



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

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 21.06.2022 г. - 21.07.2022 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #6851-K

**Област на политика:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** Закон

**Тип вносител:** Национално

---

С предлаганата промяна на Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) ще се постигнат две цели:

1. Уреждане на обществените отношения, възникващи във връзка с безстопанствено изоставените кораби в пристанищата за обществен транспорт и пристанищата със специално предназначение в Република България.

Безстопанствено изоставените кораби са специфичен проблем за българските пристанища, тъй като в своята същност корабите представляват особена движима вещ, подчиняваща се на специален нормативен режим и свързана със значителни финансови разходи, както за оперирането ѝ, така и за нейната поддръжка и престой в пристанище. За разлика от други движими вещи, изоставени от своя собственик на сушата, изоставените кораби се характеризират с много по-висока потенциална степен на опасност за околната среда и безопасността на корабоплаването. Следва също да се вземе предвид обстоятелството, че съгласно Постановление № 181 на Министерския съвет от 20 юли 2009 г., както е изменено, пристанищата, попадащи в обхвата на законопроекта, са стратегически обекти от значение за националната сигурност. Тези обстоятелства обосновават нуждата от създаване на специален режим за уреждане на безстопанствено изоставените кораби.

Към днешна дата, когато един корабособственик и/или корабоприетел поради различни причини се дезинтересира от своя кораб и го изостави безстопанствено в пристанище на Република България, процедурата за справяне с проблема е завеждането на морски иск за събиране на съответните неплатени пристанищни такси, възнаграждения на екипажа, вземания, свързани с разходи за извършени

кораборемонтни дейности или за преместване на кораба и др. морски искиове съгласно чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, съставена в Женева на 12 март 1999 г. (ратифицирана със закон, обн., ДВ, бр. 7 от 2001 г.) (обн., ДВ, бр. 10 от 2012 г.). Процесът по осъждане и влизане в сила на решението по отношение на корабособственик и/или корабоприитежател за дължимите суми, протичащ по общия исков ред, както и впоследствие образуването на изпълнително дело, описване на вещта и продаването на кораба на публична продан съгласно Гражданския процесуален кодекс, отнема значително дълго време, през което корабът продължава да акумулира разноски. Освен продължаващото начисляване на такси и разноски за периода, в който се разглежда и решава морския иск, съответният кораб заема място в пристанището, изисква наличието на нормативно регламентиран минимален екипаж на борда и в случай на влошаване на конструктивното му състояние може да се превърне в опасност или препятствие за корабоплаването или заплаха за околната среда. Колкото по-дълго протича съдебният процес, толкова повече се понижава стойността на кораба при една евентуална публична продан и съответно възможността за удовлетворяване на вземанията на държавата, пристанищните оператори, другите кредитори и членовете на екипажа.

Основните проблеми, които ищците по искиове срещу корабособственици и/или корабоприитежатели на безстопанствено изоставени кораби срещат към момента, са следните:

- липса на легална дефиниция за „безстопанствено изоставен кораб“ и ред за неговото обявяване като такъв;
- липса на основание за изискуемост на пристанищните такси на безстопанствено изоставен кораб в пристанище за обществен транспорт и пристанище със специално предназначение, тъй като съгласно чл. 103в, ал. 3, т.1 пристанищните такси се дължат преди отплаването на кораба;
- невъзможност за призоваване от съда на корабособственика и/или корабоприитежателя на безстопанствено изоставен кораб, които в повечето случаи са регистрирани в държава на т.нар. „флагове на удобството“;
- при образувано съдебно производство – особено дълга продължителност на съдебния процес, през която безстопанствено изоставеният кораб загубва своята стойност. Това от своя страна води до невъзможност за ефективно събиране на вземанията на иницииралите съдебното производство кредитори.

Настоящият законопроект предлага създаване на нова глава Глава XIV „а“ „Безстопанствено изоставени кораби“ с чл. 337д – чл. 337к, като с новите разпоредби ще се постигане следното:

- а) дефиниране на безстопанствено изоставен кораб в Кодекса на търговското корабоплаване (чл. 337д от законопроекта);
- б) регламентиране на процедурата, по която Изпълнителна агенция „Морска администрация“ обявява даден кораб за безстопанствено изоставен (чл. 337е от

законопроекта) чрез издаване на индивидуален административен акт;

Тази процедура обхваща действията по установяване на контакт с корабособственика и/или корабоприитежателя и администрацията на знамето (в случай, че корабът плава под чуждо знаме) и даване на достатъчен срок за прекратяване на действията по изоставяне от страна на корабособственика и/или корабоприитежателя. След изтичане на този срок изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ или оправомощено от него лице ще имат правомощието да издадат индивидуален административен акт, обявяващ съответния кораб за безстопанствено изоставен.

в) регламентиране на последиците от обявяването на кораб за безстопанствено изоставен, в това число:

- създаване на законово основание за изискуемост на всички вземания, представляващи основания за морски иск по чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби;
- добавяне на исковете за вземания, свързани с кораб, обявен за безстопанствено изоставен с влязъл в сила акт по чл. 337е, ал. 6, в обхвата на особеното исково производство за разглеждане на искове от съда по реда, предвиден в част Трета „Особени искови производства“, глава Двадесет и пета „Бързо производство“ от Гражданския процесуален кодекс, ускорявайки по този начин времето за постановяване на решение от съда;
- с цел разрешаване на проблема с призоваването на длъжника в производство по обезпечение на бъдещ морски иск или на морски иск по чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, въвеждане на възможност, на основание на влязъл в сила индивидуален административен акт за обявяване на кораб за безстопанствено изоставен, съдът да приложи разпоредбата на чл. 48, ал. 2 от Гражданския процесуален кодекс, без да призовава ответника или да му връчва съобщения по някой от останалите способности, регламентирани в кодекса;
- при произнасяне по заявление за издаване на заповед за изпълнение за вземания, свързани с безстопанствено изоставен кораб, съдът да не прилага разпоредбата на чл. 411, ал. 2, т. 4 от Гражданския процесуален кодекс, преодолявайки по този начин изискването длъжникът да има постоянен адрес или седалище на територията на Република България;
- при липса на данни за заведени по отношение на обявен за безстопанствено изоставен кораб искове или наложени обезпечителни мерки, за издадени заповеди за изпълнение и/или изпълнителни листове, или за започнати изпълнителни производства, да бъде регламентирана процедурата за продан на безстопанствено изоставения кораб от областния управител по местонахождение на пристанището, в което се намира корабът.

Чрез предложените допълнения в КТК се цели максималното запазване на стойността на изоставения кораб чрез ограничаване на разходите за неговото съхранение, освобождаването на заетото в пристанището кейово място за

експлоатация по предназначение и недопускането на ситуация, в която съответният кораб остава без екипаж и поддръжка за продължителен период от време, като с това ще се намали риска той да стане опасен за корабоплаването и околната среда.

2. Със законопроекта се предлага още промяна на седалището на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ – от София да се премести във Варна, както и промяна на седалището на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ – от София - в Бургас. Съществуващото към момента териториално звено във Варна (за Изпълнителна агенция „Морска администрация“) и клон – териториално поделение в Бургас (за Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“) ще поемат и функциите на централни управления. Вътрешната структура и разпределение на функциите ще бъдат предмет на съответните промени в Устройствения правилник на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и в Правилника за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Целта на предлаганите изменения е децентрализация на държавните функции във водния транспорт.

Лице за контакт:

Мария Калева дирекция „Правна“, МТС тел. 02/9409471 e-mail: mkaleva@mtitc.government.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 | 21.06.2022](#)

[Мотиви към проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване - вер. 1.0 | 21.06.2022](#)

[Частична предварителна оценка на въздействието - вер. 1.0 | 04.07.2022](#)

[Становище на въздействието - вер. 1.0 | 04.07.2022](#)

---

**Консултационен документ:**

---

**Справка становища:**

---

## Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

**Автор:** Валентин Каравълчев (21.07.2022 16:55)

Становище по проект за ЗИД на КТК част2

Разбираме идеята на изготвилния проекта, да се постигне ускоряване на съдебното производство, но тази цел не може да бъде постигана чрез предлагането на противоконституционни средства.

Затова може да се предвиди, че докато тече процедурата по уведомяване на корабособственика за образуваното съдебно производство, на него му се назначава особен представител. Ако корабособственикът ангажира собствен представител, в рамките на 1-месечен срок от уведомяването по реда на чл. 48, ал. 1 от ГПК ответникът ще може да упражни правата си по чл. 131 от ГПК за подаване на отговор на исковата молба и излагане на възражения против предявения иск. Забавяне на производството с около два месеца ще се яви незначително с оглед предотвратяване възможността за претенции за вреди.

Важно е да се подчертае и това, че производството, в рамките на което е предвидено да бъде издаван актът по чл. 337е, ал. 6, е административно производство, което е отделно от, макар и да го предпоставя, производството по ГПК пред компетентния съд.

**II. Втората поставена цел** е формулирана като „децентрализация на функциите във водния транспорт“. Предвидено е това да се извърши чрез промяна седалищата на ИА „Морска администрация“, което да се премести във Варна, а седалището на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ – да се премести в Бургас.

В мотивите към проекта липсва каквото и да било обяснение, каква е необходимостта от подобна промяна и евентуално – каква е връзката с постигането на първата цел. По отношение на предлаганите промени не е направена и предварителна оценка, видно от придружаващите проекта документи. Не са посочени и положителните ефекти, които се целят.

Нито в мотивите, нито в частичната оценка е описано наличието на готовност на териториалните поделения на двете администрации да поемат незабавно и компетентно функциите и задачите, изпълнявани от служителите в централните управления. Попълването на териториалните структури с необходимите и компетентни кадри ще наложи провеждането на конкурси, което ще отнеме време. Липсва сигурност за това, че служителите от съответното бивше централно управление, ще пожелаят да се преместят заедно със семействата си от София във Варна или в Бургас.

Поради горното намираме, че подобна „децентрализация“ не е необходима. Промяната в седалището на двете администрации дори ще е вредно, тъй като ще предизвика временно преустановяване или най-малко – съществено затрудняване и забавяне на работата и на двете администрации. Това неминуемо ще се отрази както на работата на пристанищните оператори, така и на работата на бизнеса. Ще се отрази негативно и по отношение на планираните и текущи ремонтни работи на пристанищата. Ще се отрази и на компетентното изпълнение на международните ангажименти и на двете администрации.

С Уважение,

В.Каравълчев

**Автор:** Валентин Каравълчев (21.07.2022 16:54)

Становище по проект за ЗИД на КТК част1

С представения проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване е заложено постигането на две основни цели:

**I. Цел 1** - попълване на установената празнота в закона, чрез уреждане на обществените отношения, възникващи във връзка с безстопанствено изоставените кораби в пристанищата за обществен транспорт и пристанищата със специално предназначение. Това е изключително необходимо, не само за подкрепа на бизнеса и облекчаване и ускоряване на процедурата, по която пристанищата и обслужващите фирми – пристанищни оператори да съберат бързо сумите, които са им дължими, но и с оглед избягването на екологични замърсявания и улесняване трафикът в самото пристанище.

В мотивите, придружаващи проекта на ЗИД, тази цел е добре мотивирана и обоснована, но въпреки това към предложените текстове биха могли да се направят отделни допълнения с цел тяхното подобряване.

Така:

1) по чл. 337д, ал. 1:

- Предпоставките за обявяване на един кораб за безстопанствено изоставен да бъдат посочени алтернативно, а не кумулативно към първата;

- Срокът от 3 месеца да бъде ясно дефиниран, тъй като при сегашната формулировка не става ясно, 3-месечния срок за коя от предпоставките или за всички тях се отнася

С оглед изложеното предлагаме ал. 1 да бъде със следната редакция:

„Кораб, намиращ се пристанище по чл. 93, т. 1 и 4 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, по отношение на който в период от повече от три месеца не се извършва видима дейност или чийто корабоприитежател и/или корабособственик не е заплатил пристанищни такси или не е заплатил цена за пристанищна услуга в пристанището за същия период, е безстопанствено изоставен кораб“.

2) В чл. 337е:

- В ал. 2, т.2 - Да се разшири кръгът на лицата, по чиято инициатива може да бъде започвано производството за издаване на акт за обявяване на кораб за безстопанствено изоставен, като се добавят и лицата, които на правно основание използват територията на пристанищата или пристанищната инфраструктура;

- Ал. 7 - издаденият акт да се изпраща и на администрацията на държавата на знамето за обявяването му в съответния регистър на същата държава. По този начин ще се продължи и завърши процедурата по уведомяване на корабособственика, предвидена в ал. 4.

3) Разпоредбата на л. 337з, ал. 1, в предложената в проекта редакция е в грубо нарушение на изискването за уведомяване и призоваване на страните по граждански и търговски дела и сериозно застрашава правната сигурност, тъй задължението на съдилищата за призоваване на страните в производството гарантира тяхното право на защита и неговото надлежно упражняване. Нарушението на правото на защита на страната и възможността ѝ за участие в образувано срещу нея съдебно производство създава възможността за последваща отмяна на влязлото в сила съдебно решение. Ако подобна молба бъде намерена за основателна, което е вероятно, в рамките на изминалия период от време от обявяване на кораба за безстопанствено изоставен до отмяната на съдебното решение, е възможно корабът вече да не съществува. Това ще породи правото на претенции за вреди, включително и към държавата.

**Автор:** Ясен Станков (17.07.2022 12:05)

Корекция

В първия ми коментар където съм написал ЕКГ да се чете ЕГП (Експлоатационна годност на пристанищата)

Извинявам се за грешката

кдп Станков

**Автор:** Ясен Станков (17.07.2022 10:16)

Предложение

Добър ден!

С оглед горното становище предлагам следните промени в КТК:

1.

**Инспекторат**

Чл. 370. (Нов - ДВ, бр. 113 от 2002 г.) (1) Инспекторатът на Изпълнителна агенция "Морска администрация" упражнява контрола по чл. 362а.

(2) Лицата по чл. 362, ал. 1, т. 3 са длъжни да изпълняват разпорежданията...

Да стане:

**Инспекторат**

Чл. 370.

(2) Лицата по чл. 362, ал. 1, т. 3 и т.4 са длъжни да изпълняват разпорежданията...

2.

**Инспекторат**

Чл. 370

(3) Инспекторите се легитимират с идентификационна инспекторска карта, образецът на която отговаря на изискванията, приложими в Европейския съюз, и притежават личен печат.

Да стане:

**Инспекторат**

Чл. 370

(3) Инспекторите упражняващи контрола по чл.362а ал.(1) се легитимират с идентификационна инспекторска карта, образецът на която отговаря на изискванията, приложими в Европейския съюз, и притежават личен печат и трябва да са морски лица с необходимата правоспособност.

3.

Създава се нова ал. (4)

## **Инспекторат**

Чл. 370

(4) Инспекторите упражняващи контрола по чл.362а ал.(3) се легитимират с идентификационна инспекторска карта, образецът на която отговаря на изискванията, приложими в Европейския съюз, и трябва да са лица със съответната професионална квалификация.

Искам да коментирам „съответната професионална квалификация“. Инспекторите упражняващи контрола по чл.362а ал.(3) (ЕГП) трябва да имат комплексни познания по корабоплаване, устройство на територията, експлоатация на флота и пристанищата, юридически познания и др. Това означава, че екипът от инспектори трябва да е съставен от лица с различни познания и с цел да се постигне крайния общ резултат – ефективен контрол по чл.362а (3).

4.

Ал.(4) става ал.(5)

5.

Старите ал.(5) и (6) се заличават.

6.

УП на ИАМА

Чл. 29. (1) Служителите на Агенцията, изпълняващи инспекционни функции в областта на корабоплаването, имат личен печат и се легитимират с инспекторска карта в съответствие с чл. 370, ал. 3 и 4 КТК.

(2) При изпълнение на контролните функции по ЗМПВВПРБ служителите на Агенцията се легитимират с инспекторска карта по чл. 370, ал. 4 КТК.

Чл.29 повтаря КТК чл.370 и може да бъде заличен. При положение, че остава е добре ал(2) да бъде конкретизирана, тъй като в ЗМПВВПРБ има вменени много и различни контролни функции:

(2) При изпълнение на контролните функции по ЗМПВВПРБ чл.115к ал(2) и КТК чл.362а ал(3) служителите на Агенцията се легитимират с инспекторска карта по чл. 370, ал. 4 КТК.

При условие, че горните промени в КТК бъдат одобрени, в чл. 29 от УП също трябва да се промени, инспекторската карта става ал(5), стара ал.(4).

Благодаря за вниманието!

кдп Станков

**Автор:** Ясен Станков (16.07.2022 10:39)

чл.362а и чл.370

Добър ден! Искам да обърна внимание на едно несъответствие в КТК нямащо общо с предлаганите промени.

### **Разпореждания на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Морска администрация"**

Чл. 362. - т.1,2,3,4 - изброяват се към кого имат задължителен х-р разпорежданията. т.4 е от 2008 (нова спрямо 1,2,3)

### **Контрол по безопасност на корабоплаването. Регулаторни и контролни функции в областта на пристанищата (Загл. доп. - ДВ, бр. 71 от 2008 г.)**

Чл. 362а.- изброява се какъв контрол и контролни функции упражнява ИАМА. В общи линии се разделят на две основни групи: ДПК/PSC/FSC и контролни и регулаторни функции на държавата в областта на пристанищата

### **Инспекторат**

Чл. 370.

(2) Лицата по чл. 362, ал. 1, т. 3 са длъжни да изпълняват разпорежданията и да оказват пълно съдействие на инспекторите на Изпълнителна агенция "Морска администрация" при изпълнение на служебните им задължения. Разпорежданията на инспекторите са задължителни и спрямо корабите по чл. 362, ал. 1, т. 1 и 2.

След т.3 трябва да се добави и т.4 чл.362 ал.1, тъй като и лицата по т.4 също са длъжни да изпълняват разпорежданията.

### **Инспекторат**

Чл. 370. (Нов - ДВ, бр. 113 от 2002 г.) (1) Инспекторатът на Изпълнителна агенция "Морска администрация" упражнява контрола по чл. 362а.

Както писах по-горе контролът по чл.362а се разделя на две основни групи: ДПК/PSC/FSC и контролни и регулаторни функции на държавата в областта на пристанищата. Което по същество означава, че инспекторатът осъществява контрол по тези две направления.

(6) За изпълнение на правомощията по този кодекс инспекторите на Изпълнителна агенция "Морска администрация", осъществяващи контрола, трябва да са морски лица с необходимата правоспособност.

Инспекторите осъществяващи контрол по ДПК/PSC/FSC е ясно, че трябва да са морски лица с необходимата правоспособност.. Относно инспекторите от Експлоатационна годност на пристанищата (ЕКГ) не е ясно защо трябва да са морски лица с правоспособност. Както са написани чл.362а и 370 излиза точно така. На практика не е така.

(3) Инспекторите се легитимират с идентификационна инспекторска карта, образецът на която отговаря на изискванията, приложими в Европейския съюз, и притежават личен печат.

Инспекторите по чл.370 извършващи контрол по 362а имат карта и печат. От друга страна в УП на ИАМА

Чл. 29. (1) Служителите на Агенцията, изпълняващи инспекционни функции в областта на корабоплаването, имат личен печат и се легитимират с инспекторска карта в съответствие с чл. 370, ал. 3 и 4 КТК.

(2) При изпълнение на контролните функции по ЗМПВВПРБ служителите на Агенцията се легитимират с инспекторска карта по чл. 370, ал. 4 КТК.

Въпросът е защо лицата изпълняващи контролните функции по чл.362а ал.3 нямат печат, когато КТК чл.370 ал.3 изисква лицата извършващи контрол по чл.362а (всички алинеи без изключение) да имат карта и печат.

Конкретно предложение за решение не мога да предложа, тъй като не знам каква е била първоначалната идея при създаване на тези членове. В общи линии, за да се реши би трябвало по някакъв начин двете направления ДПК и ЕКГ да се разграничат и да не се преплитат с общи изисквания за морски лица с правоспособност и да не се преплита (да не са общи) изискванията за карта и печат. В случая подзаконов акт като УП протеворечи на КТК.

Благодаря за вниманието

кдп Станков

**Автор:** Юлиан Попов (21.06.2022 16:48)

Пълният текст.

Колеги,

пропуснали се пълният текст на решението, което е качено на страницата на МТС,

а то е: по точка 2:

2. Със законопроекта се предлага още промяна на седалището на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ – от София да се премести във Варна, както и промяна на седалището на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ – от София - в Бургас. Съществуващото към момента териториално звено във Варна (за Изпълнителна агенция „Морска администрация“) и клон – териториално поделение в Бургас (за Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“) ще поемат и функциите на централни управления. Вътрешната структура и разпределение на функциите ще бъдат предмет на съответните промени в Устройствения правилник на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и в Правилника за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Целта на предлаганите изменения е децентрализация на държавните функции във водния транспорт.

**Проектът на нормативен акт, заедно с мотивите за приемането му, предварителната частична оценка на въздействието и становището на**

**дирекция „Модернизация на администрацията“ са публикувани на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации, съгласно изискванията на разпоредбите на чл. 26 от Закона за нормативните актове и чл. 85 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.** Направените бележки и предложения са отразени в приложената към доклада справка.

Законопроектът е съгласуван в съответствие с чл. 32 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация, като получените становища са отразени в справката, приложена към настоящия доклад.

Проектът на акт не води до въздействие върху държавния бюджет – приложена е одобрена финансова обосновка по Приложение № 2.2 към чл. 35, ал. 1, т. 4, буква „б“ от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

Законопроектът не съдържа разпоредби, транспониращи акт на Европейския съюз, поради което не е изготвена и не се прилага справка за съответствие с европейското право.

**Лице за контакт:**

Мария Калева

началник на отдел „МПН“, дирекция „Правна“, МТС

тел: 02/9409471

e-mail: [mkaleva@mtitc.government.bg](mailto:mkaleva@mtitc.government.bg)

Ако позволите, ще се опитам да осмисля написаното от експертите и определено ще коментирам този текст.

## История

**Начало на обществената консултация - 21.06.2022**

**Приключване на консултацията - 21.07.2022**

**Справка за получените предложения**

Справка или съобщение.

**Окончателен акт на Министерския съвет**

