

Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване

Информация

Откриване / Приключване: 08.08.2016 г. - 22.08.2016 г. Неактивна

Номер на консултация: #2158-K

Област на политика: Транспорт

Тип консултация: Закон

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

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 23.12.2014 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 21 януари 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 корабоприетеля.

С § 9 от законопроекта се предлага създаването на нов чл. 88е, 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 корабоприетеля, които са общоприложими, независимо дали става дума за член на корабен екипаж на морски кораб, за член на корабен екипаж на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища или за член на обслужващия персонал на пътнически кораб, плаващ по вътрешните водни пътища (сегашни ал. 1 – 7, ал. 8, изречение първо и второ, 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 корабните екипажи 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. 43, 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 корабоприетеля, 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 подзаконови 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, буква „б“ от законопроекта относно изменение на § 1а, т. 9 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 15 – 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.

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-тата 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. (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 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 законовата разпоредба на чл. 87, ал. 3 от КТК, както се предлага с § 8 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 подзаконов 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 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. Изискванията на директивата следва да бъдат въведени в българското законодателство до 18 септември 2016 г. чрез внасяне на необходимите изменения и допълнения в Наредба № 54 от 2004 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби (обн., ДВ, бр. 76 от 2004 г., изм., бр. 39 от 2009 г., попр., бр. 44 от 2009 г., изм. и доп., бр. 32 от 2010 г., бр. 94 от 2011 г., бр. 84 от 2012 г., бр. 104 от 2013 г., бр. 98 от 2014 г., бр. 77 от 2015 г. и бр. 35 от 2016 г.), което е предвидено като мярка № 98 в Плана за действие за 2016 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз.

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. и 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. 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) 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/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 31.12.1991 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 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 10.12.2013 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: 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 § 16 от Допълнителните разпоредби на КТК и § 21 – заключителната разпоредба на законопроекта.

Три от изброените текстове заслужават по-специално внимание:

Първият е § 2 от законопроекта, с който 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, 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 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.

Другите 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 оправоощаване на лицата, които ги осъществяват, и за оттегляне на предоставените правомощия.

В изпълнение на изискванията на чл. 3, ал. 4, т. 2 от Постановление № 85 на Министерския съвет от 2007 г. за координация по въпросите на Европейския съюз (обн., ДВ, бр. 35 от 2007 г., изм., бр. 53 и 64 от 2008 г., бр. 34, 71, 78 и 83 от 2009 г., бр. 4, 5, 19 и 65 от 2010 г., попр., бр. 66 от 2010 г., изм., бр. 2 и 105 от 2011 г., доп., бр. 68 от 2012 г., изм., бр. 62, 65 и 80 от 2013 г., бр. 53, 76, 94 и 101 от 2014 г., бр. 6 от 2015 г. и бр. 36 от 2016 г.) и чл. 35, ал. 1, т. 3 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация са изготвени и към този доклад са приложени 2 (две) таблици за съответствие на предлагания проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване с нормите на вторичното право на Европейския съюз, съдържащи се съответно в: 1) 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) и 2) 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 (за всяка от посочените по-горе директиви).

Приложено е и становище на Работна група 9 „Транспортна политика“ към Съвета по европейските въпроси.

Лице за контакт: Павлинка Ковачева Директор на дирекция „Пристанища и пристанищни услуги“ ИА „Морска администрация“ Тел. 02/930 40 79 E-mail: Pavlinka.Kovacheva@marad.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.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:

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 10.09.2016](#)

[Мотиви към Закона за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване - вер. 1.0 | 08.08.2016](#)

[Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване - вер. 1.0 | 08.08.2016](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

История

Начало на обществената консултация - 08.08.2016

Приключване на консултацията - 22.08.2016

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет

