

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., бр. 85 от 2010 г., бр. 92 от 2011 г., бр. 38 и 77 от 2012 г., бр. 15, 28 и 109 от 2013 г., бр. 14 и 52 от 2015 г. и бр. 58 от 2016 г.)

§ 1. В чл. 39а, ал. 1 т. 1 се изменя така:

„1. да е нает от българската държава или от лице по чл. 27, ал. 1, т. 2-4;“.

§ 2. В чл. 46 се създава ал. 4:

„(4) Сделка за придобиване право на собственост върху серийно произведен плавателен съд за спорт, туризъм и развлечения, по която страни са производителят или негов дистрибутор и първият приобретател, се извършва в писмена форма. Договорът се придружава от писмена декларация на прехвърлителя относно обстоятелството, че към момента на сключване на сделката корабът не е вписан в нито един корабен регистър.“

§ 3. В чл. 72 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 4 след думата „вътрешните“ се добавя „морски“, а думите „съответно одобрени от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ в съответствие с изискванията за регистрация, оборудване, монтаж и използване на радиооборудването по Закона за далекосъобщенията“ се заменят със „съответстващи на техническите и експлоатационни изисквания, установени с 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 август 2014 г.), приетите от Европейската комисия актове за изпълнение по чл. 35 и делегирани актове по чл. 8, 11, 27 и

36 от същата директива и действащите международни стандарти относно морското оборудване и неговото изпитване“.

2. Алинея 5 се изменя така:

„(5) Плаващите по вътрешните водни пътища самоходни и несамоходни кораби, в т.ч. малките кораби, фериботите и плаващите средства и устройства, трябва да бъдат оборудвани с корабни радиотелефонни станции, съответстващи на техническите и експлоатационни изисквания, установени 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.).“

3. Създават се ал. 8 и 9:

„(8) Корабите, за които се прилагат Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (SOLAS 74), изготвена в Лондон на 1 ноември 1974 г. (ратифицирана с указ – ДВ, бр. 61 от 1983 г.), в сила за Република България от 2 февруари 1984 г., както е изменена с Протокола от 1988 г., изготвен в Лондон на 11 ноември 1988 г., (ратифициран със закон – ДВ, бр. 12 от 2004 г.), в сила за Република България от 13 юли 2004 г. (ДВ, бр. 12 от 2005 г.; изм. и доп., бр. 16, 17, 19, 20, 22, 23 и 24 от 2017 г.), Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с протокол от 1978 г. (MARPOL 73/78) и с Протокол от 1997 г., съставена в Лондон на 2 ноември 1973 г. (ратифицирана със закон – ДВ, бр. 94 от 2004 г.), в сила за Република България от 12 март 1985 г., а Протоколът от 1997 г. – от 19 май 2005 г. (ДВ, бр. 12 от 2005 г.), или Конвенцията за международните правила за предпазване от сблъскване на море, 1972 г., подписана в Лондон на 20 октомври 1972 г. (ратифицирана с указ – ДВ, бр. 22 от 1975 г.), в сила за Република България от 15 юни 1977 г. (ДВ, бр. 17 от 2003 г.), протоколите към тях и свързаните с тези конвенции кодекси със задължителен характер, които са в сила за Република България, трябва да имат монтирано на борда оборудване, отговарящо на 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, приетите от Европейската комисия актове за изпълнение по чл. 35 и делегирани актове по чл. 8, 11, 27 и 36 от същата директива и действащите международни стандарти относно морското оборудване и неговото изпитване. Оценяването на съответствието на оборудването с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и действащите международни стандарти се извършва от организации, нотифицирани от Изпълнителна

агенция „Морска администрация“, при условията и по реда на Наредба № 54 от 2016 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби (ДВ, бр. 4 от 2017 г.).

(9) 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 се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“

§ 4. В чл. 73а се правят следните изменения и допълнения:

1. АLINEЯ 2 се изменя така:

„(2) Корабите, за които се прилагат Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (SOLAS 74), Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г., подписана в Лондон на 5 април 1966 г. (ратифицирана с указ – ДВ, бр. 94 от 1968 г.), в сила за Република България от 30 март 1969 г. (ДВ, бр. 81 от 2003 г.; изм., бр. 96 от 2004 г.), и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с Протокол от 1978 г. (MARPOL 73/78) и с Протокол от 1997 г., както и корабите, превозващи опасни товари по вътрешните водни пътища съгласно Европейското споразумение за международен превоз на опасни товари по вътрешните водни пътища (ADN), сключено в Женева на 26 май 2000 г. (ратифицирано със закон – 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.“

2. В ал. 3 след думата „чуждестранни“ се добавя „физически и“;

3. Създава се ал. 4:

„(4) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба условията и реда за извършване на дейностите по ал. 3, както и за оправомощаване на лицата, които ги осъществяват, и за оттегляне на предоставените правомощия.“

§ 5. Член 79 се изменя така:

„Разследване на морски произшествия и инциденти

Чл. 79. (1) Разследването на морски произшествия и инциденти се извършва от инспектори по разследването – служители в специализираното звено за разследване на морски произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

(2) Разследването по ал. 1 има за цел да съдейства за повишаване на безопасността на морския транспорт и за предотвратяване на морски произшествия, като се установяват причините и обстоятелствата за възникване на конкретно произшествие, без да се правят заключения за наличието на вина или за разпределяне на отговорност. Разследването по ал. 1 се извършва отделно и независимо от провежданото по повод същото морско произшествие наказателно, административнонаказателно или гражданско производство и не може да бъде възпрепятствано, спирано или забавяно поради провеждането на такова производство.

(3) На разследване във връзка с безопасността подлежат морски произшествия и инциденти, които са:

1. засегнали кораб, плаващ под българско знаме, независимо от мястото на произшествието;
2. възникнали в териториалното море и във вътрешните морски води на Република България, независимо от типа и предназначението на засегнатите кораби и от знамето, под което плават;
3. засегнали други значими интереси на Република България, независимо от мястото на произшествието и знамето, под което плават засегнатите кораби;
4. засегнали морски кораби, намиращи се във вътрешните водни пътища на Република България.

(4) Не се извършва разследване във връзка с безопасността на морски произшествия и инциденти, които засягат единствено:

1. военни кораби, 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 други плавателни съдове за спорт, туризъм и развлечения, 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. речни кораби, които плават само по вътрешни водни пътища;
4. риболовни кораби с дължина до 15 метра;
5. стационарни офшорни сондажни платформи.

(5) Разследване във връзка с безопасността се извършва задължително при възникване на много тежко морско произшествие. Във всички останали случаи на морски произшествия и инциденти ръководителят на специализираното звено по ал. 1 преценява дали е необходимо разследване на дадено произшествие, след като вземе предвид експертното становище на инспекторите по разследването от звеното относно характера на морското произшествие или инцидента, вида на засегнатия кораб и/или товар и възможността резултатите от разследването да спомогнат за предотвратяване на бъдещи произшествия или инциденти. Когато бъде взето решение да не се провежда разследване във връзка с безопасността на тежко произшествие, мотивите за това решение се съобщават на Европейската комисия чрез Европейската информационна платформа за морски произшествия.

(6) Разследването във връзка с безопасността започва възможно най-скоро, но не по-късно от два месеца след настъпване на морското произшествие или инцидента.

(7) При осъществяване на своите функции и в процеса на вземане на решения специализираното звено по ал. 1 е независимо и действа само въз основа на закона.

(8) Специализираното звено по ал. 1 въз основа на постигнато с органа за разследване на друга държава – членка на Европейския съюз, споразумение за конкретен случай на разследване във връзка с безопасността може да му делегира правомощието да ръководи това разследване или да му възложи конкретни задачи в рамките на провежданото разследване. Условието и редът за сключване на споразумения с органите за разследване на другите държави – членки на Европейския съюз, се определят с наредбата по ал. 13.

(9) Инспекторите по разследването са длъжни да провеждат разследванията във връзка с безопасността безпристрастно и да действат само въз основа на закона. Те провеждат разследването в съответствие с правилата на Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти, приет с Резолюция А.849(20) от 27 ноември 1997 г. на Асамблеята на Международната морска организация, и имат право на достъп до всяка информация от значение за провежданото разследване, както и правото:

1. на 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. да създадат необходимата организация за незабавното описване на доказателствения материал и контролираното претърсване за изваждане на отломки, останки и други части или вещества за изследване или анализ;

3. да изискват изследване или анализ на обектите по т. 2, както и на свободен достъп до резултатите от такива изследвания или анализи;

4. на свободен достъп, копиране и използване на всяка необходима информация и записани данни, включително на данните от устройството на кораба за записване на данните от пътуване (VDR данните), свързани с кораба, рейса, товара, екипажа или всяко друго лице, предмет, състояние или обстоятелство;

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

6. да изискват и да разполагат с резултатите от изследването или от пробите, взети от лицата, свързани с експлоатацията на кораба, или от друго съответно лице;

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

8. да получават протоколи от посещенията и съответна информация от държавата на знамето, корабособствениците, класификационните организации и от всички други компетентни страни, когато те или техните представители са установени в Република България;

9. да поискат съдействие от компетентните органи в съответните държави, включително инспектори от държавата на знамето и държавата на пристанището, служители от бреговата охрана, оператора на услуги по управление на корабния трафик, екипи за търсене и спасяване, пилоти или друг пристанищен или корабен персонал.

(10) Всяко разследване във връзка с безопасността приключва с доклад, изготвен във формата и със съдържанието, определени с наредбата по ал. 13. В срок 12 месеца от датата на морското произшествие или на инцидента ръководителят на специализираното звено по ал. 1 публикува доклада, включително съдържащите се в него заключения и препоръки, на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Съдържащите се в доклада заключения и препоръки не може да бъдат използвани в хода на гражданско, административно, дисциплинарно или наказателно производство.

(11) Специализираното звено по ал. 1 съхранява документацията от разследванията във връзка с безопасността и поддържа информационна база от данни за морските произшествия и инциденти. Информация за морските произшествия и инциденти се предоставя на Европейската комисия чрез Европейската информационна платформа за морски произшествия.

(12) Специализираното звено по ал. 1 е длъжно да използва единствено за целите на разследването във връзка с безопасността и да не предоставя на трети лица, освен когато съответният компетентен орган постанови, че е налице първостепенен обществен интерес от разгласяването им, следната информация и документи:

1. свидетелските и други показания, обяснения и бележки, взети или получени от инспекторите по разследването в хода на провеждано разследване във връзка с безопасността;

2. документи, разкриващи самоличността на лицата, дали показания по време на разследването във връзка с 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.

(13) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба реда за разследване на морски произшествия и инциденти.“

§ 6. Създава се чл. 79а:

„Разследване на произшествия във вътрешните водни пътища на Република България

Чл. 79а. (1) 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.

(2) Разследванията по ал. 1 се извършват в съответствие с Правилата за речния надзор по Дунава, приети с Постановление № 82 на Министерския съвет от 2013 г. (ДВ, бр. 35 от 2013 г.), при условия и по ред, установени с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“

§ 7. В наименованието на глава пета след думата „екипаж“ се поставя точка и се създава изречение второ:

„Обслужващ персонал“.

§ 8. В чл. 87 ал. 3 се изменя така:

„(3) С наредбата по ал. 1 се определят и изискванията към учебните заведения по отношение на:

1. темите и минималния брой учебни часове по специалните дисциплини;

2. начина на провеждане, в това число материално-техническата база, темите и продължителността на практическата подготовка;

3. преподавателите, извършващи обучение по морски и речни специалности.“

§ 9. Създава се чл. 88а¹:

„Обслужващ персонал

Чл. 88а¹. Обслужващ персонал са всички служители на борда на пътнически кораб, плаващ по вътрешните водни пътища, които не са членове на екипажа на кораба.“

§ 10. В чл. 88б се правят следните изменения и допълнения:

1. В заглавието думите „Трудови правоотношения“ се изменят с „Общи правила за трудовите правоотношения“.

2. В ал. 1 след думата „екипажа“ се добавя „и на обслужващия персонал“.

3. Алинея 9 се изменя така:

„(9) Ползването на отпуск от членовете на екипажа и на обслужващия персонал се извършва по ред, установен с наредбата по ал. 1.“

4. Алинея 10 се изменя така:

„(10) Независимо от установеното в чл. 88в, ал. 1 и 2 и чл. 88г, ал. 3–5, при необходимост от осигуряване непосредствената безопасност на кораба лицата или товара, намиращи се на борда, или за предоставяне помощ на други търпящи бедствие кораби или лица, капитанът има право да изиска от всеки член на екипажа и на обслужващия персонал да работи толкова часове, колкото са необходими за възстановяването на нормалната обстановка.“

5. Алинеи 11, 12, 13, 14 и 15 се отменят.

§ 11. Създават се чл. 88в – 88д:

„Специфични правила за трудовите правоотношения на членовете на екипажа на морски кораб

Чл. 88в. (1) Минималната продължителност на почивката на членовете на екипажа на морски кораб е 10 часа за период 24 часа и 77 часа за всеки 7-дневен период.

(2) Почивката по ал. 1 за период от 24 часа може да бъде разделена най-много на две части, едната от които с продължителност най-малко 6 часа. Интервалът между два последователни периода за почивка не може да надвишава 14 часа.

(3) Поради спецификата на работата на борда на морски кораб отлагането на ползването на седмичните почивки се разрешава в съответствие с Конвенция № 14 относно седмичната почивка (индустрия), 1921, приета в Женева на 25 октомври 1921 г. (ратифицирана със закон – ДВ, бр. 81 от 1924 г.), в сила за Република България от 6 март 1925 г. (ДВ, бр. 36 от 1997 г.). Ползването на седмичните почивки може да се отлага и когато това е предвидено в трудовия договор и/или във вътрешни актове на работодателя, и/или в действащ колективен трудов договор в предприятието. Часовете за отработване през отложените седмични почивки съставляват част от графика за работа, но не се включват в нормата за работно време при установено сумирано изчисляване на работното време.

(4) Отработените часове по време на отложените седмични почивки и официалните празници в рамките на нормалната продължителност на работното време по чл. 88б, ал. 7 не се смятат за извънреден труд и се компенсират с допълнителен платен отпуск на брега след репатриране, равен на броя на отработените седмични почивки и официални празници. По взаимно съгласие между страните по трудовото правоотношение ползването на този вид допълнителен платен отпуск може да бъде заменено с изплащане на парично обезщетение, изчислено на базата на основното месечно трудово възнаграждение на члена на екипажа и допълнителните възнаграждения с постоянен характер.

(5) Часовете, отработени по време на отложените седмични почивки извън рамките на нормалната продължителност на работното време, се компенсират по предвидения в чл. 88б, ал. 8 ред.

Специфични правила за трудовите правоотношения на членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища

Чл. 88г. (1) При установено сумирано изчисляване на работното време за период от 12 месеца максималната продължителност на работното време за периода не може да надвишава 2304 часа. Когато член на екипажа или на обслужващия персонал е назначен за срок, по-кратък от 12 месеца,

максималната продължителност на работното време за срока на договора се изчислява пропорционално.

(2) В случаите по ал. 1 средната продължителност на седмичното работно време за периода от 12 месеца не може да надвишава 48 часа, а за период от 4 месеца – 72 часа.

(3) Максималната продължителност на работна смяна при сумирано изчисляване на работното време не може да надвишава 14 часа за всеки период от 24 часа, като продължителността на работната седмица не може да надвишава 84 часа за всеки период от 7 дни, а за работниците и служителите с намалено работно време – до един час над намаленото им работно време.

(4) Максималната продължителност на работна смяна при сумирано изчисляване на работното време на членовете на екипажа и на обслужващия персонал, извършващи сезонна работа на борда на пътнически кораб, който плава по вътрешните водни пътища, не може да надвишава 12 часа за всеки период от 24 часа, като продължителността на работната седмица не може да надвишава 72 часа за всеки период от 7 дни.

(5) Минималната продължителност на почивката на членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища, е:

1. за период от 24 часа – 10 часа, от които поне 6 часа са без прекъсване;

2. за всеки 7-дневен период – 84 часа.

(6) Базата за изчисляване на максималната продължителност на работното време по ал. 1, изискванията към графика за работното време при сумирано изчисляване на работното време, базата за изчисляване и редът за ползване на междудневните и седмичните почивки се определят с наредбата по чл. 88б, ал. 1.

Субсидиарно прилагане

Чл. 88д. За неуредените в този кодекс и в наредбата по чл. 88б, ал. 1 въпроси, свързани с трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения между членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ под българско знаме, и корабоприитежателя, се прилагат нормите на действащото българско трудово законодателство.“

§ 12. В чл. 238, ал. 3 изречение първо се заличава.

§ 13. В чл. 360 се създават ал. 12 и 13:

„(12) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ осъществява функциите на „администрация“ по смисъла на правото на Европейския съюз относно рециклирането на кораби.

(13) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ е нотифициращ орган по смисъла 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.“

§ 14. В чл. 362, ал. 1 в основния текст думата „упълномощени“ се заменя с „оправомощени“.

§ 15. В чл. 362а, ал. 1, т. 2 думите „в рамките на една календарна година Изпълнителна агенция „Морска администрация“ осъществява проверки, съответстващи на най-малко 25 на сто от броя на корабите, посетили българските пристанища;“ се заличават.

§ 16. В чл. 362б се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 1:

„(1) Забранява се посещаването на български пристанища и рейдове от кораб, плаващ под чуждо знаме, на който, съгласно регистрираната информация в базата от данни за проверките, извършвани по реда на държавния контрол в пристанищата на Европейския съюз и на държавите – страни по Парижкия меморандум за държавния пристанищен контрол, подписан в Париж на 26 януари 1982 г., в сила за Република България от 1 юли 2007 г., е отказан достъп или е забранено посещаването на пристанище или място за заставане на котва на друга държава – членка на Европейския съюз. Забраната за посещение на български пристанища и рейдове е в сила, докато е в сила постановеният отказ за достъп или забрана за посещение на пристанището или рейда на другата държава – членка на Европейския съюз.“

2. Досегашната ал. 1 става ал. 2 и в нея се създават изречения второ и трето: „Заповедта, с която се забранява посещение на български пристанища, може да бъде обжалвана по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Обжалването не спира изпълнението на принудителната административна мярка.“

§ 17. В чл. 362в ал. 3 се изменя така:

„(3) Условията и редът за осъществяване на контрола по ал. 1 се уреждат с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“

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

1. В ал. 2 в основния текст думата „упълномощено“ се заменя с „оправомощено“.

2. Създава се нова ал. 3:

„(3) Заповедта, с която се постановява задържане на кораба, може да бъде обжалвана по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Обжалването не спира изпълнението на принудителната административна мярка.“

3. Досегашните ал. 3 и 4 стават съответно ал. 4 и 5.

§ 19. В Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. В § 1а:

а) в т. 2 думите „по море (SOLAS)“ се заменят с „на море от 1974 г. (SOLAS 74), както е изменена с Протокола от 1988 г.“;

б) точка 9 се изменя така:

„9. „Морско лице“ е физическо лице, което заема длъжност на кораб като член на екипажа или изпълнява служба на брега и притежава свидетелство за правоспособност, свидетелство за професионална компетентност, свидетелство за допълнителна или специална подготовка, придобито по реда на наредбата по чл. 87, ал. 1.“;

в) В т. 38 накрая се поставя запетая и се добавя „поправка – ОВ, L 74 от 22 март 2010 г., изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) № 1355/2014 на Комисията от 17 декември 2014 г. (ОВ, L 365 от 19 декември 2014 г.)“;

г) създават се т. 43–46:

„43. „Много тежко морско произшествие“ е събитие с кораб, настъпило при неговата експлоатация и довело до пълна конструктивна загуба на кораба, смърт или значително замърсяване на околната среда.

44. „Тежко морско произшествие“ е събитие с кораб, настъпило при неговата експлоатация, което не може да се квалифицира като много тежко произшествие и се изразява във: нарушаване на целостта или предполагаеми щети по корпуса на кораба в резултат на пожар или експлозия на борда, засядане, контакт с дъното, с подводен или с брегови обект или съоръжение или с друг плавателен съд, или под въздействието на неблагоприятни метеорологични условия или лед, конструктивна повреда на кораба, която го прави немореходен (например, пробойна в подводната част на корпуса), спиране на главния двигател, значителни щети по надстройката, замърсяване вследствие на разлив, независимо от неговото количество, и/или повреда, налагаща провлачване или помощ от брега.

45. „Значително замърсяване на околната среда“ е замърсяване на околната среда по смисъла на § 1, т. 5 от Допълнителните разпоредби на Закона за опазване на околната среда, при което се създава риск от нейното увреждане.

46. „Сезонна работа“ е работа в период от време с продължителност не повече от 9 последователни месеца в рамките на 12 месеца, през който изпълняването на определени дейности е възможно като резултат от наличието на природно-климатични дадености или туристическо търсене.“

2. В § 16 след думите „транспорта по вътрешните водни пътища“ се добавя „(ОВ, L 90 от 2 април 1999 г.), изменен с Регламент (ЕС) № 546/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 г. (ОВ, L 163 от 29 май 2014 г.)“ и се поставя запетая;

3. Създава се § 1в:

„§ 1в. Този кодекс въвежда 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) (ОВ, L 367 от 23 декември 2014 г.).“

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 20. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията издава наредбите по чл. 72, ал. 9, чл. 73а, ал. 4, чл. 79а, ал. 2 и чл. 362в, ал. 3 в срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон.

Законът е приет от 44-ото Народно събрание на 2017 г.
и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:**

(Димитър Главчев)

М О Т И В И

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

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 (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF) (ОВ, L 367 от 23 декември 2014 г.), наричана по-нататък Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г., и по-конкретно изискванията на директивата, от които се отклоняват 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.

Измененията и допълненията на Кодекса на търговското корабоплаване са включени като Мярка № 87 в Плана за действие за 2017 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, приет с Решение № 35 на Министерския съвет от 19 януари 2017 г.

В българското законодателство трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения на членовете на екипажа на кораб, плаващ под българско знаме, и на 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, Конфедерация Швейцария, 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 установените в Морската трудова конвенция от 2006 г. правила относно организацията на работното време на морските лица, работещи на борда на морски кораби, се прилагат и по отношение на морските лица, работещи на кораби, които плават под българско знаме по вътрешните водни пътища на Европа.

Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г. е приета като инструмент за изпълнение на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, подписано на 15 февруари 2012 г. между Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF). Това споразумение отчита спецификата в условията на труд и живот на борда на плаващи по вътрешните водни пътища кораби и създава минимални стандарти по отношение организацията на работното време и здравословните и безопасни условия на труд на борда на кораба на т. нар. „мобилни работници“ – членове на корабните екипажи и на обслужващия персонал на пътническите кораби, плаващи по вътрешните водни пътища на Европа. Тези минимални стандарти, в частта относно: 1) максималната продължителност на работното време за приетия референтен период от 12 месеца; 2) средната продължителност на работното време за една 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. 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.

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 корабоприитежателя.

С § 9 от законопроекта се предлага създаването на нов чл. 88а¹, с който да бъде установено законово съдържание на понятието „обслужващ персонал“.

С § 10 от законопроекта се предлага изменение на чл. 88б от КТК, така че той да съдържа само онези от действащите и в момента законови правила за трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя, които са общоприложими, независимо дали става дума за член на екипажа на морски кораб, за член на екипажа на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища, или за член на обслужващия персонал на пътнически кораб, плаващ по вътрешните водни пътища (сегашни ал. 1 – 8, ал. 11 и ал. 14 на чл. 88б от КТК).

С § 11 от законопроекта се предлага създаването на три нови разпоредби в КТК – чл. 88в, 88г и 88д. Първата урежда специфичните правила по отношение трудовите правоотношения на членовете на екипажите на морски кораби (сегашни ал. 8, изречение трето, ал. 9, 10, 12 и 13 на чл. 88б от КТК). С втората се регламентират 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. 46, дефинираща понятието „сезонна работа“ за целите на кодекса, тъй като вложеното 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. 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 корабоприитежателя, предвидено като Мярка № 89 в Плана за действие за 2017 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз.

Част от останалите текстове законопроекта имат за цел да съобразят в пълна степен действащи разпоредби на КТК с актуалните в момента редакции на актове на вторичното право на Европейския съюз и актове на международното право, по които Република България е страна. Изискванията на тези актове са въведени изцяло в националната правна система с други закони и подзаконовни нормативни актове, но съответните разпоредби на КТК са останали непроменени.

В тази група влизат: § 3 от законопроекта относно изменение на чл. 72, ал. 4 и 5 от КТК и допълването на същия текст с нова ал. 8; § 5 от законопроекта относно изменение на чл. 79 от КТК; § 6 от законопроекта относно създаване на нов чл. 79а; § 13 от законопроекта относно създаване на нова ал. 13 в чл. 360 от КТК; § 15 от законопроекта относно изменение чл. 362а, ал. 1, т. 2 от КТК; § 16 от законопроекта относно изменение и допълнение на чл. 362б от КТК; § 17 от законопроекта относно изменение на чл. 362в, ал. 3 от КТК; § 18, т. 2 и 3 от законопроекта относно изменение и допълнение на чл. 363 от КТК и § 19, т. 1, букви „б“ и „г“ от законопроекта относно изменение и допълнение на § 1а от Допълнителните разпоредби на КТК.

В действащата редакция разпоредбата на чл. 72, ал. 4 от КТК относно изискванията към средствата за радиокommunikация, 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. на радиооборудването) на морски кораби са установени с актове на вторичното право на Европейския съюз – Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета (ОВ, L 257 от 28.08.2014 г.) и регламенти за изпълнение, приети в съответствие с правилото на чл. 35 от

нея. В българското законодателство правилата на Директивата са въведени с Наредба № 54 от 2016 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби (обн., ДВ, бр. 4 от 2017 г.).

Това обстоятелство не отменя необходимостта от предприемане на законодателни промени, с които се преследва резултат в няколко посоки: 1) постигане на съответствие между текста на чл. 72, ал. 4 от КТК и изискванията на Директива 2014/90/ЕС (Директивата) на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета (§ 3, т. 1 от законопроекта); 2) въвеждане на общо изискване за съответствие на оборудването, монтирано на борда на морските кораби, включени в обхвата на Директивата (§ 3, т. 3 от законопроекта относно създаване на нова ал. 8 в чл. 72 от КТК); 3) определяне на компетентен национален орган за нотифициране на организациите, които ще оценяват съответствието на оборудването на морските кораби с изискванията на Директивата (§ 3, т. 3 и § 13 от законопроекта съответно за създаване на нова ал. 8 в чл. 72 и нова ал. 13 в чл. 360 от КТК). Предлага се функциите на национален нотифициращ орган да се осъществяват от Изпълнителна агенция „Морска администрация“. Редът и условията за това нотифициране са подробно уредени в Наредба № 54 от 2016 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби.

Разпоредбата на чл. 72, ал. 5 от КТК, която урежда изискванията по отношение на корабните радиотелефонни станции за кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища на Република България, е създадена през 2004 г. Предлаганото с § 3, т. 2 от законопроекта изменение на това правило има за цел да го синхронизира с действащите в момента международноправни актове в сферата на радиосъобщенията в корабоплаването по вътрешните водни пътища на Европа и по-специално с Регионалното споразумение относно радиотелефонната служба по вътрешните водни пътища (RAINWAT), подписано на 18 април 2012 г. в Букурещ, Румъния, в сила за Република България от 18 април 2012 г. (ДВ, бр. 44 от 2012 г.).

Предлаганите с § 5 от законопроекта промени в чл. 79 от КТК са съобразени с констатациите за непълно въвеждане в българското законодателство на изискванията на Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на

морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 131 от 28 май 2009 г.). Тези констатации са формулирани от проверяващия екип от Европейската агенция за морска безопасност (EMSA) в доклада за извършения в периода 15–17 септември 2015 г. одит на специализираното звено за разследване на морски произшествия и инциденти на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Изискванията на Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета са въведени в българското законодателство и с Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства (обн., ДВ, бр. 87 от 2011 г.; изм. и доп., бр. 30 от 2016 г.), което не отменя необходимостта от привеждане на законовия текст на чл. 79 от КТК в пълно съответствие с акта на вторичното право на Европейския съюз.

Непосредствено свързана с текста на § 5 е и тази част от § 19, т. 1, буква „г“ от законопроекта, която предвижда в § 1а от Допълнителните разпоредби на КТК да бъдат създадени т. 43–45. С тях се дава законово определение съответно на понятията „много тежко морско произшествие“, „тежко морско произшествие“ и „значително замърсяване на околната среда“.

Предложението за създаване на нов чл. 79а, който да уреди обществените отношения, възникващи във връзка с разследването на произшествия във вътрешните водни пътища на Република България (§ 6 от законопроекта), е съобразено с правилата на правната техника и се основава на обстоятелството, че тези разследвания се подчиняват на различни правила и се извършват от различни органи в сравнение с разследванията на морски произшествия и инциденти.

Разследването на морски произшествия и инциденти се извършва от инспектори по разследването от специализираното звено за разследване на морски произшествия и инциденти на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в съответствие с изискванията на Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. и на правилата на Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти, приет с Резолюция А.849(20) на Асамблеята на Международната морска организация от 27 ноември 1997 г.

Съгласно Правилата за речния надзор по Дунава, приети от Дунавската комисия на 19 декември 1951 г., последно изменени и допълнени с Решение от 15 декември 2009 г. от 73^{-ата} 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 в 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. (ДВ, бр. 35 от 2013 г.).

Действащата редакция на чл. 362а, ал. 1, т. 2 от КТК е създадена през 2002 г. С нея е въведено изискването на чл. 5, параграф 1 от Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно държавния пристанищен контрол на корабите (ОВ, L 157 от 7 юли 1995 г.). Този акт на вторичното право на Европейския съюз е отменен с Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ, L 131 от 28 май 2009 г.), изменена с Директива 2013/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 12 август 2013 г. (ОВ, L 218 от 14 август 2013 г.), Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. (ОВ, L 330 от 10 декември 2013 г.) и Регламент (ЕС) № 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. (ОВ, L 123 от 19 май 2015 г.), поправена (ОВ, L 32 от 1 февруари 2013 г.).

С новата директива от 2009 г. се установяват нови, различни от досегашните правила за подбор на корабите, подлежащи на проверка по реда на държавния пристанищен контрол. Изискванията на действащата директива за държавния пристанищен контрол са въведени в националното законодателство с Наредба № 12 от 2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол (обн., ДВ, бр. 101 от 2010 г.; изм. и доп., бр. 49 от 2013 г., бр. 85 от 2014 г. и бр. 36 от 2016 г.), но това не води до отпадане на необходимостта от привеждане в съответствие с нея и на законовата разпоредба на чл. 362а, ал. 1, т. 2 от КТК, както се предлага с § 15 от законопроекта.

Предложените с § 16 и § 18, т. 2 и 3 от законопроекта промени съответно в чл. 362б и чл. 363, ал. 3–5 от КТК също са свързани с необходимостта действащите законови разпоредби относно постановяването на забрана за посещение на българско пристанище и задържане на кораб да бъдат приведени в пълно съответствие с изискванията на Директива

2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол.

Аргументите за изменението на чл. 362в, ал. 3 от КТК, което се предлага с § 17 от законопроекта, може да бъдат изложени по следния начин:

- 1) изискването в рамките на една календарна година по реда на държавния екологичен контрол на корабоплаването да бъдат проверявани най-малко 25 на сто от корабите, посетили българските пристанища, е въведено с оглед на правилото на чл. 11, параграф 2, буква „б“ от Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ, L 332 от 28 декември 2000 г.), изменена с Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. (ОВ, L 324 от 29 ноември 2002 г.), Директива 2007/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2007 г. (ОВ, L 329 от 14 декември 2007 г.), Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21 ноември 2008 г.) и Директива (ЕС) 2015/2087 на Комисията от 18 ноември 2015 г. (ОВ, L 302 от 19 ноември 2015 г.), което препраща към вече отменената Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно държавния пристанищен контрол на корабите;
- 2) непрекъснатото разширяване в последните години на обхвата на държавния екологичен контрол на корабоплаването налага да бъдат въведени ясни процедурни правила за неговото осъществяване по отношение на всеки един от наблюдаваните параметри.

Предложението за промяна на законовото определение на понятието „морско лице“ (§ 19, т. 1, буква „б“ от законопроекта) е резултат от необходимостта да бъдат съобразени: 1) приетите по време на Дипломатическа конференция, проведена в периода от 21 до 25 юни 2010 г. в Манила, Филипините, в сила за Република България от 1 януари 2012 г., изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г. (обн., ДВ, бр. 31 от 2005 г.; попр., бр. 86 и 91 от 2009 г.; изм., бр. 17 от 2014 г.) и Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекс STCW) (обн., ДВ, бр. 31 от 2005 г.; изм., бр. 33 от 2014 г.) към нея, и двата документа са подписани в Лондон, Обединено кралство Великобритания, на 7 юли 1978 г. и са утвърдени с Решение № 192 на Бюрото на Министерския съвет от 1981 г., в сила за Република България съответно от 31 март и от 28 април 1984 г., и 2) измененията на Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно минималното ниво на обучение на морските лица (ОВ, L 323 от 3 декември 2008 г.), внесени с Директива

2012/35/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. (ОВ, L 343 от 14 декември 2012 г.).

Изискванията на Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г., както е изменена, са изцяло въведени в националното законодателство с Наредба № 6 от 2012 г. за компетентност на морските лица в Република България (обн., ДВ, бр. 31 от 2012 г.; изм. и доп., бр. 81 от 2013 г., бр. 84 от 2014 г., бр. 83 от 2015 г. и бр. 10 от 2017 г.), но това не води до отпадане на необходимостта от привеждане в съответствие с нейните изисквания и на определителната разпоредба на § 1а, т. 9 от Допълнителните разпоредби на КТК, както се предлага с § 19, т. 1, буква „б“ от законопроекта.

Още една група правила на законопроекта имат отношение към актове на вторичното право на Европейския съюз. Става дума за актове, чието точно изпълнение налага въвеждането на мерки на законодателно ниво. В тази група влизат: § 8 от законопроекта относно изменение на чл. 87, ал. 3 от КТК и § 13 от законопроекта относно допълване на чл. 360 от КТК с нови ал. 12 и 13.

Новата редакция на чл. 87, ал. 3 от КТК, предлагана с § 8 от законопроекта, въвежда на ниво закон специфичните изисквания по отношение на професионалното образование и обучение и на висшето образование по морски и речни специалности. Това са изисквания, засягащи съдържанието на учебните планове и програми, минималния брой часове по различните учебни предмети и модули, материално-техническата база за провеждане на обучението, в т.ч. на практическата подготовка, и изискванията към преподавателите по специалните дисциплини, които са в допълнение към общите изисквания, установени съответно със Закона за професионалното образование и обучение и Закона за висшето образование.

Посочените специфични изисквания са установени като минимални задължителни изисквания към подготовката на морските лица в редица актове на вторичното право на Европейския съюз и международноправни актове, по които Република България е страна, сред които особено внимание заслужават: 1) упоменатата вече Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно минималното ниво на обучение на морските лица; 2) Директива 96/50/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно хармонизирането на условията за получаване на национално удостоверение за капитан на плавателен съд за превоз на стоки и пътници по вътрешноводни пътища в Общността (ОВ, L 235 от 17 септември 1996 г.), изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 29 септември 2003 г. (ОВ, L 284 от 31 октомври 2003 г.) и Регламент

(ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21 ноември 2008 г.); 3) Директива 91/672/ЕИО на Съвета от 16 декември 1991 г. относно взаимното признаване на национални свидетелства за капитани на речни кораби за превоз на стоки и пътници по вътрешни водни пътища (ОВ, L 373 от 31 декември 1991 г.), изменена с Акта за присъединяване на Австрия, Финландия и Швеция (ОВ, L 241 от 29 август 1994 г.), Акта относно условията за присъединяване към Европейския съюз на Чешката република, Република Естония, Република Кипър, Република Латвия, Република Литва, Република Унгария, Република Малта, Република Полша, Република Словения и Словашката република и промените в учредителните договори на Европейския съюз (ОВ, L 236 от 23 септември 2003 г.), Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 29 септември 2003 г. (ОВ, L 284 от 31 октомври 2003 г.), Директива 2006/103/ЕО на Съвета от 20 ноември 2006 г. (ОВ, L 363 от 20 декември 2006 г.), Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21 ноември 2008 г.), Директива 2013/22/ЕС на Съвета от 13 май 2013 г. (ОВ, L 158 от 10 юни 2013 г.); 4) Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г., и Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекс STCW) към нея; 5) Препоръките за подготовка и освидетелстване на моряците на Международната морска организация (ИМО) (т.нар. „моделни курсове“); 6) Препоръките за подготовка на водачите на кораби и снабдяването им със свидетелства за правоспособност за международното корабоплаване на Комитета по вътрешен транспорт към Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации и на Дунавската комисия. Спазването на тези специфични изисквания е въздигнато в задължително условие за последващото издаване и подновяване на свидетелствата за компетентност на морските лица.

В настоящия момент посочените специфични изисквания към образованието и обучението по морски и речни специалности са въведени в националното законодателство с Наредба № 6 от 2012 г. за компетентност на морските лица в Република България. Фактът, че уредбата им се съдържа в акт, който е по-нисък по степен от Закона за професионалното образование и обучение и Закона за висшето образование, прави неефективен осъществявания от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ контрол за спазването им. Изпълнението на посочените минимални изисквания е обект на периодичен контрол от страна и на Международната морска организация и на Европейската комисия чрез Европейската агенция по морска безопасност, а евентуални несъответствия на провеждания процес на

образование и обучение с установените минимални изисквания биха имали за последица предприемане на наказателни мерки спрямо Република България, включително обявяване за недействителни на вече издадени свидетелства за компетентност на морски лица, което би довело до невъзможност тези морски специалисти да упражняват професията си.

Предлаганата с § 13 от законопроекта нова ал. 12 на чл. 360 от КТК представлява мярка по прилагане на Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно рециклирането на кораби и за изменение на Регламент (ЕО) № 1013/2006 и Директива 2009/16/ЕО (ОВ, L 330 от 10 декември 2013 г.), предприета в съответствие с разпоредбата на чл. 18, параграф 1 от същия.

Последната група норми, включени в проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване, целят усъвършенстване на отделни разпоредби на КТК с оглед на: 1) по-ясното 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 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 – заключителна разпоредба на законопроекта.

Четири от изброените текстове заслужават по-специално внимание:

Първият от тях е § 1 от законопроекта относно изменение на чл. 39а, ал. 1, т. 1 от КТК.

В разпоредбата на чл. 39а, ал. 1 от КТК са регламентирани условията, при които кораб, нает по договор за беърбоут чартър, може да бъде вписан в Регистъра на корабите, плаващи под българско знаме, в регистровите книги на корабите, наети по договор за беърбоут чартър.

Действащата редакция на разпоредбата е създадена през 2002 г. Към този момент нормата на чл. 27, ал. 1, т. 5 от КТК, постановяваща, че под българско знаме плава и кораб, който е нает по договор за беърбоут чартър от лице по чл. 27, ал. 1, т. 1 – 4 от КТК, все още не съществува.

В резултат на което е налице следната хипотеза: 1) разпоредбата на чл. 27, ал. 1, т. 5 от КТК създава правната възможност кораб, който е нает по договор за беърбоут чартър от физическо или юридическо лице от държава – членка на Европейския съюз, да плава под знамето на Република България, ако за изпълнението на техническите, административните и другите изисквания на българското законодателство по отношение на корабите има упълномощено българско физическо или юридическо лице или установено в Република България физическо или юридическо лице от държава – членка на Европейския съюз; 2) нормата на чл. 33, ал. 1 от КТК изисква всеки кораб, плаващ под българско знаме, да бъде вписан в регистровите книги на корабите в едно българско пристанище; 3) кораб, който е нает по договор за беърбоут чартър от физическо или юридическо лице от държава – членка на Европейския съюз, и плава под знамето на Република България, не може да бъде вписан в Регистъра на корабите, плаващи под българско знаме, защото не изпълнява условието на чл. 39а, ал. 1, т. 1 от КТК да е нает по договор за беърбоут чартър само от българско физическо или юридическо лице.

С предлагания текст на § 1 от законопроекта се преодолява описаната несъгласуваност между разпоредбите на чл. 27, ал. 1, т. 5 и чл. 39а, ал. 1, т. 1 от КТК и се създават необходимите законови предпоставки за точното изпълнение на нормата на чл. 33, ал. 1 от КТК, като се премахва съществуващата пречка за вписване на определена категория кораби, които действително плават под българско знаме, в Регистъра на корабите, плаващи под българско знаме.

С § 2 от законопроекта се предлага въвеждане на облекчена форма на договора за прехвърляне право на собственост върху серийно произведен плавателен съд за спорт, туризъм и развлечения от производителя или негов дистрибутор на първия приобретател.

Нормата на чл. 46, ал. 1 от КТК, съгласно която правото на собственост върху кораб се прехвърля с писмен договор с нотариално удостоверяване на подписите на страните, е създадена през 1971 г. Към онзи

момент обект на сделка за прехвърляне право на собственост в преобладаващия брой случаи са били търговски кораби, които биват регистрирани в корабен регистър още в процеса на тяхното строителство – от момента на залагането на кила или извършването на равностойни строителни работи (чл. 40б, ал. 1 от КТК).

В последните години непрекъснато нараства броят на сделките за прехвърляне правото на собственост върху серийно произведени плавателни съдове за спорт, туризъм и развлечения. По правило производителят на този тип плавателни съдове не заявява вписването им в корабен регистър – за него те са стока, която произвежда и с която търгува по занятие. От тази гледна точка отсъстват достатъчно убедителни аргументи в полза на запазването на писмената форма с нотариално удостоверяване на подписите за описания вид сделки. Фактът, че серийно произведените плавателни съдове не се вписват в корабен регистър преди реализиране на първата им продажба има и друга страна – по аргумент от чл. 39в и чл. 47, ал. 1 от КТК вписването в регистъра на корабите удостоверява на кого принадлежи правото на собственост върху съответния кораб. Когато се прехвърля нерегистриран плавателен съд, не съществува правна възможност нотариусът да извърши проверка дали прехвърлителят действително е собственик на прехвърляната вещ, преди да удостовери положените от страните подписи. По този начин 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 се поставя 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 дистрибутора на производителя и първия приобретател на серийно произведени плавателни съдове за спорт, туризъм и развлечения. Задължително приложение към такъв договор трябва да бъде писмената декларация от прехвърлителя, че до момента на сключването на сделката конкретният плавателен съд не е бил вписван 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 евентуалното изискване отсъствието на регистрация да се установява с представяни от първия приобретател удостоверения, издадени от корабните регистри на всички държави. Последното би представлявало и неоправдано голяма административна тежест върху гражданите и бизнеса.

Последните две разпоредби, заслужаващи специално внимание, са разпоредбите 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, при монтирането, поддържането и ремонта на електронавигационното, спасителното и противопожарното оборудване, както и за оправомощаване на лицата, които ги осъществяват, и за оттегляне на предоставените правомощия.

Предлаганият проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване е изработен в изпълнение на Мярка № 93 в Плана за действие за 2016 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, приет с Решение № 27 на Министерския съвет от 21 януари 2016 г.

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

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

С Решение № 982 на Министерския съвет от 15 ноември 2016 г. проектът на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване е одобрен и внесен за разглеждане от 43-ото Народно събрание (сигн. 602-01-75).

На 22 декември 2016 г. законопроектът е приет от 43-ото Народно събрание на първо четене. Процедурата по разглеждане и приемане на проекта на закон не е приключена поради разпускането на законодателния орган на 27 януари 2017 г. с Указ № 59 на Президента на Република България от 24 януари 2017 г.

Междувременно с Писмо № С(20017) 300/3 от 24 януари 2017 г. Европейската комисия официално уведоми Република България, че с решение от същата дата е поставила начало на процедура за нарушение № 2017/0022 по чл. 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз за това, че Република България не е въвела в срок изискванията на Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г., приета като инструмент за изпълнение на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, подписано на 15 февруари 2012 г. между Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF).

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

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)

Приложение № 1

към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието* (Приложете към формуляра допълнителна информация/документи)	
Институция: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	Нормативен акт: Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване
За включване в законодателната/ оперативната програма на Министерския съвет за периода: 1 юли – 31 декември 2017 г.	Дата: 27 юни 2017 г.
Контакт за въпроси: Павлинка Ковачева	Телефон: 0700 10 145
1. Дефиниране на проблема: 1. Несъответствие между действащата национална нормативна уредба на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя, по-специално в частта им относно организацията на работното време на членовете на екипажа на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища и 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) (ОВ, L 367 от 23 декември 2014 г.). Отсъствие на национална правна уредба на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на обслужващия персонал на пътнически кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, и корабоприитежателите. 2. Несъответствие между действащи текстове на Кодекса на търговското корабоплаване и актуалните редакции на актове на вторичното право на Европейския съюз и актове на международното право, по които Република България е страна. <i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i> 1. 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.

2. По отношение на някои от действащите текстове на КТК е установена необходимост същите да бъдат съобразени в пълна степен с актуалните в момента редакции на актове на вторичното право на Европейския съюз и актове на международното право, по които Република България е страна. Изискванията на тези актове са въведени изцяло в националната правна система с други законови и подзаконовни нормативни актове, но съответните разпоредби на КТК са останали непроменени.

1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

1. 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 Кодекса на търговското корабоплаване (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, 2006 г., на Международната организация на труда, приета на 23 февруари 2006 г. в Женева, ратифицирана със закон, приет от 40-то Народно събрание на 27 май 2009 г. – ДВ, бр. 42 от 2009 г., в сила за Република България от 20 август 2013 г. (обн., ДВ, бр. 76 от 2013 г.; попр., бр. 46 от 2015 г.). В резултат от тези промени 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.

Частта от изискванията на Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г., 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 може да бъдат въведени само чрез изменение и допълнение на чл. 88б от КТК.

2. В периода 15 – 17 септември 2015 г. проверяващ екип от Европейската агенция за морска безопасност (EMSA) извърши одит на специализираното звено за разследване на произшествия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. В доклада за извършения одит са формулирани констатации за непълно въвеждане в българското законодателство на изискванията на Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването

на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 131 от 28 май 2009 г.). Изискванията на директивата 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.

Действащата редакция на чл. 362а, ал. 1, т. 2 от КТК е създадена през 2002 г. С нея е въведено изискването на чл. 5, параграф 1 от Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно държавния пристанищен контрол на корабите (ОВ, L 157 от 7 юли 1995 г.). Цитираният акт на вторичното право на Европейския съюз е отменен с Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ, L 131 от 28 май 2009 г.), изменена с Директива 2013/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 12 август 2013 г. (ОВ, L 218 от 14 август 2013 г.), Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. (ОВ, L 330 от 10 декември 2013 г.) и Регламент (ЕС) № 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. (ОВ, L 123 от 19 май 2015 г.), поправена (ОВ, L 32 от 1 февруари 2013 г.). С новата директива от 2009 г. се установяват нови, различни от досегашните правила за подбор на корабите, подлежащи на проверка по реда на държавния пристанищен контрол. Изискванията на действащата директива за държавния пристанищен контрол са въведени в националното законодателство с Наредба № 12 от 2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол (обн., ДВ, бр. 101 от 2010 г., изм. и доп., бр. 49 от 2013 г., бр. 85 от 2014 г. и бр. 36 от 2016 г.), но това не води до отпадане на необходимостта от привеждане в съответствие с нея и на законовата разпоредба на чл. 362а, ал. 1, т. 2 от КТК.

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 в чл. 362в, ал. 3 от КТК с оглед правилото на чл. 11, параграф 2, буква „б“ от Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ, L 332 от 28 декември 2000 г.), изменена с Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. (ОВ, L 324 от 29 ноември 2002 г.), Директива 2007/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2007 г. (ОВ, L 329 от 14 декември 2007 г.), Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21 ноември 2008 г.) и Директива (ЕС) 2015/2087 на Комисията от 18 ноември 2015 г. (ОВ, L 302 от 19 ноември 2015 г.), което препраща към вече отменената Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно държавния пристанищен контрол на корабите. 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.

На ниво Европейски съюз правилата относно оборудването (в т.ч. и на радиооборудването) на морски кораби са установени с 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 август 2014 г.) и регламенти за изпълнение, приети в съответствие с правилото на чл. 35 от нея. Изискванията на директивата са въведени в българското законодателство с Наредба № 54 от 2016 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби (обн., ДВ, бр. 4 от 2017 г.). Последното не отменя необходимостта от предприемане на законодателни промени, с оглед: 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.; 2) въвеждане на общо изискване за съответствие на оборудването, монтирано на борда на морските кораби, включени в обхвата на директивата; 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.

В редица актове на вторичното право на Европейския съюз и международноправни актове, по които Република България е страна, са установени минимални задължителни изисквания към подготовката на морските лица. Става дума за специфични изисквания по отношение на професионалното образование и обучение и на висшето образование по морски и речни специалности, свързани със 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. 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 на тези специфични изисквания се съдържа в акт, който е по-нисък по степен от Закона за професионалното образование и обучение и Закона за висшето образование, прави неефективен осъществяването от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ контрол за спазването им. В същото време тяхното изпълнение 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.

1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

До този момент не е извършвана последваща оценка по реда и при условията на чл. 22 от Закона за нормативните актове на Кодекса на търговското корабоплаване или на някой от законите за неговото изменение или допълнение.

В периода от 3 януари до 31 март 2017 г. Центърът за превенция и противодействие на корупцията и организираната престъпност извърши оценка на въздействието относно наличието на корупционен риск по отношение на 11 законодателни акта, между които и Законът за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (обн., ДВ, бр. 52 от 2015 г.). Резултатите от оценката са отразени в доклад, който е публикуван на 7 април 2017 г. на официалната интернет страница на Центъра за превенция и противодействие на корупцията и организираната престъпност, на електронен адрес: <http://borkor.government.bg/bg/pubs/4>. Формулиран е извод, че: „са налице предпоставки поставените със закона цели да бъдат постигнати“.

2. Цели:

1. Отстраняване на съществуващото несъответствие между действащата национална нормативна уредба на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя, по-специално в частта им относно организацията на работното време на членовете на екипажа на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища и 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).

Създаване на национална правна уредба на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на обслужващия персонал на пътнически кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, и корабоприитежателите.

2. Отстраняване на установените несъответствия между действащи текстове на Кодекса на търговското корабоплаване и актуалните редакции на актове на вторичното право на Европейския съюз и актове на международното право, по които Република България е страна.

Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

Пряко засегнати:

- Членовете на екипажи на кораби и на обслужващия персонал на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища на Република България и на Европа (около 1 400 морски лица и около 530 души обслужващ персонал);
- Корабоприитежателите на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища на Република България и на Европа (64 юридически лица);
- Изпълнителна агенция „Морска администрация“;
- Изпълнителна агенция „Главна инспекция по труда“;
- Специализираното звено за разследване на произшествия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- Българските производители, вносители и дистрибутори на оборудване за морски кораби;
- Организациите, нотифицирани от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ да извършват оценяване на съответствието на оборудването на морски кораби с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и действащите международни стандарти;
- Органите за надзор на пазара в Република България;
- Учебните заведения и преподавателите, извършващи обучение по морски и речни специалности (2 висши училища, 3 професионални гимназии, 1 професионален колеж и 14 центъра за професионално обучение).

Косвено засегнати:

- Корабоприитежателите на морски кораби, плаващи под българско знаме (10 юридически лица);
- Корабоприитежателите и екипажите на кораби, плаващи под чуждо знаме, които посещават българските морски пристанища (средногодишният брой посещения на кораби, плаващи под чуждо знаме, в българските морски пристанища е 3 000);
- Лицата, които придобиват образование по морски и речни специалности в български учебни заведения (общо около 900 души годишно, от които около 200 в професионалните гимназии и около 700 във висшите училища в редовна и задочна форма на обучение).

Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).

4. Варианти на действие:

Вариант I „Без действие“:

При този вариант ще се наблюдава:

- Запазване на несъответствието на установената в националното законодателство уредба на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажите на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, и корабоприитежателите (по-специално по отношение на с 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);

➤ Запазване на съществуващата празнина в правото по отношение на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на обслужващия персонал на пътническите кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, и корабоприетелите;

➤ Запазване на съществуващите несъответствия между действащи текстове на Кодекса на търговското корабоплаване и актуалните редакции на актове на вторичното право на Европейския съюз и актове на международното право, по които Република България е страна.

Вариант II „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване“:

При този вариант ще се наблюдава:

➤ Привеждане на националното законодателство в областта на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажите на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, и корабоприетелите с 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);

➤ Създаване на нормативна уредба на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на обслужващия персонал на пътническите кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, и корабоприетелите.

Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „Без действие“.

5. Негативни въздействия:

При вариант I „Без действие“:

Икономически въздействия:

➤ Намаляване привлекателността на българското знаме и опасност от „изтичане“ на български морски лица и на лица, които работят като обслужващ персонал на плаващи по вътрешните водни пътища пътнически кораби, към корабни компании на други европейски държави;

➤ Евентуално намаляване на конкурентноспособността на българските корабни компании, чиито кораби плават по вътрешните водни пътища на Европа.

Тези негативни въздействия са по отношение на държавата, на корабоприетелите, чиито кораби плават под българско знаме по вътрешните водни пътища на Европа, както и по отношение на мобилните работници (членове на екипажите и на обслужващия персонал) на борда на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища;

➤ Наличие на правна несигурност за адресатите на Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на Происшествия в морските пространства, предвид съществуващото противоречие между установените с нея изисквания и постановеното от по-високия по степен действащ текст на чл. 79 от КТК.

Тези негативни въздействия са по отношение на Специализираното звено за разследване на Происшествия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията;

➤ Наличие на правна несигурност за адресатите на Наредба № 12 от 2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол, предвид съществуващото противоречие между

установените с нея изисквания и постановеното от по-високите по степен действащи текстове на чл. 362а, ал. 1, т. 2, чл. 362б и чл. 363, ал. 3 – 5 от КТК;

➤ Отсъствие на ясни процедурни правила за осъществяване на държавния екологичен контрол на корабоплаването;

➤ Евентуални затруднения при осъществяване на контролните функции на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ като администрация на държавата на пристанището и при осъществяване на държавен екологичен контрол на корабоплаването.

Тези негативни въздействия са по отношение на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, както и по отношение на корабоприетелите и екипажите на кораби, плаващи под българско или чуждо знаме и посещаващи българските пристанища.

➤ Наличие на правна несигурност за адресатите на Наредба № 54 от 2016 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби, предвид съществуващото противоречие между установените с нея изисквания и постановеното от по-високия по степен действащ текст на чл. 72 от КТК, както и с оглед на отсъствието на компетентен национален орган за нотифициране на организациите, които ще оценяват съответствието на оборудването на морските кораби с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти;

➤ Опасност от създаване на условия за монтиране и използване на борда на кораби, плаващи под българско знаме, на оборудване, което не е в съответствие с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти;

➤ Евентуални затруднения при осъществяване на контролните функции на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ като администрация на държавата на знамето.

Тези негативни въздействия са по отношение на държавата, в т.ч. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и органите за надзор на пазара в Република България, на българските производители, вносители и дистрибутори на оборудване за морски кораби, на организациите, нотифицирани от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ да извършват оценяване на съответствието на оборудването на морски кораби с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и действащите международни стандарти, както и на корабоприетелите на морски кораби, плаващи под българско знаме.

➤ Неефективност на осъществявания от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ контрол за спазване на специфичните изисквания към образованието и обучението по морски и речни специалности;

➤ Опасност от предприемане на наказателни мерки спрямо Република България, включително обявяване за недействителни на вече издадени свидетелства за компетентност на морски лица, в случай на констатации за несъответствия на провеждания в българските учебни заведения процес на образование и обучение с установените минимални изисквания към образованието и обучението по морски и речни специалности;

Тези негативни въздействия са по отношение на държавата, на българските учебни заведения, които извършват обучение по морски и речни специалности, на лицата, които придобиват образование по морски и речни специалности в български учебни заведения, и на българските корабоприетатели.

Социални въздействия:

➤ Прилагане на правила за организацията на работното време на мобилните работници в сектора на корабоплаването по вътрешните водни пътища, които не отчитат всички специфични особености на тяхната работа;

➤ Недостатъчна защита на здравето и безопасността при работа на мобилните работници в сектора на корабоплаването по вътрешните водни пътища.

Тези негативни въздействия са по отношение на мобилните работници (членове на екипажите и на обслужващия персонал), на борда на кораби, които плават под българско знаме по вътрешните водни пътища.

➤ Опасност от възникване на невъзможност морски специалисти, завършили образованието си в български учебни заведения, да упражняват професията си.

Екологични въздействия:

Не са идентифицирани негативни екологични въздействия.

При вариант II „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване“:

Икономически въздействия:

➤ Евентуални допълнителни разходи на корабоприетелите на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, с оглед осигуряване на организация на работа, съобразно правилата в предлагания проект на закон.

Социални въздействия:

Не са идентифицирани негативни социални въздействия.

Екологични въздействия:

Не са идентифицирани негативни екологични въздействия.

Евентуалните допълнителни разходи на корабоприетелите би следвало да се разглеждат като второстепенни в сравнение с положителните икономически и социални въздействия при този вариант.

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.

6. Положителни въздействия:

При вариант I „Без действие“:

Икономически въздействия:

Не са идентифицирани положителни икономически въздействия.

Социални въздействия:

Не са идентифицирани положителни социални въздействия.

Екологични въздействия:

Не са идентифицирани положителни екологични въздействия.

При вариант II „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване“:

Икономически въздействия:

➤ Избягване на опасността от намаляване привлекателността на българското знаме и на конкурентноспособността на българските корабни компании, чиито кораби плават по вътрешните водни пътища на Европа;

➤ Уеднаквяване на правилата относно организацията на работното време на мобилните работници на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища на Република България и на Европа, с тези на мобилните работници на кораби на другите държави – членки на Европейския съюз и предотвратяване на опасността за отлив на кадри в сектора.

Тези положителни въздействия са по отношение на държавата, на корабоприетелите, чиито кораби плават под българско знаме по вътрешните водни пътища на Европа, както и по отношение на мобилните работници (членове на екипажите и на обслужващия персонал) на борда на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища.

➤ Преодоляване на съществуващата правна несигурност за адресатите на Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства, предвид

противоречието ѝ с изискванията на по-високия по степен акт – КТК.

Тези положителни въздействия са по отношение на Специализираното звено за разследване на произшествия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията;

- Преодоляване на съществуващата правна несигурност за адресатите на Наредба № 12 от 2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол, предвид противоречието между установеното с нея и изискванията на по-високия по степен акт – КТК;

- Създаване на ясни процедурни правила за осъществяване на държавен екологичен контрол на корабоплаването;

- Отстраняване на условията за възникване на затруднения при осъществяване на контролните функции на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ като администрация на държавата на пристанището и при осъществяване на държавен екологичен контрол на корабоплаването.

Тези положителни въздействия са по отношение на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, както и по отношение на корабоприетелите и екипажите на кораби, плаващи под българско или чуждо знаме и посещаващи българските пристанища.

- Преодоляване на съществуващата правна несигурност за адресатите на Наредба № 54 от 2016 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби, предвид противоречието между установените с нея изисквания и тези на по-високия по степен акт – КТК;

- Определяне на компетентен национален орган за нотифициране на организациите, които ще оценяват съответствието на оборудването на морските кораби с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти;

- Създаване на необходимите нормативни предпоставки за монтиране и използване на борда на кораби, плаващи под българско знаме, на оборудване, което съответства на изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти;

- Отстраняване на условията за възникване на затруднения при осъществяване на контролните функции на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ като администрация на държавата на знамето.

Тези положителни въздействия са по отношение на държавата, в т.ч. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и органите за надзор на пазара в Република България, на българските производители, вносители и дистрибутори на оборудване за морски кораби, на организациите, нотифицирани от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ да извършват оценяване на съответствието на оборудването на морски кораби с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и действащите международни стандарти, както и на корабоприетелите на морски кораби, плаващи под българско знаме.

- Създаване на необходимите условия за осъществяване от страна на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ на ефективен контрол за спазване на специфичните изисквания към образованието и обучението по морски и речни специалности;

- Преодоляване на опасността от предприемане на наказателни мерки спрямо Република България, в т.ч. – обявяване за недействителни на вече издадени свидетелства за компетентност на морски лица;

Тези положителни въздействия са по отношение на държавата, на българските учебни заведения, които извършват обучение по морски и речни специалности, на лицата, които придобиват образование по морски и речни специалности в български учебни заведения, и на българските корабоприетелите.

Социални въздействия:

- Въвеждане на правила за организацията на работното време на мобилните работници в сектора на корабоплаването по вътрешните водни пътища, които са в съответствие с договореностите, постигнати между Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU),

Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF) и отчитат в максимална степен специфичните особености на работата в сектора;

➤ По-добра защита на здравето и безопасността при работа на мобилните работници в сектора на корабоплаването по вътрешните водни пътища.

Тези положителни въздействия са по отношение на мобилните работници (членове на екипажите и на обслужващия персонал), на борда на кораби, които плават под българско знаме по вътрешните водни пътища.

➤ Преодоляване на опасността морски специалисти, които са завършили образованието си в български учебни заведения, да не могат да упражняват професията си.

Екологични въздействия:

Не са идентифицирани положителни екологични въздействия.

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.

7. Потенциални рискове:

Не са идентифицирани потенциални рискове от приемането на нормативния акт.

Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

☐ Ще се повиши

☐ Ще се намали

☒ Няма ефект

8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?

Не се създават нови регулаторни режими.

Не се засягат съществуващи режими или административни услуги.

9. Създават ли се нови регистри?

Не се създават нови регистри.

Когато отговорът е „да“, посочете колко и кои са те.

10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?

☐ Актът засяга пряко МСП

☐ Актът не засяга МСП

☒ Няма ефект

11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?

☐ Да

☒ Не

12. Обществени консултации:

1. Проектът на нормативен акт е преминал процедура на обществено обсъждане по реда на чл. 26, ал. 2 от Закона за нормативните актове (в редакцията до 4 ноември 2016 г.) чрез публикуването му на официалната интернет страница на Министерството на транспорта.

информационните технологии и съобщенията и в Портала за обществени консултации на Министерския съвет в периода 8 – 22 август 2016 г.

Налице са основания по отношение на новите обществени консултации, които следва да се проведат през месец юни 2017 г., да бъде приложен по-кратък срок, в съответствие с разпоредбата на чл. 26, ал. 4, изречение второ от Закона за нормативните актове.

2. Проектът на закон е обсъден по реда на чл. 3, ал. 2, във връзка с ал. 1 от Кодекса на труда на заседание на Комисията по трудово законодателство към Националния съвет за тристранно сътрудничество, както и на заседанието на Националния съвет за тристранно сътрудничество, проведено на 12 октомври 2016 г. Подкрепата за законопроекта е изразена в нарочно писмо на секретаря на Съвета от 31 октомври 2016 г.

Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.

13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

☒ Да

☐ Не

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).

Работен документ на службите на Комисията „Обобщение на аналитичния документ, придружаващ предложение за Директива на Съвета за прилагане на Европейското споразумение, сключено от Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF), относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт“ (SWD/2014/0227 final от 7 юли 2014 г.)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=SWD:2014:0227:FIN>

Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:

Име и длъжност: Павлинка Ковачева – директор на дирекция „Пристанища и пристанищни услуги“ в Изпълнителна агенция „Морска администрация“

Дата: 27.06.2017 г.

Подпис:



Таблица за съответствие на българското законодателство с Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 131 от 28 май 2009 г.)

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	Българско законодателство	Степен на съответствие
Член 1 Предмет 1. Целта на настоящата директива е подобряване на морската безопасност и предотвратяване на замърсяването от кораби, и по този начин намаляване на риска от бъдещи морски произшествия, посредством: а) улесняване на бързото провеждане на разследванията на безопасността и точен анализ на морските произшествия и инциденти, за да се определят причините за тях, както и б) гарантиране на своевременно и точно докладване на резултатите от разследванията на безопасността и на предложенията за корективни мерки. 2. Разследванията по смисъла на настоящата директива нямат за цел определяне на отговорност или вина. Държавите-членки обаче гарантират, че разследващият орган или образувание (наричани по-долу „разследващият орган“) не се въздържа да докладва изцяло причините за морското произшествие или инцидента, в случай че от резултатите може да се направи заключение за вина или отговорност.	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 5. Член 79 се изменя така: „Разследване на морски произшествия и инциденти Чл. 79. (1) Разследването на морски произшествия и инциденти се извършва от инспектори по разследването – служители в специализираното звено за разследване на морски произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. (2) Разследването по ал. 1 има за цел да съдейства за повишаване на безопасността на морския транспорт и за предотвратяване на морски произшествия, каго се установяват причините и обстоятелствата за възникване на конкретно произшествие, без да се правят заключения за наличието на вина или за разпределяне на отговорност. Разследването по ал. 1 се извършва отделно и независимо от провежданото по повод същото морско произшествие наказателно, административнонаказателно или гражданско производство и не може да бъде възпрепятствано, спирано или забавяно поради провеждането на такова производство.“. Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на	Пълно

	произшествия в морските пространства (обн., ДВ, бр. 87 от 2011 г., изм. и доп., бр. 30 от 2016 г.) Чл. 1. (1) С тази наредба се определят условията и редът за разследване на произшествия в морските пространства. (2) Разследването се извършва с цел установяване на обстоятелствата, при които е възникнало и протекло произшествието, установяване на причините и последиствията от произшествието, както и с цел предприемане на мерки за предотвратяване на подобно произшествие в бъдеще. (3) Разследването по реда на тази наредба е независимо, не се извършва с цел установяване на степента на вината или отговорността и не пречи на извършването на гражданско, административно-наказателно или наказателно производство. Чл. 2. (1) Целта на наредбата е подобряване на морската безопасност и предотвратяване на замърсяването на околната среда от плавателни съдове, както и намаляване на риска от бъдещи морски произшествия. (2) Постигане на целите по ал. 1 се извършва чрез: 1. улесняване на бързото провеждане на разследванията на безопасността и точен анализ на произшествията и морските инциденти в морските пространства, за да се определят причините за тях; 2. гарантиране на своевременно и точно докладване на резултатите от разследванията на безопасността и на предложенията за мерки, насочени към подобряване на безопасността на корабоплаването. (3) Специализираното звено е задължено да докладва изцяло причините за морското произшествие или морския инцидент, дори и в случай, че от резултатите може да се направи заключение за наличието на вина или отговорност.
Член 2 Приложно поле 1. Настоящата директива се прилага за морски произшествия и инциденти, които: а) засягат кораби, плаващи под знамето на държава-членка;	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 5. Член 79 се изменя така: „Разследване на морски произшествия и инциденти Чл. 79. (3) На разследване във връзка с безопасността подлежат
	Пълно

б) възникват в териториалните морета и вътрешните води на държавите-членки, определени в UNCLOS; или в) засягат други значими интереси на държавите-членки.	морски произшествия и инциденти, които са: 1. засегнали кораб, плаващ под българско знаме, независимо от мястото на произшествието; 2. възникнали в териториалното море или във вътрешните морски води на Република България, независимо от типа и предназначението на засегнатите кораби и от знамето, под което плават; 3. засегнали други значими интереси на Република България, независимо от мястото на произшествието и знамето, под което плават засегнатите кораби; 4. засегнали морски кораби, намиращи се във вътрешните водни пътища на Република България.“. Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 3. (1) Наредбата се прилага за произшествия и морски инциденти, които са: 1. възникнали във вътрешните морски води и в териториалното море на Република България; 2. настъпили на или с кораб, плаващ под българско знаме, независимо от мястото на произшествие; 3. засегнали други значими интереси на Република България; 4. засегнали речни кораби, плаващи във вътрешните морски води и в териториалното море на Република България, или морски кораби, плаващи по вътрешните водни пътища. Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 5. Член 79 се изменя така: „Разследване на морски произшествия и инциденти Чл. 79. (4) Не се извършва разследване във връзка с безопасността на морски произшествия и инциденти, които засягат единствено: 1. военни кораби, 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
2. Настоящата директива не се прилага за морски произшествия и инциденти, които включват единствено: а) военни кораби или кораби, предназначени за превоз на войски, и други кораби, принадлежащи на държава-членка или експлоатирани от нея изключително за правителствени нетърговски цели; б) 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; в) плавателни съдове по вътрешни водни пътища, които плават по вътрешни водни пътища; г) рибарски съдове с дължина до 15 метра; д) стационарни офшорни сондажни платформи.	кораби с примитивна конструкция, яхти и други плавателни съдове за спорт, туризъм и развлечения, 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. речни кораби, които плават само по вътрешни водни пътища; 4. риболовни кораби с дължина до 15 метра; 5. стационарни офшорни сондажни платформи.“. Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 3. (2) Наредбата не се прилага за произшествия и морски инциденти, настъпили: 1. с военни кораби или кораби, предназначени за превоз на войски, и други кораби, принадлежащи на Република България или експлоатирани от нея изключително за правителствени нетърговски цели; 2. с 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. с плавателни съдове по вътрешни водни пътища, които плават само по вътрешни водни пътища; 4. с рибарски съдове с дължина до 15 метра; 5. със стационарни офшорни сондажни платформи.
Член 3 Определения За целите на настоящата директива: 1. „Кодекс на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти“ означава актуализираната версия на Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти, приложен към Резолюция А.849(20) на Асамблеята на ММО от 27 ноември 1997 г. 2. Следните понятия се разбират в съответствие с определенията,	Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на наредбата: 5. „Кодекс на ИМО за разследване на морски произшествия и морски инциденти“ е актуализираната версия на Кодекса за разследване на морски произшествия и морски инциденти, приложен към Резолюция А.849(20) на Асамблеята на ИМО от 27 ноември 1997 г. Пълно

съдържащи се в Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти: а) „морско произшествие“; б) „много тежко произшествие“;	10. „Произшествие“ е събитие или последователност от събития, които имат като резултат някое от следните последствия, директно свързани с експлоатацията на кораба: а) смърт или сериозно нараняване на човек; б) изчезване на човек от кораба; в) загуба, предполагаема загуба или абандон на кораба; г) материални щети, нанесени на кораба; д) засядане или неспособност за самостоятелно придвижване на кораб или участието на кораба в сблъсък; е) материални щети на морската инфраструктура извън кораба, които могат сериозно да застрашат безопасността на кораба, друг кораб или човек; ж) тежки вреди на околната среда или възможни тежки вреди на околната среда, причинени от повредата на кораб или кораби. Независимо от горното, произшествието не е умишлено действие или бездействие, което има за цел да причини вреда на безопасността на кораба, човек или околната среда. Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 19. В Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 1. В § 1а: г) създават се т. 43 – 46: „43. „Много тежко морско произшествие“ е събитие с кораб, настъпило при неговата експлоатация и довело до пълна конструктивна загуба на кораба, смърт или значително замърсяване на околната среда.“. Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на наредбата:	Пълно Пълно
--	---	---------------------------

в) „морски инцидент“; г) „разследване на безопасността при морско произшествие или инцидент“; д) „водеща разследването държава“; е) „значително заинтересована държава“. 3. Понятието „тежко произшествие“ се разбира съгласно	6. „Много тежко произшествие“ е произшествие с кораб, водещо до пълната му загуба, загуба на живот или силно замърсяване. 7. „Морски инцидент“ е събитие или последователност от събития, които не се класифицират като произшествие, които са причинени директно във връзка с експлоатацията на кораба и които застрашават или ако не бъдат отстранени, биха застрашили безопасността на кораба, екипажа, други лица или околната среда. 11. „Разследване на безопасността относно морски произшествия или морски инциденти“ е процес, провеждан публично с цел тяхното предотвратяване в бъдеще. Този процес включва събиране и анализ на информация и заключения, включително определяне на обстоятелствата, причините и допринасящите фактори и даване на препоръки за безопасност. 2. „Водеща разследването държава“ е държавата, която поема отговорността за извършване на разследването по взаимно споразумение между значително заинтересованите държави. 3. „Значително заинтересована държава“ е държава: а) под чието знаме плава корабът, обект на разследването; б) в чието териториално море или вътрешни води се е случило произшествието или морския инцидент; в) където произшествието е причинило или е застрашило със сериозни вреди околната среда, включително акватория и територия на тази държава; г) където последствията от произшествието или морския инцидент са застрашили или причинили сериозни вреди на държавата или на изкуствени острови, инсталации или структури, върху които тази държава има юрисдикция; д) където в резултат на произшествието граждани на тази държава са загубили живота си или са получили сериозни увреждания; е) която има важна информация, считана от водещата разследването държава, че може да бъде от полза за разследването; ж) която по някаква друга причина установява интерес, считан за важен от водещата разследването държава. Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на	Пълно Пълно Пълно Пълно Пълно
---	---	--

актуализираното определение, съдържащо се в Циркулярно писмо MSC-MEPC.3/Circ.3 на Комитета по морска безопасност на ММО и Комитета по опазване на морската среда от 18 декември 2008 г.	търговското корабоплаване § 19. В Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 2. В § 1а: г) създават се т. 43 – 46: „44. „Тежко морско произшествие“ е събитие с кораб, настъпило при неговата експлоатация, което не може да се квалифицира като много тежко произшествие и се изразява в: нарушаване на целостта или предполагаеми щети по корпуса на кораба в резултат на пожар или експлозия на борда, засядане, контакт с дъното, с подводен или брегови обект или съоръжение или с друг плавателен съд, или под въздействието на неблагоприятни метеорологични условия или лед, конструктивна повреда на кораба, която го прави немореходен (например, пробойна в подводната част на корпуса), спиране на главния двигател, значителни щети по надстройката, замърсяване в следствие на разлив, независимо от неговото количество, и/или повреда, налагаща провлачване или помощ от брега.“. Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на наредбата: 13. „Тежко произшествие“ е произшествие, което не се класифицира като много тежко и включва: пожар, експлозия, засядане, контакт с дъното, брегови обект или съоръжение или друг плавателен съд, щети от лошо време или лед, напукване на корпуса или предполагаеми корпусни дефекти и други водещи до структурна щета, правеща кораба немореходен, като проникване на вода в корпуса, спиране на главния двигател, големи щети в жилищни помещения или замърсяване (независимо от количеството) и/или повреда, налагаща телене или брегова помощ. 8. „Насоки на ИМО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие“ са насоките, приложени към Резолюция LEG.3(91) на Правния комитет на ИМО
4. „Насоки на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие“ означава насоките, приложени към Резолюция LEG.3(91) на Правния комитет на ММО от 27 април 2006 г. и одобрени от Управителния орган на	Пълно

Международната организация по труда на неговата 296-та сесия от 12—16 юни 2006 г.	от 27 април 2006 г. и одобрени от Управителния орган на Международната организация по труда на неговата 296-а сесия от 12 – 16 юни 2006 г.	Пълно
5. Понятията „ро-ро ферибот“ и „бързоходен пътнически плавателен съд“ се разбират по смисъла на определенията, съдържащи се в член 2 от Директива 1999/35/ЕО.	12. „Ро-ро ферибот“ е морски пътнически плавателен съд със съоръжения, които позволяват на пътни или железопътни превозни средства да се придвижват на колела към и от плавателния съд и който превозва повече от 12 пътници. 1. „Бързоходен пътнически плавателен съд“ е бързоходен плавателен съд, както е определен в правило 1, глава Х от Конвенцията SOLAS от 1974 г., както е изменена към датата на приемане на Директива 2009/18/ЕО, който превозва повече от 12 пътници.	Пълно
6. „Устройство за записване на данните от пътуване“ (наричано по-долу „VDR“) се разбира в съответствие с определенията, съдържащо се в Резолюция А.861(20) на Асамблеята на ММО и Резолюция MSC.163(78) на Комитета по морска безопасност на ММО.	14. „Устройство за записване на данните от пътуване“ (VDR) се избира в съответствие с определенията, съдържащо се в Резолюция А.861(20) на Асамблеята на ИМО и Резолюция MSC.163(78) на Комитета по морска безопасност на ИМО.	Пълно
7. „Препоръка за безопасност“ означава всяко предложение, включително за целите на регистрация или контрол, от: а) разследващия орган на държавата, която провежда или ръководи разследването на безопасността въз основа на информацията, произтичаща от такова разследване; или, когато е уместно, б) Комисията, действаща въз основа на абстрактен анализ на данни и на резултатите от проведен разследвания на безопасността.	9. „Препоръка за безопасност“ е всяко предложение, включително за целите на регистрация или контрол, направено от: а) разследващия орган на държавата, която провежда или ръководи разследването на безопасността въз основа на информацията, произтичаща от такова разследване; б) Европейската комисия на база на проведен анализ на данни и резултатите от проведен разследвания на безопасността.	Пълно
Член 4 Статут на разследванията на безопасността 1. Държавите-членки определят, според правните си системи, правния статут на разследванията на безопасността по такъв начин, че такива разследвания да се извършват възможно най-ефективно и бързо. Държавите-членки, в съответствие с тяхното законодателство и, където е уместно, в сътрудничество с отговарящите за съдебното следствие органи, гарантират, че разследванията на безопасността:	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 5. Член 79 се изменя така: „Разследване на морски произшествия и инциденти Чл. 79. (1) Разследването на морски произшествия и инциденти се извършва от инспектори по разследването на морски произшествия и специализираното звено за разследване на морски произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.	Пълно

а) са независими от наказателни или други паралелно провеждащи се разследвания за определяне на отговорност или вина; както и б) не са неправомерно възпрепятствани, спрени или забавени поради подобни разследвания. 2. Правилата, които държавите-членки установяват, включват, съгласно посочената в член 10 рамка за постоянно сътрудничество, разпоредби, които да позволяват: а) сътрудничество и взаимно подпомагане при разследвания на безопасността, провеждани от други държави-членки, или делегирането на друга държава-членка на задачата за ръководство на такава разследване съгласно член 7; както и б) координиране на дейностите на съответните разследващи органи до степента, необходима за постигане на целите на настоящата директива.	(2) Разследването по ал. 1 има за цел да съдейства за повишаване на безопасността на морския транспорт и за предотвратяване на морски произшествия като се установяват причините и обстоятелствата за възникване на конкретно произшествие, без да се правят заключения за наличието на вина или за разпределяне на отговорност. Разследването по ал. 1 се извършва отделно и независимо от провежданото по повод същото морско произшествие наказателно, административнонаказателно или гражданско производство и не може да бъде възпрепятствано, спирано или забавяно поради провеждането на такава производство. (7) При осъществяване на своите функции и в процеса на вземане на решения специализираното звено по ал. 1 е независимо и действа само въз основа на закона. (8) Специализираното звено по ал. 1, въз основа на постигнато с органа за разследване на друга държава – членка на Европейския съюз споразумение за конкретен случай на разследване във връзка с безопасността, може да му делегира правомощието да ръководи това разследване или да му възложи конкретни задачи в рамките на провежданото разследване. Редът и условията за сключване на споразумения с органите за разследване на другите държави – членки на Европейския съюз се определят с наредбата по ал. 13.“
Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 4. (1) Специализираното звено извършва разследвания на безопасността независимо от наказателни или други паралелно провеждащи се разследвания за определяне на отговорност или вина. (2) Разследване на безопасността, извършвано от специализираното звено, не може да бъде възпрепятствано, спирано или забавено поради други разследвания. (3) Специализираното звено работи в сътрудничество с органите на другите държави – членки на Европейския съюз, извършващи разследвания на безопасността, в съответствие с изискванията на Европейската комисия за осъществяване на постоянно сътрудничество по чл. 10, ал. 1 и в съответствие с ал. 4 – 6.	

	(4) Специализираното звено си сътрудничи със и взаимно се подпомага с органите на други държави – членки на Европейския съюз, когато разследването на безопасността се извършва от друга държава – членка на Европейския съюз. (5) Специализираното звено си сътрудничи със и взаимно се подпомага с органите на други държави – членки на Европейския съюз, когато разследването на безопасността се извършва от държава – членка на Европейския съюз, която е определена за водеща разследването държава в съответствие с чл. 7, ал. 2. (6) Специализираното звено координира дейността си с тази на другите разследващи органи до степента, необходима за постигане на целите на разследването.
Член 5 Задължение за разследване 1. Всяка държава-членка гарантира, че се провежда разследване на безопасността от посочения в член 8 разследващ орган при много тежки морски произшествия: а) които засягат кораб, плаващ под нейно знаме, независимо от местоположението на произшествието; б) които са възникнали в нейните териториалните морета и вътрешни води, определени в UNCLOS, независимо под какво знаме плава(т) корабът(ите), засегнат(и) от произшествието; или в) които засягат значителен интерес на държавата-членка, независимо от местоположението на произшествието и знамето на засегнатия(те) кораб(и). 2. В допълнение, в случай на тежко произшествие разследващият орган извършва предварителна оценка, за да реши дали да предприеме или не разследване на безопасността. Когато разследващият орган реши да не предприема разследване на безопасността, мотивите за това решение се отразяват и нотифицират в съответствие с член 17, параграф 3. В случай на всяко друго морско произшествие или инцидент разследващият орган решава дали да бъде предприето или не разследване на безопасността.	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 5. Член 79 се изменя така: „Разследване на морски произшествия и инциденти Чл. 79. (5) Разследване във връзка с безопасността се извършва задължително при възникване на много тежко морско произшествие. Във всички останали случаи на морски произшествия и инциденти ръководителят на специализираното звено по ал. 1 преценява дали е необходимо разследване на дадено произшествие след като вземе предвид експертното становище на инспекторите по разследването от звеното относно характера на морското произшествие или инцидента, вида на засегнатия кораб и/или товар и възможността резултатите от разследването да спомогнат за предотвратяване на бъдещи произшествия или инциденти. Когато бъде взето решение да не се провежда разследване във връзка с безопасността на тежко произшествие, мотивите за това решение се съобщават на Европейската комисия чрез Европейската информационна платформа за морски произшествия.“. Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 5. (1) Разследване на безопасността се извършва задължително

В посочените в първа и втора алинея решения разследващият орган взема предвид сериозността на морското произшествие или инцидента, вида засегнат плавателен съд и/или товар и възможността резултатите от разследването на безопасността, да спомогнат за предотвратяване на бъдещи произшествия или инциденти. 3. Обхватът и практическите условия за провеждането на разследвания на безопасността се определят от разследващия орган на водещата разследването държава-членка в сътрудничество с разследващите органи на другите значително заинтересовани държави по най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива начин и с оглед на предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти. 4. При провеждане на разследвания на безопасността разследващият орган следва принципите на общата методика за разследване на морски произшествия и инциденти, разработена съгласно член 2, буква д) от Регламент (ЕО) № 1406/2002. Разследващите лица може да се отклоняват от посочената методика в конкретни случаи, когато според тяхната професионална преценка може да бъде обоснована необходимостта за това и ако е нужно за постигане целите на разследването.	при възникване на много тежко произшествие, което е: 1. възникнало във вътрешните морски води и в териториалното море на Република България; 2. настъпило на или с кораб, плаващ под българско знаме, независимо от мястото на произшествие; 3. засегнало други значими интереси на Република България. (2) В случай на тежко произшествие, както и при всяко друго морско произшествие или морски инцидент ръководителят на специализираното звено след извършването на предварителна оценка взема писмено решение дали да се извърши разследване на безопасността. При вземане на решенията ръководителят на специализираното звено отчита сериозността на морското произшествие или морския инцидент, вида засегнат плавателен съд и/или товар и възможността резултатите от разследването на безопасността да спомогнат за предотвратяване на бъдещи произшествия или морски инциденти. (3) В случай на тежко произшествие, когато ръководителят реши да не се извършва разследване на безопасността, специализираното звено изготвя писмени мотиви и ръководителят уведомява за това Европейската комисия, като изпраща информацията по чл. 17, ал. 2. (4) (отм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) (5) Обхватът и практическите условия за провеждането на разследвания на безопасността се определят от специализираното звено, в случай че то е водещо разследването, като се взема предвид становището на разследващите органи на значително заинтересованите държави. (6) При провеждане на разследвания на безопасността специализираното звено следва принципите на общата методика за разследване на морски произшествия и морски инциденти, разработена съгласно чл. 2, буква „д“ от Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на Европейска агенция за морска безопасност. Инспекторите по разследване на произшествия в морските пространства могат да се отклоняват от посочената методика в конкретни случаи, когато според тяхната професионална преценка може да бъде обоснована
--	---

Комисията приема или изменя методиката за целите на настоящата директива, като взема предвид всякакъв отнoсим опит, натрупан при разследвания на безопасността. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 19, параграф 3. 5. Разследванията на безопасността започват възможно най-скоро след като настъпи морското произшествие или инцидента и във всички случаи не по-късно от два месеца след настъпването му.	необходимостта за това и ако е нужно за постигане на целите на разследването. Не подлежи на въвеждане
Член 6 Задължение за известяване Държавите-членки изискват, в рамките на правните си системи, разследващите им органи да бъдат незабавно известени от страна на отговорните органи и/или засегнатите страни относно възникването на всички произшествия и инциденти, попадащи в приложното поле на настоящата директива.	Пълно Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 5. Член 79 се изменя така: „Разследване на морски произшествия и инциденти Чл. 79. (6) Разследването във връзка с безопасността започва възможно най-скоро, но не по-късно от два месеца след настъпване на морското произшествие или инцидента.“. Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 5. (7) Специализираното звено започва незабавно разследванията на безопасността след получаване на информация от лицата по чл. 6 за настъпило морско произшествие или морски инцидент и във всички случаи не по-късно от два месеца след настъпването му. Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 6. (1) В случай на произшествие или морски инцидент, попадащ в обхвата на чл. 3, ал. 1, следните длъжностни лица и организации незабавно изпращат доклад до ръководителя на специализираното звено: 1. капитанът или ако е в невъзможност, най-старшото длъжностно лице на кораба; 2. корабособственикът и/или операторът на участващите в

	морския инцидент кораби; 3. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и Държавно предприятие „Пристианищна инфраструктура“, ако са регистрирали или са били информирани за произшествието или морския инцидент. (2) Лица по ал. 1 включват в доклада по ал. 1 информацията, посочена в приложение № 1, с която разполагат.
Член 7 Ръководство на или участие в разследвания на безопасността 1. По принцип, всяко морско произшествие или инцидент е предмет само на едно разследване, провеждано от една държава-членка или една водеща разследването държава-членка с участието на всички други значително заинтересовани държави-членки. В случаи на разследвания на безопасността, които включват две или повече държави-членки, тези държави-членки следователно си сътрудничат с оглед на бързото постигане на съгласие коя от тях ще е водещата разследването държава-членка. Те полагат всички усилия да постигнат съгласие по процедурите на разследването. В рамките на това споразумение други значително заинтересовани държави имат еднакви права и достъп до свидетели и доказателствен материал като държавите-членки, провеждащи разследването на безопасността. Те също така имат право гледната им точка да бъде взета предвид от водещата разследването държава-членка. Паралелни разследвания на безопасността за едно и също морско произшествие или инцидент се провеждат единствено в изключителни случаи. В такива случаи държавите-членки уведомяват Комисията за основанията за провеждане на такива паралелни разследвания. Държавите-членки, които провеждат паралелни разследвания си сътрудничат. По-специално, участващите разследващи органи обменят всяка информация от значение, събрана в хода на техните съответни разследвания, за да достигнат, доколкото е възможно, до общи заключения. Държавите-членки се въздържат от всякакви мерки, които биха могли неправомерно да възпрепятстват, спрат или забавят провеждането на разследване на безопасността, което попада в	Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 7. (1) Всяко произшествие или морски инцидент е предмет само на едно разследване на безопасността, провеждано от една държава или една водеща разследването държава с участието на всички други значително заинтересовани държави. (2) В случай на разследване на безопасността, което включва две или повече държави – членки на ЕС, ръководителят на специализираното звено участва в преговорите и подписва споразумение с разследващите органи на тези държави членки, в което се определят водещата разследването държава и процедурите, по които ще се извършва разследването. Водещата разследването държава може да бъде Република България или друга държава – членка на Европейския съюз. Водещата държава се определя възможно най-скоро по взаимно съгласие от държавите – членки на Европейския съюз, които са засегнати от произшествието или морския инцидент. Ръководителят на звеното е длъжен да положи всички усилия, за да постигне съгласие с представителите на другите държави – членки на Европейския съюз, относно процедурите, по които ще се извършва разследването. (3) Независимо от разпоредбите на ал. 1 специализираното звено отговаря за разследването на безопасността при произшествия, попадащи в обхвата на тази наредба, и координацията между значително заинтересованите държави членки до момента, когато се споразумеят коя от тях да е водеща разследването държава. (4) При подготовката на споразумението по ал. 2 следва да се отчита, че значително заинтересованите държави имат еднакви права и достъп до свидетели и доказателствен материал като държавите

приложното поле на настоящата директива. 2. Независимо от параграф 1, всяка държава-членка продължава да носи отговорност за разследването на безопасността и координацията заедно с други значително заинтересовани държави-членки до момента, когато се споразумеят коя от тях да е водеща разследването държава.	членки, провеждащи разследването на безопасността. В случай че специализираното звено по чл. 1, ал. 4 е водещо разследването, задължително в доклада му се включва становището на значително заинтересованите държави. (5) Паралелни разследвания на безопасността за едно и също произшествие или морски инцидент, засягащи друга държава – членка на ЕС, се провеждат в изключителни случаи, за което Република България уведомява Европейската комисия за основанията за провеждане на такива паралелни разследвания. (6) В случаите на провеждани паралелни разследвания на едно и също произшествие специализираното звено си сътрудничи със съответните органи на държавите – членки на ЕС, провеждащи паралелно разследване на същото произшествие, като обмена с тях всяка информация от значение, събрана в хода на съответните разследвания, с цел да се достигне до общи заключения.
3. Без да се засягат задълженията по настоящата директива и международното право, дадена държава-членка може, в зависимост от всеки конкретен случай, да делегира по взаимно съгласие на друга държава-членка задачата да ръководи разследване на безопасността или конкретните задачи по провеждането на такова разследване.	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 5. Член 79 се изменя така: „Разследване на морски произшествия и инциденти Чл. 79. (8) Специализираното звено по ал. 1, въз основа на постигнато с органа за разследване на друга държава – членка на Европейския съюз споразумение за конкретен случай на разследване във връзка с безопасността, може да му делегира правомощието да ръководи това разследване или да му възложи конкретни задачи в рамките на провежданото разследване. Редът и условията за сключване на споразумения с органите за разследване на другите държави – членки на Европейския съюз се определят с наредбата по ал. 13.“.
4. Когато при морско произшествие или инцидент има засегнат ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, процедурата по разследването на безопасността се започва от държавата-членка, в чиито териториални морета или вътрешни води, както са определени в UNCLOS, възникне произшествието или инцидентът, или, ако е възникнал в други води, от последната държава-членка, в която е бил	Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 7. (7) Когато в териториалното море или вътрешните води на Република България възникне произшествие или морски инцидент и има засегнат „ро-ро“ ферибот или бързоходен пътнически плавателен

Пълно

Пълно

даденият ферибот или плавателен съд. Тази държава-членка продължава да носи отговорност за разследването на безопасността и за координацията с други значително заинтересовани държави-членки, докато се споразумеят коя от тях да е водеща разследването държава. докато се споразумеят коя от тях да е водеща разследването държава.	съд, специализираното звено започва разследване на безопасността. (8) Специализираното звено започва разследване на безопасността в случай на произшествие или морски инцидент извън териториалното море или вътрешните води на Република България, когато има засегнат „ro-ro“ ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд и последното пристанище на пребиваване е било на територията на Република България. (9) В случаите по ал. 7 и 8 специализираното звено носи отговорност за провеждане на разследването на безопасността и за координацията със значително заинтересованите държави, докато се постигне споразумение коя от тях да е водеща разследването държава.
Член 8 Разследващи органи 1. Държавите-членки гарантират, че разследванията на безопасността се провеждат под отговорността на безпристрастен постоянен разследващ орган, на когото са предоставени необходимите правомощия, и от разследващи лица с необходимата квалификация, компетентни по въпроси, отнасящи се до морски произшествия и инциденти. За да проведе безпристрастно разследване на безопасността, разследващият орган е независим, по отношение на своето устройство, правна структура и процес на вземане на решение, от която и да е страна, чиито интереси биха могли да влязат в конфликт с поверената му задача.	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 5. Член 79 се изменя така: „Разследване на морски произшествия и инциденти Чл. 79. (1) Разследването на морски произшествия и инциденти се извършва от инспектори по разследването – служители в специализираното звено за разследване на морски произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. (7) При осъществяване на своите функции и в процеса на вземане на решения специализираното звено по ал. 1 е независимо и действа само въз основа на закона.“. Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 1. (4) Разследването на произшествията в морските пространства както по отношение на плавателните съдове, така и на екипажите им, се извършва от постоянно действащо и независимо специализирано звено за разследване на произшествия в морските пространства в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (специализирано звено). Разследването се извършва възможно най-ефективно и бързо.

Държавите-членки без излаз на море, които нямат нито кораби, нито други плавателни съдове, плаващи под тяхно знаме, ще определят независим координационен център за сътрудничество при разследването съгласно член 5, параграф 1, буква в). 2. Разследващият орган гарантира, че отделните лица, провеждащи разследвания, имат работни познания и практически опит в онези области, които спадат към обичайните им задължения при разследване. Освен това разследващият орган гарантира незабавен достъп до необходимите експертни ресурси, ако се налага. 3. Поверените на разследващия орган дейности може да бъдат разширени до събирането и анализа на данни, свързани с морската безопасност, в частност за превантивни цели, доколкото тези дейности не засягат неговата независимост или не включват отговорност по регулаторни, административни или стандартизационни въпроси. 4. Държавите-членки, като действат в рамките на съответните си правни системи, гарантират, че на провеждащите разследванията лица от техния разследващ орган или от всеки друг разследващ орган, на който е делегирана задачата за разследване на безопасността, където е уместно и в сътрудничество с органите, отговарящи за съдебното следствие, се предоставя всяка информация от значение за провеждането на разследването на безопасността и те	(7) Специализираното звено по ал. 4 изпълнява задачите си възможно най-ефективно и обективно – без натиск или упражняване на влияние, при осигурена независимост на дейността му. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, служител на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, който не е инспектор по разследване, или което и да е друго лице, чиито интереси биха могли да влязат в конфликт с дейността на звеното, не могат да участват в разследването, изготвянето на докладите за причините за произшествието или морския инцидент и при формулиране на препоръките за безопасност, дадени от специализираното звено за разследване на произшествия и морски инциденти.	Не подлежи на въвеждане от Република България Пълно
2. Разследващият орган гарантира, че отделните лица, провеждащи разследвания, имат работни познания и практически опит в онези области, които спадат към обичайните им задължения при разследване. Освен това разследващият орган гарантира незабавен достъп до необходимите експертни ресурси, ако се налага. 3. Поверените на разследващия орган дейности може да бъдат разширени до събирането и анализа на данни, свързани с морската безопасност, в частност за превантивни цели, доколкото тези дейности не засягат неговата независимост или не включват отговорност по регулаторни, административни или стандартизационни въпроси. 4. Държавите-членки, като действат в рамките на съответните си правни системи, гарантират, че на провеждащите разследванията лица от техния разследващ орган или от всеки друг разследващ орган, на който е делегирана задачата за разследване на безопасността, където е уместно и в сътрудничество с органите, отговарящи за съдебното следствие, се предоставя всяка информация от значение за провеждането на разследването на безопасността и те	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 5. Член 79 се изменя така: „Разследване на морски произшествия и инциденти Чл. 79. (9) Инспекторите по разследването са длъжни да провеждат разследванията във връзка с безопасността безпристрастно и да действат само въз основа на закона. Те провеждат разследването в съответствие с правилата на Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти, приет с Резолюция А.849(20) от 27 ноември 1997 г. на Асамблеята на Международната морска организация, и имат право на достъп до всяка информация от значение за провежданото разследване, както и правото: 1. на 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. да създадат необходимата организация за незабавното описание на доказателствения материал и контролираното претърсване за	Не подлежи на въвеждане от Република България Пълно

следователно имат право: а) да разполагат със свободен достъп до всяка съответна зона или местопроизшествие, както и до всеки кораб, аварирал плавателен съд или конструкция, в това число товар, оборудване или останки; б) да гарантират незабавното описване на доказателствения материал и контролираното претърсване за и изваждане на отломки, останки и други части или вещества за изследване или анализ; в) да изискват изследване или анализ на посочените в буква б) обекти и да имат свободен достъп до резултатите от такива изследвания или анализ; г) да разполагат със свободен достъп, да копират и използват всякаква необходима информация и записани данни, включително VDR данните, свързани с кораба, рейса, товара, екипажа или всяко друго лице, предмет, състояние или обстоятелство; д) да разполагат със свободен достъп до резултатите от изследването на телата на жертвите или от пробите, взети от телата на жертвите; е) да изискват и да разполагат със свободен достъп до резултатите от изследването или от пробите, взети от лицата, свързани с експлоатацията на кораба, или друго съответно лице; ж) да разпитват свидетели в отсъствието на всяко лице, чиито интереси би могло да се счете, че възпрепятстват разследването на безопасността; з) да получават протоколи от посещенията и съответна информация от държавата на знамето, корабособствениците, класификационните организации и от всички други компетентни страни, когато тези страни или представителите им са установени в държавата-членка; и) да поискат съдействие от компетентните органи в съответните държави, включително инспектори от държавата на знамето и държавата на пристанището, бреговата охрана, службата по движението на корабите, екипи за търсене и спасяване, пилоти или друг пристанищен или корабен персонал. 5. Разследващият орган е в състояние да реагира незабавно при известие за произшествие и да получи необходимите ресурси за	изваждане на отломки, останки и други части или вещества за изследване или анализ; 3. да изискват изследване или анализ на обектите по т. 2, както и на свободен достъп до резултатите от такива изследвания или анализ; 4. на свободен достъп, копиране и използване на всяка необходима информация и записани данни, включително данните от устройството на кораба за записване на данните от пътуване (VDR данните), свързани с кораба, рейса, товара, екипажа или всяко друго лице, предмет, състояние или обстоятелство; 5. на свободен достъп до резултатите от изследването на телата на жертвите или от пробите, взети от телата на жертвите; 6. да изискват и да разполагат с резултатите от изследването или от пробите, взети от лицата, свързани с експлоатацията на кораба, или от друго съответно лице; 7. да разпитват свидетели в отсъствието на всяко лице, чиито интереси би могло да се счете, че възпрепятстват разследването във връзка с безопасността; 8. да получават протоколи от посещенията и съответна информация от държавата на знамето, корабособствениците, класификационните организации и от всички други компетентни страни, когато те или техните представители са установени в Република България; 9. да поискат съдействие от компетентните органи в съответните държави, включително инспектори от държавата на знамето и държавата на пристанището, служители от бреговата охрана, оператора на услуги по управление на корабния трафик, екипи за търсене и спасяване, пилоти или друг пристанищен или корабен персонал.“. Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските прострества Чл. 8. (1) Специализираното звено се състои от ръководител на специализираното звено и инспектори по разследване на произшествия в морските прострества, имачи необходимите правомощия, квалификация и компетентност по въпроси, отнасящи
---	--

независимо изпълнение на функциите си. На неговите провеждащи разследванията лица се осигурява статус, който им дава необходимите гаранции за независимост. 6. Разследващият орган може да съчетае задачите, произтичащи от настоящата директива, с работата по разследване на случаи, които не са свързани с морски произшествия, при условие че подобни разследвания не застрашават независимостта му.	се до произшествия и морски инциденти, както и да притежават опит в областта на корабоплаването. Разследването на произшествия или морски инциденти се извършва от комисия с председател ръководителя на специализираното звено, определена със заповед на директора на дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътен транспорт“. До определянето на комисията ръководителят на специализираното звено предприема действия за организиране и започване на разследване на произшествието или морския инцидент. (2) В случаите на необходимост специализираното звено може да привлече допълнително и външни експерти. Външните експерти следва да са безпристрастни, независими и спрямо тях да не е налице конфликт на интереси при участието им в разследванията. Те са длъжни да декларират писмено тези обстоятелства пред ръководителя на звеното преди извършването на каквито и да са действия, които са част от разследването. (3) Специализираното звено събира и анализира данни, свързани с морската безопасност, с цел превенция. (4) Инспекторите от специализираното звено имат достъп до всяка информация от значение за провежданото разследване и имат правото: 1. на свободен достъп до всяка зона или местопроизшествие, както и до всеки кораб, аварийал плавателен съд или конструкция, в това число товар, оборудване или други останки; 2. да описват незабавно доказателствения материал и контролираното претърсване за изваждане на отломки, останки и други части или вещества за изследване или анализ; 3. да изискат изследване или анализ на посочените в т. 2 обекти и да имат свободен достъп до резултатите от такива изследвания или анализ; 4. да разполагат със свободен достъп, да копират и използват всякаква необходима информация и записани данни, включително данните от устройството за записване на данните от пътуване (VDR), свързани с кораба, рейса, товара, екипажа или всяко друго лице, предмет, състояние или обстоятелство;
--	--

	5. на свободен достъп до резултатите от изследването на телата на жертвите или от пробите, взети от телата на жертвите; 6. да изискват и да разполагат с резултатите от изследването или от пробите, взети от лицата, свързани с експлоатацията на кораба, или друго съответно лице; 7. да разпитват свидетели в отсъствието на всяко лице, чиито интереси би могло да се счете, че възпрепятстват разследването на безопасността; 8. да получават протоколи от посещенията и съответна информация от държавата на знамето, корабособствениците, класификационните организации и от всички други компетентни страни, когато тези страни или представителите им са установени в Република България; 9. да поискат 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. (5) За всеки инспектор от специализираното звено, както и за ръководителя на звеното се съставя годишен план за обучение и повишаване на квалификацията му. Средствата за обучение и за повишаване на квалификацията се определят от директора на дирекция „Звено за разследване на Происшествия във въздушния, водния и железопътен транспорт“ при заявяване на ресурсните потребности на специализираното звено по чл. 1, ал. 8. Обученията се подбират така, че да се гарантира, че ръководителят и инспекторите притежават необходимата компетентност и познания за изпълнение на задълженията си, както и достатъчен практически опит, за да изпълняват правомощията си по разследване.
Член 9 Поверителност Без да се засяга Директива 95/46/ЕО, държавите-членки, като действат в рамките на правните си системи, гарантират, че следните документи не се предоставят за други цели освен за разследване на	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 5. Член 79 се изменя така: „Разследване на морски Происшествия и инциденти Чл. 79. (12) Специализираното звено по ал. 1 е длъжно да използва
	Пълно

безопасността, освен ако компетентният орган в тази държава-членка определи, че е налице първостепенен обществен интерес от разглеждането на: а) всички свидетелски и други показания, обяснения и бележки, взети или получени от разследващия орган в хода на разследването на безопасността; б) документи, разкриващи самоличността на лицата, дали показания по време на разследването на безопасността; в) информация, свързана с лицата, засегнати от морското произшествие или инцидент, която е от особено чувствително или лично естество, включително информация относно тяхното здраве.	единствено за целите на разследването във връзка с безопасността и да не предоставя на трети лица, освен когато съответният компетентен орган постанови, че е налице първостепенен обществен интерес от разглеждането им, следната информация и документи: 1. свидетелските и други показания, обяснения и бележки, взети или получени от инспекторите по разследването в хода на провеждано разследване във връзка с безопасността; 2. документи, разкриващи самоличността на лицата, дали показания по време на разследването във връзка с 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.“.
Член 10 Рамка за постоянно сътрудничество 1. Държавите-членки, в тясно сътрудничество с Комисията, установяват рамка за постоянно сътрудничество, която дава възможност на съответните им разследващи органи да сътрудничат помежду си до необходимата за постигането на целта на настоящата	Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 9. Следните документи не се предоставят за други цели освен за разследване на безопасността, освен ако компетентният орган в Република България определи, че е налице първостепенен обществен интерес от разглеждането на: 1. всички свидетелски и други показания, обяснения и бележки, взети или получени от специализираното звено 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 морския инцидент, която е от особено чувствително или лично естество, включително информация относно тяхното здраве.
Член 10 Рамка за постоянно сътрудничество 1. Държавите-членки, в тясно сътрудничество с Комисията, установяват рамка за постоянно сътрудничество, която дава възможност на съответните им разследващи органи да сътрудничат помежду си до необходимата за постигането на целта на настоящата	Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 4. (3) Специализираното звено работи в сътрудничество с органите на другите държави – членки на Европейския съюз, извършващи разследвания на безопасността, в съответствие с изискванията на Европейската комисия за осъществяване на
Член 10 Рамка за постоянно сътрудничество 1. Държавите-членки, в тясно сътрудничество с Комисията, установяват рамка за постоянно сътрудничество, която дава възможност на съответните им разследващи органи да сътрудничат помежду си до необходимата за постигането на целта на настоящата	Пълно

директива степен. 2. Процедурните правила на рамката за постоянно сътрудничество и необходимите дейности по организацията ѝ се определят съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 19, параграф 2. 3. Съгласно рамката за постоянно сътрудничество, разследващите органи в държавите-членки се договарят по-конкретно при най-добрите условия на сътрудничество, за да: а) дадат възможност на разследващите органи да ползват съвместно инсталации, материални бази и оборудване за техническо разследване на останки и оборудване на кораби и други предмети, свързани с разследването на безопасността, включително извличането и оценката на информация от VDR и други електронни устройства; б) си предоставят взаимно техническо сътрудничество или експертни ресурси, необходими за предприемането на конкретни задачи; в) придобиват и обменят информация, свързана с анализирането на данни за произшествието и с предоставянето на подходящи препоръки за безопасността на общностно равнище; г) разработват общи принципи за последващи действия, свързани с препоръките за безопасността, и за адаптирането на методите на разследване към техническите и научните постижения; д) управляват по подходящ начин ранните предупреждения, посочени в член 16; е) определят правилата на поверителност, спазвайки националните правила, при обмена на свидетелски показания и обработването на данни и други документи, посочени в член 9, включително по отношение на трети държави; ж) организират, където е уместно, необходимите дейности за обучение на отделни лица, провеждащи разследвания; з) развиват сътрудничеството с разследващите органи от трети държави и с международните организации за разследване на морски произшествия в областите, уредени от настоящата директива; и) предоставят всякаква уместна информация на разследващите органи, които провеждат разследвания на безопасността.	постоянно сътрудничество по чл. 10, ал. 1 и в съответствие с ал. 4 – 6. (4) Специализираното звено си сътрудничи със и взаимно се подпомага с органите на други държави – членки на Европейския съюз, когато разследването на безопасността се извършва от друга държава – членка на Европейския съюз. (5) Специализираното звено си сътрудничи със и взаимно се подпомага с органите на други държави – членки на Европейския съюз, когато разследването на безопасността се извършва от държава – членка на Европейския съюз, която е определена за водеща разследването държава в съответствие с чл. 7, ал. 2. (6) Специализираното звено координира дейността си с тази на другите разследващи органи до степента, необходима за постигане на целите на разследването. Чл. 10. (1) Специализираното звено си сътрудничи с разследващите органи на държавите - членки на ЕС, в съответствие с изискванията на Европейската комисия за осъществяване на постоянно сътрудничество по чл. 10, т. 2 от 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.). (2) Специализираното звено участва в работата на Групата за постоянно сътрудничество на държавите - членки на ЕС, и групите за сътрудничество в областта на разследването на морски произшествия на Европейската агенция за морска безопасност (EMSA).
--	--

Член 11 Разходи 1. Когато разследвания на безопасността засягат две или повече държави-членки, съответните дейности не се заплащат. 2. Когато се иска помощ от държава-членка, която не участва в разследването на безопасността, държавите-членки се договарят за възстановяване на направените разходи.	Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 12. (1) Разходите за извършване на лабораторни изследвания, експертизи и дешифриране на носителите на информация за рейса на кораба, включително и в чужбина, свързани с разкриване на причините за произшествие, са за сметка на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. (2) Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията осигурява необходимото оборудване за разследване и средства за индивидуална защита за служителите, участващи в разследването на произшествие, съгласно номенклатурата, препоръчана от ИМО и EMCA. (3) Когато се иска помощ от държава – членка на ЕС, която не участва в разследването на безопасността, държавите членки се договарят за възстановяване на направените разходи.	Пълно
Член 12 Сътрудничество със значително заинтересовани трети държави 1. При разследванията на безопасността държавите-членки си сътрудничат във възможно най-голяма степен с други значително заинтересовани трети държави. 2. Значително заинтересованите трети държави, по взаимно съгласие, се допускат до разследването на безопасността, ръководено от държава-членка, съгласно настоящата директива на който и да е етап от разследването. 3. Сътрудничеството на държава-членка при разследване на безопасността, проведено от значително заинтересована трета държава, не засяга установените с настоящата директива изисквания за провеждане и докладване на разследвания на безопасността. Когато значително заинтересована трета държава ръководи разследване на безопасността, което засяга една или повече държави-членки, държавите-членки може да решат да не провеждат паралелно разследване на безопасността, стига разследването на безопасността, ръководено от третата държава, да се провежда съгласно Кодекса на	Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 11. (1) При разследванията на безопасността специализираното звено си сътрудничи във възможно най-голяма степен със съответните органи на значително заинтересованите трети държави. (2) Значително заинтересованите трети държави по взаимно съгласие се допускат до разследването на безопасността, ръководено от специализираното звено, съгласно тази наредба на който и да е етап от разследването. (3) Сътрудничеството на Република България при разследване на безопасността, проведено от значително заинтересована трета държава, не засяга установените с наредбата изисквания за провеждане и докладване на разследвания на безопасността. Когато значително заинтересована трета държава ръководи разследване на безопасността, което засяга Република България, специализираното звено може да реши да не провежда паралелно разследване на безопасността, при условие че разследването на безопасността, ръководено от третата държава, се провежда в съответствие с	Пълно

ММО за разследване на морските произшествия и инциденти.	Кодекса на ИМО за разследване на морските произшествия и морските инциденти.
Член 13 Компетентни органи Държавите-членки приемат мерки, за да гарантират, че страните, засегнати при произшествия и инциденти, попадащи в приложното поле на настоящата директива, полагат всички усилия за да: а) запазят цялата информация от навигационни карти, корабни дневници, електронни и магнитни аудио и видеозаписи, включително информация от VDR и други електронни устройства, по отношение на периода преди, по време на и след произшествието; б) предотвратят записване върху или друга промяна на такава информация; в) предотвратят намеса чрез всякакво друго оборудване, за което може основателно да се смята, че има отношение към разследването на произшествието, когато се касае за разследване на безопасността; г) съберат и запазят бързо всички доказателства за целите на разследванията на безопасността.	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 5. Член 79 се изменя така: „Разследване на морски произшествия и инциденти Чл. 79. (11) Специализираното звено по ал. 1 съхранява документацията от разследванията във връзка с безопасността и поддържа информационна база данни за морските произшествия и инциденти. Информация за морските произшествия и инциденти се предоставя на Европейската комисия чрез Европейската информационна платформа за морски произшествия.“. Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 13. Страните, засегнати при произшествия и морски инциденти, попадащи в приложното поле на наредбата, полагат всички усилия, за да: 1. запазят цялата информация от навигационни карти, корабни дневници, електронни и магнитни аудио- и видеозаписи, включително информация от VDR и други електронни устройства, по отношение на периода преди, по време на и след произшествието; 2. предотвратят записване върху или друга промяна на такава информация; 3. предотвратят намеса чрез всякакво друго оборудване, за което може основателно да се смята, че има отношение към разследването на произшествието, когато се касае за разследване на безопасността; 4. съберат и запазят бързо всички доказателства за целите на разследванията на безопасността.
Член 14 Докладване на произшествия 1. Разследванията на безопасността, провеждани съгласно настоящата директива, приключват с публикуването на доклад във	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 5. Член 79 се изменя така: „Разследване на морски произшествия и инциденти

формат, определен от компетентния разследващ орган и съгласно съответните раздели на приложение I. Разследващите органи може да решат, че разследване на безопасността, което не засяга много сериозно или, според случая, сериозно морско произшествие и чиито констатации не биха спомогнали за предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти, приключва с опростен доклад, който се публикува. 2. Разследващите органи полагат всички усилия, за да направят обществено достъпен, и по-специално достъпен за морския сектор, посочения в параграф 1 доклад, включително неговите заключения и евентуални препоръки, в срок от 12 месеца от датата на произшествието. Ако не е възможно да се представи заключителен доклад в рамките на този срок, се публикува междинен доклад в срок от 12 месеца от датата на произшествието. 3. Разследващият орган на водещата разследването държава-членка изпраща копие на Комисията от заключителния, опростения или междинния доклад. Той взема предвид евентуалните технически забележки на Комисията по отношение на заключителните доклади, които не засягат констатациите по същество, с цел подобряване на качеството на доклада по най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива начин.	Чл. 79. (10) Всяко разследване във връзка с безопасността приключва с доклад, изготвен във формата и със съдържанието, определени с наредбата по ал. 13. В срок от 12 месеца от датата на морското произшествие или инцидент ръководителят на специализираното звено по ал. 1 публикува доклада, включително съдържатите се в него заключения и препоръки, на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Съдържатите се в доклада заключения и препоръки не може да бъдат използвани в хода на гражданско, административно, дисциплинарно или наказателно производство.“.
	Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 14. (1) Разследванията на безопасността, провеждани съгласно наредбата, приключват с публикуването на доклад във формат, посочен в приложение № 2. В случаите, когато характерът и констатациите от разследвано сериозно произшествие не биха спомогнали за предотвратяването на бъдещи произшествия и морски инциденти, специализираното звено приключва разследването с опростен доклад. (2) Докладите от разследването на безопасността по ал. 1 се публикуват на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в срок от 12 месеца от датата на произшествието или морския инцидент. (3) В срока по ал. 2 специализираното звено изготвя окончателен доклад за произшествието, включително неговите заключения и препоръки, когато има такива. В случай че не е възможно да се изготви окончателен доклад в рамките на този срок, специализираното звено изготвя междинен доклад. (4) След изготвянето на проекта на окончателен или опростен доклад същите се предоставят за коментари на заинтересованите страни за срок от 1 календарен месец. Получените коментари се разглеждат от специализираното звено и ако се приемат за уместни, се включват в доклада. Ако специализираното звено не е съгласно с коментарите или част от тях на някоя от заинтересованите страни,

	уведомява съответната страна за мотивите за своето несъгласие. Всички тези действия се извършват в рамките на срока по ал. 2. (5) В случаите, когато Република България е водеща държава по разследването, ръководителят на специализираното звено изпраща копие от проекта на окончателния, опростения или междинния доклад на Европейската комисия. Специализираното звено взема предвид евентуалните технически забележки на Европейската комисия по отношение на проекта на окончателния доклад, които не засягат констатациите по същество.
Член 15 Препоръки за безопасност 1. Държавите-членки гарантират, че направените от разследващите органи препоръки за безопасност се вземат надлежно предвид от адресатите и, където е уместно, изпълнението им се проследява по съответния начин съгласно общностното и международното право. 2. Където е уместно, разследващият орган или Комисията дават препоръки за безопасност въз основа на абстрактния анализ на данни и от цялостните резултати от проведените разследвания на безопасността. 3. Препоръките за безопасност по никакъв начин не определят отговорността или вината за дадено произшествие.	Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 15. (1) Адресатите на препоръките за безопасност, направени от специализираното звено, са длъжни да ги изпълняват без забавяне и писмено да уведомят ръководителя на специализираното звено за предприетите мерки и за сроковете за тяхното въвеждане, съответно причините за неизпълнението на мерките. Ръководителят на специализираното звено извършва контрол за изпълнението на препоръките за безопасност и в случай на тяхното неизпълнение в указаните срокове може да определи нови срокове и да информира за това адресатите (2) Ръководителят на специализираното звено може да дава препоръки за безопасност въз основа на анализ на данни и от цялостните резултати от проведените разследвания на безопасността. (3) Препоръките по ал. 2 по никакъв начин не определят отговорността или вината за дадено произшествие.
Член 16 Система за ранно предупреждение Без да се засяга правото на разследващия орган на дадена държава-членка да отпрати ранно предупреждение, ако прецени, на който и да е етап от разследването на безопасността, че са необходими спешни действия на общностно равнище с цел предотвратяване на риска от нови произшествия, разследващият орган незабавно информира Комисията за необходимостта да се	Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 16. (1) На всеки етап от разследването на безопасността и в случай, че специализираното звено прецени, че са необходими спешни действия на ниво Европейски съюз с цел предотвратяване на риска от нови произшествия, ръководителят на специализираното звено незабавно информира Европейската комисия за необходимостта да се отпрати ранно предупреждение.

отпрати ранно предупреждение. Ако е необходимо, Комисията издава предупреждение към отговорните власти във всички други държави-членки, представителите от сектора на корабоплаването и всички други заинтересовани страни.	(2) На всеки етап от разследването на безопасността и в случай, че специализираното звено прецени, че са необходими спешни действия на национално ниво с цел предотвратяване на риска от нови произшествия, ръководителят на специализираното звено незабавно информира заинтересованите страни и отпрати ранно предупреждение.
Член 17 Европейска база данни за морски произшествия 1. Информацията за морските произшествия и инциденти се съхранява и анализира посредством европейска електронна база данни, създадена от Комисията, наречена Европейска информационна платформа за морски произшествия (EMCIP). 2. Държавите-членки нотифицират Комисията относно упълномощените органи, които ще имат достъп до базата данни. 3. Разследващите органи на държавите-членки нотифицират Комисията относно морските произшествия и инциденти в съответствие с формата в приложение II. Също така те предоставят на Комисията данни, получени от разследванията на безопасността съгласно схемата на базата данни на EMCIP. 4. Комисията и държавите-членки разработват схемата на базата данни и метод за нотификация на данните в рамките на подходящия срок.	Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Чл. 17. (1) Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията уведомява Европейската комисия относно упълномощените органи, които ще имат достъп до европейската база данни за морски произшествия. (2) Ръководителят на специализираното звено уведомява Европейската комисия относно произшествията и морските инциденти в съответствие с формата в приложение № 3. (3) Ръководителят на специализираното звено предоставя на Европейската комисия получените данни от разследването на безопасността в съответствие със схемата на Европейската информационна платформа за морски произшествия (EMCIP). Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 5. Член 79 се изменя така: „Разследване на морски произшествия и инциденти Чл. 79. (11) Специализираното звено по ал. 1 съхранява документацията от разследванията във връзка с безопасността и поддържа информационна база данни за морските произшествия и инциденти. Информация за морските произшествия и инциденти се предоставя на Европейската комисия чрез Европейската информационна платформа за морски произшествия.“. Не подлежи на въвеждане

Член 18 Справедливо отношение към морските лица В съответствие с националното си право държавите-членки вземат предвид съответните разпоредби от Насоките на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морски Происшествия във водите под тяхна юрисдикция.	Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на Происшествия в морските пространства Чл. 18. При разследването на Происшествия и морски инциденти във вътрешните морски води и териториалното море се спазват Насоките на ИМО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско Происшествия.	Пълно
Член 19 Комитет 1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден с Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета¹. 2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.		Не подлежи на въвеждане
Член 20 Правомощия за изменение Комисията може да актуализира определенията в настоящата директива и позоваванията на актове на Общността и инструменти на ММО, за да ги приведе в съответствие с влезлите в сила мерки на Общността или на ММО, при спазване на ограниченията на настоящата директива. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 19, параграф 3. Съгласно същата процедура Комисията също така може да изменя приложението. Съгласно член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002 изменението в Кодекса на ММО за разследване на морски Происшествия и инциденти може да бъдат изключени от приложното поле на настоящата директива.		Не подлежи на въвеждане

Член 21 Допълнителни мерки Разпоредбите на настоящата директива не възпрепятстват държавите-членки да предприемат допълнителни мерки за морска безопасност, които не са обхванати от нея, стига такива мерки да не са в нарушение на настоящата директива или по никакъв начин да не възпрепятстват постигането на нейната цел, нито да заплашват осъществяването на нейната цел.	Не подлежи на въвеждане
Член 22 Санкции Държавите-членки установяват правила относно санкциите, приложими спрямо нарушения на националните разпоредби, приети в съответствие с настоящата директива, и предприемат всички необходими мерки за гарантиране на тяхното изпълнение. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.	Пълно Кодекс на търговското корабоплаване Чл. 381. (1) Който наруши други разпоредби на този кодекс се наказва с глоба или с имуществена санкция от 20 до 500 лв. (3) Който наруши подзаконовни нормативни актове по прилагането на този кодекс и за нарушението не е предвидено друго наказание, се наказва с глоба или имуществена санкция от 400 до 2000 лв.
Член 23 Доклад за изпълнението На всеки пет години Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета за изпълнението и спазването на настоящата директива и, ако е необходимо, предлага последващи мерки с оглед на препоръките, изложени в него.	Не подлежи на въвеждане
Член 24 Изменения на съществуващи актове 1. Член 12 от Директива 1999/35/ЕО се заличава. 2. Член 11 от Директива 2002/59/ЕО се заличава.	Не подлежи на въвеждане
Член 25 Транспониране 1. Държавите-членки привеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с	Срокът за въвеждане е изтекъл

настоящата директива, най-късно до 17 юни 2011 година. Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.	Кодекс на търговското корабоплаване Допълнителни разпоредби към Закона за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (обн., ДВ, бр. 92 от 2011 г.) § 38. 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 131/47 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 131/114 от 2009 г.), Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците за морски искове (ОВ, L 131/128 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 131/132 от 2009 г.). Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Допълнителни разпоредби § 3. Тази наредба въвежда изискванията на Директива 2009/18/ЕО от 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.
2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.	Не подлежи на въвеждане
Член 26	Не подлежи

Влизане в сила Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в Официален вестник на Европейския съюз.	на въвеждане
Член 27 Адресати Адресати на настоящата директива са държавите членки.	Не подлежи на въвеждане
ПРИЛОЖЕНИЕ I Съдържание на доклада от разследването на безопасността Предговор Тук се определя единствената цел на разследването на безопасността и се посочва, че препоръката за безопасност в никакъв случай не поражда презумпция за отговорност или вина и, по отношение на съдържанието и стила, докладът не е изготвен с цел използването му в съдебно производство. (Докладът следва да не се позовава на свидетелски показания, нито да свързва лице, посочено в доклада, с лице, дало показания в хода на разследването на безопасността.) 1. РЕЗЮМЕ В тази част се описват основните факти, свързани с морското произшествие или инцидент: какво се е случило, кога, къде и как се е случило; описва се също така дали в резултат на това са възникнали смъртни случаи, телесни повреди, щети по кораба, товари, трети страни или околната среда. 2. ФАКТИЧЕСКА ИНФОРМАЦИЯ В тази част се включват няколко отделни раздела, в които се предоставя достатъчно информация, която разследващият орган определя като фактическа, потвърждава анализа и улеснява разбирането. Тези раздели включват по-конкретно следната информация:	Пълно Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Приложение № 2 към чл. 14, ал. 1 Съдържание на доклада от разследването на безопасността В доклада се определя единствената цел на разследването на безопасността и се посочва, че препоръката за безопасност в никакъв случай не поражда презумпция за отговорност или вина и по отношение на съдържанието и стила докладът не е изготвен с цел използването му в съдебно производство. (Докладът следва да не се позовава на свидетелски показания, нито да свързва лице, посочено в доклада, с лице, дало показания в хода на разследването на безопасността.) 1. Резюме В тази част се описват основните факти, свързани с морското произшествие или морския инцидент: какво се е случило, кога, къде и как се е случило; описва се също така дали в резултат на това са възникнали смъртни случаи, телесни повреди, щети по кораба, товари, трети страни или околната среда. 2. Фактическа информация В тази част се включват няколко отделни раздела, в които се предоставя достатъчно информация, която разследващият орган определя като фактическа, потвърждава анализа и улеснява разбирането. Тези раздели включват по-конкретно следната информация:

2.1. Данни за кораба Знаме /регистър, Идентификационни данни, Основни характеристики, Собственост и управление, Информация за конструкцията, Минимално комплектуване с екипаж за сигурност, Разрешен товар. 2.2. Информация за рейса Посетени пристанища, Вид на рейса, Информация за товара, Екипаж. 2.3. Информация за морското произшествие или инцидент Вид морско произшествие или инцидент, Дата и час, Координати и местоположение на морското произшествие или инцидент, Външни и вътрешни условия, Експлоатация на кораба и участък от рейса, Място на борда, Информация за човешкия фактор, Последници (за хората, кораба, товара, околната среда, други). 2.4. Участие на бреговите органи и действия при аварийната ситуация Кой е участвал, Какви средства са използвани, Колко бързо се е реагирало, Какви действия са предприети, Какви резултати са постигнати. 3. ОПИСАНИЕ В тази част морското произшествие или инцидент се възстановява последователно, в хронологичен ред на събитията преди, по време на и след морското произшествие или инцидент и участнето на всеки	2.1. Данни за кораба: 2.1.1. знаме /регистър; 2.1.2. идентификационни данни; 2.1.3. основни характеристики; 2.1.4. собственост и управление; 2.1.5. информация за конструкцията; 2.1.6. минимално комплектуване с екипаж за сигурност; 2.1.7. разрешен товар. 2.2. Информация за рейса: 2.2.1. посетени пристанища; 2.2.2. вид на рейса; 2.2.3. информация за товара; 2.2.4. екипаж. 2.3. Информация за морското произшествие или морския инцидент: 2.3.1. вид морско произшествие или морски инцидент; 2.3.2. дата и час; 2.3.3. координати и местоположение на морското произшествие или морския инцидент; 2.3.4. външни и вътрешни условия; 2.3.5. експлоатация на кораба и участък от рейса; 2.3.6. място на борда; 2.3.7. информация за човешкия фактор; 2.3.8. последници (за хората, кораба, товара, околната среда, други). 2.4. Участие на бреговите органи и действия при аварийната ситуация: 2.4.1. кой е участвал; 2.4.2. какви средства са използвани; 2.4.3. колко бързо се е реагирало; 2.4.4. какви действия са предприети; 2.4.5. какви резултати са постигнати. 3. Описание В тази част морското произшествие или морския инцидент се възстановява последователно, в хронологичен ред на събитията преди, по време на и след морското произшествие или морския
--	---

фактор (т.е. лице, материал, среда, оборудване или външен фактор). Периодът, обхващан от описанието, зависи от развитието във времето на онези конкретни аварийни събития, които непосредствено са допринесли за морското произшествие или инцидент. В тази част също така се включва всякаква подробна информация, засягаща проведеното разследване, в това число и резултатите от изследванията или пробите.	инцидент и участието на всеки фактор (т. е. лице, материал, среда, оборудване или външен фактор). Периодът, обхващан от описанието, зависи от развитието във времето на онези конкретни аварийни събития, които непосредствено са допринесли за морското произшествие или морския инцидент. В тази част също така се включва всякаква подробна информация, засягаща проведеното разследване, в това число и резултатите от изследванията или пробите.
4. АНАЛИЗ В тази част се включват няколко отделни раздела, в които се предоставя анализ на всяко аварийно събитие, с коментар за резултатите от всякакви свързани изследвания или проби, извършени в хода на разследването на безопасността, и на всякакви действия по безопасността, които може вече да са били предприети с цел предотвратяване на морски произшествия.	4. Анализ В тази част се включват няколко отделни раздела, в които се предоставя анализ на всяко аварийно събитие с коментар за резултатите от всякакви свързани изследвания или проби, извършени в хода на разследването на безопасността, и на всякакви действия по безопасността, които може вече да са били предприети с цел предотвратяване на морски произшествия. Тези раздели следва да включват най-малко информация за:
Тези раздели следва да включват въпроси като: — контекст и среда на аварийното събитие, — човешки грешки и пропуски, случаи, които включват опасни материали, последици за околната среда, отказ на оборудването и влияние на външни фактори, — фактори, оказали влияние, които включват функции, свързани с хора, дейности на борда на кораба, брегово управление или регулаторно влияние.	4.1. контекст и среда на аварийното събитие; 4.2. човешки грешки и пропуски, случаи, които включват опасни материали, последици за околната среда, отказ на оборудването и влияние на външни фактори; 4.3. фактори, оказали влияние, които включват функции, свързани с хора, дейности на борда на кораба, брегово управление или регулаторно влияние.
Анализът и коментарът позволяват докладът да стигне до логични заключения, като се установят всички фактори, оказали влияние, включително свързаните с рискове, за които съществуващите предпазни средства, целящи предотвратяване на аварийното събитие, и/или онези, насочени към отстраняване или намаляване на последиците от него, се оказват неадекватни или липсват.	Анализът и коментарът позволяват докладът да стигне до логични заключения, като се установят всички фактори, оказали влияние, включително свързаните с рискове, за които съществуващите предпазни средства, целящи предотвратяване на аварийното събитие, и/или онези, насочени към отстраняване или намаляване на последиците от него, се оказват неадекватни или липсват.
5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ В тази част се обобщават установените фактори, оказали влияние, и липсващите или неадекватни предпазни средства (материални, оперативни, символични или процедурни), за които следва да се предприемат действия по безопасност с цел предотвратяване на морски произшествия.	5. Заключения В тази част се обобщават установените фактори, оказали влияние, и липсващите или неадекватни предпазни средства (материални, оперативни, символични или процедурни), за които следва да се предприемат действия по безопасност с цел предотвратяване на морски произшествия.

6. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ Когато е уместно, в тази част от доклада се включват препоръки за безопасност, произтичащи от анализа и заключенията и свързани с конкретни области, като законодателство, проектиране, процедури, проверка, управление, здравеопазване и безопасност на работното място, обучение, ремонтна дейност, поддръжка, брегова помощ и действия при аварийна ситуация. Препоръките за безопасност са адресирани към онези, които са компетентни да ги приложат, като корабособственици, ръководители, признати организации, морски власти, служби по движението на корабите, органи за реагиране при аварийни ситуации, международни морски организации и европейски институции, с цел предотвратяване на морски произшествия. Тази част също съдържа междинни препоръки за безопасност, които евентуално са били направени, и всякакви мерки за безопасност, предприети в хода на разследването на безопасността.	6. Препоръки за безопасност Когато е уместно, в тази част от доклада се включват препоръки за безопасност, произтичащи от анализа и заключенията и свързани с конкретни области, като законодателство, проектиране, процедури, проверка, управление, здравеопазване и безопасност на работното място, обучение, ремонтна дейност, поддръжка, брегова помощ и действия при аварийна ситуация. Препоръките за безопасност са адресирани към онези, които са компетентни да ги приложат, като корабособственици, ръководители, признати организации, морски власти, служби по движението на корабите, органи за реагиране при аварийни ситуации, международни морски организации и европейски институции, с цел предотвратяване на морски произшествия. Тази част също съдържа междинни препоръки за безопасност, които евентуално са били направени, и всякакви мерки за безопасност, предприети в хода на разследването на безопасността.
7. ДОПЪЛНЕНИЯ Когато е целесъобразно, към доклада, на хартиено копие и/или в електронна форма, се прилага следният неизчерпателен списък с информация: — снимки, видеоизображения, аудиозаписи, навигационни карти, чертежи, — приложими стандарти, — използвани технически термини и съкращения, — специални проучвания на безопасността, — друга информация.	7. Допълнения Когато е целесъобразно, към доклада на хартиено копие и/или в електронна форма се прилага следният неизчерпателен списък с информация: 7.1. снимки, видеоизображения, аудиозаписи, навигационни карти, чертежи; 7.2. приложими стандарти; 7.3. използвани технически термини и съкращения; 7.4. специални проучвания на безопасността; 7.5. друга информация.
ПРИЛОЖЕНИЕ II ДАНИИ ПРИ ИЗВЕЩЯВАНЕ ОТНОСНО МОРСКО ПРОИЗШЕСТВИЕ ИЛИ ИНЦИДЕНТ (Част от Европейската информационна платформа за морски произшествия) Бележка: Подчертаните точки означават, че следва да се предоставят данни за всеки кораб, ако в морското произшествие или инцидент участва повече от един кораб.	Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства Приложение № 3 към чл. 17, ал. 2 Данни при извествяване относно морско произшествие или морския инцидент (Част от Европейската информационна платформа за морски произшествия) Пълно

01. Отговорна държава-членка/лице за контакт 02. Провеждащо разследването лице от държавата-членка 03. Роля на държавата-членка 04. Засегната брегова държава 05. Брой значително заинтересовани държави 06. Значително заинтересовани държави 07. Известяващ орган 08. Час на известяване 09. Дата на известяване 10. Име на кораба 11. Номер по IMO/позивни 12. Знаме на кораба 13. Вид морско произшествие или инцидент 14. Вид на кораба 15. Дата на морското произшествие или инцидент 16. Час на морското произшествие или инцидент 17. Координати — географска ширина 18. Координати — географска дължина 19. Местоположение на морското произшествие или инцидент 20. Пристанище на отплаване 21. Пристанище на местоназначение 22. Система за разделно движение на кораби 23. Участък от рейса 24. Експлоатация на кораба 25. Място на борда 26. Човешки жертви: — Екипаж — Пътници — Други 27. Тежки телесни повреди: — Екипаж — Пътници — Други 28. Замърсяване	1. Отговорна държава членка/лице за контакт. 2. Провеждащо разследването лице от държавата членка. 3. Роля на държавата членка. 4. Засегната брегова държава. 5. Брой значително заинтересовани държави. 6. Значително заинтересовани държави. 7. Известяващ орган. 8. Час на известяване. 9. Дата на известяване. 10. Име на кораба. 11. Номер по IMO/позивни. 12. Знаме на кораба. 13. Вид морско произшествие или морски инцидент. 14. Вид на кораба. 15. Дата на морското произшествие или морския инцидент. 16. Час на морското произшествие или морския инцидент. 17. Координати – географска ширина. 18. Координати – географска дължина. 19. Местоположение на морското произшествие или морския инцидент. 20. Пристанище на отплаване. 21. Пристанище на местоназначение. 22. Система за разделно движение на кораби. 23. Участък от рейса. 24. Експлоатация на кораба. 25. Място на борда. 26. Човешки жертви: 26.1. екипаж; 26.2. пътници; 26.3. други. 27. Тежки телесни повреди: 27.1 екипаж; 27.2. пътници; 27.3. други. 28. Замърсяване.
--	---

29. Щети по кораба 30. Щети по товара 31. Други щети 32. Кратко описание на морското произшествие или инцидент 33. Кратко описание на причините да не бъде предприето разследване на безопасността.	29. Щети по кораба. 30. Щети по товара. 31. Други щети. 32. Кратко описание на морското произшествие или морския инцидент. 33. Кратко описание на причините да не бъде предприето разследване на безопасността. <i>Бележка.</i> Подчертаните точки означават, че следва да се предоставят данни за всеки кораб, ако в морското произшествие или морския инцидент участва повече от един кораб.
--	--

¹ Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК) и за изменение на регламентите относно безопасността на морския транспорт и предотвратяването на замърсяването от кораби (ОВ, L 324 от 29 ноември 2002 г.), изменен с Регламент (ЕО) № 415/2004 на Комисията от 5 март 2004 г. (ОВ, L 68 от 6 март 2004 г.), Регламент (ЕО) № 93/2007 на Комисията от 30 януари 2007 г. (ОВ, L 22 от 31 януари 2007 г.), Регламент (ЕО) № 596/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. (ОВ, L 188 от 18 юни 2009 г.), Регламент (ЕС) № 530/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2012 г. (ОВ, L 172 от 30 юни 2012 г.) и Регламент (ЕС) 2016/103 на Комисията от 27 януари 2016 г. (ОВ, L 68 от 6 март 2004 г.), (ОВ, L 21 от 28 януари 2016 г.).

Таблица за съответствие на българското законодателство с 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 (ЕВU), Европейската организация на речните превозвачи (ЕСО) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ЕТF) (ОВ, L 367 от 23 декември 2014 г.)

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 (ЕВU), Европейската организация на речните превозвачи (ЕСО) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ЕТF)	Българско законодателство	Степен на съответствие
Член 1 Настоящата директива прилага Европейското споразумение за уредяване на определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, сключено на 15 февруари 2012 г. от Европейския съюз за речно корабоплаване (ЕВU), Европейската организация на речните превозвачи (ЕСО) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ЕТF), изложено в приложението към него.	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 19. В Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 3. Създава се § 1в: „§ 1в. Този кодекс въвежда изисквания 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 (ЕВU), Европейската организация на речните превозвачи (ЕСО) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ЕТF) (ОВ, L 367 от 23 декември 2014 г.)“.	Пълно
Член 2 1. Държавите членки могат да запазват в сила или да въвеждат по-благоприятни разпоредби от тези, определени с настоящата директива.	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 11. Създават се чл. 88в – 88д: „Субсидиарно прилагане Чл. 88д. За неуредените в този кодекс и в наредбата по чл. 88б,	Пълно Република България запазва в сила действащите

2. Изпълнението на настоящата директива не представлява при никакви обстоятелства достатъчно основание за намаляване на общата степен на защита на работниците в областите, уредени с настоящата директива. То не засяга правата на държавите членки и на социалните партньори да установяват, с оглед променящи се обстоятелства, законодателни, регулаторни или договорни разпоредби, различни от тези, които съществуват към момента на приемане на настоящата директива, при условие че са спазени минималните изисквания, предвидени в настоящата директива. 3. Прилагането и тълкуването на настоящата директива не засяга разпоредбите, обичаите или практиките на Съюза или на национално равнище, осигуряващи по-благоприятни условия за засегнатите работници.	ал. 1 въпроси, свързани с трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения между членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ под българско знаме, и корабоприитежателя, се прилагат нормите на действащото българско трудово законодателство.“.	по- благоприятни разпоредби на вътрешното законодателство
Член 3 Държавите членки определят санкциите, приложими при нарушаване на националните разпоредби, постановени съгласно настоящата директива. Санкциите са ефективни, съразмерни и възпиращи.	Кодекс на търговското корабоплаване Чл. 381. (1) Който наруши други разпоредби на този кодекс се наказва с глоба или с имуществена санкция от 20 до 500 лв. (2) Който не изпълни или наруши законно разпореджидане на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, се наказва с глоба или с имуществена санкция от 10 до 250 лв. (3) Който наруши подзаконови нормативни актове по прилагането на този кодекс и за нарушението не е предвидено друго наказание, се наказва с глоба или имуществена санкция от 400 до 2000 лв.	Пълно
Член 4 1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, до 31 декември 2016 г. Те незабавно информират Комисията за това. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване	Не подлежи на въвеждане Пълно

се определят от държавите членки. 2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.	§ 19. В Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 3. Създава се § 1в: „§ 1в. Този кодекс въвежда изисквания 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, включено от Европейския съюз за речно корабоплаване (EBC), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF) (ОВ, L 367 от 23 декември 2014 г.)“.	Не подлежи на въвеждане
Член 5 Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в Официален вестник на Европейския съюз.		Не подлежи на въвеждане
Член 6. Адресати на настоящата директива са държавите членки. ПРИЛОЖЕНИЕ Европейско споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт Като има предвид, че: 1) С Директива 2003/88/ЕО относно някои аспекти на организацията на работното време се установяват общи минимални стандарти, които, с изключение на посочените в член 20, параграф 1 области (междудневна почивка, почивка в работно време, междуседмична почивка, продължителност на нощния труд), се отнасят и до организацията на работното време в сектора на		Не подлежи на въвеждане

вътрешния воден транспорт. Тъй като посочените разпоредби не отчитат в достатъчна степен особените условия на труд и живот в сектора на вътрешния воден транспорт, са необходими по-специфични правила в съответствие с член 14 от Директива 2003/88/ЕО.

2) Тези по-специфични правила следва да гарантират високо равнище на закрила на труда и опазване на здравето на работниците в сектора на вътрешния воден транспорт.

3) Вътрешният воден транспорт е вид транспорт с международен характер, за който са характерни предимно трансграничните дейности в европейската транспортна мрежа от вътрешни водни пътища. Поради това в сектора на европейския вътрешен воден транспорт следва да се работи за насърчаването на еднакви рамкови условия в секторния пазар на труда и предотвратяването на нежеланата конкуренция, основана на разликите в законоустановената организация на работното време.

4) С оглед на значението на транспортния сектор за икономическата конкурентоспособност, Европейският съюз си постави за цел да насърчава онези видове транспорт, които се отличават с по-ниска енергийна интензивност, с по-голяма екологосъобразност и по-висока безопасност¹. Каго по-екологосъобразен вид транспорт с наличен свободен капацитет, вътрешният воден транспорт може да допринесе за облекчаването на европейския транспорт на стоки по шосе и по железопътни линии.

5) Организацията на труда варира в рамките на сектора. Броят на работниците и работното време на борда варира в зависимост от организацията на труда, предприятието, района на плаване, дължината на маршрута и големината на плаващото средство. От една страна, има плавателни съдове, които се експлоатират в режим на непрекъснато плаване, т.е. 24 часа, като екипажът работи на смени. От друга страна, предимно средните предприятия по правило експлоатират своите плавателни съдове по 14 часа на ден пет или

шест дни седмично. В сектора на вътрешния воден транспорт работното време на работника на борда не съвпада с времето на експлоатацията на дадено плаващо средство.

6) Специфична особеност в сектора на вътрешния воден транспорт е обстоятелството, че на борда може да се намира не само работното място, но и подслонът или жилището на работещите на борда. Поради това е обичайно те да прекарват и почивките си на борда. Много от работниците в сектора на вътрешния воден транспорт, по-специално намиращите се на по-големи разстояния от родните си места, работят множество последователни дни на борда, за да си спестят времето за път и за да могат след това да прекарат повече дни у дома или на друго място по свой избор. Така например, при режим 1:1 работникът разполага с еднакъв брой почивни и работни дни. По тази причина броят на последователните работни дни на борда и броят на почивните дни може да е съответно по-голям, отколкото при трудово правоотношение на сушата.

7) Една голяма част от средното работно време в сектора на вътрешния воден транспорт обичайно е време, през което лицето е на разположение (например в резултат на дейности, които не могат да се планират, свързани с изчакване при шлюзове или при товарене и разтоварване на плаващото средство), като това време може да се падне и през нощта. Поради това установените максимални граници за дневното и седмичното работно време могат да бъдат и по-високи от определените в Директива 2003/88/ЕО.

8) Същевременно трябва да се признае, че работното натоварване в сектора на вътрешния воден транспорт се влияе от множество фактори, например от шум, вибрации, организация на работното време. Независимо от разпоредбите на Директива 89/391/ЕИО на Съвета от 12 юни 1989 г. за въвеждане на мерки за насърчаване подобряването на безопасността и здравето на работниците на работното място², с цел закрила на работниците се предвиждат годишни проверки на здравословното състояние, за да бъдат взети предвид особените условия на труд в сектора на вътрешния воден

транспорт. 9) Допълнителните изисквания, които са налице на борда по време на дежурствата през нощта, следва да се вземат предвид посредством ограничаването на максимално допустимата продължителност на нощния труд и посредством организацията на труда. 10) В сектора на вътрешния воден транспорт освен работници се трудят и самостоятелно заети лица³. Определението на статута на самостоятелно заето лице се извършва въз основа на съответното национално право. 11) Условията на труд и живот на борда на плавателни съдове за превоз на пътници се различават от тези, характерни за другите форми на вътрешния воден транспорт, и поради това дават основание за наличието на специални разпоредби. Различното социално обкръжение, различните стопански дейности и сезонният характер в тази част от сектора на европейския вътрешен воден транспорт намират отражение в различаваща се организация на труда. На основание Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 154 и член 155, параграф 2 от него, подписаните страни отправят съвместно искането сключеното на равнището на Съюза споразумение да бъде приложено посредством решение на Съвета по предложение на Комисията. Подписаните страни се споразумяха за следното:		Параграф 1 Обхват 1. Настоящото споразумение се отнася до мобилни работници, които са наети на работа като членове на екипажа или изпълняващи друга функция (обслужващ персонал) на борда на плаващо средство, експлоатирано в сектора на търговския вътрешен воден транспорт на територията на държава членка.	Пълно
	Кодекс на търговското корабоплаване <i>(изм.)</i> Общи правила за трудовите правоотношения Чл. 88б. (1) <i>(доп.)</i> Трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения между членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ под българско знаме, и корабоприитежателя се уреждат от този кодекс и с наредба на Министърския съвет.		

2. По смисъла на настоящото споразумение операторите в сектора на вътрешния воден транспорт не се считат за работници, дори ако те същевременно имат статута на работници в собственото си предприятие. 3. Настоящото споразумение не засяга националните или международните разпоредби относно безопасността на корабоплаването, приложими по отношение на мобилните работници и посочените в параграф 1, точка 2 лица. 4. Доколкото между настоящото споразумение и национални или международни разпоредби относно безопасността на корабоплаването съществуват различия по отношение на мобилните работници във връзка с почивките, предимство имат разпоредбите, които предлагат по-висока степен на защита на здравето и безопасността на работниците. 5. Мобилни работници, работещи на борда на плаващо средство, експлоатирано на територията на държава членка извън сектора на търговския вътрешен воден транспорт, и чиито условия на труд се уреждат от организации на работодателите и работниците под формата на колективни трудови договори или тарифни договори, могат да бъдат включени в обхвата на споразумението със съгласието и одобрението на тези организации на работодателите и работниците, доколкото разпоредбите на настоящото споразумение са по-благоприятни за работниците.	(2) С наредбата по ал. 1 се определят и изискванията за: 1. безопасни и здравословни условия на труд на борда на корабите с огчитане спецификата на извършваните превози; 2. корабоприжателите относно спазване на правилата за здравословни и безопасни условия на труд; 3. предотвратяване на професионални заболявания и нещастни случаи на борда на корабите; 4. поддържане на съответни стандарти за хигиена на борда на корабите. Кодекс на търговското корабоплаване Обществени отношения, предмет на кодекса Чл. 1. (1) Този кодекс урежда обществените отношения в Република България, които възникват във връзка с търговското корабоплаване и контрола върху него, изискванията за българската принадлежност на корабите, изискванията към корабните превозните документи, правата и задълженията на капитаните и екипажите, договорите за превоз на товари, пътници и багаж, вещните права върху корабите, договорите за наем на кораби, договорите за застраховка на кораби и товари, аварията на кораби, спасяването по море и река и други отношения, свързани с корабоплаването и неговата безопасност. Обхват на корабоплаването и търговска свобода Чл. 3. (1) Търговското корабоплаване обхваща дейностите за превоз на пътници, багажи, товари и поща с кораби, наемане, други сделки с кораби, влачене и тласкане на кораби и товари, търсене, спасяване и оказване на помощ на търпящи бедствия хора и кораби, извършване на морски и речни услуги, свързани с корабоплаването, стопански риболов, експлоатация на морски и речни ресурси и други стопански дейности с използване на кораби. Екипаж на кораба Чл. 87. (1) Екипажът на кораба се състои от капитан, другите лица от командния състав и корабната команда, вписани в
---	--

екипажния списък. Екипажът на корабите, плаващи под българско знаме се попълва с необходимия брой квалифицирани морски лица, притежаващи съответна правоспособност, съгласно наредба за компетентност за морските лица в Република България, издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

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

§ 9. Създава се чл. 88а¹:

„Обслужващ персонал

Чл. 88а¹. Обслужващ персонал са всички служители на борда на пътнически кораб, плаващ по вътрешните водни пътища, които не са членове на екипажа на кораба.“.

Наредба за трудовете и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя
(приета с ПМС № 226 от 2003 г.; обн., ДВ, бр. 93 от 2003 г., изм. и доп., бр. 96 от 2005 г. и бр. 32 от 2014 г.)

Чл. 1. (1) С наредбата се уреждат трудовете и непосредствено свързаните с тях отношения между членовете на екипажа на кораб, плаващ под българско знаме, и корабоприитежателя, включващи условията за наемане на работа и за сключване на трудов договор, като работно време, възнаграждения, почивки, платен годишен отпуск, репатриране, социално-битови условия на борда и отговорност на корабоприитежателя при болест и злополука на членовете на екипажа, които с оглед спецификата в областта на търговското корабоплаване се налага да бъдат уредени различно от общото трудово законодателство.

(2) С наредбата се уреждат и минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд на борда на корабите за предотвратяване на рисковете при работа с оглед предпазване от трудови злополуки, професионални болести, аварии, инциденти и други опасности за живота и здравето на членовете на екипажа.

Параграф 2 Определения За целите на настоящото споразумение се прилагат следните определения: а) „плаващо средство“ е плавателен съд или плаващо съоръжение;	Чл. 2. (1) Наредбата не се прилага по отношение на трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения на борда на военните и граничнополицейските кораби, на корабите, използвани за спортни цели, развлечение и отдих, на морските кораби с големина до 40 бруто тона и екипаж до четири души включително и на речните кораби с дължина до 20 метра и с екипаж до двама души. (2) Разпоредбите на глава втора не се прилагат и по отношение на риболовните кораби. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България Търговски кораб Чл. 4. (1) Търговски кораб по смисъла на този кодекс е всеки самоходен или несамоходен плавателен съд или плавателно съоръжение, предназначено за плаване и за извършване на дейностите по чл. 3, с изключение на закованите в акваторията на пристанищата плаващи докове и плаващи работилници, предназначени за корабостроене и/или кораборемонт. Допълнителни разпоредби § 2. По смисъла на този закон: 30. „Кораб“ е всяко самоходно или несамоходно плавателно съоръжение от какъвто и да е тип, включително съдове на подводни криле, на въздушна възглавница, подводници, плаващи средства и неподвижни или плаващи платформи, предназначени за плаване по море и/или река, независимо от знамето, под което плава, и което се използва за извършване на една или няколко от следните дейности: превоз на товари, превоз на пътници и багажи; влачене на плавателни съоръжения; извършване на морски услуги и други помощни операции; риболов; експлоатация на други морски богатства, както и други дейности. Кодекс на търговското корабоплаване Търговски кораб
---	--

б) „пътнически плавателен съд“ е плавателен съд за дневно пътуване или плавателен съд с кабина, построен и екипиран да превозва повече от 12 пътници;	Чл. 4. (1) Търговски кораб по смисъла на този кодекс е всеки самоходен или несамоходен плавателен съд или плавателно съоръжение, предназначено за плаване и за извършване на дейностите по чл. 3, с изключение на закотвените в акваторията на пристанищата плаващи докове и плаващи работилници, предназначени за корабостроене и/или корабремонт. (2) Считат се като търговски кораби и плаващите съоръжения за изваждане на потънало имущество или за друга стопанска дейност. Приложение към специалните видове кораби Чл. 5. (1) Разпоредбите за търговските кораби, с изключение на разпоредбите за превоз на пътници и товари и за обща авария, се прилагат съответно и за корабите, използвани за научни, учебни, културни и спортни цели, за пилотаж, за упражняване на контрол и надзор, за противопожарни, съобщителни, митнически и санитарни цели, за разбиване на ледове, за спасяване на човешки живот и имущество. (2) Разпоредбите не се прилагат за военните превози на товари и пътници, дори и когато се извършват с търговски кораби. (3) Разпоредбите се прилагат и към военните кораби, когато се използват за търговски цели. Наредба № 22 от 22 декември 2008 г. за техническите изисквания към корабите, плаващи по вътрешните водни пътища (обн., ДВ, бр. 9 от 2009 г., изм. и доп., бр.30 и 49 от 2009 г. и бр. 16 от 2014 г.) § 1. По смисъла на тази наредба: 1. „плавателно средство“ е кораб или елемент от плаващо оборудване; Кодекс на търговското корабоплаване Допълнителни разпоредби § 1а. По смисъла на този кодекс: 2. „Пътнически кораб“ е всеки кораб, включително високоскоростен плавателен съд, по смисъла на Международната конвенция за безопасността на човешкия живот по море (SOLAS),
--	---

Пълно

в) „работно време“ е времето, през което по нареждане на работодателя или негов представител работникът полага труд на, по и за плаващото средство, разпределен е на работа или трябва да е на разположение за работа (време, през което лицето е на разположение); г) „почивка“ е времето извън работното време; това понятие обхваща периоди на почивка на борда на движещи се плаващи средства, на неподвижни плаващи средства и на сушата; то не обхваща кратките почивки (до 15 минути); д) „почивен ден“ е непрекъснат 24-часов период на почивка, през който работникът се намира на свободно избрано от него място;	който превозва повече от 12 пътници. Наредба № 22 от 22 декември 2008 г. за техническите изисквания към корабите, плаващи по вътрешните водни пътища § 1. По смисъла на тази наредба: 18. „пътнически кораб“ е кораб за дневно пътуване или с кабини, построен и екипиран да превозва повече от 12 пътници; Наредба за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на наредбата: 1. „Работно време“ е времето, през което членът на екипажа е задължен да извършва работа, свързана с кораба. 2. „Почивка“ е времето, което не е включено в продължителността на работното време. Чл. 17. (3) Работното време на члена на екипажа се прекъсва с една или няколко почивки. Капитанът осигурява на члена на екипажа почивка за хранене, която не може да бъде по-малко от 30 минути. (4) Почивките по ал. 3 не се включват в работното време. Прекъсването на работното време с почивки до 15 минути два пъти дневно се включва в работното време. Кодекс на труда Седмична почивка Чл. 153. (1) При петдневна работна седмица работникът или служителът има право на седмична почивка в размер на два последователни дни, от които единият е по начало в неделя. В тези случаи на работника или служителя се осигурява най-малко 48 часа непрекъсната седмична почивка.	Частично. Пълно съответствие ще бъде постигнато с ПМС за изменение и допълнение на НТНСТОЧЕКК (до 31.10.2010 г.) Частично. Пълно съответствие ще бъде постигнато с ПМС за изменение и допълнение на НТНСТОЧЕКК (до 31.10.2017 г.) Непълно. Пълно съответствие ще бъде постигнато с ПМС за изменение и
--	---	--

е) „оператор в сектора на вътрешния воден транспорт“ е всяко лице, което самостоятелно и за собствена сметка експлоатира с търговска цел плаващи средства в сектора на вътрешния воден транспорт; ж) „графикът на работното време“ съдържа план на работните и почивните дни, който се оповестява предварително от работодателя на работника; з) „нощ“ е времето между 23.00 ч. и 06.00 ч.;	(2) При сумирано изчисляване на работното време непрекъснатата седмична почивка е не по-малко от 36 часа. (3) При промяна на смените при сумирано изчисляване на работното време непрекъснатата седмична почивка може да бъде в по-малък размер от почивката по ал. 2, но не по-малък от 24 часа, в случаите когато действителната и техническата организация на работата в предприятияето налагат това. Кодекс на търговското корабоплаване Отговорност на корабоприитежателя Чл. 9. (3) Корабоприитежател по смисъла на този кодекс е лице, което експлоатира кораба от свое име независимо от това, дали е собственик на кораба или го ползува на друго законно основание. Наредба за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя Чл. 21. (1) На достъпно място на борда на кораб, плаващ под българско знаме, се поставя табло за организацията на работата по отношение на всяка длъжност съгласно приложение № 1, съдържащо най-малко информация за: 1. организацията на работното време на борда на кораба на море и в пристанище; 2. минималното време за почивка (брой часове за почивка), регламентирано в чл. 17. Кодекс на труда Нощен труд Чл. 140. (2) Нощен е трудът, който се полага от 22,00 ч. до 06,00 ч., а за работници и служители, ненавършили 16-годишна възраст – от 20,00 ч. до 06,00 ч. Наредба за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя Чл. 27. Нощен е трудът, който се полага от 22 до 6 часа.	допълнение на НТНСТОЧЕКК (до 31.10.2017 г.) Пълно Пълно Българските правни норми са по-благоприятни (съгласно чл. 2 от Директивата)
--	--	---

и) „работник, който полага нощен труд“ е: аа) от една страна, всеки работник, който обичайно работи през нощта най-малко в продължение на три часа от ежедневното си работно време; бб) от друга страна, всеки работник, който има вероятност да работи през нощта известна част от годишното си работно време, като тя се определя от съответната държава членка: ааа) в националното законодателство, след консултации със социалните партньори; или ббб) в колективни договори или споразумения, сключени между социалните партньори на национално или регионално равнище; й) „работник на смени“ е всеки работник, който е вписан в график за работа на смени;	Кодекс на труда Особени правила при полагане на нощен труд Чл. 140а. (1) Работници и служители, в редовното работно време на които се включват най-малко три часа нощен труд по чл. 140, ал. 2, както и работници и служители, които работят на смени, една от които включва най-малко три часа нощен труд, се смятат за работници и служители, които полагат нощен труд. Тристранно сътрудничество Чл. 3. (1) Държавата осъществява регулирането на трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения, осигурителните отношения, както и въпросите на жизненото равнище в сътрудничество и след консултации с представителните организации на работниците и служителите и на работодателите. Обхватът на въпросите на жизненото равнище, предмет на консултации, се определя с акт на Министерския съвет по предложение на Националния съвет за тристранно сътрудничество. (2) Сътрудничеството и консултациите задължително се осъществяват при приемането на нормативни актове по отношенията и въпросите, посочени в ал. 1. (3) По въпроси в обхвата на ал. 1 могат да се сключват споразумения между представителните организации на работниците и служителите и работодателите за приемане на нормативни актове, когато: 1. споразумението е сключено по тяхно искане след преценка на държавата; 2. държавата е предложила сключване на споразумението. (4) Изпълнението на споразуменията по ал. 3 се осъществява от държавата. Работа на смени Чл. 141. (1) Когато характерът на производствения процес налага, работата в предприятието се организира на две или повече смени. (2) Работната смяна е смесена, когато включва дневен и нощен	Пълно Частично. Пълно съответствие ще бъде постигнато
---	---	---

к) „обслужващ персонал“ е персоналът по смисъла на член 1.01, дефиниция 103 от приложение II към Директива 2006/87/ЕО⁴; л) „мобилен работник“ е всеки работник, нает на работа като член на пътуващия персонал в предприятието, което превозва пътници или стоки по вътрешни водни пътища; позоваванията на понятието „работник“ в настоящото споразумение се тълкуват съответно; м) „сезон“ е период от най-много 9 последователни месеца в рамките на 12 месеца, през който дейностите са обвързани с определени периоди от годината в резултат на въздействието на външни фактори, като например атмосферни условия или туристическо търсене.	труд. Смесена работна смяна с 4 и повече часа ношен труд се смята за нощна и има продължителност на нощна смяна, а с по-малко от 4 часа ношен труд се смята за дневна и има продължителност на дневна смяна. (3) Редуването на смените в предприятието се определя в правилника за вътрешния трудов ред. Наредба за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопригезателя Чл. 25. При изготвяне на графика за работното време на борда на кораба капитанът е длъжен да вземе всички мерки за избягване или свеждане до минимум полагането на извънреден труд от членовете на екипажа. Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 9. Създава се чл. 88а¹: „Обслужващ персонал Чл. 88а¹. Обслужващ персонал са всички служители на борда на пътнически кораб, плаващ по вътрешните водни пътища, които не са членове на екипажа на кораба.“. Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 19. В Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 1. В § 1а:	с ПМС за изменение и допълнение на НТНСТОЧЕКК (до 31.10.2017 г.) Пълно Съответствие ще бъде постигнато с ПМС за изменение и допълнение на НТНСТОЧЕКК (до 31.10.2017 г.) Пълно
--	--	---

Параграф 3 Работно време и референтен период 1. Без да се накърняват разпоредбите на параграф 4, определянето на работното време по правило се основава на осемчасов работен ден. 2. Работното време може да бъде удължавано в съответствие с параграф 4, когато в рамките на 12 месеца (референтен период) то не превишава средно 48 часа седмично. 3. Максималното работно време през референтния период е 2 304 часа (база за изчислението: 52 седмици минус минимум 4-седмичен отпуск x 48 часа). Предоставеният годишен платен отпуск, както и отпуските по болест не се вземат предвид или не оказват въздействие при изчисляването на средната продължителност. Правото на почивка, което произтича от официалните празници, се приспада допълнително. 4. Изчисляването на максималната продължителност на работното време за трудови правоотношения, чиято продължителност е по-кратка от референтния период, се извършва <i>pro rata</i>.	г) създават се т. 43 – 46: „46. „Сезонна работа“ е работа в период от време с продължителност не повече от 9 последователни месеца в рамките на 12 месеца, през който изпълняването на определени дейности е възможно като резултат от наличието на природно-климатични дадености или туристическо търсене.“. Кодекс на търговското корабоплаване Общи правила за трудовите правоотношения Чл. 88б. (7) Нормалната продължителност на работното време на лицата, наети на борда на кораб, плаващ под българско знаме, е 8 часа дневно. (8) Работодателят може да установи сумирано изчисляване на работното време – седмично, месечно или за друг календарен период, който не може да бъде повече от 12 месеца. В тези случаи надхвърлящият установената в ал. 7 нормална продължителност на работното време труд, положен на борда на кораб от член на екипажа, не се смята за извънреден и се компенсира с равен брой часовے почивка на брега след репатрирането. Ако компенсирането не може да се извърши в рамките на отчетния период на сумирано изчисляване на работното време, този труд се заплаща по ред и в размери, определени с наредбата по ал. 1. Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 11. Създават се чл. 88в – 88д: „Специфични правила за трудовите правоотношения на членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища Чл. 88г. (1) При установено сумирано изчисляване на работното време за период от 12 месеца максималната продължителност на работното време за периода не може да надвишава 2304 часа. Когато член на екипажа или на обслужващия персонал е назначен за срок, по-кратък от 12 месеца, максималната продължителност на
--	---

Частично.
Пълно

съответствие ще
бъде постигнато
с ПМС за
изменение и
допълнение на
НТНСТОЧЕКК
(до 31.10.2017 г.)

Параграф 4 Дневно и седмично работно време 1. Работното време не превишава: а) 14 часа за всеки период от 24 часа; както и б) 84 часа за всеки период от 7 дни. 2. Когато съгласно графика на работното време са налице повече работни, отколкото почивни дни, средното седмично работно време в рамките на четири месеца не може да превишава 72 часа.	работното време за срока на договора се изчислява пропорционално. (2) В случаите по ал. 1 средната продължителност на седмичното работно време за периода от 12 месеца не може да надвишава 48 часа, а за период от 4 месеца – 72 часа. (6) Базата за изчисляване на максималната продължителност на работното време по ал. 1, изискванията към графика за работното време при сумирано изчисляване на работното време, базата за изчисляване и редът за ползване на междудневните и седмичните почивки се определят с наредбата по чл. 88б, ал. 1.“ Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 11. Създават се чл. 88в – 88д: „Специфични правила за трудовите правоотношения на членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища Чл. 88г. (1) При установено сумирано изчисляване на работното време за период от 12 месеца максималната продължителност на работното време за периода не може да надвишава 2304 часа. Когато член на екипажа или на обслужващия персонал е назначен за срок, по-кратък от 12 месеца, максималната продължителност на работното време за срока на договора се изчислява пропорционално. (2) В случаите по ал. 1 средната продължителност на седмичното работно време за периода от 12 месеца не може да надвишава 48 часа, а за период от 4 месеца – 72 часа. (3) Максималната продължителност на работна смяна при сумирано изчисляване на работното време не може да надвишава 14 часа за всеки период от 24 часа, като продължителността на работната седмица не може да надвишава 84 часа за всеки период от 7 дни, а за работниците и служителите с намалено работно време – до 1 час над намаленото им работно време.“	Пълно В предложения чл. 88г, ал. 3 е запазено по- благоприятното правило на българското трудово законодателство (съгласно чл. 2 от Директивата).
---	--	--

Параграф 5 Работни и почивни дни 1. Непрекъсната работа е възможна в продължение на не повече от 31 последователни дни. 2. Когато съгласно графика на работното време броят на работните дни е най-много равен на броя на почивните, непосредствено след последователните работни дни се предоставя същият брой последователни почивни дни. Изключенията относно броя на последователните почивни дни, които се предоставят непосредствено след последователните работни дни, се разрешават, при условие че: а) максималният брой от 31 последователни работни дни не се превишава, и б) минималният брой последователни почивни дни, посочен в точка 3, буква а), б) или в), се предоставя непосредствено след последователните работни дни, и в) удълженият или разменен период от работни дни е уравнен в рамките на референтния период. 3. Когато съгласно графика на работното време са налице повече работни, отколкото почивни дни, минималният брой на последователните почивни дни, които следват непосредствено работните дни, се определя, както следва: а) от 1-вия до 10-ия последователен работен ден: по 0,2 почивни дни за всеки последователен работен ден (например: 10 последователни работни дни = 2 почивни дни), б) от 11-ия до 20-ия последователен работен ден: по 0,3 почивни дни за всеки последователен работен ден (например: 20 последователни работни дни = 5 почивни дни), в) от 21-вия до 31-вия последователен работен ден: по 0,4 почивни дни за всеки последователен работен ден (например: 31 последователни работни дни = 9,4 почивни дни), При това изчисление на минималния брой последователни	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 11. Създават се чл. 88в – 88д: „Специфични правила за трудовите правоотношения на членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища Чл. 88г. (6) Базата за изчисляване на максималната продължителност на работното време по ал. 1, изискванията към графика за работното време при сумирано изчисляване на работното време, базата за изчисляване и редът за ползване на междудневните и седмичните почивки се определят с наредбата по чл. 88б, ал. 1.“	Съответствие ще бъде постигнато с ПМС за изменение и допълнение на НТНСТОЧЕКК (до 31.10.2017 г.)
--	--	---

почивни дни частите от почивни дни се сумират и се ползват само като цели дни. Параграф 6 Сезонна работа на борда на пътнически плавателни съдове Без да се засягат разпоредбите на параграфи 4 и 5 от настоящото споразумение, по отношение на всички работници, които извършват сезонна работа на борда на пътнически плавателен съд, могат да се прилагат следните разпоредби: 1. Работното време не може да превишава: а) 12 часа за всеки период от 24 часа; както и б) 72 часа за всеки период от 7 дни.	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 11. Създават се чл. 88в – 88д: „Специфични правила за трудовите правоотношения на членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища Чл. 88г. (4) Максималната продължителност на работна смяна при сумирано изчисляване на работното време на членовете на екипажа и на обслужващия персонал, извършващи сезонна работа на борда на пътнически кораб, който плава по вътрешните водни пътища, не може да надвишава 12 часа за всеки период от 24 часа, като продължителността на работната седмица не може да надвишава 72 часа за всеки период от 7 дни.“.	Пълно
2. За всеки работен ден на работника се полагат по 0,2 почивни дни. През всеки период от 31 дни трябва действително да бъдат предоставени най-малко два почивни дни. Останалите почивни дни се предоставят по споразумение. 3. Като се вземат предвид предходната алинея и параграф 3, алинея 4, ползването на почивните дни и спазването на средното работно време от 48 часа съгласно параграф 3 се извършва в съответствие с колективните трудови договори или споразумения между социалните партньори, а при липса на такива споразумения – в съответствие с разпоредбите на националното законодателство.	Наредба за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритекателя Чл. 16. (2) Работодателят след консултации със синдикални организации там, където има, може да отлага ползването на седмичните почивки, когато това е предвидено в трудовия договор, подписан между работодателя и член на екипажа, и/или във вътрешни актове на работодателя, и/или в действащ колективен трудов договор в предприятияето. В случаите на предходното изречение работодателят може да установи и сумирано изчисляване на работното време за период, който не може да бъде повече от 12	Съответствие ще бъде постигнато с ПМС за изменение и допълнение на НТНСТОЧЕКК (до 31.10.2017 г.) Частично. Пълно съответствие ще бъде постигнато с ПМС за изменение и допълнение на НТНСТОЧЕКК (до 31.10.2017 г.)

Параграф 7 Почивки На работниците се предоставят редовни и достатъчно дълги и непрекъснати почивки, чиято продължителност се определя в единици от време, така че да се гарантира, че те няма да наранят себе си, своите колеги или други лица поради преумора или нередовен режим на работа, както и че няма да получат здравни увреждания в краткосрочен или дългосрочен план. Почивката не може да е по-кратка от: а) 10 часа за всеки период от 24 часа, като от тях най-малко 6 часа са без прекъсване, и б) 84 часа за всеки период от 7 дни.	месеца. Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване § 11. Създават се чл. 88в – 88д: „Специфични правила за трудовите правоотношения на членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища (5) Минималната продължителност на почивката на членовете на екипажа и на обслужващия персонал на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища, е: 1. за период от 24 часа – 10 часа, от които поне 6 часа са без прекъсване; 2. за всеки 7-дневен период – 84 часа. (6) Базата за изчисляване на максималната продължителност на работното време по ал. 1, изискванията към графика за работното време при сумирано изчисляване на работното време, базата за изчисляване и редът за ползване на междудневните и седмичните почивки се определят с наредбата по чл. 88б, ал. 1.“ Наредба за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопризежателя Чл. 3. (3) Капитанът на кораба създава организация за спазване на изискванията за работното време и почивките на борда на кораба по време на плаване и в пристанищата и за безопасни и здравословни условия на труд. Чл. 17. (3) Работното време на члена на екипажа се прекъсва с една или няколко почивки. Капитанът осигурява на члена на екипажа почивка за хранене, която не може да бъде по-малко от 30 минути. (4) Почивките по ал. 3 не се включват в работното време. Прекъсването на работното време с почивки до 15 минути два пъти дневно се включва в работното време. Чл. 18. При необходимост капитанът на кораба може да възлага	Пълно
--	--	--------------

Параграф 8 Почивка в работно време В случай че дневното работно време превишава шест часа, на работника се предоставя почивка, като подробностите, в т.ч. нейната продължителност и условията, при които тя се предоставя, се установяват в колективните трудови договори или споразумения между социалните партньори, а при липсата на такива – в разпоредбите на националното законодателство. Параграф 9 Максимална продължителност на работното време през нощта Въз основа на определената на седем часа продължителност на нощта максималната продължителност на седмичното работно време през нощта е 42 часа в рамките на всеки седемдневен период.	корабно дежурство на всеки член на екипажа по предварително изготвен график, като сведе до минимум прекъсванията на времето за почивка и не допуска преумора на членовете на екипажа. Чл. 19. (1) Тренировките за действия при бедствия и аварии се организират по начин, засягащ в най-малка степен периодите на почивка на членовете на екипажа. (2) В случаите по ал. 1 или при извънредно повикване на работа на лицата, чиято почивка е нарушена, се осигурява съответната компенсационна почивка. Чл. 70. Капитанът осигурява: 3. необходимите почивки на членовете на екипажа по време на работа; Наредба за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприжателите Чл. 17. (3) Работното време на члена на екипажа се прекъсва с една или няколко почивки. Капитанът осигурява на члена на екипажа почивка за хранене, която не може да бъде по-малко от 30 минути. (4) Почивките по ал. 3 не се включват в работното време. Прекъсването на работното време с почивки до 15 минути два пъти дневно се включва в работното време. Кодекс на труда Нощен труд Чл. 140. (1) Нормалната продължителност на седмичното работно време през нощта при 5-дневна работна седмица е до 35 часа. Нормалната продължителност на работното време през нощта при 5-дневна работна седмица е до 7 часа. (2) Нощен е трудът, който се полага от 22,00 ч. до 06,00 ч., а за работници и служители, ненавършили 16-годишна възраст – от 20,00 ч. до 06,00 ч. (4) Нощният труд е забранен за: 1. работници и служители, които не са навършили 18-годишна	Пълно Пълно. Запазени са по-благоприятните правила на действащото българско законодателство (съгласно чл. 2 от Директивата).
---	--	---

	възраст; 2. бременни работнички и служители както и работнички и служители в напреднал етап на лечение ин-витро; 3. майки с деца до 6-годишна възраст, както и майки, които се грижат за деца с увреждания независимо от възрастта им, освен с тяхно писмено съгласие; 4. трудоустроени работници и служители освен с тяхно съгласие и ако това не се отразява неблагоприятно на здравето им съгласно заключение на здравните органи; 5. работници и служители, които продължават образованието си без откъсване от производството освен с тяхно съгласие. Наредба за трудовете и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя Чл. 4. (1) Минималната възраст за наемане на работа на борда на кораб е 18 години. (2) Лица между 16 и 18 години се допускат на борда на кораба за провеждане на учебна плавателна практика. (3) Не се допуска лица под 18 години да провеждат учебната си плавателна практика през нощта, освен когато програмата за обучение изисква изпълнение на задълженията им през нощта и при условие че това няма да навреди на здравето им. Наредба за трудовете и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя Чл. 29. (1) Всеки член на екипажа има право да ползва платен годишен отпуск в размери, установени в Кодекса на труда и подзаконовите актове по прилагането му и/или в колективен трудов договор в предприятия, но не по-малко от 2,5 календарни дни за всеки месец, отработен на борда на кораба. (2) Членът на екипажа придобива право да ползва отпуска по ал. 1 след изтичане на срока на непрекъсната работа на борда на кораба съгласно трудовия договор. (3) Работодателят осигурява допълнителен платен годишен	Пълно, с изключение на чл. 34 НТНСТОЧЕКК, който ще бъде приведен в съответствие с ПМС за изменение и допълнение на наредбата
Параграф 10 Годишен отпуск Всеки работник има право на платен годишен отпуск от най-малко четири седмици, а ако продължителността на трудовото правоотношение е по-малка от една година – на съответен дял съгласно условията за придобиването на право и предоставянето на такъв отпуск, предвидени в националното законодателство и/или практика. Минималният период за платен годишен отпуск не може да се замества с финансово обезщетение, освен при прекратяване на трудовото правоотношение.		

	отпуск в размер на броя отработени седмични почивки в случаите на отлагането им по чл. 88б, ал. 12 от Кодекса на търговското корабоплаване. Чл. 30. В случаите, когато член на екипажа е назначен за период по-кратък от една година или при прекратяване на договора, размерът на платения годишен отпуск се определя пропорционално на прослуженото време. Чл. 34. По взаимно съгласие между страните по трудовото правоотношение ползването на основен и допълнителен платен годишен отпуск и компенсационни почивки може да бъде заменено изцяло или частично с изплащане на парично обезщетение, изчислено на базата на основното трудово и допълнителните трудови възнаграждения с постоянен характер. Чл. 35. (1) Обезщетение за неизползван платен годишен отпуск по чл. 224 от Кодекса на труда се изплаща и в случаите, когато към датата на прекратяване на трудовото правоотношение членът на екипажа няма придобито право на ползване на отпуск. (2) Правото на обезщетение по ал. 1 възниква, когато членът на екипажа е придобил най-малко един месец трудов стаж. Кодекс на труда Основен и удължен платен годишен отпуск Чл. 155. (1) Всеки работник или служител има право на платен годишен отпуск. (2) При постъпване на работа за първи път работникът или служителът може да ползва платения си годишен отпуск, когато придобие най-малко 8 месеца трудов стаж. (3) При прекратяване на трудовото правоотношение преди придобиване на 8 месеца трудов стаж работникът или служителът има право на обезщетение за неизползван платен годишен отпуск, изчислено по реда на чл. 224, ал. 1. (4) Размерът на основния платен годишен отпуск е не по-малко от 20 работни дни.
--	--

(до 31.10.2017 г.)

Параграф 11 Закрила на непълнолетните 1. По отношение на ненавършили 18 години работници се прилагат разпоредбите на Директива 94/33/ЕО за закрила на младите хора на работното място⁵. 2. По изключение държавите членки могат могат посредством законова или нормативна разпоредба да разрешат навършили 16 години непълнолетни лица, които съгласно националното право не подлежат на по-нататъшно задължително редовно образование, да работят през времето, в рамките на което нощният труд е забранен съгласно Директива 94/33/ЕО, ако това е необходимо за постигане на целта на обучението в рамките на официално признат образователен курс и при условие че им се предоставя подходяща почивка като компенсация и не се поставят под въпрос целите на член 1 от Директива 94/33/ЕО.	Уговаряне на по-големи размери на отпуските Чл. 156а. По-големи размери на отпуските по чл. 155 и 156 могат да се уговарят в колективен трудов договор, както и между страните по трудовото правоотношение. Забрана за парично компенсиране Чл. 178. Забранява се компенсиране на платения годишен отпуск с парични обезщетения освен при прекратяване на трудовото правоотношение. Наредба за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя Чл. 4. (1) Минималната възраст за наемане на работа на борда на кораб е 18 години. (2) Лица между 16 и 18 години се допускат на борда на кораба за провеждане на учебна плавателна практика. (3) Не се допускат лица под 18 години да провеждат учебната си плавателна практика през нощта, освен когато програмата за обучение изисква изпълнение на задълженията им през нощта и при условие че това няма да навреди на здравето им.	Пълно
Параграф 12 Проверки 1. Работното време или почивките на всеки работник се вписват, за да може да се следи спазването на разпоредбите на параграфи 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 и 13. 2. Вписванията се съхраняват на борда най-малко до края на референтния период. 3. Вписванията се проверяват и утвърждават съвместно от работодателя или негов представител и работника през подходящи	Наредба за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя Чл. 22. (1) Определено от капитана лице води за всеки член на екипажа ежемесечна отчетна форма за действително отработеното време или времето за почивка и временна неработоспособност поради общо заболяване, трудова злоупотреба и професионална болест съгласно приложение № 2. (2) Отчетната форма по ал. 1 се изготвя на български и на английски език.	Пълно

интервали от време (най-късно в края на следващия месец). 4. Задължително се посочват най-малко следните данни: а) наименоvanие на плавателния съд, б) име на работника, в) име на компетентния капитан, г) дата, д) работен или почивен ден, е) начало и край на всекидневното работно време или периодите на почивка. 5. На работника се предоставя копие от отнасящите се до него утвърдени вписвания. Той е длъжен да носи копията в себе си в продължение на една година.	(3) Отчетната форма по ал. 1 ежесечно се утвърждава от капитана или от упълномощено от него лице. (4) Всеки член на екипажа получава копие от отчетната форма по ал. 1, отнасяща се за него, което е заверено от капитана или от друго лице, упълномощено от капитана, и от члена на екипажа. Чл. 23. (1) До приключване на съответното плаване отчетните форми по чл. 22, ал. 1 се съхраняват при капитана на кораба, след което се предават на работодателя. При поискване от инспекторите на Министерството на транспорта, Изпълнителна агенция „Главна инспекция по труда“, Изпълнителна агенция „Морска администрация“ или от инспектори, проверяващи кораби в пристанище, документите се предоставят за проверка. Чл. 28. (1) За положения от всеки член на екипажа труд се води отчетна форма за действително отработените часове съгласно приложение № 2⁶.
Параграф 13 Аварийни ситуации 1. Капитанът или негов представител имат право да изискват от работника да работи толкова дълго, колкото е необходимо за осигуряване на непосредствената безопасност на плаващото средство, на лицата на борда или на товара, или за да се окаже помощ на други плавателни съдове или на лица в бедствено положение. 2. Съгласно алинея 1 капитанът или негов представител могат да изискват работникът да работи толкова дълго, колкото е необходимо, докато бъде възстановено нормалното състояние. 3. Възможно най-бързо, след като бъде възстановено нормалното състояние, капитанът или негов представител осигуряват ползването на достатъчна почивка от всеки работник, който е работил по време на предвидени за почивка периоди.	Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване Пълно § 10. В чл. 88б се правят следните изменения и допълнения: 4. Алинея 10 се изменя така: „(10) Независимо от установеното в чл. 88в, ал. 1 и 2 и чл. 88г, ал. 3 – 5, при необходимост от осигуряване непосредствената безопасност на кораба, лицата или товара, намиращи се на борда, или за предоставяне помощ на други търпящи бедствие кораби или лица, капитанът има право да изиска от всеки член на екипажа и на обслужващия персонал да работи толкова часове, колкото са необходими за възстановяването на нормалната обстановка.“. Наредба за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя Чл. 20. (1) При необходимост от осигуряване непосредствената безопасност на кораба, на лицата или товара, намиращи се на борда, или за предоставяне помощ на други кораби или лица, изпаднали в беда на море, капитанът може да измени или да отмени графика с

Параграф 14 Оценка на здравословното състояние 1. Всички работници имат право на безплатна годишна оценка на здравословното състояние. При тази оценка на здравословното състояние се обръща специално внимание на симптоми или състояния, които биха могли да се дължат на работата на борда при минимални междудневни почивки и/или минимален брой почивни дни в съответствие с параграфи 5 и 6. 2. Работниците, които полагат нощен труд и имат здравословни проблеми, за които е признато, че са свързани с полагането на нощен труд, по възможност се прехвърлят на подходяща за тях дневна работа. 3. По отношение на безплатната оценка на здравословното състояние важи задължението за пазене на лекарска тайна. 4. Безплатната оценка на здравословното състояние може да се извършва в рамките на националната система на здравеопазване.	работното време и времето за почивка на членовете на екипажа и да изисква от всеки член на екипажа да работи толкова часове, колкото са необходими за възстановяване на нормалната обстановка. (2) В случаите по ал. 1 капитанът създава организация на работата за ограничаване на рисковете, застрашаващи живота и здравето на членовете на екипажа. (3) След възстановяване на нормалната обстановка капитанът осигурява на всяко лице, работило по време на планираната по график почивка, ползване на съответна компенсационна почивка. Наредба за трудовете и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя Чл. 5. За наемане на работа на борда на кораб кандидатът трябва да отговаря на изискванията за: 1. минимална възраст по чл. 4; 2. квалификация, необходима за заемане на длъжността; 3. медицинска годност за заемане на длъжността и за плаване в съответния район. Кодекс на труда Предварителни и периодични медицински прегледи Чл. 287. (1) Всички работници и служители подлежат на задължителни предварителни и периодични медицински прегледи. Условието за извършване на предварителните и периодичните прегледи съобразно характера на работата, условията на труда и възрастта на работниците и служителите се определят от министъра на здравеопазването. (2) Предварителните медицински прегледи се заплащат от лицата, които кандидатстват за работа, а периодичните медицински прегледи са за сметка на работодателя. (3) Работодателят и длъжностните лица в предприятието са длъжни да опазват в тайна данните относно здравословното състояние на работниците и служителите и информацията от и за съответните медицински прегледи.
--	--

Параграф 15 Безопасност и опазване на здравето 1. На работниците, които полагат нощен труд, и на работниците на смени се предоставя подходяща за естеството на тяхната работа закрила по отношение на безопасността и здравето. 2. Съответните услуги или средства за защита и профилактика във връзка с безопасността и здравето на работниците, които полагат нощен труд, и на работниците на смени съответстват на предоставяните на другите работници и са на разположение по всяко време.	Пълно Наредба за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприてжателя Чл. 55. (1) Корабоприてжателят отговаря за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд и социално-битово обслужване на членовете на екипажа и пътниците, намиращи се на борда на кораба. (2) Капитанът на кораба като представител на корабоприてжателя отговаря за изпълнението на изискванията по ал. 1. Чл. 56. Корабоприてжателят набелязва целите и приема политика по осигуряване на безопасността и здравето при работа и социално-битовите условия на лицата на борда на кораба след консултации със синдикалните организации в предприятието, ако има такива, относно: 1. ефективното взаимодействие между корабоприてжателя и членовете на корабните екипажи при разработване и прилагане на мерки за подобряване на здравословните и безопасни условия на труд на членовете на екипажа; 2. осигуряването на съответни механизми за преглед на ефективността на взетите мерки; 3. осигуряването на подходящи механизми за осъществяване на постоянни консултации между корабоприてжателяте, синдикалните организации в предприятието, ако има такива, и членовете на корабните екипажи по отношение на осигуряването на здравословни и безопасни условия на труд, както и други въпроси от взаимен интерес за корабоприてжателяте и членовете на екипажите. Чл. 57. (1) Корабоприてжателят осигурява необходимите ресурси, приема програми за достигане на набелязаните цели и създава организация за прилагането им в съответствие с политиката по чл. 56. (2) Корабоприてжателят въвежда процедури за прилагане на политиката, включително относно взаимоотношенията с бреговите
--	---

Параграф 16 Режим на работа Работодател, който възнамерява да организира работата по определена схема, спазва общия принцип за адаптиране на работата към работника, по-специално с оглед облекчаване на монотонния труд и работата с наложен ритъм, в съответствие с вида дейност,	служби и други лица, намиращи се временно на борда на кораба. Чл. 58. (1) Корабопритежателят осигурява писмени процедури, експлоатационни инструкции, инструкции за безопасност и здраве при работа и друга документация на борда на кораба, необходимата за безопасната му експлоатация. Кодекс на труда Нощен труд Чл. 140. (3) Работодателят е длъжен да осигурява на работниците и служителите топла храна, ободряващи напитки и други облекчаващи условия за ефективно полагане на нощния труд. Особени правила при полагане на ношен труд Чл. 140a. (1) Работници и служители, в редовното работно време на които се включват най-малко три часа ношен труд по чл. 140, ал. 2, както и работници и служители, които работят на смени, една от които включва най-малко три часа ношен труд, се смятат за работници и служители, които полагат ношен труд. (2) Работниците и служителите, които полагат ношен труд, се приемат на работа само след предварителен медицински преглед, който е за сметка на работодателя. (3) Работниците и служителите, които полагат ношен труд, подлежат на периодични медицински прегледи по чл. 287. (4) Когато здравен орган установи, че здравословното състояние на работник или служител се е влошило поради полагане на ношен труд, той се премества на подходяща дневна работа или се трудоустройва. Наредба за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя Чл. 16. (1) В зависимост от специфичния характер и условията на работа работодателят прилага и определя следната продължителност на работното време: 1. нормалната продължителност на работното време на лицата, наети на борда на кораб, плаващ под българско знаме, е 8 часа
---	---

Пълно

както и с изискванията за безопасност и опазване на здравето, особено по отношение на почивките в работно време.	дневно при петдневна работна седмица; 2. работодателят може да установи сумирано изчисляване на работното време за период, който не може да бъде повече от 12 месеца, при работа на смени и/или по график с продължителност на работното време над нормалната продължителност, установена в т. 1. (2) Работодаателят след консултации със синдикални организации там, където има, може да отлага ползването на седмичните почивки, когато това е предвидено в трудовия договор, подписан между работодателя и член на екипажа, и/или във вътрешни актове на работодателя, и/или в действащ колективен трудов договор в предприятието. В случаите на предходното изречение работодателят може да установи и сумирано изчисляване на работното време за период, който не може да бъде повече от 12 месеца. Чл. 59. Работодателят планира, подготвя и създава организация за изпълнение на дейностите на борда на кораба по начин, който: 1. не създава риск за здравето, живота и безопасността на членовете на екипажа при използването на материалите и продуктите; 2. защитава и предпазва членовете на екипажа от вредното влияние на химикали, физични и биологични агенти при прилаганите методи на работа. Чл. 60. (1) Работодателят извършва оценка на риска на борда на всеки кораб в съответствие с Наредба № 5 от 1999 г. за реда, начина и периодичността на извършване на оценка на риска (ДВ, бр. 47 от 1999 г.) и предприема мерки за ограничаването му след обсъждане в корабните групи по условия на труд. (2) Работодателят извършва и цялостна оценка на риска на всички кораби и на бреговата администрация, отчитайки оценките по ал. 1, и предприема мерки за ограничаването му след обсъждане в комитета по условия на труд.
---	--

	(3) (Корабопритежателят при извършването оценка на риска във връзка с управлението на безопасността и здравето при работа следва да се позовава на съответната статистическа информация от неговите кораби, както и на предоставената от компетентната власт обща статистическа информация. Чл. 61. Корабопритежателят организира периодични проверки, свързани с безопасността на корабите, включващи проверка на работните места, инструментите, оборудването, съоръженията, механизмите и други, имащи отношение към здравословните и безопасни условия на труд на членовете на екипажа. Чл. 66. Корабопритежателят създава в съответствие със Закона за здравословни и безопасни условия на труд (ЗЗБУТ) комитет по условия на труд, в чийто състав се включват равен брой представители на работниците и служителите и на корабопритежателя, преминали обучение съгласно Наредба № 4 от 1998 г. за обучението на представителите в комитетите и групите по условия на труд в предприятията (обн., ДВ, бр. 113 от 1998 г.; изм. и доп., бр. 85 от 2000 г.). Чл. 67. (1) Корабопритежателят създава група по условия на труд на всеки кораб с екипаж над 10 души, в чийто състав се включват представители на членовете на екипажа и на корабопритежателя, преминали обучение. (2) Функциите на групата за кораби с екипаж до 10 души включително се изпълняват от комитета по чл. 66. Чл. 68. Корабопритежателят осигурява условия за изпълнение на изискванията за здравословни и безопасни условия на труд, като: 1. изпълнява предписанията на компетентните органи; 2. осигурява достъп на членовете на групата и на комитета по условия на труд до всички работни места на борда на кораба; 3. допуска със съгласието на членовете на екипажа провеждане на интервюта и анкети за здравето и безопасността при работа от представители на комитета и на групата по условия на труд; 4. предоставя на капитана и на членовете на групата и на
--	--

	комитета по условия на труд информация, свързана със здравето и безопасността по време на плаване и с характера на извършваната работа; 5. осигурява време за обучението на членовете на групата и на комитета по условия на труд; 6. осигурява възможност на членовете на групата и на комитета по условия на труд в рамките на работното им време да упражняват своите функции. Чл. 69. Капитанът е отговорен за прилагането на политиката на корабпритежателя по чл. 56. Чл. 70. Капитанът осигурява: 1. условия за извършване на работата, включващи и предприемане на мерки за предотвратяване на трудови злополуки и професионални болести на членовете на екипажа и на други лица, извършващи трудова дейност на борда на кораба; 2. наблюдение и контрол на всяка рискова дейност, изискваща съвместна работа на членовете на екипажа; 3. необходимите почивки на членовете на екипажа по време на работа; 4. наличието на борда на кораба на процедури и инструкции за осъществяване на всяка дейност или работа, корабни планове, правила за безопасна работа и друга информация, необходими за безопасното им осъществяване; 5. документите по т. 4 да бъдат поставени на подходящи места с оглед ползване от членовете на екипажа по време на работа; 6. необходимото време за обучение на членовете на екипажа по здравословни и безопасни условия на труд; 7. провеждането на всички планирани тренировки на борда на кораба на необходими интервали от време; 8. участието на членовете на екипажа в тренировките по процедурите за действие при непредвидени обстоятелства; 9. прилагането на система от разрешителни за работа при извършване на работа на борда на кораба, свързана с висока степен
--	--

на риск. Чл. 73. Капитанът провежда периодично най-малко веднъж месечно заседания с групата по условия на труд за обсъждане на докладите, становищата и предложенията на групата и осигурява изпълнението на приетите мерки.	Параграф 17 Заключителни разпоредби 1. По-благоприятни разпоредби Настоящото споразумение не засяга правото на държавите членки: а) да запазват в сила или да въвеждат законови или нормативни разпоредби, или б) да улесняват или разрешават прилагането на колективни трудови договори или споразумения между социалните партньори, които са по-благоприятни по отношение на безопасността и опазването на здравето на работниците. 2. Клауза за запазване на равнището на защита Прилагането на настоящото споразумение в никакъв случай не може да бъде валидно основание за намаляване на общото равнище на защита на попадащите в неговия обхват работници. 3. Последващи мерки след приемане на споразумението Социалните партньори подлагат на наблюдение въвеждането и прилагането на настоящото споразумение в рамките на Комитета за секторен диалог в сектора на вътрешния воден транспорт, по-специално с оглед на познанията в областта на трудовата медицина. 4. Преразглеждане Две години след изтичане на определения в решението на Съвета за прилагане на настоящото споразумение срок за влизане в сила социалните партньори подлагат горепосочените разпоредби на преразглеждане. Съставено в Брюксел на 15 февруари 2012 година. Европейски
--	--

Не подлежи на
въвеждане

Не подлежи на
въвеждане

Не подлежи на
въвеждане

Не подлежи на
въвеждане

Не подлежи на

съюз за речно корабоплаване (EBU) Европейска организация на речните превозвачи (ESO) Европейска федерация на работниците от транспорта (ETF) Съставено в Брюксел на 15 февруари 2012 година. Европейски съюз за речно корабоплаване (EBU) Европейска организация на речните превозвачи (ESO) Европейска федерация на работниците от транспорта (ETF)	въвеждане
--	-----------

¹ Съобщение на Комисията относно насърчаването на вътрешния воден транспорт „Naiades“, COM(2006) 6, окончателен, от 17 януари 2006 г.

² Директива на Съвета от 12 юни 1989 г. за въвеждане на мерки за насърчаване подобряването на безопасността и здравето на работниците на работното място (89/391/ЕИО) (ОВ, L 183 от 29 юни 1989 г.), изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 29 септември 2003 г. (ОВ, L 284 от 31 октомври 2003 г.), Директива 2007/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. (ОВ, L 165 от 27 юни 2007 г.) и Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21 ноември 2008 г.).

³ Съобщение на Комисията COM(2010) 373, окончателен, от 13 юли 2010 г., „За свободното движение на работници: права и основни аспекти на развитието“, точка 1.1.

⁴ Директива 2006/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 г. за установяване на техническите изисквания за плавателни съдове по вътрешни водни пътища и за отмяна на Директива 82/714/ЕИО на Съвета (ОВ, L 389 от 30 декември 2006 г.), изменена с Директива 2006/137/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2006 г. (ОВ, L 389 от 30 декември 2006 г.), Директива 2008/59/ЕО на Съвета от 12 юни 2008 г. (ОВ, L 166 от 27 юни 2008 г.), Директива 2008/87/ЕО на Комисията от 22 септември 2008 г. (ОВ, L 255 от 23 септември 2008 г.), Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. (ОВ, L 260 от 30 септември 2008 г.), Директива 2008/126/ЕО на Комисията от 19 декември 2008 г. (ОВ, L 32 от 31 януари 2009 г.), Директива 2009/46/ЕО на Комисията от 24 април 2009 г. (ОВ, L 109 от 30 април 2009 г.), Директива 2012/48/ЕО на Комисията от 10 декември 2012 г. (ОВ, L 6 от 10 януари 2013 г.), Директива 2012/49/ЕО на Комисията от 10 декември 2012 г. (ОВ, L 6 от 10 януари 2013 г.), Директива 2013/22/ЕО на Съвета от 13 май 2013 г. (ОВ, L 158 от 10 юни 2013 г.) и Директива 2013/49/ЕО на Комисията от 11 октомври 2013 г. (ОВ, L 272 от 12 октомври 2013 г.), поправена ОВ, L 108 от 28 април 2015 г.

⁵ Директива 94/33/ЕО на Съвета от 22 юни 1994 г. за закрила на младите хора на работното място (ОВ, L 216 от 20 август 1994 г.), изменена с Директива 2007/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. (ОВ, L 165 от 27 юни 2007 г.) и Директива 2014/27/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. (ОВ, L 65 от 5 март 2014 г.).

⁶ Приложение № 2 към чл. 22, ал. 1 и чл. 28, ал. 1 от Наредбата за трудовете и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприрежателя е показано на стр. 33 – 34 от тази таблица.

Ежемесечна отчетна форма за действително отработеното време (в часове) или времето (в часове)
за почивка и временна неработоспособност поради общо заболяване, трудова злополука или професионална болест

Име на кораба ИМО номер Знаме на кораба

Член на екипажа (трите имена) Длъжност

Месец и година Дава ли вахта: да не
Моля да отбележите часовете в работа с "х", часовете в почивка с "о" и по болест с "б"

Час	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	"х" об- що	"о" об- що	"б" об- що	Забележки
Дата																												
01																												
02																												
03																												
04																												
05																												
06																												
07																												
08																												
09																												
10																												
11																												
12																												
13																												
14																												
15																												
16																												
17																												
18																												

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

"X"

общо

"O"

общо

"B"

общо

Име на капитана на кораба (на упълномощеното лице)

Подпис на капитана (на упълномощеното лице): Подпис на члена на екипажа:

Забележка. Копие от настоящата форма се предоставя на члена на екипажа.

СПРАВКА

ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ НА ПРОЕКТА НА РЕШЕНИЕ НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ ЗА ОДОБРЯВАНЕ НА ПРОЕКТ НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА КОДЕКСА НА ТЪРГОВСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ

№	Организация/потребител /вкл. начин на получаване на предложението/	Бележки и предложения	Приети/ неприети	Мотиви
1.	Сдружение с нестопанска цел „Българска дунавска камара“ получено по електронната и по обикновената поща	Във връзка с публикувания за обществено обсъждане в електронен вид проект на Закон за изменение и допълнение на КТК, обн. ДВ бр. 55 и 56 от 1970 г., напомниме Ви, че с писмо № БДК-П-139/26.09.2016 г. СНЦ „БЪЛГАРСКА ДУНАВСКА КАМАРА“ предложи промяна в същия Кодекс. Използвайки публикувания проект на Закон за изменение и допълнение на КТК и въз основа на гореизложеното, повторно предлагаме следните промени в чл. 88 на КТК: „1. Чл. 88: 1. Заличава се ал. 4 на чл. 88 на КТК; 2. Ал. 5 и ал. 6 на чл. 88 на КТК стават съответно ал. 4 и ал. 5.“ Мотиви: През последните години се задълбочи проблемът с липсата на кадри в българското дунавско корабоплаване. Ситуацията е особено тревожна с недостига на квалифицирани кадри – капитани и главни механици. Не е далеч деня, в който много кораби ще спрат да плават поради липса на екипаж. Доколкото ни е известно, подобно е положението и в българското морско корабоплаване. При нас задоволително решение е наемането на украински капитани и главни механици, но за целта е необходима малка промяна в КТК.	Неприето	В регистъра на корабите, плаващи под българско знаме, са вписани 66 (шестдесет и шест) кораба, осъществяващи международни плавания по вътрешните водни пътища на Европа. От тях 55 (петдесет и пет) са вписани в пристанища от района на действие на дирекция „Речен надзор – Русе“ и 11 (единадесет) – в района на действие на дирекция „Речен надзор – Лом“. Съгласно регистъра на морските лица, към настоящия момент 321 (триста двадесет и едно) морски лица притежават правоспособност „капитан вътрешно плаване“, с право да заемат длъжност „капитан“ или

„корабоводител“ на кораби, превозващи товари или пътници по река Дунав. От тях 298 (двеста деветдесет и осем) са в района на действие на дирекция „Речен надзор – Русе“ и 23 (двадесет и трима) – в района на действие на дирекция „Речен надзор Лом.“

Само от водените на отчет в дирекция „Речен надзор – Русе“ морски лица с правоспособност „капитан вътрешно плаване“, 90 (деветдесет) имат право да заемат длъжност „капитан“ или „корабоводител“ на кораби, плаващи във всички участъци на река Дунав от km 0 до km 2414, а 20 (двадесет) – в участъците от km 2414 до km 374,100 (без участъка Силистра – Сулина). Останалите имат възможност да разширят правата си за плаване във всички участъци по нормативно установения ред – след

			каго натрупат необходимия плавателен стаж (необходимия брой „преминавания“) и положат съответния изпит. Съгласно регистъра на морските лица, към настоящия момент 256 (двеста петдесет и шест) морски лица притежават правоспособност „механик вътрешно плаване“ с право да заемат длъжност „механик“ на търговски кораби, плаващи по вътрешните водни пътници на Европа във всячки участъци на река Дунав от km 0 до km 2414. Отделен е въпросът, че съгласно Наредба № 6 от 2012 г. за компетентност на морските лица в Република България (обн., ДВ, бр. 31 от 2012 г., изм. и доп., бр. 81 от 2013 г., бр. 84 от 2014 г., бр. 83 от 2015 г. и бр. 10 от 2017 г.) е допустимо функциите на механик да се изпълняват от лице, заемашо на
--	--	--	--

				борда длъжност „корабен моторист“ или „моряк-моторист“. От посочените данни се налага извод, че проблемът не се състои в „липса на кадри“.
--	--	--	--	--

СПРАВКА

за отразяване на становищата, получени в процеса на съгласуване на проект на Решение на Министерския съвет за одобряване на проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване

Изготвил становището	Предложение	Приема/не приема предложението	Мотиви за неприемане на предложението
Становища, получени при съгласуване на проекта на решение			
Заместник министър-председател	Няма получено становище. Материалите се считат за съгласувани без бележки, съгласно чл. 34, ал. 2 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.		
Заместник министър-председател по икономическата и демографската политика	Съгласува без бележки и предложения.		
Заместник министър-председател по обществения ред и сигурността и министър на отбраната	Съгласува без бележки и предложения.		
Заместник министър-председател по правосъдната реформа и министър на външните работи	Съгласува без бележки и предложения.		
Министър на финансите	Съгласува без бележки и предложения. Одобрена финансова обясновка.		
Министър на вътрешните работи	Съгласува без бележки и предложения.		
Министър на регионалното развитие и благоустройството	Съгласува без бележки и предложения.		

Министър на труда и социалната политика	Съгласува без бележки и предложения.		
Министър на правосъдието	Съгласува със следните правно-технически бележки, с оглед по-коректното оформяне на законопроекта в съответствие с изискванията на Закона за нормативните актове и на Указ № 883 за прилагането на закона за нормативните актове (УПЗНА): 1. По § 1: Предложеното в текста на т. 1 на чл. 39а, ал. 1 препращане не е коректно. В чл. 27, ал. 1, т. 1 – 4 става въпрос за кораб, който е собственост или на държавата (по т. 1), или на съответното физическо или юридическо лице (по т. 2 – 4). 2. По § 3, т. 3: В текста на ал. 8, накрая, се препраща към „наредбата по ал. 3 относно оборудването на морските кораби“. Този начин на препращане не е коректен, тъй като към момента на препращането вече има конкретна действаща наредба, която е издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията на основание чл. 72, ал. 3 от КТК и към която следва да се препрати. Това е Наредба № 54 от 29.12.2016 г. за техническите изисквания и оценяване на съответствието на оборудването на морските кораби, издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията (обн., ДВ, бр. 4 от 2017 г.). Конкретната наредба в случая би следвало да се посочи с оглед улесняване на правоприлагането на КТК, тъй като в ал. 3 на чл. 72 е предвидена законова делегация за издаването на няколко наредби. При препращането към действащата наредба (Наредба № 54 от 2016 г.) следва да се спазят изискванията на чл. 40, ал. 2, т. 2 от УПЗНА. 3. По § 12: Коректната редакция на § 12 е следната: „§ 12. В чл. 238, ал. 3 изречение първо се заличава.“	Приема се Отражено в § 1 от законопроекта относно изменение на чл. 39а, ал. 1, т. 1 КТК. Приема се Отражено в § 3, т. 3 от законопроекта относно създаване на ал. 8 в чл. 72 КТК. Приема се Отражено в § 12 от законопроекта относно изменение на чл. 238, ал. 3 КТК.	

	4. По § 13: В текста на ал. 13 на чл. 360 е препратено към съответната европейска директива. В този и в други подобни случаи следва да се спазва изискването на чл. 40, ал. 2, т. 3 от УПЗНА. Приложена е справка за съответствието на проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи на Съвета на Европа и с практиката на Европейския съд по права на човека.	Не се приема	Разпоредбата на чл. 40, ал. 2, т. 3 от Указ № 883 от 1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове е изпълнена точно. Първото позоваване 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 се прави в § 3, т. 3 от законопроекта относно създаване на ал. 8 в чл. 72 КТК. Там е посочен и съответният брой на „Официален вестник“ на Европейския съюз, където актът е обнародван на български език.
Министъра на образованието и науката	Съгласува със следната бележка: Предлаганото в § 8 от ЗИД на КТК изменение на чл. 87, ал. 3 от КТК представлява предоставяне на правомощия на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да утвърждава държавни изисквания за обучение по морски и речни специалности. Това противоречи на чл. 9, ал. 2, т. 5 от Закона за висшето образование, където е посочено, че подобно правомощие да утвърждава държавни изисквания за придобиване на висше образование има Министерският съвет и то само по специалностите от регулираните професии. В допълнение, посочената разпоредба на Закона за висшето образование провежда принципа на академична автономия, установен в чл. 53, ал. 4 от Конституцията на Република България. Предвиденото ограничение на този принцип по отношение	Не се приема	Разпоредбата на чл. 87, чл. 3 КТК не предвижда предоставяне на правомощия на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да утвърждава държавни изисквания за обучение по морски и речни специалности нито в действащата редакция, нито в предлаганата с § 8 от законопроекта. Държавните изисквания за придобиване на висше образование по специалностите от регулираните професии, включени в Списъка на регулираните професии, сектор VII „Професии в областта на транспорта“, в сферата на водния транспорт (морски и

	на регулираните професии е в изпълнение на Директива 2005/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 година относно признаването на професионалните квалификации. По отношение на морските и речни специалности, водещи до упражняване на регулирани професии, регулацията следва да бъде извършена по реда на чл. 9, ал. 2, т. 5 от Закона за висшето образование. По отношение на останалите специалности, държавата, в това число и министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, няма правомощия да определя предложенияте в § 8 от ЗИД на КТК изисквания.	речен), са установени с наредби, приети с Постановление № 59 на Министерския съвет от 2015 г. за приемане на наредби за държавните изисквания за придобиване на висше образование по специалностите „Корабоудене“, „Електрообзавеждане на кораба“, „Корабни машини и механизми“ и „Корабна радиоелектроника“ на образователно-квалификационните степенни „бакалавър“ и „магистър“ след придобита образователно-квалификационна степен „бакалавър“ (обн., ДВ, бр. 21 от 2015 г.). За да може обучаваното лице не само да получи диплома за завършено висше образование, но и да придобие правоспособност за упражняване на съответната регулирана професия (т.е. да придобие качеството на морско лице), в рамките на така установените държавни изисквания би следвало да бъдат удовлетворени и изискванията относно: 1) темите и минималния брой часове по специалните предмети; 2) материално-техническата база, темите и продължителността на практическата подготовка и 3) преподавателите, извършващи обучение по морски и речни специалности. Тези изисквания се съдържат в т.нар. „Моделни курсове“ на Международната морска организация, към които препращат Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и
--	---	---

		освидетелстване на моряците, 1978 г., съставена в Лондон на 7 юли 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.) и актовете на вторичното право на Европейския съюз в областта на подготовката и квалификацията на морските лица, посочени в доклада и в мотивите към законопроекта. Така например: Член 9 от Наредбата за държавните изисквания за придобиване на висше образование по специалност „Корабоводене“ на образователно-квалификационна степен „бакалавър“, приета с ПМС № 59 от 2015 г. (обн., ДВ, бр. 21 от 2015 г.) изисква в учебния план за теоретично обучение за придобиване на образователно-квалификационна степен „бакалавър“ по специалността „Корабоводене“ да бъде включена задължителна учебна дисциплина „Корабоводене“ с минимален задължителен хорариум 950 часа. Но за да придобие обучаваното лице не само образователно-квалификационната степен „бакалавър“ по специалността „Корабоводене“, но и правоспособност „капитан далечно плаване на кораб от 500 БТ до 3000 БТ“ или „капитан далечно плаване на кораб над 3000 БТ“, в рамките на
--	--	--

		общия хорариум по задължителната учебна дисциплина „Корабоводене“ би следвало да бъдат отредени определен минимален брой часове на определените в съответния моделен курс минимално задължителни теми, сред които: „Определяне на мястото на кораба по небесни ориентири“, „Теория и устройство на жирокомпас“, „Морска лодия и хидрология“ (с включени подтеми относно морските течения, ветрове, дълбочини и т.н.), като при това на всяка от тези теми бъде отреден минимално изискуемия хорариум. Пак в моделните курсове се съдържат и изискванията към преподавателите по специалните дисциплини, които освен общото изискване да са хабилитирани, включват и преминати допълнителни курсове за морски инструктори и оценители. Целта на предлаганата с § 8 от законопроекта промяна на разпоредбата на чл. 87, ал. 3 КТК е да се създаде правно основание за включване в Наредбата относно компетентността на морските лица на посочените по-горе минимални задължителни изисквания, така че висшето учебно заведение да съобрази учебните си планове с тях, в рамките на своята автономия и при съблюдаване на установените от Министерския съвет държавни изисквания.
Министър на здравеопазването	Съгласува без бележки и предложения.	

Министър на българското председателство на Съвета на ЕС 2018	Съгласува без бележки и предложения.		
Министър на културата	Съгласува без бележки и предложения.		
Министър на околната среда и водите	Съгласува без бележки и предложения.		
Министър на земеделието, храните и горите	Съгласува със следното предложение по проекта на Решение: Думите „за одобряване на проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване“ да се заменят със „за одобряване на законопроект“.	Приема се	Отразено в проекта на Решение на Министерския съвет.
Министър на икономиката	Съгласува без бележки и предложения.		
Министър на енергетиката	Съгласува без бележки и предложения.		
Министър на туризма	Съгласува без бележки и предложения.		
Министър на младежта и спорта	Съгласува без бележки и предложения.		
Администрация на МС -- дирекция „Правна“	Дирекция „Правна“ на Министерския съвет изразява следното становище по представения за предварително съгласуване Решение на Министерски съвет за одобряване на проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското мореплаване: В доклада на вносител на законопроекта не се посочва дали е изготвена справка за съответствието на нормативния акт с Конвенцията за защита на правата на човека и основните свободи и с практиката на Европейския съд по правата на човека. Такава справка е необходимо да се приложи към законопроекта съгласно чл. 28, ал. 3 от Закона за нормативните актове и се изготвя от Министерството на правосъдието. Обръщаме внимание, че съгласно чл. 76, ал. 5 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание законопроектите, към които не е приложена съответната справка, не се разглеждат от Народното събрание до отстраняване на нередовността.	Приема се	Справка за съответствието на проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване с Конвенцията за защита на правата на човека и основните свободи и с практиката на Европейския съд по правата на човека е изготвена в процеса на съгласуване на законопроекта и придружаващите го документи по реда на чл. 32, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация и е приложена към преписката.

			Докладът на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е допълнен съответно.
Администрация на МС – дирекция „Координация по въпросите на Европейския съюз”	Няма получено становище. Материалите се считат за съгласувани без бележки, съгласно чл. 34, ал. 2 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.		
Администрация на МС – дирекция „Модернизация на администрацията”	Съгласува постъпилата с писмо, изх. № 03-00-288 от 6 юни 2017 г. частична предварителна оценка на въздействието на проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване със следните препоръки: 1. Общ коментар: В раздел „Дата“ следва да се посочи датата на изготвяне на оценката. 2. Относно подраздел 1.3 „Последващи оценки на въздействието“: По отношение на посочената последваща оценка на въздействието, извършена от Центъра за превенция и противодействие на корупцията и организираната престъпност препоръчваме да се вземат предвид изводите от оценката. С цел законодателна ефективност препоръчваме да се изиска оценката от ЦПКОП и да се осъществи комуникация с центъра преди финализирането на текстовете на законопроекта и преди стартирането на обществените консултации като релевантните предложения бъдат включени в законопроекта. 3. Относно раздел 3 „Идентифициране на заинтересованите страни“:	Приема се Приема се Приема се	Отразено в окончателната частична предварителна оценка на въздействието на проекта на нормативен акт, изготвена на 27 юни 2017 г. и изпратена за съгласуване по реда на чл. 32, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация. Резултатите от извършената от Центъра за превенция и противодействие на корупцията и организираната престъпност оценка на въздействието относно наличието на корупционен риск по отношение на 11 законодателни акта, между които и Законът за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (обн., ДВ, бр. 52 от 2015 г.), са отразени в окончателната частична предварителна оценка на въздействието на проекта на нормативен акт. В окончателната частична предварителна оценка на въздействието на проекта на

	В този раздел е необходимо да се посочи броят на заинтересованите страни, така както са идентифицирани по групи. Това ще даде възможност за придобиване на реална представа за мащаба на предложените промени.		нормативен акт раздел 3 „Идентифициране на заинтересованите страни“ е съответно допълнен.
Център за превенция и противодействие на корупцията и организираната престъпност	Съгласува със следните бележки и предложения: 1. По отношение на разпоредбата на чл. 79, ал. 4 от ЗИДКТК: С разпоредбата чл. 79, ал. 4, т. 1 – 5 от проекта на ЗИДКТК в българското законодателство се транспонира част от разпоредбите на Директива 2009/18/ЕО за определяне на основни принципи при разследване на Происшествия в областта на морския транспорт. Съгласно чл. 2 от Директива 2009/18/ЕО от приложното поле на посочената директива са изключени морски Происшествия и инциденти, които включват единствено: военни кораби или кораби, предназначени за превоз на войски и други кораби, принадлежащи на държава – членка или експлоатирани от нея изключително за правителствени нетърговски цели; 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. От съдържанието на посочена разпоредба е видно, че разследването на морски Происшествия и инциденти, посочени в чл. 2, т. 2 от Директива 2009/18/ЕО, са изключени само от приложното й поле, т.е. редът на разследването им следва да бъде уреден в националното законодателство. Това не става ясно от предложениния текст на чл. 79, ал. 4 от ЗИДКТК. Предложение: Разпоредба на чл. 79, ал. 4 от проекта да се допълни, като се предвидят ред и способи за разследване на Происшествия с посочените категории кораби, при	Не се приема	Разследването във връзка с безопасността, регламентирано в чл. 79 КТК, има „технически“ характер. То не замества, нито се съвместява с провежданото по повод същото Происшествия наказателно, или административнонаказателно или гражданско производство. Водещото при разследването във връзка с безопасността не е степента на обществена опасност, в т.ч. броят на пострадалите лица и характерът на увреждането. Целта е да се съдейства за повишаване на безопасността на корабоплаването чрез установяване на причините за възникване на конкретното Происшествия или инцидент – дали те са „технически“, т.е. дали се дължат на конструктивен недостатък на кораба или са резултат от неправилната му експлоатация. Въз основа на констатациите от разследването се формулират препоръки, за да бъдат избягвани други подобни Происшествия или инциденти в бъдеще. По аргумент от чл. 5, ал. 2 и 3 КТК, разпоредбите на кодекса, в т.ч. и тези за разследване на морски Происшествия и инциденти, не се прилагат по отношение на военни кораби, използвани единствено за правителствени нетърговски цели.

съобразяване на последствията и обществената опасност, особено в случаите, когато има загинали или пострадали лица, независимо от броя на борда им.		Счита се, че не следва да се провежда разследване във връзка с безопасността по отношение на произшествия или инциденти, включващи единствено корабите, изброени в чл. 79, ал. 4, т. 2 – 5, тъй като то не би допринесло в достатъчна степен за постигане на описаната по-горе цел – избягване на други подобни произшествия или инциденти в бъдеще. Това не означава, че в случай на морско произшествие или инцидент, включващ единствено кораби по чл. 79, ал. 4, т. 2 – 5, не следва да се извършва наказателно, или административнонаказателно или гражданско производство, ако са налице основания за това.
2. По отношение на разпоредбата на чл. 79, ал. 6 и 10 от ЗИДКТК: Разпоредбата на чл. 79, ал. 6 от проекта на ЗИДКТК е със следното съдържание: „Разследването във връзка с безопасността започва възможно най-скоро, но не по-късно от два месеца след настъпване на морското произшествие или инцидента.“ Считаме, че уточнението „най-скоро“ относно срока за започване на разследване във връзка с безопасността внася неяснота, която би могла да доведе до неправилно възприемане на фактическата обстановка. Предвид установения в българското законодателство подход при аналогични обстоятелства да бъде използван терминът „незабавно“, считаме за подходящо той да бъде употребен в този случай. От друга страна, чл. 79, ал. 10 от ЗИДКТК посочва, че всяко разследване във връзка с безопасността приключва с доклад, изготвен в срок от 12 месеца от датата на морското	Не се приема	Предлаганата разпоредба на чл. 79, ал. 6 (§ 5 от законопроекта) възпроизвежда точно изискването на чл. 5, пар. 5 от Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 131 от 28 май 2009 г.). При формулиране на разпоредбата е съобразено, че е възможно морското произшествие или инцидент да е настъпило не в морските пространства на Република България в Черно море или във вътрешните

	произшествие или инцидент, който се публикува на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. В чл. 14, пар. 2, изр. 2 от Директива 2009/18/ЕО е записано, че „ако не е възможно да се представи заключителен доклад в рамките на този срок, се публикува междинен доклад в срок от 12 месеца от датата на произшествието“. Намираме за уместно, с оглед постигане на обективно и всеобхватно разследване напр. при „много тежко морско произшествие“ и „тежко морско произшествие“ да бъде предвидена разпоредба, която да регламентира задължението да се публикува междинен доклад в срок от 12 месеца от датата на произшествието, при невъзможност за представяне на заключителен доклад в срока по чл. 79, ал. 10 от закона. Предложение: Сроковете по чл. 79, ал. 6 и 10 от ЗИДКТК да бъдат коригирани, като се конкретизират началният и крайният срок на разследването във връзка с безопасността.	водни пътища на страната, а в Индийския океан или в Мексиканския залив, например. Възможно е дори някъде в Световния океан да настъпи морско произшествие или инцидент с кораби, които не плават под българско знаме, но на борда на някой от тях има български граждани – членове на екипажа на кораба или пътници. В тези случаи започването на разследване във връзка с безопасността от страна на специализираното звено за разследване на морски произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията е свързано не само с време за физическо придвижване на инспекторите от звеното до мястото на произшествието или инцидента, но и предполага постигане на съответните споразумения с водещата разследването страна. В този смисъл, замяната на изр. „възможно най-скоро“ с „незабавно“ не би довела до по-голяма яснота на разпоредбата, която в своята цялост би изглеждала така: „(6) Разследването във връзка с безопасността започва незабавно, но не по-късно от два месеца след настъпване на морското произшествие или инцидента.“ Предлаганият текст на чл. 79, ал. 10 (§ 5 от законопроекта) има за задача да въведе на законово ниво общото изискване на чл. 12, пар. 2, изречение първо от Директива 2009/18/ЕО за придаване публичност на
--	---	---

	3. По отношение на § 19 от ЗИДКТК: С § 5 от ЗИДКТК се разширява обхвата на разследване на произшествия в областта на морския транспорт, като се добавят и морски инциденти. В чл. 3, пар. 2 от Директива 2009/18/ЕО е записано, че понятията „морско произшествие“, „много тежко произшествие“, „морски инцидент“, „разследване на безопасността при морско произшествие или инцидент“ и др. следва да се разбират в съответствие с определенията, съдържащи се в Кодекса на Международната морска организация за разследване на морски произшествия и инциденти. В § 19, т. 1, б. „г“, в частта на т. 43, т. 44, т. 45 от ЗИДКТК са разписани дефинициите на „много тежко морско произшествие“, „тежко морско произшествие“ и „значително замърсяване“, но липсва дефиниция на понятието „морски инцидент“. Предложение: С оглед постигане на изчерпателност на правната уредба и избягване създаването на противоречива съдебна практика, считаме за необходимо в Допълнителните разпоредби на КТК да се предвиди дефиниции на понятията „морски инцидент“.	Не се приема	доклада от разследването във връзка с безопасността. Видът на доклада (опростен, заключителен или междинен) и случаите, в които се публикува всеки от тях са подробно регламентирани в 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.). С § 5 от законопроекта не се разширява обхвата на разследванията във връзка с безопасността, а заглавието и текстът на разпоредбата на чл. 79 КТК се привеждат в пълно съответствие с изискванията на Директива 2009/18/ЕО. С § 19, т. 1, буква „г“ от законопроекта се предлага създаването на законови определения на понятията „много тежко морско произшествие“, „тежко морско произшествие“ и „значително замърсяване“, тъй като тези понятия са от съществено значение за разбирането и точното прилагане на разпоредбата на чл. 79 КТК в предлаганата със законопроекта редакция. Създаването на законова дефиниция на понятието „морски инцидент“ не би довело до по точно прилагане на разпоредбите на КТК. В чл. 346д КТК е уполетребено понятието „инцидент“, но този текст е свързан с прилагането на Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсяване с корабно гориво, 2001 г., съставена в Лондон на 23 март 2001 г.,
--	---	---------------------	---

			ратифицирана със закон – ДВ, бр. 38 от 2007 г., в сила за Република България от 21 ноември 2008 г. (обн., ДВ, бр. 38 от 2008 г.). Определения на всички понятия, свързани с разследванията във връзка с безопасността, в т.ч.: „произшествие“, „много тежко произшествие“, „морски инцидент“, „разследване на безопасността относно морски произшествия или морски инциденти“, се съдържат в § 1 от Допълнителните разпоредби на Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства.
--	--	--	---

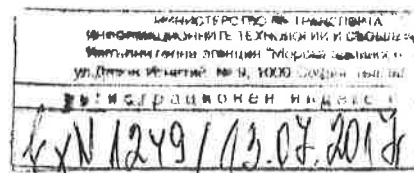


Министерство на транспорта,
информационните технологии и съобщенията
София 1000, ул. "Дякон Игнатий" №9, тел. 9409/603 568 662 660

Рег. № 04-00-28 / дата 13.07.2017

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

Изх. № 04-11-34/17 12. 07. 2017
/моля цитирайте при отговор/



ДО
Г-Н ИВАН МАРКОВ
ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯТА

На Ваше писмо рег. № 04-00-28/28.06.2017 г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЛАВЕН СЕКРЕТАР,

Приложено изпращам справка за съответствието на проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи на Съвета на Европа и с практиката на Европейския съд по правата на човека съгласно чл. 28, ал. 3 от ЗНА.

ЗАМЕСТИК-МИНИСТЪР НА
ПРАВОСЪДИЕТО

ПРОФ. НИКОЛАЙ ПРОДАНОВ



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

12. 07. 2017

Изх. № 04-11-34/17

/моля цитирайте при отговор/

СПРАВКА

ОТНОСНО: *Съответствието на проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване с ЕКПЧОС и с практиката на ЕСПЧ съгласно чл. 28, ал. 3 от ЗНА*

В отговор на писмо с рег. № 04-00-28/28.06.2017 г. на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, във връзка с проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване и на основание чл. 28, ал. 3 от Закона за нормативните актове, въввеждащ изискване за изготвяне на справка за съответствие на законопроектите с Европейската конвенция за защита правата на човека и основните свободи и практиката на Европейския съд по правата на човека, дирекция „Процесуално представителство на Република България пред Европейския съд по правата на човека“ изразява становище, че предложеният законопроект не създава нормативни предпоставки за противоречие с разпоредбите на ЕКПЧОС и практиката на ЕСПЧ.

Заместник-министър
на правосъдието

проф. Николай Проданов



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

Препис

РЕШЕНИЕ № 446

от 9 август 2017 година

ЗА ОДОБРЯВАНЕ НА ЗАКОНОПРОЕКТ

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ

РЕШИ:

1. Одобрява проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване.
2. Предлага на Народното събрание да разгледа и приеме законопроекта по т. 1.
3. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да представи законопроекта по т. 1 пред Народното събрание.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ: /п/ Бойко Борисов

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ: /п/ Веселин Даков

Вярно,

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
“ПРАВИТЕЛСТВЕНА КАНЦЕЛАРИЯ”:

/Апостол Михов





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

№...02..01...78.....

...9...август... 2017 г.

НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вж. №	702 - 01 - 12
Дата	09 / 08 2017 г.

ДО

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

г-н ДИМИТЪР ГЛАВЧЕВ

57
16
✓

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЛАВЧЕВ,

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България изпращам Ви одобрения с Решение №.....446..... на Министерския съвет от 2017 г. проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване.

Приложения:

1. Мотиви към проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване.
2. Частична предварителна оценка на въздействието.
3. Таблица за съответствие на българското законодателство с Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г.
4. Таблица за съответствие на българското законодателство с Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г.
5. Справка за постъпилите предложения от обществените консултации.
6. Справка за отразяване на становищата, получени в процеса на съгласуване на проекта на Решение на Министерския съвет за одобряване на проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване.
7. Справка за съответствието с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи и с практиката на Европейския съд по правата на човека.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЧЕТИРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

РАЗПОРЕЖДАНЕ

НА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

№ 750-01-120/14.08. 2017 г.

На основание чл. 8, ал. 1, т. 1 и чл. 77, ал. 1 и 2 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание

РАЗПОРЕЖДАМ:

Разпределям законопроект за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване, № 702-01-12, внесен от Министерски съвет на 09.08.2017 г., на следните постоянни комисии:

Водеща комисия:

- Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения

Комисии:

- Комисия по европейските въпроси и контрол на европейските фондове
- Комисия по труда, социалната и демографската политика

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ



ДИМИТЪР ГЛАВЧЕВ