са дадени в следната таблица (в скоби са отбелязани номерата на елементите от приложението)

Некоректно описание съгласно Директива 2014/47/ЕС и съответно пренесено в Приложение 1 от проекта за наредба	Коректно описание съгласно БДС
Точки на привързване (10.5)	Точки на закрепване
Пряко привързване (20.1)	Директно обезопасяване
Шини за привързване (20.1.2)	Закрепващи колани
Недостатъчен брой за поемане на натиска, упражняван от въжетата (10.5.2)	Недостатъчен брой за поемане на силите, упражнявани от закрепващите колани
Методи на задържане (20)	Методи на обезопасяване
Устройства за задържане на товара (20.1.3.1)	Устройства за обезопасяване на товара
Пряко обезопасяване (20.1.3)	Директно обезопасяване

9. Предлагаме в „ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ” на проекта за наредба да се добавят коректно описаните съгласно БДС определения на термините, които се използват в Приложение № 1 към чл.9, ал.4, а именно (в скоби са отбелязани номерата на елементите от приложението):

Междинни прегради (10.4);

Точки на закрепване (10.5)

Закрепващи колани (10.5.2)

Специални структури (10.6);

Заклучване (20.1);

Застопоряване (20.1);

Директно обезопасяване (20.1);

Закрепващи колани (20.1.2);

Застопоряващи греди (20.1.2);

Летви (20.1.2);

Клинове (20.1.2);

Осигурително оборудване (20.1.2.3);

Директно обезопасяване с мрежи и платнища (20.1.3);

Устройства за обезопасяване на товара (20.1.3.1);

Мотиви. Освен „товар” Приложение № 1 към чл.9, ал.4 от проектът за наредба използва горепосочените термини от Таблица 1 от Приложение III на Директива 2014/47/ЕС и следва да се публикуват съответните определения за тях.

10. В БЪЛГАРСКОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО следва да се предвиди система от санкции.

Мотиви. Съгласно чл. 25 от Директива 2014/47/ЕС „Държавите членки установяват система от санкции за нарушаване на разпоредбите на настоящата директива и вземат всички мерки, за да гарантират прилагането им. Тези санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни.”

Практически това означава:

1. Всяка неизправност – незначителна, значителна или опасна, определена съгласно Приложение № 1 към чл.9, ал.4 да води към съответна санкция.
2. Тези санкции следва да намерят своето място в **ЗАКОН. В противен случай каква е ролята на транспонирането?**

Надяваме се, че ще вземете предвид представените бележки и бихте отразили промените в текстовете по целесъобразност.

С Уважение,

Томислав Иванчев
Председател на УС

