

## ЗАКОН

### 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., 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 и 28 от 2013 г.)

**§ 1.** В чл. 27 се създават ал. 3 и 4:

„(3) Под знамето на Република България може да плава и кораб, използван за туризъм, спорт, спортен риболов или развлечение, който е собственост на притежаващо разрешение за постоянно пребиваване в Република България физическо лице от страна, която не е членка на Европейския съюз.

(4) 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 бeърбоут чартър”

**§ 4.** В чл. 40б, ал. 2 думите „чл. 28” се заменят с „чл. 27”.

**§ 5.** 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 корабопридетателя 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. корабоприитежателите 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) Трудовият договор може да бъде сключен за неопределено време или като срочен трудов договор. Срочен трудов договор се сключва:

1. за определен срок, който може да бъде и по-кратък от една година;

2. до завършване на определена работа;

3. за заместване на работник или служител, който отсъства от работа.

(4) Трудов договор по ал. 3, т. 1 със същия работник или служител за същата работа на същия или на друг кораб на същия корабоприитежател може да се сключва неограничен брой пъти последователно във времето.

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

(6) 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 надхвърлящият установената в ал. 5 нормална продължителност на работното време труд, положен на борда на кораб от член на екипажа, не се счита за извънреден и се компенсира с равен брой часове почивка на брега след репатрирането. Ако компенсиране не може да се извърши в рамките на отчетния период на сумирано изчисляване на работното време, този труд се заплаща по ред и в размери, определени с наредбата по ал. 1.

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

(8) 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.

(9) Независимо от установеното в ал. 7 и 8 при необходимост от осигуряване непосредствената безопасност на кораба, лицата или товара, намиращи се на борда, или за предоставяне помощ на други кораби или на лица, изпаднали в беда на море, капитанът може да изиска от всеки член на екипажа да работи толкова часове, колкото са необходими за възстановяването на нормалната обстановка.

(10) 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.

(11) Отработените часове по време на отложените седмични почивки и официалните празници в рамките на нормалната продължителност на работното време по ал. 5 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. Часовете, отработени по време на отложените седмични почивки извън рамките на нормалната продължителност на работното време, се компенсират по предвидения в ал. 6 ред.

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

**§ 6.** В чл. 100б, ал. 2, изречение второ 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”.

**§ 7.** В чл. 360 се създават ал. 10 и 11:

„(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.), наричан по-нататък „Регламент (ЕС) № 1177/2010“, и осъществява контрол за изпълнението на произтичащите от него задължения на превозвачите по договор за превоз на пътници по смисъла на чл. 3, буква „м“ от Регламента и пристанищните оператори, предоставящи пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 3 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

(11) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ разглежда подадените в съответствие с чл. 25, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 жалби от пътници по реда, регламентиран в раздел I „Потребителски жалби и сигнали“ от глава девета „Потребителски спорове“ на Закона за защита на потребителите.”

**§ 8.** В чл. 363 се правят следните изменения:

1. Наименованието се изменя така:

„Разрешение за отплаване и задържане на кораб”

2. В ал. 2, в основния текст 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”.

**§ 9.** 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 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 ѝ, 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.”

**§ 10.** 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 от 1999 г., съставена в Женева на 12 март 1999 г., ратифицирана със закон от Народното 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 от 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 от 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 по чл. 5, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби от 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 от 1999 г.”

**§ 11.** 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 корабоприитежателя;

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.”

**§ 12.** Създава се чл. 365а:

„Изместване на кораб, по отношение на който е постановено задържане, забрана за отплаване или арест

Чл. 365а. (1) В случаите по чл. 363 с цел да се обезпечат безопасността на корабоплаването и нормалната работа в пристанището и при условие, че задържаният кораб е годен за плаване, капитанът на

пристанището може да разпорежи изместването му на безопасно място в пристанището или на рейд, където той да остане в плаващо състояние до отстраняване на причините, предизвикали задържането. Заповедта за изместване подлежи на предварително изпълнение.

(2) В случаите по чл. 364, 364а и 365 със заповедта, с която постановява забрана за отплаване, съответно арест, капитанът на пристанището определя и безопасно място в пристанището или рейд, където корабът трябва да остане в плаващо състояние до отмяната на обезпечителната мярка, за да не пречи на корабоплаването и на нормалната работа в пристанището.

(3) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ не носи отговорност за разходите, направени във връзка с изместването на кораб по реда на ал. 1 и 2.”

**§ 13.** 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”.

**§ 14.** Създава се чл. 383в:

„Чл. 383в. (1) Налага се имуществена санкция от 2000 до 10 000 лв. на превозвач по договор за превоз на пътници по смисъла на чл. 3, буква „м” от Регламент (ЕС) № 1177/2010, който:

1. не изпълни задължението си по чл. 4, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 да издаде билет на пътника или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни;

2. не изпълни задължението си по чл. 4, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 относно недискриминационно прилагане на обявените тарифи или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни;

3. не изпълни някое от задълженията си по чл. 7 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни;

4. не изпълни задължението си по чл. 8, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни;

5. не осигури възможност на лице с увреждания или лице с ограничена подвижност да упражни правото си на избор по чл. 8, параграф 3



от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на задължението, да извърши това;

6. поиска заплащане за превоза на лицето, което придружава лице с увреждания или лице с ограничена подвижност, и по този начин наруши разпоредбата на чл. 8, параграф 4, изречение второ от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на свои задължения по Регламента, да извърши това;

7. не изпълни или не изпълни в установения срок някое от задълженията си по чл. 8, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни или да не го изпълни в установения срок;

8. не изпълни някое от задълженията си по чл. 9, параграф 1 или 2 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 относно установяването, поддържането, оповестяването и съобщаването на Изпълнителна агенция „Морска администрация” на правила за достъп до превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, както и на придружаващите ги лица, или установи, или поддържа дискриминационни условия за достъп до превоз на такива лица;

9. не изпълни някое от задълженията си по чл. 9, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни;

10. не изпълни задължението си по чл. 10 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 относно предоставянето на безплатна помощ на лица с увреждания и на лица с намалена подвижност в пристанището, включително при качване и слизане, и на борда на кораба, или поиска заплащане за оказаната помощ, или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни или да поиска заплащане за помощта;

11. не изпълни някое от задълженията си по чл. 11, параграфи 4 и 5 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или предостави помощ на лице с увреждания или на лице с намалена подвижност в пристанището, включително при качване и слизане, и на борда на кораба по начин, който не позволява на това лице да се качи, да слезе и да пътува на борда на кораба, или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на някое от тези задължение, да не го изпълни или да го изпълни по неподходящ начин;

12. не изпълни някое от задълженията си по чл. 12, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕС) № 1177/2010;

13. не изпълни някое от задълженията си по чл. 14 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 относно установяването на процедури за обучение и инструктаж, провеждане на обучение или инструктаж на служителите в съответствие с Приложение IV на Регламента и относно поддържане уменията на служителите, или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на някое от тези задължение, да не го изпълни;

14. не изпълни задължението си по чл. 15, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни;

15. не изпълни някое от задълженията си по чл. 23, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 за предоставяне на информация относно правата на пътниците, произтичащи от Регламента, и за връзка с Изпълнителна агенция „Морска администрация“ или предостави тази информация в неподходяща форма;

16. не изпълни задължението си по чл. 24 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 относно създаването и поддържането на достъпен механизъм за разглеждане на жалби.

(2) Глоба, съответно имуществена санкция в размера по ал. 1, се налага и на лицето, на което превозвачът по договор за превоз е поверил изпълнението на някое от задълженията си по чл. 4, параграф 1, чл. 7, чл. 8, параграфи 2, 3, 4, изречение второ, и параграф 5, чл. 9, параграф 4, чл. 10, чл. 11, параграфи 4 и 5, чл. 14 и чл. 15, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 1177/2010.”

**§ 15.** 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 от 1999 г., съответно на иск по чл. 365, ал. 1.”

#### **ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА**

**§ 16.** Навсякъде в кодекса думите „български кораб“ се заменят с „кораб, плаващ под българско знаме“.

#### **ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

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

**§ 18.** 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 от 2005 г.; Решение № 5 на Конституционния съд от 2005 г. - бр. 45 от 2005 г.; изм. и доп., бр. 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, 28 и 66 от 2013 г.) се правят следните изменения и допълнения:

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:

а) в ал. 1 думите „да забрани движението на“ се заменят с „да задържи“;

б) в ал. 2 думите „забранява отплаването на кораб от дунавско пристанище или рейд“ се заменят със „задържа кораб в дунавско пристанище или на рейд“;

в) в ал. 3 думите „Забраната за отплаване“ се заменят със „Задържането“ и местоимението „я“ се заменя с „го“.

4. Създава се чл. 121а:

„Чл. 121а. (1) Налага се имуществена санкция от 2000 до 10 000 лева на пристанищен оператор, предоставящ услуги по чл. 116, ал. 2, т. 3, който:

1. не изпълни някое от задълженията си по чл. 9, параграф 1 или 2 от 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.) относно установяването, поддържането, оповестяването и съобщаването на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ на правила за достъп до превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, както и на придружаващите ги лица, или установи, или поддържа дискриминационни условия за достъп до превоз на такива лица;

2. не изпълни задължението си по чл. 10 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 относно предоставянето на безплатна помощ на лица с увреждания и на лица с намалена подвижност в пристанището, включително при качване на борда на кораба и при слизане, или поиска заплащане за оказаната помощ, или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни или да поиска заплащане за помощта;

3. не изпълни някое от задълженията си по чл. 11, параграфи 4 и 5 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или предостави помощ на лице с увреждания или на лице с намалена подвижност в пристанището, включително при качване на борда на кораба и при слизане, по начин, който не позволява на това лице да се качи на борда на кораба или да слезе от него, или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на някое от тези задължения, да не го изпълни или да го изпълни по неподходящ начин;

4. не изпълни някое от задълженията си по чл. 12, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕС) № 1177/2010;

5. не изпълни задължението си по чл. 15, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни;

6. не изпълни някое от задълженията си по чл. 23, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 за предоставяне на информация относно правата на пътниците, произтичащи от Регламента, и за връзка с Изпълнителна агенция „Морска администрация“ или предостави тази информация в неподходяща форма;

7. не изпълни задължението си по чл. 24 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 относно създаването и поддържането на достъпен механизъм за разглеждане на жалби.

(2) Глоба, съответно имуществена санкция в размера по ал. 1, се налага и на лицето, на което пристанищният оператор е поверил изпълнението на някое от задълженията си по чл. 4, параграф 1, чл. 7, чл. 8, параграфи 2, 3, 4, изречение второ, и параграф 5, чл. 9, параграф 4, чл. 10, чл. 11, параграфи 4 и 5 и чл. 15, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 1177/2010.”

5. В чл. 124:

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 едновременно със съставянето на акта за установяване на нарушението.”;

б) в ал. 2:

аа) в изречение първо думата „задържа” се заменя с „арестува”, а след думата „обезпечаване” се добавя „събирането на обезщетение, определено по тази глава, както и”;

бб) 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.

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

**§ 19.** В Закона за туризма (обн., ДВ, бр. 30 от 2013 г.; изм., бр. 68 от 2013 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В глава седма „Туроператорска и туристическа агентска дейност”, раздел IV:

а) в наименованието след думите „с въздушен” се поставя запетая и се добавя „автобусен и воден”;

б) в чл. 110:

аа) създава се нова ал. 3:

„(3) Туроператорите и туристическите агенти предприемат или осигуряват предприемането на необходимите мерки в съответствие с 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.), наричан по-нататък „Регламент (ЕС) № 1177/2010”, по отношение на лица с увреждания или с ограничена подвижност с цел пътуване по море или по вътрешни водни пътища.”;

бб) досегашната ал. 3 става ал. 4 и в нея след думите „по ал. 1” се добавя „или 3”.

2. В чл. 205:

а) досегашният текст става ал. 1 и в нея се създават т. 6 – 13:

„6. туроператор или туристически агент, който не изпълни някое от задълженията си по чл. 7 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни;

7. туроператор или туристически агент, който не изпълни задължението си по чл. 8, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни;

8. туроператор или туристически агент, който не осигури възможност на лице с увреждания или лице с ограничена подвижност да упражни правото си на избор по чл. 8, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на задължението, да извърши това;

9. туроператор или туристически агент, който поиска заплащане за превоза на лицето, което придружава лице с увреждания или лице с ограничена подвижност, и по този начин наруши разпоредбата на чл. 8, параграф 4, изречение второ от Регламент (ЕС) № 1177/2010, или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на свои задължения по Регламента, да извърши това;

10. туроператор или туристически агент, който не изпълни или не изпълни в установения срок някое от задълженията си по чл. 8, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни или да не го изпълни в установения срок;

11. туроператор, който не изпълни задължението си по чл. 9, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни;

12. туроператор или туристически агент, който не изпълни някое от задълженията си по чл. 9, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни;

13. туроператор или туристически агент, който не изпълни някое от задълженията си по чл. 12, параграф 1 или 2 от Регламент (ЕС) № 1177/2010

или допусне лицето, на което е поверил изпълнението на това задължение, да не го изпълни.”;

б) създава се ал. 2:

„(2) Глоба, съответно имуществена санкция в размера по ал. 1, се налага на лицето, на което туроператорът или туристическият агент е поверил изпълнението на някое от задълженията си по чл. 7, чл. 8, параграфи 2, 3, 4, изречение второ, и параграф 5, чл. 9, параграфи 3 и 4 и чл. 12, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕС) № 1177/2010.”

Законът е приет от 42-ото Народно събрание на ..... 2013 г.  
и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА  
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:**

**(Михаил Миков)**

## **М О Т И В И**

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

Предлаганите изменения и допълнения на Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) имат 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 (МОТ), приета на 23 февруари 2006 г. в Женева, и Международната конвенция за арест на кораби от 1999 г. на Международната морска организация, съставена в Женева на 12 март 1999 г. и 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., наричана по-нататък „Конвенцията”, е ратифицирана със закон от Народното събрание на 27 май 2009 г. (ДВ, бр. 42 от 2009 г.) и влиза 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 подзаконовни 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 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 местоживееене; комплектуване на корабите с достатъчен по численост екипаж, който да осигури безопасната му експлоатация, но не и с многоброен персонал; 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 престоират 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 свързаните с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя, приета с Постановление № 226 на Министерския съвет от 2003 г. (обн., ДВ, бр. 93 от 2003 г.; изм., бр. 96 от 2005 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 КТК обществени отношения. С тази наредба не се отменя прилагането на действието на Кодекса на труда (КТ), а само се конкретизира характерното за трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения между членовете на екипажа на кораб и корабоприитежателя.

Значителната част от разпоредбите на КТ 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 КТК, поради което се правят и настоящите промени.

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 необходимостта 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 КТ 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 за начина на разпределянето им.

Освен това корабоприитежателят 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 свързаните с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприетеля. Тази разпоредба обаче не кореспондира с императивните норми на КТ, уреждащи правото на седмична почивка на работниците.

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 компенсират с парично обезщетение. Реализиране на тази договореност би било възможно само ако бъде създадена изрична разпоредба на законово ниво, доколкото представлява отклонение от общото правило на чл. 178 от КТ.

Предлаганата с § 5 от законопроекта нова редакция на чл. 88б от КТК и по-специално текстовете на ал. 6 - 11 имат за цел да дадат разрешение на описаните по-горе 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 изтичането на периода на работа.

По изложените съображения с § 5 от законопроекта относно нова редакция на чл. 88б, ал. 12 от КТК 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 МОТ е ратифицирана със закон от Народното събрание на 12 януари 2001 г. (ДВ, бр. 7 от 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 искиове. Видовете морски искиове са подробно изброени в чл. 1, ал. 1 от Конвенцията.

В чл. 365 от КТК е уредено задържането на кораб (без значение дали е морски или плаващ по вътрешните водни пътища) или товар като обезпечителна мярка по искиове 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. 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 § 10 и 11 от законопроекта - 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 § 6, 8 - 11 и 15 от законопроекта имат за цел да бъде усъвършенстван използваният в КТК понятиен апарат чрез провеждане на ясна граница между институтите на: 1) „задържане на кораб“, осъществявано по реда на държавния пристанищен контрол и контрола на държавата на знамето, в случаите на несъответствие на кораба или на екипажа му с приетите от Република България норми и стандарти за безопасност на корабоплаването, за опазване на морската и речната среда от замърсяване и за здравословни и безопасни условия на труд на морските лица; 2) „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 3) „арест на кораб“ като мярка за обезпечаване на имуществени искове, свързани с експлоатацията на кораба.

Предлаганите със законопроекта разпоредби на § 7 и 14, както и § 18, т. 5 и § 19 от Преходните и заключителните разпоредби, представляват съвкупност от мерки на национално ниво, необходими за изпълнението и прилагането 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, наричан по-нататък „Регламент (ЕС) № 1177/2010“.

Първият от изброените законови текстове (§ 7) е в изпълнение на задължението на Република България по чл. 25, ал. 1 от Регламент (ЕС) 1177/2010 да определи национален орган, който: 1) 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 2) да предприема необходимите мерки, за да осигури спазването на изискванията на Регламента.

С § 14 от законопроекта се предвижда създаването на административнонаказателна разпоредба в КТК – чл. 383в, която да регламентира размерът на глобата или имуществената санкция, която може да бъде наложена за нарушаване на разпоредби на Регламент (ЕС) № 1177/2010 от превозвач по договор за превоз на пътници по смисъла на чл. 3, буква „м“ от Регламента или от лице, на което превозвачът е поверил изпълнението на свои задължения по Регламента.

С § 18, т. 4 от Преходните и заключителните разпоредби аналогична административнонаказателна разпоредба се предлага да бъде създадена и в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ). Предмет на новия чл. 121а са нарушенията на разпоредби на Регламент (ЕС) № 1177/2010, извършвани от пристанищен оператор, предоставящ пристанищната услуга „обслужване на пътници“ (услуга по чл. 116, ал. 2, т. 3 от ЗМПВВПРБ), или от лице, на което последният е поверил изпълнението на някое от задълженията си по Регламента.

С § 19 от Преходните и заключителните разпоредби се правят необходимите промени в Закона за туризма (ЗТ). В съответствие с вече съществуващите разпоредби на чл. 110, ал. 1 и 2 от ЗТ, които вменяват на туроператорите и туристическите агенти задължение да предприемат или да осигурят предприемането на необходимите мерки в съответствие съответно с Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2006 г. относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена

подвижност при пътувания с въздушен транспорт (ОВ, L 204/1 от 2006 г.) и с Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ, L 55/1 от 2011 г.), се предлага да бъде създадена нова ал. 3 на чл. 110 от ЗТ, задължаваща туроператорите и туристическите агенти да предприемат или да осигурят предприемането на необходимите мерки в съответствие с Регламент (ЕС) № 1177/2010. Същевременно се допълва и съществуващият текст на чл. 205, като се създават административнонаказателни разпоредби, визиращи нарушения на Регламент (ЕС) № 1177/2010 от туроператори, туристически агенти и лица, на които туроператорите и туристическите агенти са поверили изпълнението на някое от задълженията си по Регламента.

Параграф 1, т. 2 (относно допълване на чл. 27 от КТК с нова ал. 4), § 2 (относно отмяна на чл. 28 от КТК), § 3 (относно изменение на чл. 39б от КТК), § 4 (относно изменение на чл. 40б от КТК) и Допълнителната разпоредба на законопроекта (§ 16) 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 40-годишния 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 - 4 и 16 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 бeърбоут чартър от българската държава, 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. 4 на чл. 27 от КТК.

С § 13 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 (§ 17) 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 другите два (§ 18 и 19) се внасят промени в текстове съответно на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) и на Закона за туризма, които са непосредствено свързани с предлаганите промени в КТК. Чрез разпоредбите на § 18, т. 1-3 и 5 се постига уеднаквяване на употребата на понятията „задържане на кораб“ и „арест на кораб“ в двата законови акта (КТК и ЗМПВВПРБ), а с т. 6 на § 18 се предвижда понятието „български кораби”, използвано в § 1 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВПРБ, да бъде заменено с „кораби, плаващи под българско знаме”.

В предлагания законопроект са включени и текстове, които съобразяват постъпилите в хода на общественото му обсъждане становища и предложения.

С разпоредбата на § 1, т. 1 се предлага в чл. 27 от КТК да бъде създадена нова ал. 3, регламентираща правната възможност под българско знаме да плават и кораби, използвани за туризъм, спорт, спортен риболов или развлечение, които са собственост на лица – граждани на трети страни (държави извън Европейския съюз), с разрешение за постоянно пребиваване в Република България. Правната връзка, която разрешението за постоянно пребиваване на чужденец в Република България създава между това лице и българската държава, е трайна и реална до степен, че то има всички права и задължения като българските граждани, с изключение на тези, за чието упражняване (съответно изпълнение) националното законодателство изрично изисква българско гражданство (чл. 26, ал. 2 от Конституцията на Република България и чл. 3, ал. 1 от Закона за чужденците в Република България).

В § 5 относно новата редакция на чл. 88б от КТК са включени норми (ал. 3 и 4), които уреждат вида на индивидуалния трудов договор на морското лице (безсрочен или срочен) и видовете срочни трудови договори за работа

на борда на кораб. Въвеждат се и изключения от общите правила на чл. 68, ал. 3 и 4 от КТ относно минималната продължителност на договора за определен срок и забраната за повторно сключване повече от веднъж на такъв договор със същия работник за същата работа.

С нормата на § 12 (относно създаване на нов чл. 365а „Изместване на кораб, по отношение на който е постановено задържане, забрана за отплаване или арест”) на капитана на пристанището се предоставя правомощие да постанови изместване на безопасно място в пристанището или на рейд на кораб, по отношение на който е приложена мярка по чл. 363, ал. 2, чл. 364, 364а или 365 от КТК, както и условията и реда за упражняване на това правомощие. Изпълнението на всяка от изброените принудителни административни и обезпечителни мерки изисква корабът, по отношение на който тя е приложена, да престоява в пристанището, в което го е заварило нейното налагане, до отпадане на основанието за налагането или до отмяната ѝ. Чрез новите разпоредби на чл. 365а от КТК се цели постигане на баланс между интересите на корабоприетеля и неговите кредитори, от една страна, и на собственика на пристанището, пристанищния оператор и останалите ползватели на пристанищни услуги, от друга, така че ефективното прилагане на принудителните административни и обезпечителни мерки да не води до затрудняване или възпрепятстване на нормалната експлоатация на съответното пристанище.

**МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:**

**(Пламен Орешарски)**