

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА ЗАКОН ЗА
ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА КОДЕКСА НА ТЪРГОВСКОТО
КОРАБОПЛАВАНЕ**

Коментар	Автор	Дата
----------	-------	------

Становище по проект за ЗИД на КТК част2Разбираме идеята на изготвилия 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	Валентин Каравълчев	21.07.2022
--	--------------------------------	-------------------

Становище по проект за ЗИД на КТК част1С

представения проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване е заложено постигането на две основни цели:1. 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 отнасяС 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

Валентин
Каравълчев

21.07.2022

КорекцияВ първия ми коментар където съм написал ЕКГ да се чете ЕГП (Експлоатационна годност на пристанищата)Извинявам се за грешкатакдп Станков	Ясен Станков	17.07.2022
---	-----------------	------------

ПредложениеДобър ден!С оглед горното становище предлагам следните промени в КТК:1.ИнспекторатЧл. 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:ИнспекторатЧл. 370.(2) Лицата по чл. 362, ал. 1, т. 3 и т.4 са длъжни да изпълняват разпорежданията...2.ИнспекторатЧл. 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:ИнспекторатЧл. 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)ИнспекторатЧл. 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 ИАМАЧл. 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 ЗМПВВППРБ 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	Ясен Станков	17.07.2022
--	-------------------------	-------------------

чл.362а и чл.370Добър 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 пристанищатаИнспекторатЧл. 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.ИнспекторатЧл. 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. Кое 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,	Ясен Станков	16.07.2022
---	-------------------------	-------------------

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

Юлиян
Попов

21.06.2022