Р Е П У Б Л И К А Б Ъ Л Г А Р И Я

НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Проект

З А К О Н

за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване

(Обн., ДВ, бр. 55 от 1970 г. и бр. 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., бр. 12 и 32 от 2009 г., бр. 85 от 2010 г., бр. 92 от 2011 г., бр. 38 и 77 от 2012 г. и бр. 15 от 2013 г.)

§ 1. В чл. 27 се създава ал. 3:

„(3) Правата върху корабите по ал. 1, т. 5 не могат да бъдат различни от включените в договора за наемане.”

§ 2. Член 28 се отменя.

§ 3. Наименованието на чл. 39б се изменя така:

„Условия за плаване под чуждо знаме на кораб, нает по договор за беърбоут чартър”

§ 4. Член 88б се изменя така:

„Трудови правоотношения

Чл. 88б. (1) Трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения между членовете на екипажа на кораб, плаващ под българско знаме, и корабопритежателя се уреждат от този кодекс и с наредба на Министерския съвет. За трудовите правоотношения, неуредени по предвидения в изречение първо начин, се прилагат нормите на действащото българско трудово законодателство.

(2) С наредбата по ал. 1 се определят и изискванията за:

1. безопасни и здравословни условия на труд на борда на корабите с отчитане спецификата на извършваните превози;

2. корабопритежателите относно спазване на правилата за здравословни и безопасни условия на труд;

3. предотвратяване на професионални заболявания и нещастни случаи на борда на корабите;

4. поддържане на съответни стандарти за хигиена на борда на корабите.

(3) Нормалната продължителност на работното време на лицата, наети на борда на кораб, плаващ под българско знаме, е 8 часа дневно.

(4) Работодателят може да установи сумирано изчисляване на работното време – седмично, месечно или за друг календарен период, който не може да бъде повече от 12 месеца. В тези случаи през периода на работа на борда на кораб членът на екипажа може да работи над установената нормална продължителност на работното време, като така положените часове труд над нормална продължителност на работното време не се считат за извънреден труд и се компенсират със същия равен брой часове почивки на брега след репатрирането или се заплащат по ред и в размери, определени с наредбата по ал. 1, в случай че компенсиране не може да се извърши в рамките на отчетния период на сумирано изчисляване на работното време.

(5) Минималната продължителност на почивката на членовете на екипажа е не по-малко от 10 часа за период 24 часа и 77 часа за всеки 7-дневен период.

(6) Времето за почивка може да бъде разделено най-много на два периода, единият от които с продължителност най-малко 6 часа. Интервалът между два последователни периода за почивка не може да надвишава 14 часа.

(7) Независимо от установеното в ал. 5 и 6 при необходимост от осигуряване непосредствената безопасност на кораба, лицата или товара, намиращи се на борда, или за предоставяне помощ на други кораби или лица, изпаднали в беда на море, капитанът може да изиска от всеки член на екипажа да работи толкова часа, колкото са необходими за възстановяването на нормалната обстановка.

(8) Поради спецификата на работата на борда на кораб отлагането на ползването на седмичните почивки се разрешава в съответствие с Конвенция № 14 на Международната организация на труда (МОТ) относно седмичната почивка (индустрия), 1921 г. (ДВ, бр. 36 от 1997 г.). Ползването на седмичните почивки може да се отлага и когато това е предвидено в трудовия договор и/или във вътрешни актове на работодателя, и/или в действащ колективен трудов договор в предприятието. Часовете за отработване през отложените седмични почивки съставляват част от графика за работа, но не

се включват в нормата за работно време при установено сумирано изчисляване на работното време.

(9) Отработените часове по време на отложените седмични почивки и на официалните празници в рамките на нормалната продължителност на работното време по ал. 3 не се считат за извънреден труд и се компенсират с допълнителен платен отпуск на брега след репатриране, равен на броя на отработените седмични почивки и официални празници. По взаимно съгласие между страните по трудовото правоотношение ползването на този вид допълнителен платен отпуск може да бъде заменено с изплащане на парично обезщетение, изчислено на базата на основното месечно трудово възнаграждение на члена на екипажа и допълнителните възнаграждения с постоянен характер. Отработените часове по време на отложените седмични почивки извън рамките на нормалната продължителност на работното време се компенсират по реда, предвиден в ал. 4.

(10) Ползването на отпуск от член на екипажа се извършва по ред, установен с наредбата по ал. 1, без изготвяне на годишен график.”

§ 5. В чл. 100б, ал. 2 думите „може да забрани на кораба да отплава от пристанището, преди да бъдат отстранени недостатъците” се заменят с „може да задържи кораба в пристанището до отстраняване на недостатъците”.

§ 6. В чл. 360 се създава ал. 10:

„(10) Изпълнителна агенция „Морска администрация” е национален орган, отговарящ за изпълнението на Регламент (ЕС) № 1177/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ, L 334/1 от 2010 г.).”

§ 7. В чл. 363 се правят следните изменения:

1. Наименованието се изменя така:

„Разрешение за отплаване и задържане на кораб”

2. В ал. 2 думите „може да забрани отплаването на всеки кораб” се заменят с „може да задържи всеки кораб”.

3. В ал. 3 думите „забранява отплаването или влизането в пристанището” се заменят със „задържа или забранява влизането в пристанището”.

4. В ал. 4 думите „забраната за отплаване” се заменят със „задържането”.

§ 8. Член 364 се изменя така:

„Забрана за отплаване на кораб

Чл. 364. (1) Капитанът на пристанище може да забрани отплаването на кораб, независимо от знамето, под което плава, или да задържи намиращ се в пристанището товар по искане на орган на изпълнителната или на съдебната власт за обезпечаване събирането на дължими данъци, акцизи, митни сборове, такси, глоби или имуществени санкции.

(2) Забраната за отплаване (съответно задържането на товара) продължава до отстраняване на причините, които са предизвикали налагането й, или до представяне на гаранция съгласно чл. 180 и 181 от Закона за задълженията и договорите.

(3) Капитанът на пристанището се произнася по искането за налагане на забрана за отплаване на кораб в деня на постъпване на искането.

(4) Заповедта, с която се налага забрана за отплаване, подлежи на предварително изпълнение.

(5) Заповедта, с която се налага забрана за отплаване, подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.”

§ 9. Създава се чл. 364а:

„Арест на търговски кораб, който се намира в българско морско пристанище

Чл. 364а. (1) Търговски кораб, който се намира в българско морско пристанище, независимо от знамето, под което плава, може да бъде арестуван само за обезпечаване на морски иск по смисъла на чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, 1999 г., ратифицирана със закон от 38-ото Народно събрание на 12 януари 2001 г. (ДВ, бр. 7 от 2001 г.), в сила за Република България от 14 септември 2011 г. (ДВ, бр. 10 от 2012 г.).

(2) Не се допуска арест на намиращ се в българско морско пристанище военен кораб или държавен кораб, използван с нетърговска цел.

(3) Арестуването и освобождаването от арест на кораб се извършва от капитана на пристанището, в което се намира корабът, в изпълнение на съдебен акт.

(4) Арест се постановява при спазване на условията, предвидени в Международната конвенция за арест на кораби, 1999 г., от:

1. първоинстанционния или въззивния български съд, пред който делото по морския иск е висящо;

2. окръжния съд по местонахождението на кораба – при обезпечаване на бъдещ морски иск.

(5) Освобождаването от арест се постановява при условията и по реда на чл. 4 от Международната конвенция за арест на кораби, 1999 г.

(6) Търговски кораб, който вече е бил арестуван и освободен от арест или по отношение на който вече е предоставена гаранция за обезпечаване на морски иск, независимо от държавата, в която това е извършено, не може повторно да бъде арестуван за същия иск освен в случаите на чл. 5, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, 1999 г. По отношение на всеки друг кораб, който би могъл да бъде обект на арест за същия иск, се прилага разпоредбата на чл. 5, ал. 2 от Международната конвенция за арест на кораби, 1999 г.”

§ 10. Член 365 се изменя така:

„Арест на кораб, който се намира в българско речно пристанище

Чл. 365. (1) Търговски кораб, който се намира в българско речно пристанище, независимо от знамето, под което плава, може да бъде арестуван само за обезпечаване на предявен или бъдещ иск с предмет:

1. парично вземане за:

а) обезщетяване на вреди, причинени в резултат на експлоатацията на кораба, в т. ч. на причинена на сушата или по вода смърт или телесна повреда;

б) обезщетяване на вреди, причинени вследствие на замърсяване или опасност от замърсяване на речната околна среда (включително крайбрежието) от кораб, както и на разходите, направени за предотвратяване, ограничаване или отстраняване на последиците от такова замърсяване;

в) разходи, направени за проведено спасяване, в т. ч. на кораб, представляващ сам по себе си или заради товара, който превозва, опасност за речната околна среда;

г) разходи, направени за изваждане, преместване, възстановяване, разрушаване или обезвреждане на потънало имущество;

д) разходи, направени за съхранение на изоставен кораб и за издръжката на екипажа му;

е) пилотаж, буксировка (влачене или тласкане), корабно снабдяване, бункероване или други услуги, предоставени на кораба във връзка с неговата експлоатация, управление, съхранение или поддръжка;

ж) пристанищни такси;

з) заплати и други суми, дължими на членове на корабния екипаж във връзка с работата им на кораба, включително разходи по репатриране и суми за социално осигуряване, плащани от тяхно име;

и) дисбурсментски разходи, направени от името на корабопритежателя;

к) застрахователни премии по отношение на кораба;

2. парично вземане, произтичащо от:

а) обща авария;

б) превозния договор;

в) договор за строеж, реконструкция, ремонт, промяна на предназначението или оборудването на кораб;

3. спор относно правото на собственост или владението върху кораба, както и относно използването или наемането му, в т. ч. спор, произтичащ от договора за покупко-продажба, и спор между съсобствениците във връзка с наемането на корабен екипаж или поделянето на печалбите от кораба;

4. ипотека или друга вещна тежест върху кораба.

(2) Не се допуска арест на намиращ се в българско речно пристанище военен кораб или държавен кораб, използван с нетърговска цел.

(3) Арестуването и освобождаването от арест на кораб се извършва от капитана на пристанището, в което се намира корабът, в изпълнение на съдебен акт.

(4) Арест се постановява при спазване на общите изисквания на обезпечителното производство по реда на Гражданския процесуален кодекс от:

1. първоинстанционния или въззивния български съд, пред който делото по иска по ал. 1 е висящо;

2. окръжния съд по местонахождението на кораба – при обезпечаване на бъдещ иск.

(5) Освобождаването от арест се постановява при:

1. отпадане на основанието за арестуване на кораба;

2. представяне на гаранция съгласно чл. 180 и 181 от Закона за задълженията и договорите.”

§ 11. В чл. 375, ал. 1 и 2 думите „концентрация на алкохол в дъха повече от 0,5 на хиляда или в кръвта повече от 0,25 мг/л” се заменят с „концентрация на алкохол в дъха повече от 0,25 mg/l или в кръвта повече от 0,5 на хиляда”.

§ 12. В § 1а от Допълнителните разпоредби се създават т. 41 и 42:

„41. „Забрана за отплаване на кораб” е обезпечителна мярка, състояща се в задържане на кораб в пристанището за обезпечаване на публично вземане по чл. 364.

42. „Арест на кораб” е обезпечителна мярка, състояща се в задържане или ограничаване преместването на търговски кораб за обезпечаване на предявен или бъдещ морски иск по смисъла на чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, 1999 г., съответно на иск по чл. 365, ал. 1.”

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 13. Навсякъде в кодекса думите „български кораб” се заменят с „кораб, плаващ под българско знаме”.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 14. Заварените висящи производства по искания за задържане на кораб по реда на чл. 364 или 365 се довършват по досегашния ред.

§ 15. В Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 12 от 2000 г.; изм. и доп., бр. 111 от 2001 г., бр. 24 и 70 от 2004 г., бр. 11, 45, 87, 88, 94, 102 и 104 от 2005 г., бр. 30, 36, 43, 65, 99 и 108 от 2006 г., бр. 41, 54 и 109 от 2007 г., бр. 67, 71, 98 и 108 от 2008 г., бр. 47 и 81 от 2009 г., бр. 61 и 88 от 2010 г., бр. 23 от 2011 г., бр. 32 и 53 от 2012 г. и бр. 15 от 2013 г.) се правят следните изменения:

1. В чл. 30, ал. 1, т. 5 думата „задържат” се заменя с „арестуват”.

2. В чл. 57 думите „забранява отплаването на” се заменят със „задържа”.

3. В чл. 89 думите „забранява отплаването на” се заменят със „задържа”.

4. В чл. 124 се правят следните изменения:

а) алинея 1 се изменя така:

„(1) За обезпечаване събирането на глобата или имуществената санкция, наложена по тази глава, на чуждестранния невоенен кораб, независимо от собствеността му, се забранява отплаване със съставянето на акта за установяване на нарушението.”;

б) в ал. 2, изречение първо, думата „задържа” се заменя с „арестува” и изречение второ се изменя така:

„Арестът се извършва от капитана на пристанището в изпълнение на съдебен акт в съответствие с чл. 364а и 365 от Кодекса на търговското корабоплаване.”;

в) алинея 3 се отменя;

5. В § 1 от Допълнителните разпоредби думите „български кораби” се заменят с „кораби, плаващи под българско знаме”.

Законът е приет от 41-ото Народно събрание на …… 2013 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

Предлаганото изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) има две основни задачи, първата от които е да бъдат съобразени нормите на вътрешното право с правилата на два международни акта, по които Република България е страна – Морската трудова конвенция от 2006 г. на Международната организация на труда, приета на 23 февруари 2006 г. в Женева, и Международната конвенция за арест на кораби от 1999 г. на Международната морска организация, подписана на 27 юли 2000 г. в Ню Йорк, а втората – да бъде определен национален орган, отговарящ за изпълнението на Регламент (ЕО) № 1177/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ, L 334/1 от 2010 г.).

Морската трудова конвенция от 2006 г. е ратифицирана със закон от 40-ото Народно събрание на 27 май 2009 г. (ДВ, бр. 42 от 2009 г.) и ще влезе в сила на 20 август 2013 г. Съгласно чл. 5, ал. 1 от Конвенцията всяка държава е длъжна да приеме и въведе в сила закони или подзаконови актове или други мерки, чрез които да изпълни задълженията си, произтичащи от нея. Изборът с какъв нормативен акт да бъдат регламентирани трудовите отношения на моряците, работещи на борда на кораб, плаващ под знамето на държава – членка на Международната организация на труда (МОТ), зависи от правната система на тази държава.

Трудът, полаган от членовете на екипаж на кораб, се отличава с редица особености, като например: работа на борда за продължителни периоди от време без завръщане в обичайното местоживеене; комплектуване на корабите с достатъчен по численост екипаж, който да осигури безопасната му експлоатация, но не и с многоброен екипаж; непрекъсваем процес на работа. Тези особености налагат трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения на моряците да бъдат уредени по начин, различен от общия ред, приложим за всички останали работници, които престират работната си сила на брега.

В съответствие с действащата в момента разпоредба на чл. 88б, ал. 1 от КТК специфичните изисквания по отношение на условията за наемане на работа на моряците и сключването на трудов договор, репатрирането, работното време и почивките, полагането на извънреден труд и ползването на платен годишен отпуск се съдържат в Наредбата за трудовите и

непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя, приета с Постановление № 226 на Министерския съвет от 2003 г. В своето Решение № 2 от 8 март 2012 г. по к.д. № 9/2011 г. (ДВ, бр. 23 от 2012 г.) Конституционният съд на Република България е постановил, че с наредбата, издадена на основание чл. 88б, ал. 1 от КТК, Министерският съвет е регулирал неуредени в Кодекса на търговското корабоплаване обществени отношения. С тази наредба не се отменя приложението на действието на Кодекса на труда (КТ), а само се конкретизира характерното за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораб и корабопритежателя.

Значителната част от разпоредбите на Кодекса на труда относно продължителността на работното време, почивките и отпуските, имат императивен характер. Това налага всяко отклонение от тях да бъде регламентирано в нормативен акт от същата степен, какъвто е Кодексът на търговското корабоплаване, поради което се правят настоящите промени.

Така например съгласно Стандарт А2.5., ал. 1, буква „б" от Морската трудова конвенция от 2006 г. максималният срок на непрекъсната работа на борда на кораба е 12 месеца. Същевременно Стандарт А2.3, ал. 2 от Конвенцията задължава всяка държава членка да установи алтернативно максималната продължителност на работното време за определен период или минималната продължителност на почивката за същия период.

Предвид особеностите на работата на море, свързани с необходимост от по-продължителна непрекъсната работа при извършване на маневри или товаро-разтоварни операции, при аварийни ситуации и т.н., както и с оглед на факта, че моряците не могат да бъдат сменяни, докато са на борда, за да им бъде осигурено ползването на установените в Кодекса на труда минимални почивки в работния ден, е необходимо да бъдат създадени специални законови правила относно минималната продължителност на почивките на моряците за определени периоди от време и начинът на разпределението им.

Освен това корабопритежателят трябва да разполага с възможността да установява сумирано изчисляване на работното време за период до 12 месеца, а не само до 6 месеца, както е предвидено в чл. 142, ал. 2 от КТ.

Отново поради спецификата на работата на борда на кораба не винаги е възможно моряците да ползват седмична почивка в минимално установените в КТ размери – минимум 48 часа при подневно и 36 часа при сумирано изчисляване на работното време (чл. 153, ал. 1 и 2 от КТ). Конвенция № 14 относно седмичната почивка (индустрия) от 1921 г., приета от МОТ (ДВ, бр. 36 от 1997 г.), предвижда възможност за държавите – членки на МОТ, да

регламентират случаите на отлагане ползването на този вид почивки във времето. В настоящия момент осигуряването на допълнителен платен отпуск, равен на броя отложени седмични почивки, е предвидено в чл. 29, ал. 3 от Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя. Тази разпоредба обаче не кореспондира с императивните норми на КТ, уреждащи правото на седмична почивка на работниците.

Следва да се отбележи, че в рамките на тристранното сътрудничество беше постигната договореност между представителите на работодателските организации и синдикатите относно възможността вместо с допълнителен отпуск, неизползваната част от седмичните почивки да се компенсира с парично обезщетение. Реализиране на тази договореност би било възможно само ако бъде създадена нарочна разпоредба на законово ниво, доколкото представлява отклонение от общото правило на чл. 178 от КТ.

Предлаганата с § 4 от законопроекта нова редакция на чл. 88б от КТК и по-специално текстовете на ал. 4 – 9 имат за цел да дадат разрешение на описаните проблеми, като създадат работещ механизъм за точно отчитане на работното време на моряците, за ползване на почивките и за компенсиране на неизползваната част от седмичните почивки с допълнителен отпуск на брега след репатрирането или по изключение – със заплащане.

Пак поради спецификата на работа на борда на кораб неприложима по отношение на моряците е и разпоредбата на чл. 173, ал. 1 от КТ, задължаваща работодателите до 31 декември на текущата календарна година да утвърждават график за ползването от работниците и служителите на платения годишен отпуск за следващата календарна година. За голямата част от корабите, извършващи международно плаване, е невъзможно към 31 декември да бъде точно предвидено на коя дата корабът ще бъде в пристанище през следващата календарна година, в кое точно пристанище и дали в него ще може да бъде извършена смяна на екипажа. Обикновено към 31 декември на текущата година не са известни нито точната дата през следващата календарна година, на която член на екипажа ще бъде командирован за работа на борда на кораба, нито датата на репатрирането му след изтичане на периода на работа.

По изложените съображения с § 4 от законопроекта относно нова редакция на чл. 88б от КТК (ал. 10 от същия) се предлага по отношение на моряците да бъде въведено изключение от императивната норма на чл. 173, ал. 1 от КТ.

Международната конвенция за арест на кораби от 1999 г. на Международната морска организация е ратифицирана със закон от 38-ото Народно събрание на 12 януари 2001 г. и е в сила за Република България от

14 септември 2011 г. Тя представлява правен инструмент за уеднаквяване на правилата в областта на морските арести. В международното морско право „морски арест" е задържането или налагането на ограничение върху преместването на кораб, предприето като мярка за обезпечаване на морски искове. Видовете морски искове са подробно изброени в чл. 1, ал. 1 от Конвенцията.

В КТК съществува чл. 365, който урежда задържането на кораб (без значение дали е морски или плаващ по вътрешните водни пътища) или товар като обезпечителна мярка по искове за вземания, произтичащи от аварии, сблъсквания, оказана помощ, други услуги или от изпълнението на превозния договор.

След обнародването ѝ в бр. 10 на „Държавен вестник" от 2012 г. в съответствие с разпоредбата на чл. 5, ал. 4 от Конституцията на Република България Конвенцията стана част от вътрешното ни право. Следва да се отбележи, че Конвенцията е приложима само по отношение на ареста на морски кораби. Така възникна двойствен режим на ареста на кораби: по Конвенцията – за морските кораби, а по чл. 365 от КТК – за корабите, плаващи по вътрешните водни пътища. Доколкото подобен двойствен режим на един и същ правен институт, основан само на вида на кораба, е недопустим от правно-техническа гледна точка и предвид обстоятелството, че няма уеднаквени международни правила относно ареста на кораби, плаващи по река Дунав, с § 9 и 10 от законопроекта относно създаване на нов чл. 364а и изменение и допълнение на чл. 365 от КТК се цели постигане на максимален синхрон между правилата за арест на морски кораби и на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища.

Разпоредбите на § 5, 7 – 10 и 12 от законопроекта изпълняват и още една важна задача – да бъде усъвършенстван използваният в КТК понятиен апарат чрез провеждане на ясна граница между институтите на „задържане по реда на държавния пристанищен контрол", „забрана за отплаване на кораб" и „задържане на товар" като мерки за обезпечаване на публични задължения за данъци, акцизи, митни сборове, такси, глоби или имуществени санкции и „арест на кораб" като мярка за обезпечаване на имуществени искове, свързани с експлоатацията на кораба.

Предлаганата със законопроекта разпоредба на § 6 е в изпълнение на задължението на Република България по чл. 25, ал. 1 от Регламент (ЕО) № 1177/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 да определи национален орган, който да отговаря за прилагането на регламента по отношение на пътнически услуги и круизи от българските пристанища и по отношение на пътнически услуги от трета държава до българските пристанища

и да предприема необходимите мерки, за да осигури спазването на регламента.

Параграфи 1 – 3 (съответно относно допълване на чл. 27, отменяне на чл. 28 и изменение на чл. 39б от КТК) и Допълнителната разпоредба на законопроекта (§ 13) са взаимно свързани. В първата редакция на Кодекса на търговското мореплаване (сега Кодекс на търговското корабоплаване) чл. 27 е предвиждал, че под българско знаме може да плава само български кораб, а чл. 28 е уреждал изчерпателно случаите, в които един кораб се счита за български. В резултат на промените, които са претърпели в четиридесетгодишния период от създаването си до днес, чл. 27, ал. 1 от КТК (относно понятието „кораб, плаващ под българско знаме") и чл. 28, ал. 1 от КТК (относно понятието „български кораб") имат почти идентично съдържание, което от своя страна означава, че в един и същ нормативен акт едновременно съществуват две различни понятия („български кораб" и „кораб, плаващ под българско знаме") с еднакъв смисъл. Към това съображение следва да се добави и обстоятелството, че в съвременното международно морско право националността на кораба е тясно обвързана със знамето, под което той плава. Посредством § 1 – 3 и 13 от законопроекта от текстовете на КТК се премахва единият от термините – „български кораб", като сега съществуващата разпоредба на чл. 28, ал. 2 от КТК (регламентираща правата върху кораби, които плават под българско знаме, защото са наети по договор за беърбоут чартър от българската държава, от българско физическо или юридическо лице или от физическо или юридическо лице на страна – членка на Европейския съюз, установено в Република България) се поставя на нейното систематично място – като нова ал. 3 на чл. 27 от КТК.

С § 11 от законопроекта се прави поправка на пределните допустими стойности и мерните единици за концентрация на алкохол в дъха и в кръвта на морските лица – членове на корабни екипажи, така че те да съответстват в пълна степен на установените в т. 10 на раздел А – VIII/1 „Годност за изпълнение на задълженията" от глава VIII „Норми за носенето на вахта" на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г. (STCW), както е изменена на Конференцията на страните по Конвенцията STCW, проведена в Манила през 2010 г.

В съответствие с чл. 33 – 35 от Указ № 883 за прилагане на Закона за нормативните актове последните два параграфа от законопроекта са обособени в самостоятелно подразделение – Преходни и заключителни разпоредби, тъй като с първия от тях (§ 14) се регламентира действието на изменените норми на чл. 364 и 365 от КТК спрямо висящи правоотношения и юридически факти, които са започнали, но не са завършени при действието на досегашната редакция на закона, а с втория (§ 15) се внасят промени в

текстове на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ), които са непосредствено свързани с предлаганите промени в КТК. Посредством текстовете на т. 1 – 4 от § 15 се постига уеднаквяване на употребата на понятията „задържане на кораб по реда на държавния пристанищен контрол“ и „арест на кораб“ в двата законови акта (КТК и ЗМПВВППРБ), а с последната т. 5 се предвижда понятието „български кораби”, използвано в § 1 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВППРБ, да бъде заменено с „кораби, плаващи под българско знаме”.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)