



**Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на
търговското корабоплаване**

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 04.07.2017 г. - 18.07.2017 г. Неактивна

Номер на консултация: #2720-К

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Закон

Тип вносител: Национално

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 (ЕБУ), Европейската организация на речните превозвачи (ЕСО) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ЕТФ) (ОВ, L 367 от 23 декември 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 № 87 в Плана за действие за 2017 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, приет с Решение № 35 на Министерския съвет от 19 януари 2017 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 корабоприетеля 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, Конфедерация Швейцария, ратифицирана със закон, приет от 40-то 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 установените в Морската трудова конвенция от 2006 г. правила 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 корабоприетеля.

С § 9 от законопроекта се предлага създаването на нов чл. 88а1, с който да бъде установено законово 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 корабоприетеля, 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, ал. 11 и ал. 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 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 регламентиращ специфичните правила по отношение 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. 4б, 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 (ЕБУ), Европейската организация на речните превозвачи (ЕСО) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ЕТФ) 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 корабоприетеля, предвидено като мярка № 89 в Плана за действие за 2017 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 разпоредби 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 подзаконовни нормативни актове, но съответните разпоредби на КТК са останали непроменени.

В тази група влизат: § 3 от законопроекта относно изменение на чл. 72, ал. 4 и 5 от КТК и относно допълването на същия текст с нова ал. 8; § 5 от законопроекта относно изменение на чл. 79 от КТК; § 6 от законопроекта относно създаване на нов чл. 79а; § 13 от законопроекта относно създаване на нова ал. 13 в чл. 360 от КТК; § 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.

В действащата 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 заключителни разпоредби на Закона за електронните съобщения, който не съдържа изисквания за регистрация, оборудване, монтаж и използване на радиооборудването.

В същото време, изисквания по отношение оборудването (в т.ч. и 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. В българското законодателство правилата на директивата са въведени с Наредба № 54 от 2016 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби (обн., ДВ, бр. 4 от 2017 г.).

Това обстоятелство не отменя необходимостта 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 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“. Редът и условията за това нотифициране са подробно уредени в Наредба № 54 от 2016 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби.

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 май 2009 г.). Тези констатации са формулирани от проверяващия екип от Европейската агенция за морска безопасност (EMSA) в доклада за извършения в периода 15 – 17 септември 2015 г. одит на специализираното звено за разследване на морски произшествия и инциденти на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. 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 морски произшествия и инциденти 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.

Съгласно 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-та сесия на Дунавската комисия (ДК/СЕС 73/18) и с Решение от 2 юни 2011 г. от 76-та 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. (обн., 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 7 юли 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 май 2009 г.), изменена с Директива 2013/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 12 август 2013 г. (ОВ, L 218 от 14 август 2013 г.), Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. (ОВ, L 330 от 10 декември 2013 г.) и Регламент (ЕС) № 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. (ОВ, L 123 от 19 май 2015 г.), поправена (ОВ, L 32 от 1 февруари 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 по реда на държавния екологичен контрол на корабоплаването да бъдат проверявани най-малко 25 на сто от 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 декември 2000 г.), изменена с Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. (ОВ, L 324 от 29 ноември 2002 г.), Директива 2007/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2007 г. (ОВ, L 329 от 14 декември 2007 г.), Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21 ноември 2008 г.) и Директива (ЕС) 2015/2087 на Комисията от 18 ноември 2015 г. (ОВ, L 302 от 19 ноември 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 неговото осъществяване 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: 1) приетите по време на Дипломатическа конференция, проведена в периода от 21 до 25 юни 2010 г. в Манила, Филипините, в сила за Република България от 1 януари 2012 г., изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г. (обн., ДВ, бр. 31 от 2005 г., попр., бр. 86 и 91 от 2009 г., изм., бр. 17 от 2014 г.) и Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекс STCW) (обн., ДВ, бр. 31 от 2005 г., изм., бр. 33 от 2014 г.) към нея, и двата документа – подписани в Лондон, Обединено кралство, на 7 юли 1978 г. и утвърдени с Решение № 192 на Бюрото на Министерския съвет от 1981 г., в сила за Република България съответно от 31 март и 28 април 1984 г., и 2) измененията на 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 3 декември 2008 г.), внесени с Директива 2012/35/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. (ОВ, L 343 от 14 декември 2012 г.).

Изискванията на Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г., както е изменена, са изцяло 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., бр. 83 от 2015 г. и бр. 10 от 2017 г.), но това не води до отпадане на необходимостта от привеждане в съответствие с нейните изисквания 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. Става дума за актове, чието точно изпълнение налага въвеждането на мерки на законодателно ниво. В тази група влизат: § 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.

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. и 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) упоменатата вече Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно минималното ниво на обучение на морските лица; 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 септември 1996 г.), изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 29 септември 2003 г. (ОВ, L 284 от 31 октомври 2003 г.) и Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21 ноември 2008 г.); 3) Директива 91/672/ЕИО 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 декември 1991 г.), изменена с Акта за присъединяване на Австрия, Финландия и Швеция (ОВ, L 241 от 29 август 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 септември 2003 г.), Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 29 септември 2003 г. (ОВ, L 284 от 31 октомври 2003 г.), Директива 2006/103/ЕО на Съвета от 20 ноември 2006 г. (ОВ, L 363 от 20 декември 2006 г.), Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21 ноември 2008 г.), Директива 2013/22/ЕС на Съвета от 13 май 2013 г. (ОВ, L 158 от 10 юни 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; 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. 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 от страна и на Международната морска организация, и на 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 за недействителни на вече издадени свидетелства за компетентност на морски лица. 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 декември 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: 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 допълване 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, понастоящем е налице следната хипотеза: 1) разпоредбата на чл. 27, ал. 1, т. 5 от КТК създава правната възможност кораб, който е нает по договор за беърбоут чартър от физическо или юридическо лице от държава – членка на Европейския съюз, да плава под знамето на Република България, ако за изпълнението на техническите, административните и другите изисквания на българското законодателство по отношение на корабите има упълномощено българско физическо или юридическо лице или установено в Република България физическо или юридическо лице от държава – членка на Европейския съюз; 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 държава – 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 реализиране 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, потеклата 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 писмената декларация на прехвърлителя, че до момента на сключване 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 регистрация 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 допълване 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 оповомощаване на лицата, които ги осъществяват, и за оттегляне на предоставените правомощия.

Предлаганият проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване е изработен в изпълнение на 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 21 януари 2016 г.

В периода от 8 до 22 август 2016 г. законопроектът и мотивите към него са подложени на обществено обсъждане. Резултатите от това обсъждане са надлежно оповестени в съответствие с правилото на чл. 26, ал. 5 от Закона за нормативните актове.

Проектът на закон е обсъден от Националния съвет за тристранно сътрудничество на заседанието му, проведено на 12 октомври 2016 г. Подкрепата за законопроекта е изразена в нарочно писмо на секретаря на Съвета от 31 октомври 2016 г.

С Решение № 982 на Министерския съвет от 15 ноември 2016 г. проектът на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване е одобрен и внесен за разглеждане от Четиридесет и третото Народно събрание (сигн. 602-01-75).

На 22 декември 2016 г. законопроектът е приет от Четиридесет и третото Народно събрание на първо четене. Процедурата по разглеждане и приемане на проекта на закон не е приключена поради разпускането на законодателния орган на 27 януари 2017 г. с Указ № 59 на Президента на Република България от 24 януари 2017 г. (обн., ДВ, бр. 9 от 2017 г.).

Междувременно, с писмо № С(20017) 300/3 от 24 януари 2017 г. Европейската комисия официално уведоми Република България, че с решение от същата дата е поставила начало на процедура за нарушение № 2017/0022 по чл. 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз за това, че Република България не е въвела в срок изискванията на 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).

Изложеното сочи на изключителен случай, по смисъла на чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове, поради което определеният срок за повторното обществено обсъждане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване е 14 дни.

Лице за контакт: Павлинка Ковачева Директор на дирекция „Пристанища и пристанищни услуги“ Изпълнителна агенция „Морска администрация“ Тел.: 0700 10 145 E-mail: Pavlinka.Kovacheva@marad.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване - вер. 1.0 | 04.07.2017](#)

[Мотиви към проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване - вер. 1.0 | 04.07.2017](#)

[Оценка на въздействието към проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване - вер. 1.0 | 04.07.2017](#)

[Становище от дирекция МА относно частична предварителна оценка на въздействието към проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване - вер. 1.0 | 04.07.2017](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 19.04.2021](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

История

Начало на обществената консултация - 04.07.2017

Приключване на консултацията - 18.07.2017

Справка за получените предложения - 19.04.2021

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)

Окончателен акт на Министерския съвет
