

ЗАКОН

за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване

(Обн., ДВ, бр. 55 и 56 от 1970 г.; попр., бр. 58 от 1970 г.; изм. и доп., бр. 55 от 1975 г., бр. 10 от 1987 г., бр. 30 от 1990 г., бр. 85 от 1998 г., бр. 12 от 2000 г., бр. 41 от 2001 г., бр. 113 от 2002 г., бр. 55 от 2004 г., бр. 42, 77, 87, 94 и 104 от 2005 г., бр. 30, 62 и 108 от 2006 г., бр. 36, 71 и 98 от 2008 г., бр. 12 и 32 от 2009 г. и бр. 85 от 2010 г.)

§ 1. В чл. 6а се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думата „лицензирани” се заличава.

2. Алинеи 3 и 4 се изменят така:

„(3) За извършване на превоз на товари по вътрешни водни пътища е необходимо превозвачите да притежават свидетелство за професионална компетентност.

(4) Свидетелството за професионална компетентност се издава, след като превозвачите удостоверят, че отговарят на изискванията на ал. 1.”

3. В ал. 5 думата „лиценз” се заменя със „свидетелство за професионална компетентност на превозвач”.

§ 2. В чл. 7 се създава ал. 3:

„(3) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията координира дейността по провеждане на одит от Международната морска организация за спазването на изискванията на международните договори в областта на търговското корабоплаване, страна по които е Република България. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията публикува резултатите от извършения одит на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.”

§ 3. В чл. 32 се създава ал. 3:

„(3) Българските кораби издигат националното знаме на Република България.”

§ 4. Член 36 се изменя така:

„Временно свидетелство за плаване

Чл. 36. (1) На кораб, придобит в чужбина, и на кораб, строящ се в Република България, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация” или оправомощено от него длъжностно лице издава временно свидетелство за плаване под знамето на Република България.

(2) Свидетелството по ал. 1 на кораб, придобит в чужбина, е валидно до пристигането на кораба до българско пристанище, в което ще бъде вписан, но за срок, не по-дълъг от една година.

(3) Свидетелството по ал. 1 на кораб, строящ се в Република България, се издава след пускането на вода за срок, не по-дълъг от една година.”

§ 5. В чл. 72 се създава ал. 7:

„(7) Изпълнителна агенция „Морска администрация” може да отправи запитване до предишната държава на знамето за кораба във връзка с дейностите по ал. 1 с цел установяване наличието на неотстранени неизправности, свързани с безопасността, които са били идентифицирани от предишната държава на знамето. Когато друга държава на знамето поиска информация относно кораб, който преди това е плавал под българско знаме, Изпълнителна агенция „Морска администрация” предоставя информация относно неизправности, както и всякаква друга информация, свързана с безопасността, на държавата на знамето, искаща информацията.”

§ 6. В чл. 73 се правят следните изменения:

1. Алинеи 2 и 3 се изменят така:

„(2) Прегледите по ал. 1 може да се извършват и от други организации, признати по реда на действащото вторично право на Европейския съюз.

(3) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредби условията и реда за извършване на прегледите, за оправомощаване и за оттегляне на предоставените правомощия за извършване на прегледите.”

2. Алинея 4 се отменя.

§ 7. Член 73а се изменя така:

„Определяне на класа на корабите

Чл. 73а. (1) Определянето и поддържането на класа на българските кораби, за които се изисква да притежават клас, както и техническият надзор върху тяхното проектиране, строеж, експлоатация и ремонт се извършват от български юридически лица (класификационни организации) или от чуждестранни класификационни организации, признати по реда на действащото вторично право на Европейския съюз.

(2) Корабите, за които се прилагат Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1 ноември 1974 г. (SOLAS 74), Международната конвенция за товарните водолинии от 5 април 1966 г. и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 2 ноември 1973 г. (MARPOL), както и корабите, превозващи опасни товари по вътрешните водни пътища съгласно Европейското споразумение за международен превоз на опасни товари по вътрешните водни пътища (ADN), ратифицирано със закон от Народното събрание на 18 януари 2006 г. (ДВ, бр. 9 от 2006 г., в сила за Република България от 29 февруари 2008 г.; ДВ, бр. 43 от 2008 г.), се изисква да притежават клас.

(3) Техническият 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 може да се извършват от български или чуждестранни юридически лица, оправомощени за тази дейност от Изпълнителна агенция „Морска администрация“.

§ 8. В чл. 74, ал. 1 думите „в пристанището“ се заменят с „в териториалното море или във вътрешните морски води в съответствие с международните договори, по които Република България е страна“.

§ 9. Член 79 се изменя така:

„Разследване на произшествия

Чл. 79. (1) Разследването на произшествия в морските пространства на Република България се извършва от специализирано звено в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

(2) Специализираното звено по ал. 1 разследва произшествията с цел да способства за предотвратяването им. При разследването се установяват причините и обстоятелствата за възникване на конкретното произшествие, без да се правят заключения за вина или разпределение на вина.

(3) Специализираното звено по ал. 1 разследва морски произшествия и инциденти, които:

1. засягат кораби, плаващи под българско знаме;
2. възникват в териториалното море и във вътрешните морски води на Република България, или

3. засягат други значими интереси на Република България.

(4) Специализираното звено по ал. 1 не разследва морски произшествия и инциденти, които включват единствено:

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

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

3. плавателни съдове по вътрешни водни пътища, които плават по вътрешни водни пътища;

4. рибарски съдове с дължина до 15 метра;

5. стационарни офшорни сондажни платформи.

(5) Произшествия с кораби, плаващи по вътрешните водни пътища, се разследват от съответната териториална дирекция на Изпълнителна агенция „Морска администрация”, в чийто район на действие е възникнало произшествието, в съответствие с Правилата на речния надзор по Дунав, утвърдени с Постановление № 658 на Министерския съвет от 1954 г. (Изв., бр. 99 от 1954 г.; ДВ, бр. 31 от 1978 г.).

(6) Специализираното звено по ал. 1 извършва разследвания на безопасността, които са независими от наказателни или други разследвания за определяне на отговорност или вина. Разследванията по безопасността не могат да бъдат възпрепятствани, спрени или забавени поради подобни разследвания.

(7) Ръководителят на специализираното звено по ал. 1 преценява дали е необходимо разследването на дадено произшествие.

(8) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията осигурява независимост на звеното по отношение на вземането на решения.

(9) Специализираното звено по ал. 1:

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

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

3. изисква изследване или анализ на обектите по т. 2 и има свободен достъп до резултатите от такива изследвания или анализ;

4. разполага със свободен достъп до и има право да копира и използва всякаква необходима информация и записани данни, включително VDR данните, свързани с кораба, рейса, товара, екипажа или всяко друго лице, предмет, състояние или обстоятелство;

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

6. изисква и разполага със свободен достъп до резултатите от изследването или от пробите, взети от лицата, свързани с експлоатацията на кораба, или от друго лице;

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

8. получава протоколи от посещенията и съответна информация от държавата на знамето, собствениците, класификационните организации или от всяка друга заинтересована страна, когато те или техните представители са установени в Република България;

9. изисква съдействие от компетентните органи в съответните държави, включително инспектори от държавата на знамето и държавата на пристанището, гранична полиция, службата по движението на корабите, екипи за търсене и спасяване, пилоти или друг пристанищен или корабен персонал.

(10) Специализираното звено по ал. 1 е длъжно да използва единствено за целите на разследването и да не предоставя на трети лица следните документи:

1. всички свидетелски и други показания, обяснения и бележки, взети или получени от разследващия орган в хода на разследването на безопасността;

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

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

(11) Докладът от разследването се предоставя на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за сведение и разпоредителни действия по препоръките, след което се публикува от ръководителя на звеното на интернет страницата на министерството.

(12) Заключениета в доклада и препоръките не могат да бъдат използвани в хода на гражданско, административно, дисциплинарно или наказателно производство.

(13) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба реда за разследване на произшествия в морските пространства и във вътрешните водни пътища.”

§ 10. В чл. 238, ал. 1 думите „Задължителните правила на пристанищата”, издадени от капитана на пристанището” се заменят със „задължителните правила, издадени от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация” съгласно чл. 363а”.

§ 11. В чл. 238а, ал. 2 думите „подпомага диспечера на Изпълнителна агенция „Морска администрация” в регулирането на трафика и контролирането на пилотската дейност” се заменят с „осъществява дейността си под контрола на дежурния оператор на системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването.”

§ 12. В чл. 239 думите „дежурния инспектор на териториалното звено на Изпълнителна агенция „Морска администрация” се заменят с „дежурния оператор на системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването”.

§ 13. В чл. 242 след думите „водене на кораба” се добавя „и уведомява за това дежурния оператор на системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и дежурния диспечер на пилотската станция”.

§ 14. В глава XVa навсякъде думата „корабособственик” се заменя с „корабопритежател”.

§ 15. В наименованието на чл. 346г думата „сертификат” се заменя със „свидетелство”.

§ 16. Създава се глава XVб:

„Глава XVб
ОТГОВОРНОСТ НА КОРАБОПРИТЕЖАТЕЛЯ ЗА ЩЕТИ ПРИ ЗАМЪРСЯВАНЕ С
КОРАБНО ГОРИВО

Отговорност на корабопритежателя

Чл. 346д. (1) Корабопритежателят по време на инцидента е отговорен за щетите от замърсяване, причинени от корабно гориво на борда на кораба или произхождащо от кораба.

(2) Ако инцидентът представлява поредица от събития с един и същ произход, отговорността се носи от корабопритежателя в момента на настъпване на първото събитие.

(3) Корабопритежателят не носи отговорност за щети от замърсяване, ако докаже, че е налице едно от следните условия:

1. щетите са резултат от война, военни действия, гражданска война, бунт или естествен феномен от изключителен, неизбежен или непреодолим характер;

2. щетите са изцяло причинени от действие или бездействие, извършени с намерение да се причинят щети от страна на трето лице;

3. щетите са причинени от небрежност или други неправомерни действия на правителство или други власти, отговорни за поддръжката на светлините или други навигационни средства, изпълняваща тази функция.

(4) Отговорността на корабопритежателя е солидарна, в случай че:

1. повече от едно лице е отговорно по ал. 1 и 2;

2. е възникнал инцидент с два или повече кораба и вследствие на това са нанесени щети от замърсяване, които не могат да бъдат разумно разпределени.

(5) Ако корабопритежателят докаже, че щетите от замърсяване са изцяло или отчасти от действие или бездействие, извършено с цел да се причинят щети от лицето, което става жертва на щетите, или от небрежност на

това лице, собственикът на кораба може да бъде освободен от отговорност към това лице напълно или отчасти.

Обхват на обезщетението

Чл. 346е. Обезщетението обхваща претърпените загуби до размера на разходите, необходими за възстановяване на околната среда, както и разходите за предприетите превантивни мерки с цел ограничаване на щетите и последвалите от това загуби. Обезщетението не може да надхвърля размера на застраховката или другата финансова гаранция, покриваща отговорността на корабоприитежателя за щети от замърсяване.

Ограничена отговорност на корабоприитежателя

Чл. 346ж. Корабоприитежателят и лицето или лицата, които са предоставили застраховка или други финансови гаранции, ограничават своята отговорност за щети от замърсяване с корабно гориво до лимита, определен в Протокола от 1996 г. към Конвенцията относно ограничаване на отговорността при морски искиове от 1976 г., ратифицирана със закон от Народното събрание на 11 май 2005 г. (обн., ДВ, бр. 43 от 2005 г., в сила за Република България от 1 ноември 2005 г.; ДВ, бр. 77 от 2005 г.).

Финансови обезпечения и издаване на свидетелство

Чл. 346з. (1) Корабоприитежателят на кораб, по-голям от 1000 БТ, е длъжен да има застраховка, банкова гаранция или друго финансово обезпечение, покриващо съответната стойност по чл. 346е.

(2) Всеки кораб, по-голям от 1000 БТ, плаващ под българско знаме, трябва да има на борда свидетелство, издадено от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 86, и удостоверяващо наличието на обстоятелствата по ал. 1

(3) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ може да издава свидетелство, удостоверяващо наличието на обстоятелствата по ал. 1, на кораб, плаващ под знамето на държава, която не е страна по Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсявания с корабно гориво (2001 г.), при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 86.

(4) Всеки кораб, който посещава българските морски пристанища или морска инсталация, с бруто тонаж, по-голям от 1000, трябва да има на борда свидетелство, удостоверяващо наличието на застраховка, банкова гаранция или друго финансово обезпечение за покриване на отговорността за щети, причинени от замърсяване с корабно гориво, или свидетелство, в което се

декларира, че корабът е собственост на тази държава и отговорността за щети от замърсяване с корабно гориво е покрита до размера по чл. 347ж, издадено от компетентните органи на държавата, под чието знаме плава корабът.

(5) Изпълнителна агенция „Морска администрация” води регистър на издадените свидетелства.”

§ 17. Създава се глава XVв:

„Глава XVв

ЗАСТРАХОВКА НА КОРАБОПРИТЕЖАТЕЛЯ ЗА МОРСКИ ИСКОВЕ

Застраховка за морски искове

Чл. 346и. (1) Корабопритежателят на кораб, плаващ под българско знаме, с бруто тонаж 300 или повече и извършващ стопанска дейност, трябва да има застраховка за морски искове за кораба.

(2) Корабопритежателят на плаващ под чуждо знаме кораб, който извършва стопанска дейност, трябва да има застраховка за морски искове при влизане на кораба в българско морско пристанище.

(3) Застраховката по ал. 1 и 2 покрива морските искове, подлежащи на ограничаване на отговорността съгласно Протокола от 1996 г. към Конвенцията относно ограничаване на отговорността при морски искове от 1976 г.

(4) Размерът на застраховката за всеки отделен кораб се равнява на съответната максимална сума за ограничаване на отговорността съгласно Протокола от 1996 г. към Конвенцията относно ограничаване на отговорността при морски искове от 1976 г.

Доказателства за съществуване на застраховката

Чл. 346к. Съществуването на застраховката, посочена в чл. 346и, се доказва чрез едно или няколко удостоверения, издадени от застрахователя и намиращи се на борда на кораба.

Минимални изисквания към съдържанието на удостоверенията за застраховка

Чл. 346л. (1) Удостоверенията, издадени от застрахователя по чл. 346к, включват най-малко следната информация:

1. име на кораба, ИМО номер и пристанище на регистрация;

2. име на корабособственика и основно място на осъществяване на стопанска дейност;

3. вид и срок на застраховката;

4. наименование и основно място на стопанска дейност на застрахователя и, ако е уместно, мястото на стопанска дейност, където е сключена застраховката.

(2) Ако използваният в удостоверенията език не е английски, френски или испански, текстът включва превод на един от тези езици.

Последици от липсата на застраховка за морски искиове

Чл. 346м. (1) При извършването на инспекция по реда на държавния пристанищен контрол Изпълнителна агенция „Морска администрация“ задължително проверява дали удостоверението по чл. 346к се намира на борда на кораба.

(2) В случай че удостоверението по чл. 346к не се намира на борда на кораба, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ или оправомощено от него длъжностно лице със заповед нарежда незабавно напускане на пристанището на дадения кораб до осигуряването на такава застраховка. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ уведомява Европейската комисия, държавите - членки на Европейския съюз, и държавата на знамето за издадената заповед.

(3) Забранява се влизането в български пристанища на кораб, за който е получено уведомление от друга държава - членка на Европейския съюз, или от Европейската комисия, че не разполага със задължителна застраховка и на който е било наредено да напусне пристанище на друга държава - членка на Европейския съюз.”

§ 18. В чл. 360 се създават ал. 7 - 9:

„(7) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ поддържа система за управление на качеството.

(8) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ е национален орган, отговарящ за изпълнението на Регламент (ЕО) № 329/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия (ОВ, L 131 от 2009 г.).

(9) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ контролира изпълнението на задълженията на превозвачите по Регламент (ЕО) № 329/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно

отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия в качеството ѝ на национален орган, отговарящ за изпълнението на този регламент.”

§ 19. В чл. 361 се създават т. 7 – 9:

„7. изключителната икономическа зона на Република България;
8. българския морски отговорен район за търсене и спасяване;
9. реки, които се използват за корабоплаване и се вливат в Черно море.”

§ 20. В чл. 362а, ал. 3, т. 4 думата „пристанищата” се заменя с „пристанища или пристанищни терминали”.

§ 21. В чл. 362б след думите „Изпълнителна агенция „Морска администрация” се добавя „или оправомощено от него длъжностно лице”.

§ 22. Създава се чл. 362в:

„Контрол за предотвратяване на замърсяването от кораби

Чл. 362в. (1) Изпълнителна агенция „Морска администрация” упражнява държавен екологичен контрол на корабоплаването за предотвратяване замърсяването от кораби.

(2) Държавният екологичен контрол на корабоплаването се осъществява по отношение на всички кораби за спазването на нормативноустановените изисквания за предотвратяване на замърсяването на околната среда.

(3) В рамките на една календарна година държавен екологичен контрол на корабоплаването се извършва най-малко на 25 на сто от броя на корабите, посетили българските пристанища.”

§ 23. В чл. 363, ал. 1 след думата „пристанището” се добавя „или оправомощено от него длъжностно лице.”

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

1. В т. 4 – 6 думите „правилата за” се заличават.
2. В т. 7 думите „правилата за” се заличават и думата „морето” се заменя с „околната среда”.
3. В т. 8 думите „правилата за” се заличават и накрая точката се заменя с точка и запетая.
4. Създава се т. 9:

„9. снабдяването на корабите с горивно-смазочни материали.”

§ 25. Създава се чл. 367а:

„Определяне и ползване на места за убежище на кораби

Чл. 367а. (1) Изпълнителна агенция „Морска администрация” обявява местата за убежище на кораби.

(2) Условието и редът за определяне на местата за убежище на кораби и за ползването им се уреждат с наредбата по чл. 244а.”

§ 26. Създава се чл. 370а:

„Униформено облекло

Чл. 370а. (1) При изпълнение на служебните си задължения служителите на Изпълнителна агенция „Морска администрация”, определени със заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация”, носят униформено облекло.

(2) Със заповедта по ал. 1 се определят видът на униформеното облекло, както и редът за носенето му.”

§ 27. Създава се чл. 372а:

„Информация относно безопасността на морските кораби

Чл. 372а. (1) Изпълнителна агенция „Морска администрация” поддържа база данни за корабите, плаващи под българско знаме, която съдържа:

1. данни за кораба (име, ИМО номер);
2. дати на извършване на прегледите, включително допълнителните и допълващите прегледи, ако има такива, и на одитите;
3. признатите организации, участвали в издаването на свидетелството и в класификацията на кораба;
4. компетентния орган, извършил проверка на кораба съгласно разпоредбите за държавен пристанищен контрол, и датите на проверките;
5. резултати от проверките в рамките на държавния пристанищен контрол (нередности: „да“ или „не“, задържане: „да“ или „не“);
6. информация за морски произшествия;
7. информация за корабите, които през предходните 12 месеца са отписани от регистрите на корабите на Република България.

(2) Информацията по ал. 1 се събира, поддържа, осъвременява и използва с цел изпълнение на задълженията на Република България като държава на знамето, повишаване на безопасността и предотвратяване на замърсяването от кораби, плаващи под българско знаме.

(3) Информацията по ал. 1 се публикува на интернет страницата на Изпълнителна агенция „Морска администрация“.

§ 28. В чл. 374 думите „за безопасност и“ се заменят със „за безопасност и/или“.

§ 29. Член 375 се изменя така:

„Чл. 375. (1) Член на екипаж на кораб, който изпълнява служебните си задължения с концентрация на алкохол в дъха повече от 0,5 на хиляда или в кръвта повече от 0,25 мг/л или под въздействието на други упойващи вещества се наказва с временно лишаване от право да заема длъжността, във връзка с която е извършено нарушението, за срок шест месеца и глоба 1000 лв.

(2) С наказанието по ал. 1 се наказва и пилот, който извършва пилотско провеждане на кораб с концентрация на алкохол в дъха повече от 0,5 на хиляда или в кръвта повече от 0,25 мг/л или под въздействието на други упойващи вещества.

(3) При повторно нарушение по ал. 1, 2 или 3 наказанието е временно лишаване от право да заема длъжността, във връзка с която е извършено нарушението, за срок една година и глоба 500 лв.

(4) Установяването на употребата на алкохол или други упойващи вещества се извършва при условия и по ред, определени с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.”

§ 30. В чл. 377, ал. 3 след думите „който не изпрати“ се добавя „или изпрати невярна“.

§ 31. В чл. 378 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 думите „6 месеца“ се заменят с „два месеца“.

2. Създава се ал. 5:

„(5) Капитан или член на екипажа на кораб, който допусне неправилно водене на корабния Дневник за нефтени операции или Дневника за корабните отпадъци, се наказва с глоба от 100 до 1000 лв.”

§ 32. В чл. 383, ал. 1 изречение четвърто се изменя така:

„На нарушителя се дава копие от фиша, като глобата по него се заплаща преди отплаване на кораба от виновното лице или от агента на кораба.”

§ 33. Създават се чл. 383а и 383б:

„Чл. 383а. (1) Който не изпълни или наруши изискванията на чл. 6а, се наказва с глоба или с имуществена санкция от 5000 до 15 000 лв.

(2) При повторно нарушение по ал. 1 наказанието е глоба или имуществена санкция от 30 000 до 50 000 лв.

Чл. 383б. (1) Корабопритежателят на кораб с бруто тонаж 300 или повече, плаващ под българско знаме, който няма застраховка за морски искиове за кораба, се наказва с глоба или с имуществена санкция от 5000 до 20 000 лв.

(2) При повторно нарушение по ал. 1 наказанието е глоба или имуществена санкция от 25 000 до 40 000 лв.”

§ 34. В чл. 384 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Нарушенията на този кодекс се установяват с актове, които се съставят от длъжностни лица в Изпълнителна агенция „Морска администрация”, определени със заповед на изпълнителния директор на агенцията. Акт се съставя и при всяко писмено уведомяване на Изпълнителна агенция „Морска администрация” от капитана на кораба за извършени по време на плаване от членове на екипажа нарушения. Възражения по акта могат да се правят при връчването му или допълнително пред административнонаказващия орган в срок до 48 часа след връчването.”

2. В ал. 3 думата „упълномощено” се заменя с „оправомощено”, а след думите „длъжностно лице” се добавя „в срок до 24 часа след изтичането на срока за възражения, освен ако случаят представлява фактическа или правна сложност”.

3. Алинея 5 се изменя така:

„(5) По отношение на корабопритежателя наказателното постановление се смята за връчено с връчването му на капитана на кораба или на корабния агент.”

4. Създава се ал. 7:

„(7) Наказателни постановления, с които е наложена глоба или имуществена санкция до 100 лв. включително, не подлежат на обжалване.”

§ 35. Създава се чл. 384а:

„Чл. 384а. (1) За обезпечаване събирането на глобата или обезщетението, наложени по тази глава, корабът, независимо от собствеността му, се задържа едновременно с връчването на акта за установяване на нарушението.

(2) Задържаният по реда на ал. 1 кораб се освобождава след представяне на парична или банкова гаранция в размер на определените в наказателното постановление суми.”

§ 36. В § 1а от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 35:

а) думите „за кораби, които не извършват международно плаване” се заменят със „за кораби, които не попадат в обхвата на международните конвенции”;

б) създава се буква „ж”:

„ж) националното знаме е повредено или износено.”

2. Създават се т. 36-40:

„36. „Корабно гориво” означава всякакъв въглеводороден минерален нефт, включително смазочни масла, използвани или които ще бъдат използвани при експлоатирането или задвижването на кораб, както и всички остатъци от такива продукти.

37. „Застраховка” по смисъла на глава XVв представлява застраховка със или без самоучастие, в т.ч. застраховка за вреди от вида, обичайно предлаган от членовете на Международната група на клубовете „Пи енд Ай” (International Group of P&I Clubs), както и други ефективни форми на застраховане (включително доказано самозастраховане) или финансови обезпечения, предоставящи сходни условия за гарантиране изпълнението на задължението за обезщетяване на причинените вреди.

38. „Призната организация” означава организация, която е призната в съответствие с Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на корабите.

39. „Свидетелства” означава задължителни свидетелства, издадени съгласно съответните конвенции на Международната морска организация.

40. „Одит от Международната морска организация” означава одит, осъществен в съответствие с разпоредбите на Резолюция А.974 (24), приета от Асамблеята на Международната морска организация на 1 декември 2005 г.”

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 37. Законът въвежда изискванията на Директива 2009/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации (ОВ, L 131 от 2009 г.), 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 2009 г.), Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците за морски искиове (ОВ, L 131 от 2009 г.) и Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето (ОВ, L 131 от 2009 г.).

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 38. Точка 40 от приложението към чл. 9, ал. 1, т. 2 на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност (обн., ДВ, бр. 55 от 2003 г.; попр., бр. 59 от 2003 г.; изм. и доп., бр. 107 от 2003 г., бр. 39 и 52 от 2004 г., бр. 31 и 87 от 2005 г., бр. 24, 38 и 59 от 2006 г., бр. 11 и 41 от 2007 г., бр. 16 от 2008 г., бр. 23, 36, 44 и 87 от 2009 г. и бр. 25, 59, 73 и 77 от 2010 г.) се отменя.

§ 39. В чл. 18 от Закона за държавния печат и националното знаме (обн., ДВ, бр. 47 от 1998 г.; изм. и доп., бр. 33 и 69 от 1999 г., бр. 95 от 2005 г. и бр. 24 от 2006 г.) се правят следните изменения:

1. В т. 1 думите „в предната част” се заличават.
2. В т. 2 думите „съответния български дипломатически или консулски представител” се заменят с „изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация”.

§ 40. Разпоредбите на § 1 относно чл. 6а и на § 17 относно чл. 346и-346м влизат в сила от 1 януари 2012 г.

Законът е приет от 41-ото Народно събрание на
2011 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:**

(Цецка Цачева)

М О Т И В И

към проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване

Предлаганите промени към проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване могат да бъдат структурирани в следните групи:

Първа група: Въвеждане изискванията на четири акта на вторичното европейско законодателство и по-специално на:

- Директива 2009/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации;

- 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;

- Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците за морски искиове;

- Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето.

Втора група: Въвеждане изискванията на Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсявания с корабно гориво, 2001 г. (Bunkers Convention), ратифицирана със закон от Народното събрание на 26 април 2007 г.

Трета група: Допълване и усъвършенстване на разпоредбите, регламентиращи териториалната компетентност и функциите на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, както и на административнонаказателните разпоредби.

Първа група

1. Директива 2009/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации.

Директива 2009/15/ЕО установява мерките, които трябва да следват държавите членки, в т.ч. Република България, във взаимоотношенията си с организациите, отговарящи за проверката, прегледа и освидетелстването на корабите за съответствието им с международните конвенции за морска безопасност и предотвратяване на морското замърсяване, като същевременно се подпомага постигането на целта за свободно предоставяне на услуги. Това включва разработването и прилагането на изисквания за безопасност по отношение на корпуса, машините, електрическите инсталации и инсталациите за контрол на корабите, попадащи в приложното поле на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (SOLAS 74), с изключение на глава XI-2 от анекса към нея, Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. (MARPOL), заедно с протоколите и измененията към тях. В съответствие с тези конвенции Изпълнителна агенция „Морска администрация“ може да оправомощава в различна степен признати организации, които да удостоверяват това съответствие, както и да им делегира правомощието по издаване на съответните свидетелства за безопасност и предотвратяване на замърсяването. Организациите за проверка и преглед на кораби следва да бъдат в състояние да предлагат услугите си на цялата територия на Европейския съюз и да се конкурират помежду си, като същевременно осигуряват еднакво ниво на безопасност и опазване на околната среда. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ може да ограничи броя на признатите организации, които оправомощава, съгласно своите нужди въз основа на обективни и прозрачни основания, подлежащи на контрол от страна на Европейската комисия в съответствие с процедура на комитет. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ може да спре действието или да оттегли оправомощаването на призната организация, като информира Европейската комисия и останалите държави членки за решенията си и посочи основателни причини за това. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ периодично ще извършва оценка на резултатите от работата на признатите организации, които действат от нейно име, като предоставя на Европейската комисия и на всички останали държави

членки точна информация относно резултатите от тяхната работа. С цел повишаване на безопасността и предотвратяване на замърсяването във водите на Европейския съюз Република България, действайки като държава на пристанището, ще извършва приоритетни проверки на кораби, които притежават свидетелства от организации, които не изпълняват общите критерии, като по този начин се гарантира, че плаващи под знамето на трета държава кораби не се третират по по-благоприятен начин.

С цел въвеждане изискванията на Директива 2009/15/ЕО в българското законодателство се предвижда изменение на чл. 73 и 73а от Кодекса на търговското корабоплаване.

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 на Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета

Целта на Директива 2009/18/ЕО е подобряване на морската безопасност в Европейския съюз и предотвратяване на замърсяването от кораби и по този начин намаляване на риска от бъдещи морски произшествия посредством:

1. улесняване бързото провеждане на разследванията на безопасността и точен анализ на морските произшествия и инциденти, за да се определят причините за тях, както и

2. гарантиране на своевременно и точно докладване на резултатите от разследванията на безопасността и на предложенията за корективни мерки.

Разследванията нямат за цел определяне на отговорност или вина. Въпреки това разследващият орган следва да докладва изцяло причините за морското произшествие или инцидента, в случай че от резултатите може да се направи заключение за вина или отговорност. Техническото разследване цели предотвратяване на морски произшествия и инциденти. Провеждането на безпристрастни разследвания на безопасността при произшествия и инциденти, засягащи морски кораби или други плавателни съдове в пристанищни или други ограничени морски зони, е от изключително значение с оглед постигането на резултати при установяване на обстоятелствата и причините за такива произшествия или инциденти. Поради това подобни разследвания следва да се провеждат от квалифицирани лица под контрола

на независим орган, притежаващ необходимите правомощия, за да се избегне всякакъв конфликт на интереси. На лицата, отговарящи за техническото разследване, се осигуряват възможно най-добри условия за изпълнение на задачите.

Бързото провеждане на технически разследвания на морските произшествия подобрява безопасността на морския транспорт, като способства за предотвратяване на нови произшествия, причиняващи загуба на човешки живот, погиване на кораби и замърсяване на морската среда.

Директивата се прилага за морски произшествия и инциденти, които:

1. засягат кораби, плаващи под знамето на държава членка;
2. възникват в териториалните морета и във вътрешните води на държавите членки, определени в Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право от 10 декември 1982 г. (UNCLOS), или
3. засягат други значими интереси на държавите членки.

С цел въвеждане изискванията на Директива 2009/18/ЕО в българското законодателство се предвижда изменение на чл. 79 от Кодекса на търговското корабоплаване.

3. Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците за морски искове

Директива 2009/20/ЕО установява правила във връзка със задълженията на корабоприетелите по отношение на тяхната застраховка за морски искове. Задължението за наличие на застраховка цели осигуряване по-добра закрила на жертвите и следва да е от полза за отстраняване на корабите, които не отговарят на стандартите, като се предоставя възможност за възстановяване на конкуренцията между операторите.

Съгласно Директива 2009/20/ЕО Република България изисква от корабоприетелите, плаващи под нейно знаме, да притежават застраховка за тези кораби. Корабоприетелите, плаващи под чуждо знаме, трябва да притежават застраховка, когато техните кораби влизат в пристанище под юрисдикцията на Република България. Държавите членки, доколкото това е в съответствие с международното законодателство, може да изискват това задължение да бъде спазено, когато такива кораби извършват дейност в техните териториални води.

Застраховката покрива морските искове, подлежащи на ограничаване на отговорността съгласно Протокола от 1996 г. към Конвенцията относно ограничаване на отговорността при морски искове от 1976 г. Размерът на застраховката за всеки отделен кораб за произшествие се равнява на съответната максимална сума за ограничаването на отговорността според предвиденото в Протокола от 1996 г. към Конвенцията относно ограничаване на отговорността при морски искове от 1976 г.

Съществуването на застраховката се доказва чрез едно или няколко удостоверения, издадени от застрахователя и намиращи се на борда на кораба.

Директивата се прилага за кораби с бруто тонаж 300 тона или повече. Директивата не се прилага за военни кораби, спомагателни военни кораби или други кораби — държавна собственост, или експлоатирани от дадена държава, използвани за публични нетърговски цели.

При инспекция на кораб в съответствие с Директива 2009/16/ЕО в пристанище под юрисдикцията на Република България се проверява дали удостоверението за наличие на застраховка се намира на борда на кораба. В случай че удостоверението не се намира на борда на кораба и без да се засяга Директива 2009/16/ЕО, която предвижда задържане на корабите, когато е засегната безопасността, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ или оправомощено от него длъжностно лице издава заповед за незабавно напускане на кораба, която се нотифицира на Европейската комисия, на другите държави членки и на съответната държава на знамето. В резултат на издаването на заповедта за незабавно напускане всяка държава членка отказва влизане на този кораб в което и да е от своите пристанища, докато корабособственикът не представи удостоверението.

С цел въвеждане изискванията на Директива 2009/20/ЕО в българското законодателство се предвижда създаване на нова глава XVв „Застраховка на корабопридетеля за морски искове”.

4. Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето

Директивата има за цел да гарантира, че държавите членки ефективно и последователно изпълняват задълженията си като държави на знамето и да повиши безопасността и предотврати замърсяването от кораби, плаващи под знамето на държава членка. Директивата се прилага спрямо

администрацията на държавата, под чието знаме плава корабът. Съгласно разпоредбите на Директива 2009/21/ЕО, преди да се разреши експлоатацията на кораб, получил правото да плава под знамето на държава членка, последната взема мерки, за да гарантира, че въпросният кораб отговаря на приложимите международни правила и разпоредби, като проверява резултатите по отношение на безопасността. При необходимост Република България може да се допита до предишната държава на знамето, за да установи дали все още има неотстранени неизправности или нерешени въпроси по отношение на безопасността, които са били идентифицирани от предишната държава на знамето. Република България гарантира, че следната информация относно корабите, плаващи под нейно знаме, се съхранява и има осигурен достъп до нея:

- а) данни за кораба (име, ИМО номер);
- б) дати на извършване на прегледите, включително допълнителните и допълващите прегледи, ако има такива, и на одитите;
- в) признатите организации, участвали в издаването на свидетелството и в класификацията на кораба;
- г) компетентния орган, извършил проверка на кораба съгласно разпоредбите за държавен пристанищен контрол, и датите на проверките;
- д) резултати от проверките в рамките на държавния пристанищен контрол (нередности: „да“ или „не“, задържане: „да“ или „не“);
- е) информация за морски произшествия;
- ж) информация за корабите, които са отписани от регистрите на корабите на Република България през предходните 12 месеца.

Съгласно Директива 2009/21/ЕО Република България взема необходимите мерки за извършване на одит от Международната морска организация (ИМО) на компетентните ѝ органи най-малко веднъж на всеки седем години при положителен отговор от ИМО на своевременно подадено искане от нейна страна. Република България разработва, въвежда и поддържа система за управление на качеството за оперативните аспекти от дейностите, свързани с държавата на знамето, на своите компетентни органи. Тази система за управление на качеството се сертифицира в съответствие с приложимите международни стандарти по качеството.

С цел въвеждане изискванията на Директива 2009/21/ЕО в българското законодателство се предвижда създаване на чл. 7, ал. 3, чл. 360, ал. 7 и чл. 372а в Кодекса на търговското корабоплаване.

Втора група: Международна конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсявания с корабно гориво (2001 г.) (Bunkers Convention)

Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсявания с корабно гориво (2001 г.) цели заплащане на адекватно, бързо и ефективно обезщетение за вреди, причинени от замърсяване вследствие на изпускане или изхвърляне на корабно гориво. Конвенцията регламентира международни правила и процедури, които да определят въпросите на гражданската отговорност и осигуряват адекватно обезщетяване в такива случаи, установяването на обективна гражданска отговорност за всички видове замърсяване с нефтопродукти, която е свързана с подходящо ограничаване на нивата на тази отговорност.

Конвенцията се явява продължение на идеята, предприета от държавите за предотвратяване, намаляване и контролиране замърсяването на морската среда, в съответствие с член 194 от Конвенцията на ООН по морско право, 1982 г., както и с чл. 235 от същата конвенция, който предвижда сътрудничество между държавите в по-нататъшното развитие на съответните правила на международното право с цел осигуряването на бързо и адекватно възмездяване на всички щети, причинени от замърсяване на морската среда.

Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсявания с корабно гориво (2001 г.) е допълнение от пакета международни договори (Международната конвенция за гражданската отговорност за щети от замърсяване с нефт, 1992 г., Международната конвенция за създаване на Международен фонд за обезщетение при щети, причинени от замърсяване с нефт, 1992 г., и Международната конвенция за гражданската отговорност и обезщетяването на вреди във връзка с превоза на опасни и замърсяващи вещества по море (1996 г.), приети от Международната морска организация в областта на отговорността и компенсациите за замърсяване на морската среда.

Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсявания с корабно гориво (2001 г.) се прилага единствено:

1. за щети, причинени от замърсяване:

1.1. в територията, включително в териториалните води на държава - страна по конвенцията, и

1.2. в изключителната икономическа зона на договаряща държава, определена в съответствие с международното право, или ако договарящата

държава не е определила такава зона - в района, намиращ се зад границата и прилежащ към териториалното море на тази държава, определен в съответствие с международното право и простиращ се на не повече от 200 морски мили от изходните линии, от които се измерва ширината на териториалното море;

2. за превантивни мерки, където и да са взети, за да бъдат предотвратени или да бъдат сведени до минимум такива щети.

Конвенцията регламентира случаите на отговорност на корабоприетеля (чл. 3), ограниченията на отговорност (чл. 6) и задължението на корабоприетеля на кораб, по-голям от 1000 БТ, да има застраховка, банкова гаранция или друго финансово обезпечение, покриващо обезщетението за претърпените загуби до размера на разходите, необходими за възстановяване на околната среда, както и разходите за предприетите превантивни мерки с цел ограничаване на щетите и последвалите от това загуби. Обезщетението не може да надхвърля размера на застраховката или другата финансова гаранция, покриваща отговорността на корабоприетеля за щети от замърсяване (чл. 7).

С оглед прилагането на изискванията на Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсявания с корабно гориво (2001 г.) (Bunkers Convention), в Кодекса на търговското корабоплаване се предвижда създаване на нова глава XVб „Отговорност на корабоприетеля за щети при замърсяване с корабно гориво”.

Трета група: Допълване и усъвършенстване на разпоредбите, регламентиращи териториалната компетентност и функциите на Изпълнителна агенция „Морска администрация”, както и на административнонаказателните разпоредби.

Третата група от законодателни промени в Кодекса на търговското корабоплаване цели доразвиване на разпоредбите, свързани с превоза на товари по вътрешните водни пътища, издаването на временно свидетелство за плаване, териториална компетентност на Изпълнителна агенция „Морска администрация”, контрол по безопасност на корабоплаването, забрана за посещение на български пристанища, разрешение и забрана за отплаване и административнонаказателни разпоредби.

1. Изменението в чл. 6а цели елиминирането на лицензионния режим за извършване превоз на товари по вътрешни водни пътища. Това е в съответствие със задачите, които се поставят и със Закона за ограничаване

на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност. В същото време, доколкото достъпът до пазара на превози на товари по вътрешни водни пътища е свързан с изпълнението на определени условия, които са хармонизирани с Европейския съюз, се запазват изискванията за професионална квалификация, финансова стабилност и добра репутация. Премахването на лицензионния режим ще осигури по-бързо навлизане на нови компании на пазара на транспортни услуги по вътрешни водни пътища, като в същото време ще редуцира административните процедури. С цел постигане на правна сигурност и стабилитет за корабособствениците се предвижда издаването на свидетелства за професионална компетентност да се извършва след установяване на съответствието на дружествата с изискванията за финансова стабилност и добра репутация. Условията и редът за удостоверяването на професионалната компетентност, финансовата стабилност и добрата репутация на превозвача ще продължат да се регламентират с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията съгласно чл. 6а, ал. 2.

2. В чл. 7 се предлага да се създаде нова ал. 3. Предложението е свързано с въвеждане изискванията на чл. 7 от Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето. В допълнение предложението е следствие и от приетото Решение № 686 на Министерския съвет от 2010 г., касаещо доклада за резултатите от извършения одит на Република България по схемата за доброволен одит на държава - членка на ИМО, предприемането на коригиращи мерки и действия и изпълнението на Плана за коригиращи мерки и превантивни действия. След одита на ИМО беше създадена Комисия по безопасност на корабоплаването и опазване на околната среда от замърсяване от кораби към Министерския съвет.

3. Предложението за нова ал. 3 в чл. 32 е свързано с въвеждането на глоба с фиш в случаите, когато националното знаме е повредено или износено. За кораби, които не попадат в обхвата на международните конвенции, това се счита за маловажен случай.

4. Предлага се чл. 36, ал. 1 да се измени в насока временното свидетелство за плаване на кораб, придобит в чужбина, и на кораб, строящ се в Република България, да се издава от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация” или от оправомощено от него длъжностно лице, а не от българското дипломатическо или консулско представителство в чужбина. Изменението цели опростяване на процеса по

издаване на свидетелството. Опростяването на процеса се постига с оглед на това, че Изпълнителна агенция „Морска администрация” разполага с необходимия ресурс и компетенции по издаването на свидетелствата. До момента българското дипломатическо или консулско представителство в чужбина е извършвало неспецифична за него дейност, която попада в компетентността на агенцията. В тази връзка свидетелството ще се издава от органа, който извършва регистрацията – изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация” или от оправомощено от него лице.

5. Предложението е свързано с въвеждане изискванията на чл. 4 от Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето.

6. Съгласно действащата разпоредба на чл. 362а, ал. 1, т. 3 от Кодекса на търговското корабоплаване на Изпълнителна агенция „Морска администрация” е възложено осъществяването на държавния контрол върху безопасното корабоплаване в морските пространства на Република България и в българския участък на река Дунав. Морските пространства на страната, освен акваториите на пристанищата, обхващат вътрешните морски води, както са определени в чл. 6 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), териториалното море, прилежащата зона, континенталния шелф и изключителната икономическа зона (чл. 5, ал. 1 от ЗМПВВПРБ). Българският участък на река Дунав представлява този участък от реката, който е разположен от км 845,650 до км 374,100 и е ограничен между десния бряг и демаркационната линия на границата с Румъния (чл. 70, ал. 1 от ЗМПВВПРБ). С цел създаване на нормативни условия за ефективен контрол за безопасност на корабоплаването и постигане на синхрон между разпоредбите на чл. 362а, ал. 1, т. 3 и чл. 74, ал. 1 от КТК, се предлага последната да бъде изменена така, че да се създаде законова възможност за задържане на кораб, за който има основания да се смята, че не отговаря на изискванията за безопасност, независимо дали се намира в пристанището или в друга зона на морските пространства (съответно на българския участък от р. Дунав). Още повече че несъответствието на кораба с изискванията за безопасност на корабоплаването може да се прояви след отплаването на кораба от пристанището или по време на прехода му от едно пристанище до друго (например в резултат на техническа повреда).

7. Предложението за изменение на чл. 79 е свързано с въвеждане 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.

8. Изменението на чл. 238, ал. 1 цели осъвременяване на текста. Понастоящем „Задължителните правила на пристанищата”, издадени от капитана на пристанището, се наричат „задължителните правила, издадени от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация” съгласно чл. 363а”. В задължителните правила, издадени от изпълнителния директор на агенцията, се съдържат текстове за задължителния и незадължителен пилотаж.

9. Предложението за изменение и допълнение на чл. 238а, ал. 2, чл. 239 и 242 е свързано с Директива 2009/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за изменение на Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация. Промените целят прецизиране на текстовете, което ще улесни точното прилагане на подзаконовите нормативни актове, регламентиращи дейността по управление на корабния трафик и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България, а именно Наредбата за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България (обн., ДВ, бр. 76 от 2005 г.; изм., бр. 97 от 2010 г.), която въвежда изискванията на Директива 2009/17/ЕО.

10. Предложението за замяна на думата „корабособственик” с думата „корабопритежател” в глава XVа и думата „сертификат” със „свидетелство” в чл. 346г цели уеднаквяване на терминологията, използвана в Протокола от 1992 г. за изменение и допълнение на Международната конвенция за гражданска отговорност за щети от замърсяване с нефт, 1969 г. (CLC'92). Глава XVа от Кодекса на търговското корабоплаване е свързана с прилагането на Протокола от 1992 г. за изменение и допълнение на Международната конвенция за гражданска отговорност за щети от замърсяване с нефт, 1969 г. (CLC'92).

11. Предложението за създаване на нови глави XVб „Отговорност на корабопритежателя за щети при замърсяване с корабно гориво” и XVв „Застраховка на корабопритежателя за морски искиове” са свързани съответно с прилагането на Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсявания с корабно

гориво, 2001 г. (Bunkers Convention), ратифицирана със закон от Народното събрание на 26 април 2007 г., и Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците за морски искове.

12. Изменението на чл. 360, ал. 7 е свързано с въвеждане изискванията на Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето.

13. Предлага се допълнение на чл. 361, с което се цели прецизиране териториалната компетентност на Изпълнителна агенция „Морска администрация” във връзка с дейностите, които агенцията изпълнява, като например тези по търсене и спасяване съгласно Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Предложеното изменение създава яснота в законодателството, като уеднаквява режима, свързан с териториалната компетентност, която изпълнява Изпълнителна агенция „Морска администрация” съгласно Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и Кодекса на търговското корабоплаване.

14. Предлага се в чл. 362а, ал. 3, т. 4 думата „пристанищата” да се замени с „пристанища или пристанищни терминали”. Изменението цели прецизиране на текста и улесняване на неговото точно прилагане. Натрупаната в периода след 27 март 2004 г. - датата на влизане в сила на ЗИДЗМПВВППРБ (ДВ, бр. 24 от 2004 г.), практика по прилагането на чл. 96, ал. 2 от ЗМПВВППРБ (с която разпоредба кореспондира текстът на чл. 36а, ал. 3, т. 4) показва, че несъответствието с изискванията на ЗМПВВППРБ се проявява най-често и в най-голяма степен при пристанищата за обществен транспорт. Пристанищата за обществен транспорт с национално значение (видно от приложение № 1 към чл. 103а, ал. 1, т. 1 от ЗМПВВППРБ) се състоят от повече от един терминали, намиращи се в различни населени места, всеки от които е със значителен брой корабни места. Вече са факт и пристанища за обществен транспорт с регионално значение, разполагащи с повече от един терминал. Най-често несъответствието с изискванията на закона може да засегне отделни елементи на пристанищната инфраструктура (отделно корабно място, склад или група складове). Забраната да се използва един склад, разположен в тиловата зона на даден терминал, и забраната да се използват всички корабни места на един терминал представлява все „ограничаване на експлоатацията на пристанището”. Подобно нееднозначно

(по съдържание) използване на един и същ термин създава значителни неудобства при прилагане на разпоредбите. От друга страна, правната възможност за преустановяване експлоатацията на пристанището е практически неприложима, защото до нея би могло да се стигне само в изключителна ситуация - непреодолима сила или едновременно недобросъвестно поведение на всички оператори на терминали в пристанището.

15. Предлага се в чл. 362б след думите „Изпълнителна агенция „Морска администрация” да се добави „или оправомощено от него лице”. Изменението цели опростяване на реда за налагане на забрана за посещение на български пристанища. Съгласно предложеното изменение забраната за посещение на български пристанища ще се налага от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация” или от оправомощено от него длъжностно лице.

16. Предлага се създаването на чл. 362в, с който се цели запълване на празнотата във връзка с липсата на текстове в Кодекса на търговското корабоплаване, пряко свързани с предотвратяването на замърсяването от кораби, и за отговорността на Изпълнителна агенция „Морска администрация” в тази насока. Използваният в ал. 2 термин „околна среда” цели прецизиране на текста и е продиктувано от факта, че под юрисдикцията на Изпълнителна агенция „Морска администрация” попадат не само морските пространства, но и вътрешните водни пътища на Република България. В този смисъл корабите може да замърсят както морето, така и река Дунав. Освен това корабите са източник на замърсяване не само на водата, а и на въздуха (Анекс VI на MARPOL 73/78, Директиви 1999/32/ЕО, 2005/33/ЕО, 2009/30/ЕО). Във връзка с ал. 3 предложението е свързано с изискванията за извършване на държавен екологичен контрол най-малко на 25 на сто от броя на корабите, посетили българските пристанища, посочени в Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол

17. Предвижда се изменение в чл. 363, ал. 1, с което се цели опростяване на реда за разрешение за отплаване. Съгласно предложеното изменение разрешението за отплаване ще бъде давано от капитана на пристанището или от оправомощено от него лице.

18. Предлага се в чл. 363а, т. 4-8 думите „правилата за” да се заличат. Предложението е свързано с прецизиране на текста и избягване повторението на една и съща дума. В т. 7 се предлага думата „морето” да се замени с „околната среда”. Изменението цели прецизиране на текста и е

продиктувано от факта, че под юрисдикцията на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ попадат не само морските пространства, но и вътрешните водни пътища на Република България. В този смисъл корабите може да замърсят както морето, така и река Дунав. Освен това корабите са източник на замърсяване не само на водата, а и на въздуха (Анекс VI на MARPOL 73/78, Директиви 1999/32/ЕО, 2005/33/ЕО, 2009/30/ЕО). Последното предложение е свързано със създаването на нова т. 9. Новият текст цели създаване на правна регламентация при снабдяването на корабите с горивно-смазочни материали с оглед избягване замърсяването на околната среда и осигуряване безопасност на корабоплаването при извършването на тези дейности.

19. Предлага се създаване на чл. 367а „Определяне и ползване на места за убежище на кораби, с което се въвеждат изискванията на Директива 2009/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за изменение на Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация (ОВ, L 131 от 2009 г.). Във връзка с това беше изменена и допълнена Наредбата за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България (ДВ, бр. 97 от 2010 г.).

20. Предлага се създаване на нов чл. 370а „Униформено облекло“, с което се цели повишаване авторитета на служителите на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ при изпълнение на служебните им задължения във връзка с осъществяване на контрол по безопасността на корабоплаването и контролни функции в областта на пристанищата.

21. Предложеното изменение на чл. 375 е във връзка с приетите на 25 юни 2010 г. изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г., и кодекса към нея. По-конкретно глава VIII „Норми за носенето на вахта“ раздел А – VIII/1 (Годност за изпълнение на задълженията) т. 10. Съгласно раздел А – VIII/1 (Годност за изпълнение на задълженията) т. 10 от Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г., и кодекса към нея нивото на алкохол в кръвта за капитани, лица от командния състав и други моряци при изпълнение на определените задължения по безопасност, сигурност и околната среда не трябва да бъде повече от 0,05 на сто, или 0,25 мг/л алкохол в дъха, или количество алкохол, което води до концентрация на алкохол. На следващо място към момента по вътрешноводните пътища на Република България се

осъществява постоянен маневрен режим. Изменението на чл. 375 цели унифициране изискванията на море и река. Изпълнителна агенция „Морска администрация” разполага с дрегери за измерване съдържанието на алкохол в дъха, които са сертифицирани съгласно изискванията на българското законодателство.

22. В чл. 377, ал. 3 след думите „който не изпрати” се добавя „или изпрати невярна”.

В своята практика инспекторите от регионалните дирекции на „Морска администрация” във Варна и Бургас, които отговарят за контрола по опазването на морската среда, установяват, че постъпилата информация за вида и количествата корабни отпадъци (приложение № 1 към чл. 3, ал. 1 от Наредба № 15 от 2004 г. за предаване и приемане на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари) е попълнена некоректно – липсват данни или наличните данни са неверни. Към момента в действащата нормативна база няма конкретни текстове, които да указват как точно да се санкционира подобен вид нарушение. Ако подаването на неточна и/или непълна информация за корабните отпадъци на борда бъде въведено в Кодекса на търговското корабоплаване, санкционирането за такива несъответствия ще бъде регламентирано и прилагано.

23. Предложеното в чл. 378 намаляване на долната граница на наказанието лишаване от право за заемане на длъжността, във връзка с което е извършено нарушението, цели постигане на по-добра възможност за индивидуализация на наказанието, свързана и с тежестта на нарушението. По този начин ще се постигнат по-лесно целите на наказанието по отношение на генералната превенция и на индивидуалната превенция, както и налагане на по-справедливи наказания. Понастоящем липсват текстове в националното законодателство, които да се отнасят за глоби при установяване на неправилни записи в официалните корабни дневници за генерирани отпадъци и при установяване на несъответствие с направените записи и действителните количества генерирани отпадъци на корабите. В някои случаи се установяват липси на корабни отпадъци, включително нефтени остатъци и нефтоводни смеси, което води до оправдани съмнения за нерегламентирано изхвърляне зад борд. Създаването на специален текст за наказване на този вид несъответствия ще има възпиращ ефект както за нерегламентирано изхвърляне зад борд, така и за повишаване вниманието на екипажите при водене на съответните дневници.

24. Предлага се изменение на чл. 383, ал. 1, с което се цели по-лесна събираемост на глобите, налагани с фиш. По принцип по-голямата част от

корабите имат агент и малко на брой се агентират от капитана на кораба. В тази връзка се предлага глобите по фиш да могат да се заплащат и от агента на кораба в качеството му на представител на корабоприитежателя. Отношенията между агента и корабоприитежателя се уреждат с договор и част от задълженията на агента се състоят в това да представлява корабоприитежателя пред всички държавни органи в държавата, в която той извършва дейността си.

25. Създаването на чл. 383а е свързано със създаването на правна регламентация за налагане на санкции при неизпълнение на изискванията на чл. 6а. Новият чл. 383б въвежда изискванията на Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците за морски икове.

26. Изменението на чл. 384, ал. 2 цели разширяване на кръга от служители, които могат да съставят актове. Към момента актове се съставяха единствено от инспекторите на Изпълнителна агенция „Морска администрация“. Изменението на чл. 384, ал. 3 цели по-бързо изпълнение на наказанията, които представляват по-малка обществена опасност. С изменението се постигат по-добре целите на наказанието, като се съкращава периодът между простъпката и налагането на санкция за виновното действие от страна на нарушителя. Алинея 5 прецизира процедурата по връчването на наказателното постановление. Предложението за нова ал. 7 е свързано с текста на чл. 59, ал. 3 от Закона за административните нарушения и наказания. Законът регламентира необжалваем минимум на наказателните постановления в размер до 10 лв. включително, освен ако в специален закон е предвидено друго.

27. Предлага се създаването на нов чл. 384а, с което ще се създаде възможност за обезпечаване на събираемостта на глоби или обезщетения, налагани по реда на кодекса. На следващо място допълнението цели доразвиване и на разпоредбата на чл. 384.

28. В § 1а от Допълнителните разпоредби т. 35 предвижда да се регламентира още един случай, който се квалифицира като маловажен, като по този начин е предоставена възможност за налагане на глоба с фиш. В чл. 18 от Закона за държавния печат и националното знаме на Република България е указано, че българско знаме следва да се вдига от всички български кораби, а в чл. 24 от същия закон е казано, че знамената се поддържат в изряден естетичен вид.

Приемането на предложението проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване няма да окаже пряко

и/или косвено въздействие върху държавния бюджет, поради което финансова обосновка не е изготвена и такава не се прилага.

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване е посочен в одобрения от Министерския съвет План за действие за 2011 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, и е публикуван на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за предложения и становища съгласно чл. 26, ал. 2 от Закона за нормативните актове.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)

