

# ДОГОВОР

за достъп и използване на железопътната инфраструктура – публична държавна  
собственост в Република България

№...../..... г.

Днес, ..... г., в гр. София, между страните:

**ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ  
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”**, с ЕИК 130823243, със седалище и адрес на  
управление гр. София, бул. „Княгиня Мария Луиза” № 110, представлявано от инж.  
Красимир Христов Папукчийски – Генерален директор, и с полагане на втори подпис от  
Лидия Давидова Давидова – Главен счетоводител, притежаващо удостоверение за  
безопасност идентификационен номер на ЕС BG 21 2018 0001, издадено на 21.06.2018 г.  
от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” на Република България,  
наричано по-долу **УПРАВИТЕЛ/Я НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА** или  
**УПРАВИТЕЛ/Я**,

и

....., със седалище и адрес на управление:  
....., вписано в Търговски регистър към Агенция по вписвания с ЕИК  
....., представлявано от ..... – .....,  
железопътен превозвач, притежаващ лиценз за извършване на железопътни превози на  
пътници/товари № ....., валиден от .....г., изменен на ....., с ЕО  
нотификационен номер ....., издаден от министъра на транспорта,  
информационните технологии и съобщенията, Приложение № 1 към лиценз №.....,  
валидно от .....г. до .....г., издадено на ..... от Изпълнителна агенция  
„Железопътна администрация” и единен сертификат за безопасност с идентификационен  
номер на ЕС....., валиден от ..... до ....., издаден от ....., или Сертификат за  
безопасност - Част А с идентификационен номер на ЕС ....., издаден на ..... със  
срок на валидност от ..... до ..... и Сертификат за безопасност - Част Б с  
идентификационен номер на ЕС ....., издаден на ..... със срок на  
валидност от ..... до ....., издадени от Изпълнителна агенция  
„Железопътна администрация”, наричан по-надолу **ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ПРЕВОЗВАЧ** или  
**ПРЕВОЗВАЧ/А**,

на основание чл. 33, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт и чл. 6 от Наредба  
№ 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура се сключи  
настоящият договор за следното:

## Раздел I ПРЕДМЕТ НА ДОГОВОРА

**Чл. 1. (1)** С настоящия договор се уреждат взаимоотношенията между  
**УПРАВИТЕЛЯ** и **ПРЕВОЗВАЧА** във връзка с предоставянето на достъп и използване на  
железопътната инфраструктура в Република България – публична държавна собственост и  
достъпа до обслужващи съоръжения в съответствие със Закона за железопътния транспорт  
(ЗЖТ), Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната  
инфраструктура (Наредба № 41) и съответния ежегоден Референтен документ на  
железопътната мрежа (Референтен документ), изготвен от **УПРАВИТЕЛЯ**.

**(2)** Достъпът и използването на железопътната инфраструктура и обслужващите  
съоръжения, предоставяни на **ПРЕВОЗВАЧА**, включват осигуряване на услугите по т. 1 и  
т. 2 от Приложение № 1 на Наредба № 41.

**(3)** **ПРЕВОЗВАЧЪТ** ползва услугите по осигуряване на достъп и използване на  
железопътната инфраструктура и достъп до обслужващите съоръжения, представяни от

УПРАВИТЕЛЯ срещу заплащане на инфраструктурна такса, определена в съответния ежегоден Референтен документ, съгласно Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с ПМС № 92 от 4.05.2012 г., изм. и доп. с ПМС № 283 от 14.11.2019 г. (Методика).

(4) УПРАВИТЕЛЯТ може да предоставя на ПРЕВОЗВАЧА ползване на услугите по т. 3 и 4 от Приложение № 1 от Наредба № 41 след представяне на заявка, по цени, определени в съответствие с публикувана в Референтния документ Методика.

(5) По отношение на експлоатацията на железопътната инфраструктура, между страните се прилага ежегодния Референтен документ, включително всички анекси и приложения, обявен от УПРАВИТЕЛЯ на неговата интернет страница [www.rail-infra.bg](http://www.rail-infra.bg).

(6) Условията за достъп до граничните гари за предоставяне на трансгранични железопътни услуги при опериране в съседни държави, ще се определят с трансграничните споразумения, при спазване разпоредбите на Наредба № 41.

## **Раздел II СРОК НА ДОГОВОРА**

**Чл. 2. (1)** Този договор влиза в сила от 00:00 часа на датата, следваща датата на подписването му. Договорът се сключва за неопределен срок след представяне на валидна лицензия, включително приложението към нея относно финансово покритие на гражданската отговорност съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия (ОВ, L 29/3 от 5 февруари 2015 г.) и единен сертификат за безопасност на ПРЕВОЗВАЧА.

(2) Договорът се актуализира ежегодно автоматично след влизане в сила и в съответствие с утвърдения График за движение на влаковете (ГДВ). За железопътните превозвачи, на които е разпределен капацитет в годишния ГДВ договорът се актуализира след подписване от страните на списъка на редовните влакове за валидния период на съответния ГДВ.

(3) Списъкът на редовните влакове се актуализира, съгласно сроковете и начините, разписани в Референтния документ.

(4) При промяна на действащото законодателство, относимо към клаузи на договора, същият задължително се актуализира с подписване на допълнително споразумение. До подписване на допълнителното споразумение между страните, при противоречие между клаузи по договора и действащото законодателство, се прилагат разпоредбите на законовите и подзаконовите нормативни актове.

## **Раздел III ЗАЯВЯВАНЕ И РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА КАПАЦИТЕТ**

**Чл. 3.** ПРЕВОЗВАЧЪТ заявява, а УПРАВИТЕЛЯТ разпределя капацитет, при спазване разпоредбите на Закона за железопътния транспорт, Наредба №41 и съгласно условията и сроковете разписани в Референтния документ.

## **Раздел IV ПЛАЩАНИЯ И СРОКОВЕ**

**Чл. 4. (1)** За достъпа и използването на железопътната инфраструктура и достъпа до обслужващите съоръжения ПРЕВОЗВАЧЪТ дължи на УПРАВИТЕЛЯ заплащане на инфраструктурни такси, определени в съответния ежегоден Референтен документ, съгласно Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с ПМС № 92 от 4.05.2012 г., изм. и доп. с ПМС № 283 от 14.11.2019 г.

(2) В срок до седмо число на месеца, следващ месеца, за който се дължат инфраструктурните такси, УПРАВИТЕЛЯТ изготвя и изпраща на ПРЕВОЗВАЧА протокол за произведените влакилометри, брутотонкилометри и дължими суми за такса преминаване, такса заявен и неизползван капацитет и приспаднати суми от инфраструктурни такси, на официалната електронна поща, определена за кореспонденция между страните.

(3) В срок до 3 (три) дни от получаването на протокола по ал. 2, ПРЕВОЗВАЧЪТ изпраща до УПРАВИТЕЛЯ на официалната електронна поща, определена за кореспонденция между страните, потвърждение относно съдържанието на същия, като в случай, че има възражения, следва да ги изложи, заедно с мотиви за това.

(4) Въз основа на потвърждението по ал. 3, в срок до 2 (два) дни, УПРАВИТЕЛЯТ издава фактура на ПРЕВОЗВАЧА за дължимите инфраструктурни такси.

(5) Когато последния ден от сроковете по алинеи 2, 3 и 4 е неприсъствен ден, се счита, че същите изтичат в първия работен ден.

(6) В случай, че след издаване на фактурата от страните се установят допуснати грешки или несъответствия в дължимите инфраструктурни такси, отразени в подписания протокол, се изготвя нов протокол за констатираните разлики, въз основа на който се издава дебитно/кредитно известие.

(7) ПРЕВОЗВАЧЪТ заплаща инфраструктурните такси, събирани от УПРАВИТЕЛЯ до 15-о число на месеца, следващ месеца, за който се дължат, по посочена банкова сметка на Централното управление на УПРАВИТЕЛЯ.

## **Раздел V**

### **ПРАВА И ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА УПРАВИТЕЛЯ**

**Чл. 5.** УПРАВИТЕЛЯТ има право:

1. да получава инфраструктурните такси, определени в съответния ежегоден Референтен документ, в случаите и при условията, предвидени в настоящия договор;
2. да получава цената за ползваните услуги по т. 2, 3 и 4 от Приложение № 1 към Наредба № 41;
3. да поставя временни и постоянни намаления на скоростите за движение по мрежата;
4. да прекъсва движението в случай на строителни и ремонтни работи по мрежата, оповестени в съответния Референтен документ;
5. да прекъсва движението в случай на възстановителни работи по мрежата, в резултат на обстоятелства, представляващи непреодолима сила, произшествия и инциденти.

**Чл. 6. (1)** УПРАВИТЕЛЯТ се задължава:

1. да осигурява на ПРЕВОЗВАЧА достъп и използване на железопътната инфраструктура и достъп до обслужващи съоръжения, съгласно т. 1 и т. 2 от Приложение I към Наредба № 41 и Референтния документ за мрежата;
2. да предоставя ежегодно на ПРЕВОЗВАЧА информация за състоянието на железопътната инфраструктура, необходима за изготвяне на задание за ГДВ чрез публикувания Референтен документ, както и своевременна информация за възникналите временни и постоянни намаления на скоростите за движение по железния път и съоръженията, включително и в случаите на наситена инфраструктура, чрез официална писмена кореспонденция;
3. незабавно да уведомява писмено ПРЕВОЗВАЧА за възникнали произшествия и инциденти, които могат да имат последствия по безопасността на движението на влаковете, смущения в графика и поражения на околната среда, и да предлага мерки за ограничаване на последствията;
4. в случай, че се налага извършване на маневра на влак за изваждане на повредени или други застрашаващи безопасността вагони и ПРЕВОЗВАЧЪТ не разполага с

необходимия персонал, УПРАВИТЕЛЯТ извършва това със свой персонал (началник гара, ръководител движение, постови стрелочник);

5. да предоставя услугите в обслужващите съоръжения, които стопанисва.

(2) От момента на подписване на удостоверение за спирачна маса от дежурния ръководител движение се счита, че влакът е готов за движение по предварително заявено трасе, като при нарушен график и наличие на повече от един влак на един и същи ПРЕВОЗВАЧ, редът за заминаване в дадена посока се определя от съответния ПРЕВОЗВАЧ.

## **Раздел VI ПРАВА И ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ПРЕВОЗВАЧА**

**Чл. 7.** ПРЕВОЗВАЧЪТ има право:

1. да подава заявка за получаване на капацитет от УПРАВИТЕЛЯ за годишния ГДВ, съгласно изискванията на ЗЖТ, Наредба № 41 и Референтния документ;

2. да заявява писмено пред УПРАВИТЕЛЯ потребността от изменение на утвърдените в ГДВ трасета, съгласно начините и сроковете, посочени в Референтния документ;

3. да заявява допълнителни и извънредни трасета при необходимост, съгласно правилата, посочени в Референтния документ;

4. да получава своевременно информация за състоянието на железопътната инфраструктура, по която е подал заявка за ползване на капацитет.

**Чл. 8.** ПРЕВОЗВАЧЪТ се задължава:

1. да не преотстъпва предоставените му трасета на други железопътни превозвачи;

2. да заплаща на УПРАВИТЕЛЯ инфраструктурните такси, определени в съответния ежегоден Референтен документ;

3. да заплаща ползваните услуги по т. 2, 3 и 4 от Приложение № 1 към Наредба № 41, по цени, изчислени в съответствие с публикуваната в Референтния документ Методика;

4. при пристигане на влак в крайната гара по утвърденото разписание или при оставяне на вагони на коловози на УПРАВИТЕЛЯ, ПРЕВОЗВАЧЪТ се задължава да предостави за подпис на дежурния ръководител движение в съответната гара тристранен приемо-предавателен протокол, доказващ предаването на състава на влака на последващ превозвач или получател. Тристранният протокол съдържа дата и час на предаване, опис на предаваните вагони и се подписва от предаващия, приемащия и дежурния ръководител движение. В случай на непредоставяне на такъв протокол, всички допълнителни цени и такси, възникнали в следствие на престоя на състава от влака след пристигането му или за вагоните след оставянето им, са за сметка на превозвача, обслужил влака до гарата или извършил маневрата по оставянето им.

## **Раздел VII ДЕЙСТВИЯ ПО ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО**

**Чл. 9. (1)** При възстановяване на движението по инфраструктурата УПРАВИТЕЛЯТ извършва възстановителните работи.

(2) ПРЕВОЗВАЧЪТ участва във възстановяване на движението по железопътната инфраструктура, като предоставя маневрен персонал, подвижен жп състав, мобилна техника и персонал, а там, където е възможно сам отстранява предпоставките за произшествия.

(3) УПРАВИТЕЛЯТ възстановява на ПРЕВОЗВАЧА направените разходи по ал. 2.

## Раздел VIII ОТГОВОРНОСТ И САНКЦИИ

**Чл. 10. (1)** УПРАВИТЕЛЯТ и ПРЕВОЗВАЧЪТ по отношение на разпределянето на капацитет, начисляването на инфраструктурни такси и цени за услуги и при закъснение на влакове прилагат съответните разпоредби на Референтния документ.

(2) В случай на отмяна на влак по причина на ПРЕВОЗВАЧА, същият заплаща на УПРАВИТЕЛЯ таксата за заявен и неизползван капацитет, съгласно раздел II „Компенсации” на Схемата отчитаща функционирането към Референтния документ.

(3) В случай на отмяна на влак по причина на УПРАВИТЕЛЯ, същият заплаща на ПРЕВОЗВАЧА компенсация в размер равен на таксата за заявен и неизползвания капацитет, съгласно раздел II „Компенсации” на Схемата, отчитаща функционирането към Референтния документ.

(4) В случай на изменение на маршрута на влаковете по причина на УПРАВИТЕЛЯ, същият компенсира направените допълнителни разходи на ПРЕВОЗВАЧА, съгласно раздел II „Компенсации” на Схемата, отчитаща функционирането към Референтния документ.

(5) При закъснение на влакове по причина на ПРЕВОЗВАЧА, същият дължи на УПРАВИТЕЛЯ неустойка в размер на 1,40 лв. на минута за закъснение на товарен влак и 2,50 лв. на минута за закъснение на пътнически влак, съгласно раздел I „Санкции” на Схемата, отчитаща функционирането към Референтния документ.

(6) При закъснение на влакове по причина на УПРАВИТЕЛЯ, същият дължи на ПРЕВОЗВАЧА неустойка в размер на 1,40 лв. на минута за закъснение на товарен влак и 2,50 лв. на минута за закъснение на пътнически влак, съгласно раздел I „Санкции” на Схемата, отчитаща функционирането към Референтния документ.

**Чл. 11. (1)** При отменяне или закъснение използването на предварително договорено трасе или част от трасе на влак по причина на непреодолима сила, УПРАВИТЕЛЯТ не отговаря за неизпълнението, когато незабавно писмено уведоми ПРЕВОЗВАЧА в какво се състои непреодолимата сила и възможните последици от нея за изпълнението на договора. При неуведомяване УПРАВИТЕЛЯТ дължи обезщетение за настъпилите от това вреди.

(2) Непреодолима сила е непредвидено или непредотвратимо събитие от извънреден характер, възникнало след сключването на настоящия договор. Непреодолимата сила се дължи на непредвидени обстоятелства, които са възникнали след сключването на договора и не са резултат от действие или бездействие на страните, които не са могли да бъдат предвидени при полагане на дължимата грижа и правят невъзможно изпълнението при договорените условия.

(3) По време на действието на непреодолимата сила, изпълнението на задълженията и на свързаните с тях насрещни задължения се спира.

**Чл. 12. (1)** При наличие на съставен окончателен доклад за разследване на железопътно произшествие или инцидент, съгласно Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт или на тежко железопътно произшествие, съгласно Закона за железопътния транспорт, установените причини за настъпването на произшествието или инцидента, в следствие на което са нанесени щети на железен път и съоръжения, контактна мрежа, сигнализация и телекомуникации, подвижен състав, стоки и товари /пострадали хора/пътници и служители/, както и доказаните допълнителни разходи от промяна на договорено трасе са за сметка на страната, отговорна за тези причини, а при съпричиняване - на двете страни според степента на съпричиняване.

(2) Размерът на щетите и степента на съпричиняването им при произшествия, инциденти и ситуации близки до инциденти се определят от специално назначена от страните постоянна комисия.

(3) Редът и начинът на взаимодействие между ДП НКЖИ и железопътното предприятие при определяне на размера на щетите и степен на съпричиняването, е регламентиран в Правила за взаимодействие и координация между ДП НКЖИ и

железопътно предприятие за определяне размера на щетите и степента на съпричиняването им при произшествия, инциденти и ситуации близки до инциденти.

(4) Правилата по ал. 3 се разработват от УПРАВИТЕЛЯ и съгласуват с ПРЕВОЗВАЧА и са приложение към договора.

(5) Решенията на комисията по ал. 2 относно размера на вредите и степента на съпричиняване са задължителни за страните, като в случай на непостигане на съгласие, споровете се решават от съответния компетентен съд.

**Чл. 13. (1)** ПРЕВОЗВАЧЪТ дължи законната лихва за забава при забавено плащане на парични задължения за инфраструктурни такси.

(2) Управителят дължи законна лихва за забава при забавено плащане по чл. 10, ал. 3.

(3) Страните се съгласяват за следния начин на изчисляване на лихвата за забава на плащанията върху таксите, както следва:

1. за такса за заявен и неизползван капацитет падежът е 15-то число на месеца, следващ месеца, за който се дължи. Лихвата тече от 16-то число на месеца, следващ месеца, за който се дължи до датата, предхождаща датата на погасяване.

2. за такса за използване на железопътната инфраструктура падежът е 15-то число на месеца, следващ месеца, за който се дължи. Лихвата тече от 16-то число на месеца, следващ месеца, за който се дължи до датата, предхождаща датата на погасяване.

## **Раздел IX ПРЕКРАТЯВАНЕ И РАЗВАЛЯНЕ НА ДОГОВОРА**

**Чл. 14. (1)** Договорът се прекратява при отнемане на лицензията на ПРЕВОЗВАЧА за извършване на железопътни превози на товари. Датата на отнемане на лицензията се счита за дата на прекратяване на този договор за достъп.

(2) В случаите на отнемане на лицензията на ПРЕВОЗВАЧА по условията на чл. 42, ал. 1, т. 1 от ЗЖТ, договорът се счита за прекратен по негова вина.

(3) Договорът се прекратява при отнемане на единния сертификат за безопасност, или при изтичане на срока му или при неподновяване на същия. Датата на отнемане на единния сертификат за безопасност или датата на изтичане на срока му, се счита за дата на прекратяване на този договор за достъп.

(4) УПРАВИТЕЛЯТ може да прекрати договора едностранно, без предизвестие в случай, че превозвачът не започне осъществяването на дейността по превода на пътници и/или товари в срок до 3 (три) месеца след сключването му.

(5) Договорът може да се прекрати по взаимно съгласие на страните, както и при обявяване в ликвидация или несъстоятелност на ПРЕВОЗВАЧА.

**Чл. 15.** Договорът може да бъде прекратен едностранно от ПРЕВОЗВАЧА с двумесечно писмено предизвестие.

## **Раздел X КОНФИДЕНЦИАЛНОСТ**

**Чл. 16. (1)** Всяка от страните по този договор се задължава да пази в тайна данните с конфиденциален характер, особено икономическа информация, проучвания и решения, свързани с дейността на другата страна, които ѝ стават известни по време на изготвянето и действието на договора.

(2) Страната, на която е поверена конфиденциална информация от другата страна, по време на преговорите или прилагането на този договор, е длъжна да не използва тази информация за никакви други цели, освен за тези, за които е била предоставена. Това задължение продължава в тригодишен срок след прекратяване на договора.

(3) Страните могат да използват тази поверителна информация и документация за експлоатационни и застрахователни цели.

(4) Без да нарушават задължението за конфиденциалност, всяка една от страните може да разкрива информация без одобрението на другата, ако това е необходимо за изпълнението на законови задължения.

(5) Ако някоя от страните по договора наруши явно задължението за конфиденциалност, ще бъде отговорна за вреда, понесена от другата страна, освен ако първата докаже, че няма вина.

## **Раздел XI РАЗРЕШАВАНЕ НА СПОРОВЕ**

**Чл. 17. (1)** Всички спорове, породени от този договор или отнасящи се до него, ще бъдат разрешавани доброволно по пътя на преговори, взаимни консултации и обмен на мнения.

(2) В случай, че ПРЕВОЗВАЧЪТ счита, че е третиран несправедливо, дискриминиран или увреден по какъвто и да е начин, може да подаде жалба до Изпълнителна агенция „Железопътна администрация”, съгласно чл. 116, ал. 5 от Закона за железопътния транспорт.

(3) В случай, че не бъде постигнато съгласие по ал. 1 всички спорове, породени от този договор или отнасящи се до него, може да бъдат разрешавани чрез медиация, провеждана от медиатор/и, избрани от страните.

(4) В случай, че не бъде постигнато съгласие по ал. 3 всички спорове, породени от този договор или отнасящи се до него, включително споровете, породени или отнасящи се до неговото тълкуване, недействителност, изпълнение или прекратяване, както и споровете за попълване на празноти в договора или приспособяването му към нововъзникнали обстоятелства, ще бъдат разрешавани от компетентния съд.

(5) Медиацията не е задължителна преди отнасяне на спора за решаване по съдебен ред.

## **Раздел XII СЪВМЕСТНО ОСИГУРЯВАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНИ И БЕЗОПАСНИ УСЛОВИЯ НА ТРУД**

**Чл. 18.** Страните по този договор се задължават съвместно да осигуряват здравословни и безопасни условия на труд на своите работници и служители при изпълнение на служебните им задължения като:

1. спазват правилата за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд, произтичащи от Закона за здравословни и безопасни условия на труд и подзаконовите нормативни актове;

2. взаимно си предоставят списък на съществуващите опасности и вредности, произтичащи от осъществяване на своята дейност, въз основа на които да се извършва оценка на риска за живота и здравето на работещите;

3. се информират своевременно за настъпили промени, свързани с опасности и вредности, в условията на труд на работниците и служителите и координират дейността си за предпазването от тези рискове, като предприемат необходимите мерки за опазване живота и здравето на своите работници и служители;

4. извършват регистрирането и отчитането на трудови злополуки с работниците и служителите си, като незабавно се информират при станали произшествия и злополуки на територията на железопътната инфраструктура и съдействат при разследването с предоставяне на необходимата информация;

5. на територията и обектите на железопътната инфраструктура УПРАВИТЕЛЯТ упражнява контрол чрез своите длъжностни лица и уведомява ПРЕВОЗВАЧА за отстраняване на констатирани нарушения по правилата за здравословни и безопасни условия на труд.

## Раздел XIII ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

**Чл. 19.** Договорът може да бъде изменян и/или допълван само със съгласие на двете страни чрез писмени споразумения.

**Чл. 20. (1)** В едноседмичен срок от подновяване на гражданската отговорност за всеки следващ период, ПРЕВОЗВАЧЪТ се задължава да предостави на УПРАВИТЕЛЯ Приложение №1 Финансово покритие на отговорността, съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия (копие, заверено с надпис „вярно с оригинала“ и подпис на лицето, представляващо дружеството).

**(2)** В едноседмичен срок от измененията в лицензията на железопътния превозвач и издадения/ актуализирания/ подновения единен сертификат за безопасност, или актуализирани Сертификат за безопасност - Част А и Сертификат за безопасност - Част Б, ПРЕВОЗВАЧЪТ се задължава да предостави на УПРАВИТЕЛЯ копие от съответния документ, заверено с надпис „вярно с оригинала“ и подпис на лицето, представляващо дружеството.

**Чл. 21.** За неуредените в настоящия договор въпроси се прилагат действащата в Република България нормативна уредба, приложимите актове на Европейския съюз, както и международните актове и споразумения, с които страните са обвързани.

Този договор се изготви в 8 (осем) страници и подписа в 2 (два) еднообразни екземпляра на български език - по един екземпляр за всяка от страните.

**Приложение:** Правила за взаимодействие и координация между ДП НКЖИ и железопътно предприятие за определяне размера на щетите, разходите за възстановяване и степента на съпричиняването им при произшествия, инциденти и ситуации близки до инциденти, съгласно чл.12, ал.3 от договора.

**ДП НКЖИ:**

**ПРЕВОЗВАЧ:**

# П Р А В И Л А

## за взаимодействие и координация между ДП НКЖИ и железопътно предприятие за определяне размера на щетите, разходите за възстановяване и степента на съпричиняването им при произшествия, инциденти и ситуации близки до инциденти

### І. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

**Чл. 1.** (1) Настоящите правила се издават във връзка с чл. 12, ал.3 от Договора за достъп и използване на железопътна инфраструктура – публична държавна собственост в Република България (Договора за достъп) и представляват неразделна част от него.

(2) Правилата регламентират реда и начина за взаимодействие и координация между ДП НКЖИ и железопътно предприятие при определяне на размера на щетите и разходите за възстановяване, възникнали вследствие на железопътни произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти (по-нататък в текста „събития”), отговорността за тях, включително и степента на съпричиняването им.

(3) Целта на правилата е чрез координация и взаимодействие между страните по Договора за достъп да се постигне обезщетяване на причинените щети, вследствие на възникнали събития.

(4) Разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата, означава разходите за осигуряване на друг подвижен състав или инфраструктура, който да има същите функционални възможности и технически параметри като тези, определени като тотална щета, и разходите по възстановяването на подаващите се на ремонт подвижен състав или инфраструктура в състоянието им към датата на настъпване на произшествието. Оценяват се от железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата въз основа на техния опит, включително всички разходи, свързани с вземането под наем на подвижен състав, вследствие на недостига, породен от повредените превозни средства.

### ІІ. ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА СТРАНИТЕ ПО ДОГОВОРА ЗА ДОСТЪП ПРЕДИ СВИКВАНЕ НА ПОСТОЯННАТА СЪВМЕСТНА КОМИСИЯ

**Чл. 2.** (1) Страните по договора за достъп, при настъпване на събитие, от което са възникнали материални щети за някоя от тях, следва незабавно да създадат необходимата вътрешна организация, чрез ръководителите на съответните си структурни звена за:

1. Получаване на съвременна информация за възникналото събитие и нанесените щети;

2. Съгласуване (координиране) на огледите на увредените обекти, пълното и точно описание на нанесените щети, при съставянето на документ от огледа, включително с представители на застрахователи, ако има такива.

3. Събиране на всички документи, необходими за доказване на нанесените материални щети и причинно-следствената им връзка с фактическата обстановка, при която са възникнали.

4. Своевременно предаване на събраната информация по реда на настоящите правила.

(2) При настъпване на събития, от които са възникнали щети страните по договора за достъп следва да предприемат всички необходими мерки за спасяване,

предотвратяване, ограничаване и намаляване на щетите и предотвратяване на други произшествия и инциденти.

**Чл. 3.** (1) Преди разглеждане на всяко настъпило събитие от постоянната съвместна комисия, страните по Договора за достъп следва да окомплектоват преписката със следните документи:

1. Окончателен доклад от разследваща комисия.
2. Доклад от оперативна група, съгласно приложение 7 от Наредба 59 и съответните констативни протоколи:
  - 2.1. Констативен протокол за състоянието на осигурителната техника и устройствата;
  - 2.2. Констативен протокол за състоянието на автоматично прелезно устройство;
  - 2.3. Констативен протокол за състоянието на железния път;
  - 2.4. Констативен протокол за състоянието на контактната мрежа;
  - 2.5. Констативен протокол за техническото състояние на вагон;
  - 2.6. Констативен протокол за техническото състояние на тягов подвижен състав;
  - 2.7. Констативни протоколи, предвидени в процедурата за разследване на съответното железопътно предприятие (превозвач, инфраструктура);
  - 2.8. Констативни протоколи от извършени допълнителни огледи.

3. Документи, доказващи реално извършените разходи за отстраняване на нанесените щети при условията на чл. 9, ал. 1 от настоящите правила. В размера на реално извършените разходи се включват материалните щети и разходите за възстановяване. Всяка една от страните има право да предявява претенции към другата страна за реализирани разходи въз основа на първични документи, съгласно националното законодателство.

4. При възможност и документ, удостоверяващ, че причина за настъпване на събитието е форсмажорно обстоятелство.

(2) За доказване на нанесените щети и защита на претенцията, служебните лица от страна на ДП НКЖИ и железопътното предприятие, присъстващи на мястото на събитието при възможност правят снимков материал преди започване на аварийно-възстановителните работи и отстраняване на увредените обекти.

(3) За резултатите от извършения оглед представителите на двете страни, присъстващи на място подписват двустранен констативен протокол, в който:

1. се прави пълно и точно описание на установените допълнителни щети;
2. се вписват констатации за наличието на съмнения за скрити повреди и дефекти, които могат да се установят едва при започване на ремонта;
3. при преценка се вписва необходимостта от последващ оглед.

(4) При необходимост от извършване на нов оглед на мястото на събитието или на подвижния железопътен състав, с цел установяване на допълнителни обстоятелства или щети, страната, която инициира този оглед е длъжна своевременно да информира другата заинтересована страна по Договора за достъп, която да упълномощи свой представител за участие.

(5) При установяване на допълнителни щети по време на допълнителния оглед се изготвя допълнителна количествено-стойностна сметка, която се добавя към документите, разглеждани от постоянната съвместна комисия по чл. 4 от настоящите правила;

(6) Всички изготвени количествено - стойностни сметки (първоначални и допълнителни) за щети и реализирани разходи се предават за разглеждане от постоянната комисия по чл. 4, обосновани по разходни елементи.

### **III. ПОСТОЯННО ДЕЙСТВАЩА КОМИСИЯ**

**Чл. 4.** (1) За определяне на размера на щетите, възникнали вследствие на възникналите събития, отговорността за тях, включително и степента на съпричиняването им се създава постоянна комисия, в която участват представители на страните по договора за достъп.

(2) Всяка от страните в Комисията има право на един глас, независимо от броя на своите представители, участващи в заседанията;

(3) Комисията не може да взема решения ако няма представители на страните, участващи във възникналото събитие.

**Чл. 5.** Всяка от страните, с изрична заповед определя свои представители, които да участват в заседанията на постоянната комисия по чл. 4 от настоящите правила.

**Чл. 6.** (1) На всяко тримесечие постоянната комисия по чл. 4 от настоящите правила, провежда заседание, на което присъстват определените представители на страните по Договора за достъп, като се разглеждат случаите на документирані събития за изтеклия период.

(2) След разглеждане на събраната документация за всяко конкретно събитие, комисията излиза с общо становище относно размера на щетите, причинени вследствие на възникналите събития, тяхното разпределяне, отговорността, включително и степента на съпричиняването им, за което се изготвя протокол, подписан от представителите на страните, участващи в събитието, на които се връчва по един брой оригинал.

(3) Комисията разглежда всички постъпили документи след окончателното установяване на щетите от произшествието.

(4) При разглеждане на събраните за всяко едно събитие документи и вземане на становище, относно размера на щетите, тяхното разпределяне, отговорността и степента на съпричиняването им, постоянната комисията по чл.4 се съобразява с описанието на събитието, заключението на първоначалните огледи, описи и протоколи, изготвени в регионалните структури и районните разследващи комисии, както и докладите на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (в случай, че се разследват от него).

(5) Комисията взема своите решения с единодушие.

(6) При непостигане на съгласие относно всички разглеждани въпроси - размер на щетите, тяхното разпределяне, отговорността и степента на съпричиняването им, съвместната комисия изготвя общ доклад до Генералния директор на ДП НКЖИ и съответния законен представител на железопътното предприятие – страна по Договора за достъп за отразяване работата на комисията. В тези случаи страните могат да проведат срещи на управленско ниво за уреждане на взаимоотношенията, за което се изготвя двустранен протокол в два екземпляра. При непостигане на съгласие на ниво ръководно - решаващи органи на двете страни, се пристъпва към уреждане на спора по съдебен ред.

### **IV. ФОРСМАЖОРНИ ОБСТОЯТЕЛСТВА И ВИНА НА ТРЕТИ ЛИЦА**

**Чл. 7.** (1) При наличие на документи, доказващи, че причина за настъпване на събитието е форсмажорно обстоятелство, като пожар, причинен от трети за страните лица, наводнение, природно бедствие и други обективни фактори извън дейността на всяка една от страните по договора за достъп, съвместната комисия дава становище всяка една от страните да понесе щетите, които са й нанесени, вследствие на събитието за своя сметка.

(2) При наличие на форсмажорни обстоятелства, които се признават и от двете страни по Договора за достъп не е необходимо снабдяването с удостоверяващ документ. Същите обстоятелства следва да са отразени в Доклада от оперативната група, съгласно Приложение 7 от Наредба 59.

**Чл. 8.** След разглеждане на събраните документи и констатиране, че отговорността за настъпилото събитие, вследствие на което са възникнали щети за някоя от страните по Договора за достъп е на трето лице, извън страните по договора, съвместната комисия дава становище всяка една от тях да понесе щетите, които са ѝ нанесени, за своя сметка, запазвайки си правото на регресен иск към виновното лице, съгласно действащото законодателство.

## **V. ОПРЕДЕЛЯНЕ РАЗМЕРА НА ЩЕТИТЕ**

**Чл. 9.** (1) При определяне размера на щетите се разглежда действителния разход на страните, който не може да бъде по-голям от пазарната стойност, за да се възстанови повреденото имущество до състоянието преди събитието.

(2) При определяне размера на щетите се описват и извършените спешни действия за ограничаване на щетите, предохранителни мерки, аварийно-ремонтни дейности за транспортиране на увредения подвижен състав и възстановяване на движението и други необходимо-присъщи действия.

**Чл. 10.** (1) След съвместно разглеждане и обсъждане на предоставените документи, касаещи размера на нанесените щети, комисията приема или отхвърля съответните документи с единодушие, след което на база на приетите документи взема единодушно решение относно формирания размер на щетите.

(2) При постигане на съгласие се изготвя и подписва двустранен протокол, с който страните уреждат взаимоотношенията си относно размера на щетите, тяхното разпределяне, отговорността и степента на съпричиняването им, вследствие на станали събития. Същият се представя за одобряване от страните по договора.

## **VIII. ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

§ 1 Свързани нормативни актове и вътрешни процедури:

1. Закон за железопътния транспорт.
2. Наредба 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт;
3. Договор за достъп до железопътната инфраструктура между ДП НКЖИ и железопътно предприятие/превозвач.
4. ПБ 2.03 Правила за уведомяване и ред за назначаване на оперативна група за запазване, регистриране и съхраняване на веществените доказателства при възникване на железопътни произшествия и инциденти;
5. ПБ 2.04 Правила за разследване в ДП „НКЖИ” на ситуации, близки до инциденти;
6. ПБ 2.06 „Правила на районните разследващи комисии за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт”.
7. Правила и процедури за разследване, съгласно Системата за управление на безопасността на превозвача.
8. Договор за достъп и използване на железопътна инфраструктура.

§ 2 Настоящите правила влизат в сила от ..... 2020 г.

**ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР:**  
**ДП НКЖИ**

.....:  
**ЖЕЛЕЗОПЪТНО ПРЕДПРИЯТИЕ**