

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Проект

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., бр. 15, 28 и 109 от 2013 г., бр. 14 и 52 от 2015 г. и бр. 58 от 2016 г.)

§ 1. В чл. 39а, ал. 1, т. 1 думите „българско юридическо или физическо лице“ се заменят с „лице по чл. 27, ал. 1, т. 1-4“.

§ 2. В чл. 46 се създава ал. 4:

„(4) Сделка за придобиване право на собственост върху серийно произведен плавателен съд за спорт, туризъм и развлечения, по която страни са производителят или негов дистрибутор и първият приобретател, се извършва в писмена форма. Договорът се придружава от писмена декларация на прехвърлителя относно обстоятелството, че към момента на сключване на сделката корабът не е вписан в нито един корабен регистър.“

§ 3. В чл. 72 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 4 след думата „вътрешните“ се добавя „морски“, а думите „съответно одобрени от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ в съответствие с изискванията за регистрация, оборудване, монтаж и използване на радиооборудването по Закона за далекосъобщенията“ се заменят със „съответстващи на техническите и експлоатационните изисквания, установени с Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета (ОВ, L 257 от 28 август 2014 г.), приетите от Европейската комисия актове за изпълнение по чл. 35 и делегирани актове по чл. 8, 11, 27 и 36 от същата директива и действащите международни стандарти относно морското оборудване и неговото изпитване“.

2. Алинея 5 се изменя така:

„(5) Плаващите по вътрешните водни пътища самоходни и несамоходни кораби, в т.ч. малките кораби, фериботите и плаващите средства и устройства, трябва да са оборудвани с корабни радиотелефонни станции, съответстващи на техническите и експлоатационните изисквания, установени с Регионалното споразумение относно радиотелефонната служба по вътрешните водни пътища (RAINWAT), подписано на 18 април 2012 г. в Букурещ, Румъния, в сила за Република България от 18 април 2012 г. (ДВ, бр. 44 от 2012 г.).“

3. Създават се ал. 8 и 9:

„(8) Корабите, за които се прилагат Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (SOLAS 74), изготвена в Лондон на 1 ноември 1974 г. (ратифицирана с указ – ДВ, бр. 61 от 1983 г.), в сила за Република България от 2 февруари 1984 г., както е изменена с Протокола от 1988 г., изготвен в Лондон на 11 ноември 1988 г., (ратифициран със закон – ДВ, бр. 12 от 2004 г.), в сила за Република България от 13 юли 2004 г. (ДВ, бр. 12 от 2005 г.), Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с протокол от 1978 г. (MARPOL 73/78) и с протокол от 1997 г., съставена в Лондон на 2 ноември 1973 г. (ратифицирана със закон – ДВ, бр. 94 от 2004 г.), в сила за Република България от 12 март 1985 г., а протоколът от 1997 г. – от 19 май 2005 г. (ДВ, бр. 12 от 2005 г.), или Конвенцията за международните правила за предпазване от сблъскване на море от 1972 г., подписана в Лондон на 20 октомври 1972 г. (ратифицирана с указ – ДВ, бр. 22 от 1975 г.), в сила за Република България от 15 юни 1977 г. (ДВ, бр. 17 от 2003 г.), протоколите към тях и свързаните с тези конвенции кодекси със задължителен характер, които са в сила за Република България, трябва да имат монтирано на борда оборудване, отговарящо на изискванията на Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета, приетите от Европейската комисия актове за изпълнение по чл. 35 и делегирани актове по чл. 8, 11, 27 и 36 от същата директива и действащите международни стандарти относно морското оборудване и неговото изпитване. Оценяването на съответствието на оборудването с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и действащите международни стандарти се извършва от организации, нотифицирани от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ при условията и по реда на наредбата по ал. 3 относно оборудването на морските кораби.

(9) Правилата за обслужване на плаващите по вътрешните водни пътища безекипажни кораби по време на плаване, при престояване на външна котвена стоянка, при влизане, приставане и престояване в акваторията на пристанищата, както и при извършване на товаро-разтоварни операции се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“

§ 4. В чл. 73а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 думите „изготвена в Лондон на 1 ноември 1974 г. (ратифицирана с указ – ДВ, бр. 61 от 1983 г.) (ДВ, бр. 12 от 2005 г.)“ и запетаята след тях се заличават, след думите „(ратифицирана с указ – ДВ, бр. 94 от 1968 г.)“ се поставя запетая и се добавя „в сила за Република България от 30 март 1969 г.“, думите „съставена в Лондон на 2 ноември 1973 г. (ратифицирана със закон – ДВ, бр. 94 от 2004 г.) (ДВ, бр. 12 от 2005 г.)“ и запетаята след тях се заличават и след думите „(ратифицирано със закон – ДВ, бр. 9 от 2006 г.)“ се поставя запетая и се добавя „в сила за Република България от 29 февруари 2008 г.“.

2. В ал. 3 след думата „чуждестранни“ се добавя „физически и“.

3. Създава се ал. 4:

„(4) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба условията и реда за извършване на дейностите по ал. 3, както и за оправомощаване на лицата, които ги осъществяват, и за оттегляне на предоставените правомощия.“

§ 5. Член 79 се изменя така:

„Разследване на морски произшествия и инциденти

Чл. 79. (1) Разследването на морски произшествия и инциденти се извършва от инспектори по разследването – служители в специализираното звено за разследване на морски произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

(2) Разследването по ал. 1 има за цел да съдейства за повишаване на безопасността на морския транспорт и за предотвратяване на морски произшествия, като се установяват причините и обстоятелствата за възникване на конкретно произшествие, без да се правят заключения за наличието на вина или за разпределяне на отговорност. Разследването по ал. 1 се извършва отделно и независимо от провежданото по повод същото морско произшествие наказателно, административнонаказателно или гражданско производство и не може да бъде възпрепятствано, спирано или забавяно поради провеждането на такова производство.

(3) На разследване във връзка с безопасността подлежат морски произшествия и инциденти, които са:

1. засегнали кораб, плаващ под българско знаме, независимо от мястото на произшествието;

2. възникнали в териториалното море и във вътрешните морски води на Република България независимо от типа и

предназначението на засегнатите кораби и от знамето, под което плават;

3. засегнали други значими интереси на Република България независимо от мястото на произшествието и знамето, под което плават засегнатите кораби;

4. засегнали морски кораби, намиращи се във вътрешните водни пътища на Република България.

(4) Не се извършва разследване във връзка с безопасността на морски произшествия и инциденти, които засягат единствено:

1. военни кораби, кораби, предназначени за превоз на войски, и други кораби, принадлежащи на държавата или експлоатирани от нея изключително за правителствени нетърговски цели;

2. кораби, които не са задвижвани по механичен начин, дървени кораби с примитивна конструкция, яхти и други плавателни съдове за спорт, туризъм и развлечения, използвани за нетърговски цели, освен ако са или ще са снабдени с екипаж и превозват или ще превозват повече от 12 пътници с търговски цели;

3. речни кораби, които плават само по вътрешни водни пътища;

4. риболовни кораби с дължина до 15 метра;

5. стационарни офшорни сондажни платформи.

(5) Разследване във връзка с безопасността се извършва задължително при възникване на много тежко морско произшествие. Във всички останали случаи на морски произшествия и инциденти ръководителят на специализираното звено по ал. 1 преценява дали е необходимо разследване на дадено произшествие, след като вземе предвид експертното становище на инспекторите по разследването от звеното относно характера на морското произшествие или инцидента, вида на засегнатия кораб и/или товар и възможността резултатите от разследването да спомогнат за предотвратяване на бъдещи произшествия или инциденти. Когато бъде взето решение да не се провежда разследване във връзка с безопасността на тежко произшествие, мотивите за това решение се съобщават на Европейската комисия чрез Европейската информационна платформа за морски произшествия.

(6) Разследването във връзка с безопасността започва възможно най-скоро, но не по-късно от два месеца след настъпването на морското произшествие или инцидента.

(7) При осъществяване на своите функции и в процеса на вземане на решения специализираното звено по ал. 1 е независимо и действа само въз основа на закона.

(8) Специализираното звено по ал. 1 въз основа на постигнато с органа за разследване на друга държава – членка

на Европейския съюз, споразумение за конкретен случай на разследване във връзка с безопасността може да му делегира правомощието да ръководи това разследване или да му възложи конкретни задачи в рамките на провежданото разследване. Условието и редът за сключване на споразумения с органите за разследване на другите държави – членки на Европейския съюз, се определят с наредбата по ал. 13.

(9) Инспекторите по разследването са длъжни да провеждат разследванията във връзка с безопасността безпристрастно и да действат само въз основа на закона. Те провеждат разследването в съответствие с правилата на Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти, приет с Резолюция А.849(20) от 27 ноември 1997 г. на Асамблеята на Международната морска организация, и имат право на достъп до всяка информация от значение за провежданото разследване, както и правото:

1. на свободен достъп до всяка зона или местопроизшествие, както и до всеки кораб, аварирал плавателен съд или конструкция, в т.ч. товар, оборудване или останки;

2. да създадат необходимата организация за незабавното описване на доказателствения материал и контролираното претърсване за изваждане на отломки, останки и други части или вещества за изследване или анализ;

3. да изискват изследване или анализ на обектите по т. 2, както и на свободен достъп до резултатите от такива изследвания или анализ;

4. на свободен достъп, копиране и използване на всяка необходима информация и записани данни, включително данните от устройството на кораба за записване на данните от пътуване (VDR данните), свързани с кораба, рейса, товара, екипажа или всяко друго лице, предмет, състояние или обстоятелство;

5. на свободен достъп до резултатите от изследването на телата на жертвите или от пробите, взети от телата на жертвите;

6. да изискват и да разполагат с резултатите от изследването или от пробите, взети от лицата, свързани с експлоатацията на кораба, или от друго съответно лице;

7. да разпитват свидетели в отсъствието на всяко лице, чиито интереси би могло да се счете, че възпрепятстват разследването във връзка с безопасността;

8. да получават протоколи от посещенията и съответна информация от държавата на знамето, корабособствениците, класификационните организации и от всички други компетентни страни, когато те или техните представители са установени в Република България;

9. да поискат съдействие от компетентните органи в съответните държави, включително инспектори от държавата на знамето и държавата на пристанището, служители от бреговата

охрана, оператора на услуги по управлението на корабния трафик, екипи за търсене и спасяване, пилоти или друг пристанищен или корабен персонал.

(10) Всяко разследване във връзка с безопасността приключва с доклад, изготвен във формата и със съдържанието, определени с наредбата по ал. 13. В срок 12 месеца от датата на морското произшествие или инцидент ръководителят на специализираното звено по ал. 1 публикува доклада, включително съдържащите се в него заключения и препоръки, на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Съдържащите се в доклада заключения и препоръки не може да се използват в хода на гражданско, административно, дисциплинарно или наказателно производство.

(11) Специализираното звено по ал. 1 съхранява документацията от разследванията във връзка с безопасността и поддържа информационна база данни за морските произшествия и инциденти. Информация за морските произшествия и инциденти се предоставя на Европейската комисия чрез Европейската информационна платформа за морски произшествия.

(12) Специализираното звено по ал. 1 е длъжно да използва единствено за целите на разследването във връзка с безопасността и да не предоставя на трети лица, освен когато съответният компетентен орган постанови, че е налице първостепенен обществен интерес от разгласяването им, следната информация и документи:

1. свидетелските и други показания, обяснения и бележки, взети или получени от инспекторите по разследването в хода на провеждано разследване във връзка с безопасността;

2. документи, разкриващи самоличността на лицата, дали показания по време на разследването във връзка с безопасността;

3. информация, свързана с лицата, засегнати от морското произшествие или инцидент, която е от особено чувствително или лично естество, включително информация относно тяхното здраве.

(13) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба реда за разследване на морски произшествия и инциденти."

§ 6. Създава се чл. 79а:

„Разследване на произшествия във вътрешните водни пътища на Република България

Чл. 79а. (1) Произшествия с кораби, плаващи по вътрешните водни пътища, се разследват от съответната териториална дирекция на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, в чийто район на действие е възникнало произшествието.

(2) Разследванията по ал. 1 се извършват в съответствие с Правилата за речния надзор по Дунава, приети с Постановление № 82 на Министерския съвет от 2013 г. (ДВ, бр. 35 от 2013 г.), при условия и по ред, установени с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията."

§ 7. В наименованието на глава пета накрая се поставя точка и се добавя „Обслужващ персонал“.

§ 8. В чл. 87 ал. 3 се изменя така:

„(3) С наредбата по ал. 1 се определят и изискванията към учебните заведения по отношение на:

1. темите и минималния брой учебни часове по специалните дисциплини;

2. начина на провеждане, в това число материално-техническата база, темите и продължителността на практическата подготовка;

3. преподавателите, извършващи обучение по морски и речни специалности."

§ 9. Създава се чл. 88а¹:

„Обслужващ персонал

Чл. 88а¹. Обслужващ персонал са всички служители на борда на пътнически кораб, плаващ по вътрешните водни пътища, които не са членове на екипажа на кораба."

§ 10. В чл. 88б се правят следните изменения и допълнения:

1. Наименованието се изменя така:

„Общи правила за трудовите правоотношения"

2. В ал. 1 след думата „екипажа" се добавя „и на обслужващия персонал".

3. Алинея 9 се изменя така:

„(9) Ползването на отпуск от членовете на екипажа и на обслужващия персонал се извършва по ред, установен с наредбата по ал. 1."

4. Алинея 10 се изменя така:

„(10) Независимо от установеното в чл. 88в, ал. 1 и 2 и чл. 88г, ал. 3-5, при необходимост от осигуряване на непосредствената безопасност на кораба, лицата или товара, намиращи се на борда, или за предоставяне на помощ на други търпящи бедствие кораби или лица, капитанът има право да изиска от всеки член на екипажа и на обслужващия персонал да работи толкова часове, колкото са необходими за възстановяването на нормалната обстановка."

5. Алинеи 11-15 се отменят.

§ 11. Създават се чл. 88в-88д:

„Специфични правила за трудовите правоотношения на членовете на екипажа на морски кораб

Чл. 88в. (1) Минималната продължителност на почивката на членовете на екипажа на морски кораб е 10 часа за период 24 часа и 77 часа за всеки 7-дневен период.

(2) Почивката по ал. 1 за период 24 часа може да се раздели най-много на две части, едната от които с продължителност най-малко 6 часа. Интервалът между два последователни периода за почивка не може да надвишава 14 часа.

(3) Поради спецификата на работата на борда на морски кораб отлагането на ползването на седмичните почивки се разрешава в съответствие с Конвенция № 14 относно седмичната почивка (индустрия), 1921, приета в Женева на 25 октомври 1921 г., ратифицирана със закон (ДВ, бр. 81 от 1924 г.), в сила за Република България от 6 март 1925 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.

(4) Отработените часове по време на отложените седмични почивки и официалните празници в рамките на нормалната продължителност на работното време по чл. 88б, ал. 7 не се смятат 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 се замени с изплащане на парично обезщетение, изчислено на базата на основното месечно трудово възнаграждение на члена на екипажа и допълнителните възнаграждения с постоянен характер.

(5) Часовете, отработени по време на отложените седмични почивки извън рамките на нормалната продължителност на работното време, се компенсират по предвидения в чл. 88б, ал. 8 ред.

Специфични правила за трудовите правоотношения на членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища

Чл. 88г. (1) При установено сумирано изчисляване на работното време за период от 12 месеца максималната продължителност на работното време за периода не може да надвишава 2304 часа. Когато член на екипажа или на обслужващия персонал е назначен за срок, по-кратък от 12 месеца,

максималната продължителност на работното време за срока на договора се изчислява пропорционално.

(2) В случаите по ал. 1 средната продължителност на седмичното работно време за периода от 12 месеца не може да надвишава 48 часа, а за период от 4 месеца – 72 часа.

(3) Максималната продължителност на работна смяна при сумирано изчисляване на работното време не може да надвишава 14 часа за всеки период от 24 часа, като продължителността на работната седмица не може да надвишава 84 часа за всеки период от 7 дни, а за работниците и служителите с намалено работно време – до 1 час над намаленото им работно време.

(4) Максималната продължителност на работна смяна при сумирано изчисляване на работното време на членовете на екипажа и на обслужващия персонал, извършващи сезонна работа на борда на пътнически кораб, който плава по вътрешните водни пътища, не може да надвишава 12 часа за всеки период от 24 часа, като продължителността на работната седмица не може да надвишава 72 часа за всеки период от 7 дни.

(5) Минималната продължителност на почивката на членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища, е:

1. за период 24 часа – 10 часа, от които поне 6 часа са без прекъсване;

2. за всеки 7-дневен период – 84 часа.

(6) Базата за изчисляване на максималната продължителност на работното време по ал. 1, изискванията към графика за работното време при сумирано изчисляване на работното време, базата за изчисляване и редът за ползване на междудневните и седмичните почивки се определят с наредбата по чл. 88б, ал. 1.

Субсидиарно прилагане

Чл. 88д. За неуредените в този кодекс и в наредбата по чл. 88б, ал. 1 въпроси, свързани с трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения между членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ под българско знаме, и корабоприателя, се прилагат нормите на действащото българско трудово законодателство."

§ 12. В чл. 238 ал. 3 се изменя така:

„(3) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ определя случаите и условията, при които корабите се освобождават от задължителен пилотаж.“

§ 13. В чл. 360 се създават ал. 12 и 13:

„(12) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ осъществява функциите на „администрация“ по смисъла на правото на Европейския съюз относно рециклирането на кораби.

(13) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ е нотифициращ орган по смисъла на Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета.“

§ 14. В основния текст на чл. 362, ал. 1 думата „упълномощени“ се заменя с „оправомощени“.

§ 15. В чл. 362а, ал. 1, т. 2 думите „в рамките на една календарна година Изпълнителна агенция „Морска администрация“ осъществява проверки, съответстващи най-малко на 25 на сто от броя на корабите, посетили българските пристанища“ се заличават.

§ 16. В чл. 362б се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 1:

„(1) Забранява се посещаването на български пристанища и рейдове от кораб, плаващ под чуждо знаме, на който, съгласно регистрираната информация в базата данни за проверките, извършвани по реда на държавния контрол в пристанищата на Европейския съюз и на държавите – страни по Парижкия меморандум за държавния пристанищен контрол, подписан в Париж на 26 януари 1982 г., в сила за Република България от 1 юли 2007 г., е отказан достъп или е забранено посещаването на пристанище или място за заставане на котва на друга държава – членка на Европейския съюз. Забраната за посещение на български пристанища и рейдове е в сила, докато е в сила постановеният отказ за достъп или забрана за посещение на пристанището или рейда на другата държава – членка на Европейския съюз.“

2. Досегашната ал. 1 става ал. 2 и в нея се създават изречения второ и трето: „Заповедта, с която се забранява посещение на български пристанища, може да се обжалва по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Обжалването не спира изпълнението на принудителната административна мярка.“

§ 17. В чл. 362в ал. 3 се изменя така:

„(3) Условиата и редът за осъществяване на контрола по ал. 1 се уреждат с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“

§ 18. В чл. 363 се правят следните изменения и допълнения:

1. В основния текст на ал. 2 думата „упълномощено“ се заменя с „оправомощено“.

2. Създава се нова ал. 3:

„(3) Заповедта, с която се постановява задържане на кораба може да се обжалва по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Обжалването не спира изпълнението на принудителната административна мярка.“

3. Досегашните ал. 3 и 4 стават съответно ал. 4 и 5.

§ 19. В Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. В § 1а:

а) в т. 2 думите „по море (SOLAS)“ се заменят с „на море от 1974 г. (SOLAS 74), както е изменена с Протокола от 1988 г.“;

б) точка 9 се изменя така:

„9. „Морско лице“ е физическо лице, което заема длъжност на кораб като член на екипажа или изпълнява служба на брега и притежава свидетелство за правоспособност, свидетелство за професионална компетентност, свидетелство за допълнителна или специална подготовка, придобито по реда на наредбата по чл. 87, ал. 1.“;

в) в т. 38 накрая се поставя запетая и се добавя „поправка – ОБ, L 74 от 22 март 2010 г., изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) № 1355/2014 на Комисията от 17 декември 2014 г. (ОБ, L 365 от 19 декември 2014 г.)“;

г) създават се т. 43-46:

„43. „Много тежко морско произшествие“ е събитие с кораб, настъпило при неговата експлоатация и довело до пълна конструктивна загуба на кораба, смърт или значително замърсяване на околната среда.

44. „Тежко морско произшествие“ е събитие с кораб, настъпило при неговата експлоатация, което не може да се квалифицира като много тежко произшествие и се изразява в: нарушаване на целостта или предполагаеми щети по корпуса на кораба в резултат на пожар или експлозия на борда, засядане, контакт с дъното, с подводен или брегови обект или съоръжение или с друг плавателен съд, или под въздействието на неблагоприятни метеорологични условия или лед, конструктивна повреда на кораба, която го прави немореходен (например пробойна в подводната част на корпуса), спиране на главния двигател, значителни щети по надстройката, замърсяване вследствие на разлив, независимо от неговото количество, и/или повреда, налагаща провлачване или помощ от брега.

45. „Значително замърсяване на околната среда“ е такова замърсяване на околната среда по смисъла на § 1, т. 5 от Допълнителните разпоредби на Закона за опазване на околната среда, при което се създава риск от нейното увреждане.

46. „Сезонна работа“ е работа в период с продължителност не повече от 9 последователни месеца в рамките

на 12 месеца, през който изпълняването на определени дейности е възможно като резултат от наличието на природно-климатични дадености или туристическо търсене."

2. В § 1б след думите „транспорта по вътрешните водни пътища" се добавя „(ОВ, L 90 от 2 април 1999 г.), изменен с Регламент (ЕС) № 546/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 г. (ОВ, L 163 от 29 май 2014 г.)" и се поставя запетая.

3. Създава се § 1в:

„§ 1в. Този кодекс въвежда изисквания на Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г. за прилагане на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, сключено от Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF) (ОВ, L 367 от 23 декември 2014 г.)."

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 20. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията издава наредбите по чл. 72, ал. 9, чл. 73а, ал. 4, чл. 79а, ал. 2 и чл. 362в, ал. 3 в срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон.

Законът е приет от 43-ото Народно събрание на 2016 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

Главната цел на предлаганото изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) е да бъдат въведени в българското законодателство част от изискванията на Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г. за прилагане на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, сключено от Европейския съюз за речно корабоплаване (ЕВУ), Европейската организация на речните превозвачи (ЕСО) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ЕТФ) (ОВ, L 367 от 23.12.2014 г.). Става дума за онази част от изискванията на директивата, които се отклоняват от действащите в момента в страната законови разпоредби относно трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения между членовете на екипажа на кораб, плаващ под българско знаме, и корабоприитежателя.

Изработването на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване с описаната цел е включено като мярка № 93 в Плана за действие за 2016 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, приет с Решение № 27 на Министерския съвет от 2016 г.

В българското законодателство трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения на членовете на екипажа на кораб, плаващ под българско знаме, и корабоприитежателя са уредени в чл. 88б от КТК и в Наредбата за трудовите и непосредствено свързани 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. и доп., бр. 96 от 2005 г. и бр. 32 от 2014 г.). За неуредените в тези два акта въпроси субсидиарно приложение намират общите правила на Кодекса на труда, Закона за здравословни и безопасни условия на труд и подзаконовите нормативни актове по тяхното прилагане.

Действащите в момента редакции на чл. 88б от КТК и на Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя са създадени съответно в края на 2013 г. и в началото на 2014 г. Целта на извършените тогава изменения и допълнения бе съобразяване на българското законодателство с изискванията на Морската трудова конвенция от 2006 г. на Международната организация на труда, приета на 23 февруари 2006 г. в Женева, ратифицирана със закон, приет от 40-ото Народно събрание на 27 май 2009 г. – ДВ, бр. 42 от 2009 г., в

сила за Република България от 20 август 2013 г. (обн., ДВ, бр. 76 от 2013 г.; попр., бр. 46 от 2015 г.). В резултат от тези промени правилата, установени в Морската трудова конвенция от 2006 г. относно организацията на работното време на морските лица, работещи на борда на морски кораби, се прилагат и по отношение на морските лица, работещи на кораби, които плават под българско знаме по вътрешните водни пътища на Европа.

Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г. е приета като инструмент за изпълнение на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, подписано на 15 февруари 2012 г. между Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF). Това споразумение отчита спецификата в условията на труд и живот на борда на плаващи по вътрешните водни пътища кораби и създава минимални стандарти по отношение организацията на работното време и здравословните и безопасни условия на труд на борда на кораба на т. нар. „мобилни работници“ – членове на корабните екипажи и на обслужващия персонал на пътническите кораби, плаващи по вътрешните водни пътища на Европа. Тези минимални стандарти, в частта относно: **1)** максималната продължителност на работното време за приетия референтен период от 12 месеца; **2)** средната продължителност на работното време за 1 работна седмица; **3)** максималната продължителност на работния ден; **4)** минималната продължителност на междудневната и междуседмичната почивка, и **5)** разпределението на ползването на почивките през деня, бележат известни различия в сравнение с установените в българското законодателство. Освен това, за разлика от действащите в момента национални правила, съгласно които всички лица, работещи на борда на кораб като част от корабната команда, са членове на корабния екипаж, Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт разглежда и още една категория служители на борда – лицата от обслужващия персонал. Тази категория служители е характерна само за пътническите кораби, плаващи по вътрешните водни пътища, и включва камериери, готвачи и други служители, които нямат пряко отношение към управлението и експлоатацията на кораба като плавателно средство.

По изложените до тук съображения, с § 7 и § 9 – 11 от представения проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване се предлага съответно допълване на заглавието на глава пета от КТК, съдържаща разпоредби относно статута на капитана и на членовете на корабния екипаж, нова организация и допълване на нормите, регламентиращи трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения между членовете на екипажа на кораб, плаващ под българско знаме, и корабоприитежателя.

С § 9 от законопроекта се предлага създаването на нов чл. 88а¹, с който да бъде установено законовото съдържание на понятието „обслужващ персонал“.

С § 10 от законопроекта се предлага изменение на чл. 88б от КТК, така че той да съдържа само онези от действащите и в момента законови правила за трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя, които са общоприложими, независимо дали става дума за член на екипажа на морски кораб, за член на екипажа на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища, или за член на обслужващия персонал на пътнически кораб, плаващ по вътрешните водни пътища (сегашни ал. 1-8, 11 и 14 на чл. 88б от КТК).

С § 11 от законопроекта се предлага създаването на три нови разпоредби в КТК – чл. 88в, чл. 88г и чл. 88д. Първата от тях урежда специфичните правила по отношение на трудовите правоотношения на членовете на екипажите на морски кораби (сегашни ал. 8, изречение трето, ал. 9, 10, 12 и 13 на чл. 88б от КТК). С втората се регламентират специфичните правила по отношение на трудовите правоотношения на членовете на корабните екипажи и на обслужващия персонал на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища. Последната възпроизвежда съществуващия и в момента текст на чл. 88б, ал. 15 от КТК относно субсидиарната приложимост на действащото българско трудово законодателство.

В съответствие с изискването на чл. 37, ал. 2 от Указ № 883 от 1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове (обн., ДВ, бр. 39 от 1974 г.; изм. и доп., бр. 7 от 1978 г., бр. 57 от 1980 г. и бр. 46 от 2007 г.) с § 19, т. 1, буква „г“ от законопроекта се предлага в § 1а от Допълнителните разпоредби на КТК да бъде създадена нова т. 46, дефинираща понятието „сезонна работа“ за целите на кодекса. Последното е необходимо, тъй като вложеното в този термин съдържание за целите на КТК съществено се различава както от общоприетия му смисъл, така и от установеното с други законови актове правно значение.

Пълното въвеждане на изискванията на Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г. за прилагане на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, сключено от Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF) в българската правна система следва да бъде извършено с приемане на необходимите изменения и допълнения на Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя, предвидено като мярка № 97 в Плана за действие за 2016 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз.

Част от останалите текстове на представения законопроект имат за цел да съобразят в пълна степен действащи текстове на КТК с актуалните в момента редакции на актове на вторичното право на Европейския съюз и актове на международното право, по които Република България е страна. Следва да се отбележи, че изискванията на тези актове са въведени изцяло в националната правна система с други закони и подзаконни нормативни актове, но съответните разпоредби на КТК са останали непроменени.

В тази група влизат: § 3, т. 2 от законопроекта относно изменение на чл. 72, ал. 5 от КТК; § 5 от законопроекта относно изменение на чл. 79 от КТК; § 6 от законопроекта относно създаване на нов чл. 79а; § 15 от законопроекта относно изменение чл. 362а, ал. 1, т. 2 от КТК; § 16 от законопроекта относно изменение и допълнение на чл. 362б от КТК; § 17 от законопроекта относно изменение на чл. 362в, ал. 3 от КТК; § 18, т. 2 и 3 от законопроекта относно изменение и допълнение на чл. 363 от КТК и § 19, т. 1, букви „б“ и „г“ от законопроекта относно изменение и допълнение на § 1а от Допълнителните разпоредби на КТК.

Разпоредбата на чл. 72, ал. 5 от КТК, която урежда изискванията по отношение на корабните радиотелефонни станции за кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища на Република България, е създадена през 2004 г. Предлаганото с § 3, т. 2 от законопроекта изменение на това правило има за задача да го синхронизира с действащите в момента международноправни актове в сферата на радиосъобщенията в корабоплаването по вътрешните водни пътища на Европа и по-специално с Регионалното споразумение относно радиотелефонната служба по вътрешните водни пътища (RAINWAT), подписано на 18 април 2012 г. в Букурещ, Румъния, в сила за Република България от 18 април 2012 г. (ДВ, бр. 44 от 2012 г.).

Предлаганите с § 5 от законопроекта промени в чл. 79 от КТК са съобразени с констатациите за непълно въвеждане в българското законодателство на изискванията на Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 131 от 28.05.2009 г.). Тези констатации са формулирани от проверяващия екип от Европейската агенция за морска безопасност (EMSA) в доклада за извършения в периода от 15 до 17 септември 2015 г. одит на специализираното звено за разследване на произшествия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Следва да се отбележи, че изискванията на Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването

на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета са въведени в българското законодателство и с Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства (обн., ДВ, бр. 87 от 2011 г.; изм. и доп., бр. 30 от 2016 г.), което не отменя необходимостта от привеждане на законовия текст на чл. 79 от КТК в пълно съответствие с акта на вторичното право на Европейския съюз.

Непосредствено свързана с текста на § 5 е и тази част от § 19, т. 1, буква „г“ от законопроекта, която предвижда в § 1а от Допълнителните разпоредби на КТК да бъдат създадени т. 43-45. С тях се дава законово определение съответно на понятията „много тежко морско произшествие“, „тежко морско произшествие“ и „значително замърсяване на околната среда“.

Предложението за създаване на нов чл. 79а, който да уреди обществените отношения, възникващи във връзка с разследването на произшествия във вътрешните водни пътища на Република България (§ 6 от законопроекта), е съобразено с правилата на правната техника и се основава на обстоятелството, че тези разследвания се подчиняват на различни правила и се извършват от различни органи, в сравнение с разследванията на морски произшествия и инциденти.

Както беше упоменато по-горе, разследването на морски произшествия и инциденти се извършва от инспектори по разследването от специализираното звено за разследване на произшествия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в съответствие с изискванията на Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. и на правилата на Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти, приет с Резолюция А.849(20) на Асамблеята на Международната морска организация от 27 ноември 1997 г.

В съответствие с Правилата за речния надзор по Дунава, приети от Дунавската комисия на 19 декември 1951 г., последно изменени и допълнени с Решение от 15 декември 2009 г. от 73-ата сесия на Дунавската комисия (ДК/СЕС 73/18) и с Решение от 2 юни 2011 г. от 76-ата сесия на Дунавската комисия (ДК/СЕС 76/6), разследването на произшествия във вътрешните водни пътища на Република България се извършва от инспекторите в съответната териториална дирекция „Речен надзор“ на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, в района на която е възникнало произшествието. Правилата за речния надзор по Дунава са приети с Постановление № 82 на Министерския съвет от 2013 г. (ДВ, бр. 35 от 2013 г.).

Действащата редакция на чл. 362а, ал. 1, т. 2 от КТК е създадена през 2002 г. С нея е въведено изискването на чл. 5, параграф 1 от Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно държавния пристанищен контрол на корабите (ОВ, L 157 от 07.07.1995 г.). Този акт на вторичното право на Европейския

съюз е отменен с Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ, L 131 от 28.05.2009 г.), изменена с Директива 2013/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 12 август 2013 г. (ОВ, L 218 от 14.08.2013 г.), Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. (ОВ, L 330 от 10.12.2013 г.) и Регламент (ЕС) № 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. (ОВ, L 123 от 19.05.2015 г.), поправена (ОВ, L 32 от 01.02.2013 г.).

С новата директива от 2009 г. се установяват нови, различни от досегашните правила за подбор на корабите, подлежащи на проверка по реда на държавния пристанищен контрол. Изискванията на действащата директива за държавния пристанищен контрол са въведени в националното законодателство с Наредба № 12 от 2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол (обн., ДВ, бр. 101 от 2010 г.; изм. и доп., бр. 49 от 2013 г., бр. 85 от 2014 г. и бр. 36 от 2016 г.), но това не води до отпадане на необходимостта от привеждане в съответствие с нея и на законовата разпоредба на чл. 362а, ал. 1, т. 2 от КТК, както се предлага с § 15 от законопроекта.

Предложените с § 16 и § 18, т. 2 и 3 от законопроекта промени съответно в чл. 362б и чл. 363, ал. 3-5 от КТК също са свързани с необходимостта действащите законови разпоредби относно постановяването на забрана за посещение на българско пристанище и задържане на кораб да бъдат приведени в пълно съответствие с изискванията на Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол.

Аргументите, обосноваващи изменението на чл. 362в, ал. 3 от КТК, което се предлага с § 17 от законопроекта, може да бъдат изложени накратко по следния начин: **1)** изискването в рамките на една календарна година да се извършват проверки по реда на държавния екологичен контрол на корабоплаването най-малко на 25 на сто от броя на корабите, посетили българските пристанища, е въведено с оглед правилото на чл. 11, параграф 2, буква „б“ от Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ, L 332 от 28.12.2000 г.), изменена с Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. (ОВ, L 324 от 29.11.2002 г.), Директива 2007/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2007 г. (ОВ, L 329 от 14.12.2007 г.), Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21.11.2008 г.) и Директива (ЕС) 2015/2087 на Комисията от 18 ноември 2015 г. (ОВ, L 302 от 19.11.2015 г.), което препраща към вече

отменената Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно държавния пристанищен контрол на корабите; **2)** непрекъснатото разширяване в последните години на обхвата на държавния екологичен контрол на корабоплаването налага да бъдат въведени ясни процедурни правила за осъществяване на контрола по отношение на всеки един от наблюдаваните параметри.

Предложението за промяна на законовото определение на понятието „морско лице“ (§ 19, т. 1, буква „б“ от законопроекта) е резултат от необходимостта да бъдат съобразени измененията на: **1)** Приложението към Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г., утвърдена с Решение № 192 на Бюрото на Министерския съвет от 1981 г., в сила за Република България от 28 април 1984 г. (обн., ДВ, бр. 31 от 2005 г.; попр., бр. 86 и 91 от 2009 г.; изм., бр. 17 от 2014 г.), които изменения са приети по време на Дипломатическа конференция, проведена в периода от 21 до 25 юни 2010 г. в Манила, Филипините, и са в сила за Република България от 1 януари 2012 г.; **2)** Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно минималното ниво на обучение на морските лица, внесени с Директива 2012/35/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. (ОВ, L 343 от 14.12.2012 г.).

Както беше упоменато по-горе, изискванията на Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. са изцяло въведени в националното законодателство с Наредба № 6 от 2012 г. за компетентност на морските лица в Република България, но това не води до отпадане на необходимостта от привеждане в съответствие с нея и на определителната разпоредба на § 1а, т. 9 от Допълнителните разпоредби на КТК, както се предлага с § 19, т. 1, буква „б“ от законопроекта.

Още една група правила на законопроекта имат отношение към актове на вторичното право на Европейския съюз. В случая обаче става дума за актове, чиито изисквания предстои да бъдат въведени в българското законодателство с подзаконови актове по прилагане на КТК или за чието изпълнение е необходимо въвеждането на мерки на законодателно ниво. В тази група влизат: § 3, т. 1 и 3 от законопроекта, съответно относно изменение на чл. 72, ал. 4 от КТК и относно допълването на същия текст с нова ал. 8; § 8 от законопроекта относно изменение на чл. 87, ал. 3 от КТК и § 13 от законопроекта относно допълване на чл. 360 от КТК с нови ал. 12 и 13.

В действащата понастоящем редакция разпоредбата на чл. 72, ал. 4 от КТК относно изискванията към средствата за радиокомуникация, с които следва да бъдат оборудвани плаващите под българско знаме морски кораби, препраща към правилата на Закона за далекосъобщенията. Същият е отменен с § 2 от Преходните и заключителните разпоредби на Закона за електронните съобщения, който не съдържа изисквания за

регистрация, оборудване, монтаж и използване на радиооборудването.

В същото време, изисквания по отношение на оборудването (в т.ч. на радиооборудването) на морски кораби са установени с актове на вторичното право на Европейския съюз – Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета (ОВ, L 257 от 28.08.2014 г.) и регламенти за изпълнение, приети в съответствие с правилото на чл. 35 от нея. За въвеждане на изискванията на директивата в българското законодателство и с оглед изпълнение на мярка № 98 в Плана за действие за 2016 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, е изготвен проект на Наредба за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби, който в момента е в процес на обществено обсъждане.

Налице е необходимост от предприемане на законодателни промени, с които се преследва резултат в няколко посоки: **1)** постигане на съответствие между текста на чл. 72, ал. 4 от КТК и изискванията на Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета (§ 3, т. 1 от законопроекта); **2)** въвеждане на общо изискване за съответствие на оборудването, монтирано на борда на морските кораби, включени в обхвата на директивата (§ 3, т. 3 от законопроекта относно създаване на нова ал. 8 в чл. 72 от КТК); **3)** определяне на правила (в т.ч. компетентен национален орган) за нотифициране на организациите, които ще оценяват съответствието на оборудването на морските кораби с изискванията на Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета (§ 3, т. 3 и § 13 от законопроекта, съответно относно създаване на нова ал. 8 в чл. 72 и нова ал. 13 в чл. 360 от КТК). Предлага се функциите на национален нотифициращ орган да се осъществяват от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, а редът и условията за нотифициране да бъдат подробно уредени в Наредба № 54 от 2004 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби.

Новата редакция на чл. 87, ал. 3 от КТК, предлагана с § 8 от законопроекта, въвежда на ниво закон специфичните изисквания по отношение на професионалното образование и обучение и на висшето образование по морски и речни специалности. Това са изисквания, засягащи съдържанието на учебните планове и програми, минималния брой часове по различните учебни предмети и модули, материално-техническата база за провеждане на обучението, в т.ч. на практическата подготовка, и преподавателите по специалните дисциплини, които са в допълнение към общите изисквания, установени съответно със Закона за професионалното образование и обучение и Закона за висшето образование.

Посочените специфични изисквания са установени като минимални задължителни изисквания към подготовката на морските лица в редица актове на вторичното право на Европейския съюз и международноправни актове, по които Република България е страна, сред които особено внимание заслужават: **1)** Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно минималното ниво на обучение на морските лица (ОВ, L 323 от 03.12.2008 г.), изменена с Директива 2012/35/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. (ОВ, L 343 от 14.12.2012 г.); **2)** Директива 96/50/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно хармонизирането на условията за получаване на национално удостоверение за капитан на плавателен съд за превоз на стоки и пътници по вътрешноводни пътища в Общността (ОВ, L 235 от 17.09.1996 г.), изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 29 септември 2003 г. (ОВ, L 284 от 31.10.2003 г.) и Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21.11.2008 г.); **3)** Директива 91/672/ЕО на Съвета от 16 декември 1991 г. относно взаимното признаване на национални свидетелства за капитани на речни кораби за превоз на стоки и пътници по вътрешни водни пътища (ОВ, L 373 от 31.12.1991 г.), изменена с Акта за присъединяване на Австрия, Финландия и Швеция (ОВ, L 241 от 29.08.1994 г.), Акта относно условията за присъединяване към Европейския съюз на Чешката република, Република Естония, Република Кипър, Република Латвия, Република Литва, Република Унгария, Република Малта, Република Полша, Република Словения и Словашката република и промените в учредителните договори на Европейския съюз (ОВ, L 236 от 23.09.2003 г.), Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 29 септември 2003 г. (ОВ, L 284 от 31.10.2003 г.), Директива 2006/103/ЕО на Съвета от 20 ноември 2006 г. (ОВ, L 363 от 20.12.2006 г.), Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21.11.2008 г.), Директива 2013/22/ЕС на Съвета от 13 май 2013 г. (ОВ, L 158 от 10.06.2013 г.); **4)** Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г., и Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекс STCW) към нея, съставени в Лондон на 7 юли 1978 г., утвърдени с Решение № 192 на Бюрото на Министерския съвет от 1981 г., в сила за Република България от 28 април 1984 г. (обн., ДВ, бр. 31 от 2005 г.; попр., бр. 86 и 91 от 2009 г.; изм., бр. 17 от 2014 г.); **5)** препоръките за подготовка и освидетелстване на моряците на Международната морска организация (ИМО) (т.нар. „моделни курсове“); **6)** препоръките за подготовка на водачите на кораби и снабдяването им със свидетелства за правоспособност за международното корабоплаване на Комитета по вътрешен транспорт към

Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации и на Дунавската комисия. Спазването на тези специфични изисквания е въздигнато в задължително условие за последващото издаване и подновяване на свидетелствата за компетентност на морските лица.

В настоящия момент посочените специфични изисквания към образованието и обучението по морски и речни специалности са въведени в националното законодателство с Наредба № 6 от 2012 г. за компетентност на морските лица в Република България (обн., ДВ, бр. 31 от 2012 г.; изм. и доп., бр. 81 от 2013 г., бр. 84 от 2014 г. и бр. 83 от 2015 г.). Фактът, че уредбата им се съдържа в акт, който е по-нисък по степен от Закона за професионалното образование и обучение и Закона за висшето образование, прави неефективен осъществявания от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ контрол за спазването им. В същото време изпълнението на посочените минимални изисквания е обект на периодичен контрол и от страна на Международната морска организация и от Европейската комисия чрез Европейската агенция по морска безопасност, а евентуални несъответствия на провеждания процес на образование и обучение с установените минимални изисквания биха имали за последица предприемане на наказателни мерки спрямо Република България, включително обявяване на вече издадени свидетелства за компетентност на морски лица за недействителни. Последното, от своя страна, би довело до невъзможност тези морски специалисти да упражняват професията си.

Предлаганата с § 13 от законопроекта нова ал. 12 на чл. 360 от КТК представлява мярка по прилагане на Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно рециклирането на кораби и за изменение на Регламент (ЕО) № 1013/2006 и Директива 2009/16/ЕО (ОВ, L 330 от 10.12.2013 г.), предприета в съответствие с разпоредбата на чл. 18, параграф 1 от същия.

Последната група норми, включени в проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване, целят усъвършенстване на отделни разпоредби на КТК с оглед на: **1)** по-ясно и точно предаване на техния действителен смисъл; **2)** отстраняване на допуснати при предишни изменения несъответствия; **3)** привеждането им в съответствие с изискванията на чл. 40, ал. 2, т. 3 и 4 от Указ № 883 от 1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове; **4)** намаляване на административната тежест върху гражданите и бизнеса; **5)** попълване на празноти в правото, и **6)** изпълнение на разпоредбата на чл. 45, ал. 1 във връзка с чл. 42 от Указ № 883 от 1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове.

Към тази група могат да бъдат отнесени разпоредбите на: § 1 от законопроекта относно изменение на чл. 39а, ал. 1, т. 1 от КТК; § 2 от законопроекта относно допълнение на чл. 46 от КТК с нова ал. 4; § 3, т. 3 от законопроекта относно допълване на чл. 72 от КТК с нова ал. 9; § 4 от законопроекта

относно изменение и допълнение на чл. 73а от КТК; § 12 от законопроекта относно изменение на чл. 238, ал. 3 от КТК; § 14 от законопроекта относно изменение на чл. 362, ал. 1 от КТК; § 18, т. 1 от законопроекта относно изменение на чл. 363, ал. 2 от КТК; § 19, т. 1, букви „а“ и „в“ и т. 2 от законопроекта съответно относно изменение на § 1а, т. 2 и допълнение на § 1а, т. 38 и § 1б от Допълнителните разпоредби на КТК, и § 21 – Заключителната разпоредба на законопроекта.

Четири от изброените текстове заслужават по-специално внимание:

Първият от тях е § 1 от законопроекта относно изменение на чл. 39а, ал. 1, т. 1 от КТК.

В разпоредбата на чл. 39а, ал. 1 от КТК са регламентирани условията, при които кораб, нает по договор за беърбоут чартър, може да бъде вписан в регистъра на корабите, плаващи под българско знаме, в регистровите книги на корабите, наети по договор за беърбоут чартър.

Действащата редакция на разпоредбата е създадена през 2002 г. Към този момент нормата на чл. 27, ал. 1, т. 5 от КТК, постановяваща, че под българско знаме плава и кораб, който е нает по договор за беърбоут чартър от лице по чл. 27, ал. 1, т. 1-4 от КТК, все още не съществува.

В резултат на това понастоящем е налице следната хипотеза: **1)** според чл. 27, ал. 1, т. 5 от КТК кораб, който е нает по договор за беърбоут чартър от физическо или юридическо лице от страна – членка на Европейския съюз, плава под знамето на Република България, при условие че за изпълнението на техническите, административните и другите изисквания на българското законодателство по отношение на корабите са упълномощени български физически или юридически лица или физически или юридически лица от страна – членка на Европейския съюз, установени в Република България; **2)** нормата на чл. 33, ал. 1 от КТК изисква всеки кораб, плаващ под българско знаме, да бъде вписан в регистровите книги на корабите в едно българско пристанище; **3)** кораб, който е нает по договор за беърбоут чартър от физическо или юридическо лице от страна – членка на Европейския съюз, и плава под знамето на Република България, не може да бъде вписан в регистъра на корабите, плаващи под българско знаме, защото не изпълнява условието на чл. 39а, ал. 1, т. 1 от КТК да е нает по договор за беърбоут чартър само от българско физическо или юридическо лице.

С предлагания текст на § 1 от законопроекта се преодолява описаната несъгласуваност между разпоредбите на чл. 27, ал. 1, т. 5 и чл. 39а, ал. 1, т. 1 от КТК и се създават необходимите законови предпоставки за точното изпълнение на нормата на чл. 33, ал. 1 от КТК, като се премахва съществуващата пречка за вписване на определена категория кораби, които действително плават под българско знаме, в регистъра на корабите, плаващи под българско знаме.

С § 2 от законопроекта се предлага въвеждане на облекчена форма на договора за прехвърляне право на собственост върху серийно произведен плавателен съд за спорт, туризъм и развлечения от производителя или негов дистрибутор на първия приобретател.

Нормата на чл. 46, ал. 1 от КТК, съгласно която правото на собственост върху кораб се прехвърля с писмен договор с нотариално удостоверяване на подписите на страните, е създадена през 1971 г. Към онзи момент обект на сделка за прехвърляне право на собственост в преобладаващия брой случаи са били търговски кораби, които биват регистрирани в корабен регистър още в процеса на тяхното строителство – от момента на залагането на кила или извършването на равностойни строителни работи (чл. 40б, ал. 1 от КТК).

В последните години непрекъснато нараства броят на сделките за прехвърляне правото на собственост върху серийно произведени плавателни съдове за спорт, туризъм и развлечения. По правило производителят на този тип плавателни съдове не заявява вписването им в корабен регистър – за него те са стока, която произвежда и с която търгува по занятие. От тази гледна точка отсъстват достатъчно убедителни аргументи в полза на запазването на писмената форма с нотариално удостоверяване на подписите за описания вид сделки. Фактът, че серийно произведените плавателни съдове не се вписват в корабен регистър преди реализирането на първата им продажба, има и друга страна – по аргумент от чл. 39в и чл. 47, ал. 1 от КТК вписването в регистъра на корабите удостоверява кому принадлежи правото на собственост върху съответния кораб. Когато се прехвърля нерегистриран плавателен съд, не съществува правна възможност, преди да удостовери положените от страните подписи, нотариусът да извърши проверка дали прехвърлителят действително е собственик на прехвърляната вещ. С други думи, по-тежката форма на сделката не може да изпълни функцията, с оглед на която е въведена – да защити в достатъчна степен интересите на прехвърлителя и приобретателя.

Описаният проблем все по-често бива поставян за разглеждане от страна, както на дистрибуторите на серийно произведени плавателни съдове за спорт, туризъм и развлечения, така и от страна на купувачите на такива плавателни съдове.

С оглед на изложеното се предлага да бъде създадена нова ал. 4 на чл. 46 от КТК, с която да се въведе облекчена писмена форма за договорите между производителя или дистрибутор на производителя и първия приобретател на серийно произведени плавателни съдове за спорт, туризъм и развлечения. Задължително приложение към такъв договор трябва да бъде писмена декларация на прехвърлителя относно обстоятелството, че до момента на сключването на сделката конкретният плавателен съд не е бил вписан в корабен регистър. Предлаганото законово разрешение за удостоверяване отсъствието на регистрация е възприето като оптимално, тъй като към настоящия момент все още е практически неосъществимо

извършването на служебна проверка в корабните регистри на всички държави по света от страна на българската морска администрация в процеса на първоначалното вписване на такъв плавателен съд в регистъра на корабите. Още по-трудно би се реализирало на практика евентуално изискване отсъствието на регистрацията да се установява с представяни от първия приобретател удостоверения, издадени от корабните регистри на всички държави. Последното би представлявало и неоправдано голяма административна тежест върху гражданите и бизнеса.

Последните две разпоредби, заслужаващи специално внимание, са тези на § 3, т. 3 от законопроекта относно допълнение на чл. 72 от КТК с нова ал. 9 и § 4, т. 3 от законопроекта относно създаване на нова ал. 4 в чл. 73а от КТК.

С цел да бъде преодоляна съществуващата в момента празнота в националната ни правна система, с тях се създава законова делегация в полза на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да приеме наредби, с които да регламентира съответно: **1)** правилата за обслужване на плаващите по вътрешните водни пътища безекипажни кораби по време на плаване, при престояване на външна котвена стоянка, при влизане, приставане и престояване в акваторията на пристанищата, както и при извършване на товаро-разтоварни операции; **2)** условията и реда за извършване на дейностите по технически надзор при проектиране, строеж, експлоатация и ремонт на корабите, за които не се изисква да притежават клас, монтирането, поддържането и ремонтът на електронавигационното, спасителното и противопожарното оборудване, както и за оправомощаване на лицата, които ги осъществяват, и за оттегляне на предоставените правомощия.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

№.....

..... 2016 г.

ДО

**ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ**

г-жа ЦЕЦКА ЦАЧЕВА

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ЦАЧЕВА,

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България изпращам Ви одобрения с Решение №..... на Министерския съвет от 2016 г. проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване.

Законопроектът е изработен и съгласуван до влизането в сила на Закона за изменение и допълнение на Закона за нормативните актове (ДВ, бр. 34 от 2016 г.) и на основание § 9 от Преходните и заключителните му разпоредби се одобрява и приема по действащия до 4 ноември 2016 г. ред.

Приложение: съгласно текста.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)