Р Е П У Б Л И К А Б Ъ Л Г А Р И Я

Н А Р О Д Н О С Ъ Б Р А Н И Е

Проект

З А К О Н

за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване

(Обн., ДВ, бр. 55 и 56 от 1970 г.; попр., бр. 58 от 1970 г.; изм. и доп., бр. 55 от 1975 г., бр. 10 от 1987 г., бр. 30 от 1990 г., бр. 85 от 1998 г., бр. 12 от 2000 г., бр. 41 от 2001 г., бр. 113 от 2002 г., бр. 55 от 2004 г., бр. 42, 77, 87, 94 и 104 от 2005 г.,
бр. 30, 62 и 108 от 2006 г., бр. 36, 71 и 98 от 2008 г. и бр. 12 и 32 от 2009 г.)

§ 1. В чл. 4, ал. 3 накрая се добавя „с изключение на разпоредбите на глава трета, раздел I, които се прилагат от момента на залагането на кила.”

§ 2. В чл. 10, ал. 1 думата „знамето” се заменя с „основния регистър”.

§ 3. Член 35 се изменя така:

„Свидетелство за регистрация

Чл. 35. На кораби, вписани в регистровите книги по чл. 34, ал. 1, т. 1 и 2, се издава свидетелство за регистрация.”

§ 4. Член 35а се изменя така:

„Временно свидетелство за регистрация

Чл. 35а. (1) На кораби, вписани в регистровите книги по чл. 34, ал. 1, т. 3, се издава временно свидетелство за регистрация.

(2) Документът по ал. 1 удостоверява правото на кораба да плава под българско знаме за срока на действие на договора за беърбоут чартър, но за не повече от 5 години.”

§ 5. В чл. 38, ал. 1, т. 8 думата „морски” се заличава.

§ 6. В чл. 39, ал. 2 думите „морска ипотека” се заменят с „ипотека върху кораб”.

§ 7. В чл. 39а, ал. 1 т. 2 се отменя.

§ 8. В чл. 39б т. 1 се отменя.

§ 9. В чл. 39в думите „морски ипотеки” се заменят с „ипотеки върху кораб”.

§ 10. Член 39г се отменя.

§ 11. В чл. 40 ал. 3 се отменя.

§ 12. В чл. 40б, ал. 2 се създава изречение второ:

„При прехвърляне правото на собственост върху кораб в строеж, който вече е вписан в регистровите книги по чл. 34, ал. 1, т. 4, по заявление на новия собственик корабът може да продължи да бъде вписан по същата партида до окончателното му завършване, като в последния случай не се прилагат ограниченията по чл. 28.”

§ 13. В чл. 46, ал. 1 думите „или право на оперативно управление” и „морска” се заличават.

§ 14. В чл. 47, ал. 2 думата „морска” се заличава.

§ 15. Създава се чл. 47а:

„Ипотека върху кораб

Чл. 47а. (1) За обезпечаване на едно вземане може да се учреди ипотека върху вписан в регистровите книги кораб.

(2) Ипотеката върху кораб може да се учреди за свое или за чуждо задължение.”

§ 16. В чл. 48 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „Морската ипотека” се заменят с „Ипотеката върху кораб или кораб в строеж”.

2. В ал. 2 думите „лихвите само за една година от датата на вписването” се заменят с „всички вземания, определени в договора за ипотека”.

§ 17. Член 49 се изменя така:

„Обект на ипотека върху кораб

Чл. 49. (1) Ипотека може да се учреди върху цял кораб. Тя се простира и върху обезщетението по застраховката на кораба, но не обхваща товара, превозната цена и наема.

(2) Ипотеката върху кораб обхваща най-малко неговия корпус, машини, механизми и оборудване.”

§ 18. В чл. 50, ал. 4 след думите „ипотекирания кораб” се поставя запетая и се добавя „както и конструктивна промяна на кораба”.

§ 19. Създава се чл. 50а:

„Задължения на ипотекарния длъжник

Чл. 50а. Ипотекарният длъжник за времето на действие на ипотека е длъжен да поддържа класа на кораба, когато има такъв, валидността на корабните документи, както и да застрахова кораба срещу морски рискове.”

§ 20. Създава се чл. 50б:

„Права на ипотекарния кредитор

Чл. 50б. (1) В случай на неизпълнение на задълженията на ипотекарния длъжник кредиторът може да продаде ипотекирания кораб, а в случай че това е уговорено в договора за ипотека – да отдаде кораба под наем или да възложи управлението на кораба на мениджър. Ипотекарният кредитор извършва тези действия по реда на обезпечителното производство от Гражданския процесуален кодекс.

(2) В случай че ипотекарният кредитор упражни неоснователно някое от своите права по ал. 1, той отговаря за причинените вреди.”

§ 21. Създава се чл. 50в:

„Принудително удовлетворяване от цената на кораба

Чл. 50в. (1) Кредитор, чието вземане е обезпечено с ипотека, има право да се удовлетвори предпочтително от цената на ипотекирания кораб, в чиято и собственост да се намира той.

(2) Правото на предпочтително удовлетворение се простира и върху доходите от кораба от деня, в който при принудителното изпълнение собственикът дължи сметка за тях съгласно Гражданския процесуален кодекс.

(3) Ако вземането е за определена парична сума или ако за него е уговорена парична неустойка, кредиторът може въз основа на договора за ипотеката да поиска издаване на заповед за незабавно изпълнение по реда на чл. 418 от Гражданския процесуален кодекс.”

§ 22. В чл. 53, ал. 2 думите „морските ипотеки” се заменят с „ипотеките върху кораб”.

§ 23. В чл. 84 се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Свидетелството за регистрация удостоверява правото за плаване на корабите под българско знаме и правото на собственост.”

2. В ал. 2 думите „акта за националност” се заменят със „свидетелството за регистрация”.

3. В ал. 3 думите „временния акт за националност” се заменят с „временното свидетелство за регистрация”.

§ 24. Член 84а се отменя.

§ 25. Член 85 се изменя така:

„Издаване на свидетелството за регистрация

Чл. 85. Свидетелството за регистрация и временното свидетелство за регистрация се издават от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация” или от оправомощени от него длъжностни лица.”

§ 26. Член 88 се изменя така:

„Чл. 88. (1) Корабният екипаж на търговски кораби се комплектува от квалифицирани морски лица. Не по-малко от 25 на сто от длъжностите на управленско и оперативно ниво и не по-малко от 25 на сто от длъжностите на изпълнителско ниво са български граждани.

(2) Корабният екипаж на морски търговски кораби може да се комплектува от лица, които притежават свидетелства за правоспособност, издадени в съответствие с Международната конвенция за вахтената служба, нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, както е изменена (STCW, as amended), от Република България, от друга държава - членка на Европейския съюз, или от трета страна, която е призната по реда на вторичното право на Европейския съюз. Корабният екипаж на търговските кораби, които плават по вътрешните водни пътища на Европа, се комплектува от лица, които притежават свидетелства за правоспособност, издадени в съответствие с Препоръките за подготовка на водачите на кораби и снабдяването им със свидетелства за правоспособност за международното корабоплаване на Комитета за вътрешен транспорт на Икономическата комисия за Европа на ООН и Дунавската комисия.

(3) Корабопритежателят назначава корабния екипаж без дискриминация, основана на национална принадлежност, религия, заплащане и други условия на труд, но владеещи определения от него общоразбираем на кораба език.

(4) Капитанът и главният механик на кораба задължително са български граждани или граждани на друга държава – членка на Европейския съюз, или на държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, или на Конфедерация Швейцария.

(5) Екипажът на плавателните съдове за спорт, туризъм и развлечения и такива, неизвършващи стопанска дейност, се комплектува от правоспособни морски лица – български граждани. Екипажът може да се комплектува и от морски правоспособни чуждестранни лица.

(6) Когато, поради извънредни обстоятелства корабопритежателят не може да осигури изискването по ал. 1, той може след разрешение от Изпълнителна агенция „Морска администрация” да наеме квалифицирани морски лица, граждани на други държави – членове на Европейския съюз, на държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, или на Конфедерация Швейцария, а при

невъзможност – граждани на трети държави. Разрешението се дава до първото пристанище за смяна на екипажа, което е заявено предварително от корабопритежателя, но във всеки случай за срок, не по-дълъг от 3 месеца.”

§ 27. В чл. 377 се правят следните изменения и допълнения.

1. Досегашният текст става ал. 1.

2. Създават се ал. 2 и 3:

„(2) Капитан на кораб, който не изпрати уведомление, че корабът подлежи на задължителна разширена проверка, се наказва с глоба от 2500 до 5000 лв.

(3) Капитан на кораб, който не изпрати информация за вида и обема на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност, намиращи се на борда на кораба, се наказва с глоба от 1000 до 2000 лв.”

§ 28. В чл. 383 се създава ал. 3:

„(3) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация” определя служителите, които могат да налагат глоба с фиш.”

§ 29. В § 1а от Допълнителните разпоредби се създава т. 35:

„35. „Маловажен случай” е налице, когато за кораби, които не извършват международно плаване:

а) издадените от Изпълнителна агенция „Морска администрация” корабни документи не се намират на борда на кораба;

б) по време на плаване не се намира на борда на кораба валиден документ за правоспособност на член на екипажа, когато такъв се изисква;

в) не е маркирано аварийно-спасителното оборудване на кораба;

г) маркировката и надписите по корпуса на кораба са нечетливи или липсват;

д) липсва екипажен списък, когато такъв се изисква;

е) корабните дневници са водени непълно или некоректно.”

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 30. В Закона за насърчаване на заетостта (обн., ДВ, бр. 112 от 2001 г.; изм. и доп., бр. 54 и 120 от 2002 г., бр.

26, 86 и 114 от 2003 г., бр. 52 и 81 от 2004 г., бр. 27 и 38 от 2005 г., бр. 18, 30, 33 и 48 от 2006 г., бр. 46 от 2007 г., бр. 26, 89 и 109 от 2008 г., бр. 10, 32, 41 и 74 от 2009 г. и бр. 49 и 59 от 2010 г.) в чл. 70, ал. 3 накрая се поставя запетая и се добавя „както и за морските лица, посочени в чл. 88 от Кодекса на търговското корабоплаване“.

Законът е приет от 41-ото Народно събрание на …….…... 2010 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:

(Цецка Цачева)

М О Т И В И

към проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване цели да се направят необходимите законодателни промени, за да се повиши привлекателността на българското знаме.

1. Кодексът на търговското корабоплаване (КТК) е приет през 1970 г., влязъл е в сила на 1 януари 1971 г. и като специален закон (чл. 1, ал. 2) урежда специфични институти на морското право, какъвто е и този на морската ипотека.

През изминалите 40 години този институт е претърпял международно развитие и в настоящия момент българската морска ипотека като правен инструмент за обезпечаване на кредиторите не предоставя адекватна защита спрямо тази, която се предоставя от законодателствата на други морски държави. Така например при сега действащата разпоредба правото на предпочтително удовлетворение обхваща лихвите само за една година – чл. 48, ал. 2 от КТК. Съгласно трайно утвърдената съвременна международна практика правото на предпочтително удовлетворение се разпростира върху всички вземания, които са договорени между страните в договора за кредит. Този пример е достатъчно красноречив, за да илюстрира необосновано ограничените права на ипотекарния кредитор по договора за морска ипотека според сега действащия текст.

Във връзка с това се предлагат изменения в глава трета „Вещни права и привилегии”, раздел I „Прехвърляне и ипотекиране на кораби” от КТК, които да усъвършенстват и осъвременят правния режим на морската ипотека.

В чл. 46, ал. 1 „Форма на сделката” се предлага да се заличат думите: „или право на оперативно управление”. Необходимостта произтича на първо място от отмяната на чл. 29 от КТК през 1990 г. Съгласно отменения текст правото да се експлоатират кораби се предоставяше основно на специализираните държавни корабоплавателни компании. На второ място, в международното корабоплаване съществува фигурата „корабен оператор”, който по силата на сключен договор може да осъществява търговско опериране на кораб. Тази фигура не съществува в българското право. Дори и да приемем, че някое лице може да осъществява опериране на кораб, не е необходимо договорът да се сключва в най-тежката форма, предвидена за корабите по отношение на собствеността и вещните тежести. В подкрепа на това, че формата за корабния оператор трябва да бъде по-лека, са следните

примери: договорът за наем на кораб се доказва с писмени доказателства съгласно чл. 184, ал. 2 от КТК, договорът за беърбоут чартър се сключва в писмена форма съгласно чл. 199б, ал. 2 от КТК, а договорът за корабен мениджмънт се сключва в писмена форма съгласно чл. 225б, ал. 2 от КТК.

2. Предлага се да се създаде нов чл. 47а. Алинея 1 от него е аналогична на текста в чл. 7, ал. 1 от английския Търговски морски закон от 1995 г. Освен това предложеният текст е в пряка връзка и доразвива чл. 47, ал. 2 от КТК, според който елемент за действителност на ипотеката е нейното вписване в регистровите книги. Алинея 2 на чл. 47а доразвива приложното поле на ипотеката с оглед на по-голям обхват на различните възможни случаи от многообразието на гражданския оборот. В чл. 48, ал. 2 думите: „лихвите само за една година от датата на вписването" се заменят с „всички вземания, определени с договора за ипотека". Съществуващото ограничение е създадено в период, когато банките и корабите бяха държавна собственост. Към настоящия момент тази концепция е неадекватна. Предложението съответства на договорния характер на морската ипотека съгласно чл. 46, ал. 3 от КТК и кореспондира с новия чл. 47а, по силата на който ипотека може да се учреди за всяко задължение.

3. Предлага се в съществуващия чл. 49, ал. 1 да се добави думата „наема" като вземане на корабособственика, върху което ипотеката не се разпростира. Това е вземане на корабособственика, което заедно с превозната цена не попада в обхвата на ипотеката. Ипотеката се разпростира върху кораба като вещ и върху обезщетението по застраховката, в случай че корабът погине. Необходимостта да се създаде ал. 2 произтича от обстоятелството, че корабът е съставна вещ, която само в своята съвкупност притежава определена стойност, която се изчислява към момента на сключване на договора за ипотека. Всяко изключване на която и да е съставна част води до намаляване стойността на ипотекирания кораб. Поради това в международната практика е прието при учредяване на ипотека да се даде договорно определение за кораба като имущество – предмет на ипотеката. С ал. 2 се дава законова дефиниция за кораба и минимума от неговите съставни части, върху които се разпростира ипотеката.

4. Действащият към момента текст на чл. 50, ал. 4 се отнася до определени ограничения в поведението на корабособственика, които водят до промяна в индивидуализацията на кораба, съгласно чл. 30 от КТК. С новия текст се създава и такова ограничение, което може да доведе до съществена промяна на самата вещ и по този начин да се отрази на стойността на ипотекираното имущество. Освен

това обикновено в резултат на конструктивната промяна възниква и промяна в индивидуализацията на кораба. Във всички тези случаи, за да се осъществи исканата от корабособственика промяна, се изисква предварително съгласие от ипотекарния кредитор.

5. Предлага се създаване на нов чл. 50а, като концепцията за дефиниция на кораба като имущество – предмет на застраховка в чл. 49, се доразвива с новия чл. 50а по отношение на задълженията на корабособственика да поддържа това имущество в състояние, което го прави годно за експлоатация, както и да е покрито със застраховка срещу възможни морски рискове. Изпълнението на тези задължения е гаранция, че корабът ще запази стойността си в срока на действие на ипотеката. Текстът обвързва корабособственика и го задължава пред ипотекарния кредитор да спазва изискванията на глава четвърта „Условия за безопасност на корабоплаването" от КТК.

6. Предложеният нов чл. 50б произтича от договорния характер на ипотеката съгласно чл. 46, ал. 3 от КТК. Тези права не са абсолютни, нямат вещноправен характер и могат да бъдат упражнени от кредитора само при условие че са предварително договорени. В международната практика те са широко разпространени и се прилагат успешно. Доколкото ипотеката по своята природа е обезпечение в полза на кредитор, всеки кредитор е заинтересуван да има в пълен обем правата, които международното морско право допуска.

7. Предложеният нов чл. 50в е израз на основното право на кредитора да събере вземането си, в случай че длъжникът не изпълни задължението си към кредитора. За разлика от предходния чл. 50б, който има договорен характер, чл. 50в се отнася до принудително събиране на непогасени задължения. В текста изрично се посочва, че договорът за ипотека е основание за издаване на заповед за незабавно изпълнение по реда на чл. 418. Това произтича на първо място от формата за действителност на ипотеката – писмена с нотариална заверка на подписите, съгласно чл. 46 от КТК. Поради своята форма за действителност морската ипотека попада в кръга от документи по чл. 417, т. 3 от ГПК, въз основа на които се издава заповед за незабавно изпълнение. Необходимостта от изрично препращане в КТК към чл. 418 от ГПК произтича от това, че производството за незабавно изпълнение е строго формално. Освен това същата законодателна техника е използвана и от други специални закони. Връзката между КТК и ГПК не е нова и съществува в чл. 365 от КТК относно задържането на кораби.

8. По отношение на регистрацията на корабите и опростяване на някои режими се предвижда на първо място да се заменят съществуващите два документа – актът за националност и

позволителното за плаване с един – свидетелство за регистрация. Смяната на наименованието на документа е в съответствие с международната практика и ще улесни българските корабопритежатели, тъй като в настоящия момент при проверки в чужди пристанища са налице определени проблеми. В същото време с оглед на опростяване на процеса се предвижда това свидетелство да се издава от органа, който извършва регистрацията – изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация” или оправомощени от него длъжностни лица. Предвижда се също така отпадане на съвместимия регистър като понятие от закона, както и процедурата за обявяване на съвместимост на регистрите, тъй като прилагането на това изискване не води до по-голяма сигурност, а в същото време излишно забавя беърбоут регистрацията на корабите. Така ще се постигне по-голяма бързина в гражданския оборот, без да се застрашава неговата сигурност. Това предложение е в синхрон и с предложението за изменение и допълнение на чл. 10, ал. 1, за да се регламентира по-адекватно приложимият закон по отношение на собствеността и вещните тежести при съществуващата възможност при договора за беърбоут чартър за промяна на знамето, под което корабът плава.

9. По отношение на постигането на по-голяма гъвкавост на пазара на труда на морските кадри се предлага изменение на чл. 88 от КТК така, че да стане възможно наемането на борда на кораба на морски лица от държави - членки на Европейския съюз, и трети страни, при стриктно спазване на изискванията на действащото право на Европейския съюз. Целта на предложените разпоредби е да се даде възможност за привличане на качествени морски кадри в условията на намаляващ интерес от морска кариера в България и други държави от Европейския съюз.

Предложеното изменение на този член цели, от една страна, да се предостави по-голяма свобода на българските корабопритежатели при комплектуването на българските кораби с екипажи като по този начин българският флот ще стане по-конкурентоспособен на световния пазар.

Приспособимостта и гъвкавостта по отношение на екипажите е ключов елемент за всяка корабоплавателна компания в конкурентната среда на международния трудов пазар на морските кадри. Алтернативният подход (залегнал в действащия понастоящем КТК) за прилагане на ограничителни мерки в опит да се запазят гарантирани работни места за българските морски лица има обратен ефект. Сегашният подход води до липса на конкурентоспособност, лоша мотивация на екипажите и лоши резултати при проверки в чужди пристанища по линия на държавния пристанищен контрол и намаление на флота, плаващ под българско знаме. В крайна сметка всичко това води до намаляване на работните места.

Практиката в другите държавите - членки на Европейския съюз, е разнообразна, като в повечето от тях се допуска по-голям процент на моряци от трети страни в състава на екипажите. Така например в Кипър и Малта не съществуват ограничения по отношение на гражданството на членовете на екипажите; в Белгия има изискване за белгийско гражданство за длъжността капитан, но се допуска дерогация; в Гърция се изисква от 4 до 6 души от екипажа да са гръцки граждани (в зависимост от общия брой на екипажа).

Разглежданият въпрос е поставен през 2009 г. за обсъждане от Подотрасловия съвет по воден транспорт в министерството и партньорите в тристранния диалог са се обединили около предложеното с настоящия законопроект решение. С този процент, както е посочено в началото, ще се предостави по-голяма свобода и гъвкавост на корабопритежателите и от друга – ще се гарантира мотивираната заетост на българските моряци.

За решаването на този проблем се предлага и допълнение в Закона за насърчаване на заетостта, което да даде реална възможност за прилагането на този текст.

10. Законопроектът предвижда и въвеждането на глоби за две групи нарушения, които са свързани с липсата на доклад от капитана за това, че корабът му подлежи на инспекция по реда на държавния пристанищен контрол и за вида и обема на отпадъците, които е задължен да предаде при посещението си в българско пристанище. Предвижда се и определение за „маловажен случай”, както и възможност в тези случаи глоби да бъдат налагани и от други служители на администрацията, а не само от инспекторите. По този начин ще се даде възможност за подобряване на контрола по места и ще се засили превенцията чрез опростяването на санкционния механизъм на кодекса за случаите, които не представляват голяма обществена опасност.

Предложените изменения и допълнения биха могли да дадат резултат в сравнително къс срок и биха имали „антикризисен характер”, така че да се решат най-наболелите проблеми, които намаляват привлекателността на българското знаме. Тези изменения и допълнения не правят българското знаме „удобно”, доколкото този термин се свързва преди всичко със занижаване на техническите стандарти по отношение на безопасността и опазването на морската среда от замърсяване. Предлаганият законопроект няма да има отражение върху държавния бюджет.

Предложените текстове са в резултат на обсъждане в рамките на работна група, сформирана със Заповед № РД-08-15 на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията от 12 януари 2010 г., в чийто състав участваха

представители на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Изпълнителна агенция „Морска администрация”, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, както и представители на браншовите организации и синдикатите в сферата на търговското корабоплаване: Българската асоциация на корабопритежателите, Българската морска камара, Българската асоциация на корабните брокери и агенти, Бургаската морска асоциация, Българската Дунавска камара, Моряшкия професионален съюз, Моряшкия синдикат към КНСБ, ФТК „Подкрепа”, Съюза на транспортните синдикати в България, Синдиката на речфлотниците при СТСБ в „БРП” АД.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)