



**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ НА
МИНИСТЕРСКИЯ
СЪВЕТ**

Към № 01.01-167
София, 25 октомври 2016 г.

ДО

**ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА КОМИСИЯТА
ПО ТРАНСПОРТ, ИНФОРМАЦИОННИ
ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯ
НА 43-ТО НАРОДНОТА СЪБРАНИЕ**

г-н Настимир Ананиев

На Ваш № КТ- 653-19-42 от 25.11.2016 г.

Уважаеми господин Ананиев,

Приложено Ви изпращам протокол № 18 от 12 октомври 2016 г. (съгласуван на подпис) на Националния съвет за тристранно сътрудничество, проведено на 12.10.2016 г. за съгласуване на проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване с приложените протокол от заседание на Комисията по трудово законодателство, доклад от председателя на комисията и становищата на АИКБ и ССИ.

Приложение: съгласно текста

**Секретар на Националния съвет за
тристранно сътрудничество:**

(Емилия Кръстева)



ЕК/МК

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

НАЦИОНАЛЕН СЪВЕТ ЗА ТРИСТРАННО СЪТРУДНИЧЕСТВО

ПРОТОКОЛ

№ 18

12 октомври 2016 г.

/съгласуван на подпис/

ПРЕДСЕДАТЕЛ: Томислав Дончев - председател на НСТС

ЧЛЕНОВЕ НА НСТС:

ЗА ПРАВИТЕЛСТВОТО: Зорница Русинова – министър на труда и социалната политика

ЗА СИНДИКАЛНИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ: Пламен Димитров – КНСБ, Иван Кокалов – КНСБ, Димитър Манолов – КТ“Подкрепа“, И.Партениотис – КТ“Подкрепа“

ЗА РАБОТОДАТЕЛСКИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ: Васил Велев – АИКБ, Лукан Луканов – АИКБ, Божидар Данев – БСК, Димитър Бранков – БСК, Цветан Симеонов – БТПП, Васил Тодоров – БТПП, Кирил Домусчиев – КРИБ, Румяна Георгиева – КРИБ, Мирослав Найденов – ССИ, Георги Георгиев – ССИ

Присъствали членове на **Комисията по трудово законодателство**

ЗА ПРАВИТЕЛСТВОТО

Смела Нинева	МТСП председател на комисията
Калина Петкова	МТСП
Лариса Тодорова	МТСП
Александър Цветков	МФ
Милен Савов	МФ

Присъствали са и: М.Калева – **МТИТС**, П.Ковачева – **МТИТС**, И.Милушев – **МТИТС**

ЗА СИНДИКАЛНИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ:

ЗА КНСБ	Тодор Томов Величка Микова
----------------	-------------------------------

ЗА КТ"ПОДКРЕПА"

Паунита Петрова

Присъствали са и: М.Николова- Съюз на транспортните синдикати в България към КНСБ, С.Симеонов – Съюз на транспортните синдикати в България към КНСБ,

ЗА РАБОТОДАТЕЛСКИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ:

ЗА АИКБ

Ивелин Желязков

ЗА БСК

Снежана Славчева

ЗА БТПП

ЗА КРИБ

Румяна Георгиева
Радка Йосифова

ЗА ССИ

Мария Петрова

Присъствали са и: И.Дечева - Браншова структура на КРИБ, Д.Илиев - Браншова структура на КРИБ, Р.Маринова - Браншова структура на КРИБ, А.Ангелова – Браншова структура на КРИБ

На основание чл.9, ал.1, изречение второ от Правилника за организацията и дейността на съветите за тристранно сътрудничество и на основание протокола от заседанието на **Комисията по трудово законодателство** от 12 октомври 2016 г., членовете на НСТС съгласуват следното

РЕШЕНИЕ:

Подкрепят проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване.

Приложение: Доклад от председателя на Комисията по трудово законодателство;

Протокол от заседанието на комисията от 12.10.2016 г.;

Предложение на АИКБ по проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване;

Становище на АИКБ по проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване получено в Секретариата на НСТС;

Становище на ССИ по проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване;

Доклад от Ивайло Московски - министър на транспорта, информационни технологии и съобщенията, относно проект на РМС за одобряване на проект на ЗИД на Кодекса на търговското корабоплаване.

корабоплаване.

Мотиви към проекта на ЗИД на Кодекса на търговското

корабоплаване.

Проект на ЗИД на Кодекса на търговското

~~ЗА ПРАВИТЕЛСТВОТО:~~

~~ЗА КНСБ:~~

~~ЗА КТ"ПОДКРЕПА":~~

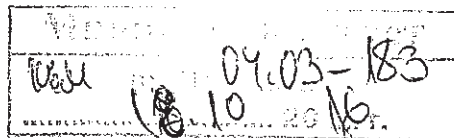
~~ЗА АИКБ:~~

~~ЗА БСК:~~

~~ЗА БТПП:~~

ЗА КРИБ: *Re*

ЗА ССИ: *Te*



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРУДА И СОЦИАЛНАТА ПОЛИТИКА
СЕРТИФИЦИРАНА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА КАЧЕСТВОТО ISO 9001:2008

1051 СОФИЯ, УЛ "ТРИАДНИЦА" № 2, ТЕЛ: 8119 443, ФАКС: 988 44 05, WWW.MLSP.GOVERNMENT.BG

Изх. №: 03-2041

..... 17. 10. 2016

ДО
Г-Н ТОМИСЛАВ ДОНЧЕВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА НАЦИОНАЛНИЯ СЪВЕТ
ЗА ТРИСТРАННО СЪТРУДНИЧЕСТВО И
ЗАМЕСТИК МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ ПО
ЕВРОПЕЙСКИТЕ ФОНДОВЕ И
ИКОНОМИЧЕСКАТА ПОЛИТИКА

КОПИЕ: Г-ЖА ЕМИЛИЯ КРЪСТЕВА
СЕКРЕТАР НА НСТС

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДОНЧЕВ,

Приложено, изпращаме Ви протокол от заседанието на Комисията по трудово законодателство към Националния съвет за тристранно сътрудничество, проведено на 12.10.2016 г., доклад от председателя на Комисията по трудово законодателство, становища на Асоциацията на индустриалния капитал в България и на Съюза за стопанска инициатива, както и проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (с отразени бележки и предложения).

ПРИЛОЖЕНИЕ: съгласно текста.

ВЯРНО С ЕЛЕКТРОННО
ПОДПИСАНИЯ ОРИГИНАЛ

X

ЗОРНИЦА РУСИНОВА
МИНИСТЪР

Signed by: Zornitsa Dimitrova Rousina

17.10.2016



**Протокол от заседанието на Комисията по трудово законодателство към
Националния съвет за тристранно сътрудничество
12.10.2016 г.**

Присъствали: С. Нинева – МТСП, К. Петкова – МТСП, Л. Тодорова – МТСП; Т. Томов – КНСБ, В. Микова – КНСБ; П. Петрова – КТ „Подкрепа“; И. Желязков – АИКБ; Р. Йосифова – КРИБ, Р. Георгиева – КРИБ; Сн. Славчева – БСК; М. Петрова – ССИ; Ал. Цветков – МФ, М. Савов – МФ.

На заседанието присъстваха и представители на:

- **Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС):** Мария Калева, Паулина Ковачева и Иван Милушев;
- **Браншови структури на КРИБ:** Ирена Дечева, Диан Илиев, Радка Маринова и Анета Ангелова;
- **Съюз на транспортните синдикати в България към КНСБ:** Мила Николова и Симеон Симеонов

Дневен ред:

Обсъждане на проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване.

С. Нинева – МТСП: откри заседанието и даде думата на П. Ковачева - представител на МТИТС да представи законопроекта.

П. Ковачева - МТИТС: представи законопроекта на членовете на комисията, като изложи мотивите за предложените изменения и допълнения в Кодекса на търговското корабоплаване (КТК). Основната цел на законопроекта е да въведе изискванията на Директива 2014/112/ЕС за прилагане на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт в българското законодателство. Крайният срок за въвеждане е 31.12.2016 г. Законопроектът отразява само различията с общите разпоредби на Кодекса на труда. Окончателното въвеждане на Директивата ще се осъществи с подготвяния в момента проект за изменения и допълнения в Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя.

М. Николова – СТСБ към КНСБ: постави въпроса защо законопроекта не е бил обсъждан в подотрасловия съвет за воден транспорт; изрази становище, че остава неуреден проблемът с отлагането на седмичната почивка в речния транспорт и компенсирането на извънредния труд, а това безспорно е необходимо.

П. Ковачева - МТИТС: обърна внимание, че има специфика в нормативната уредба на работното време и почивките при речното корабоплаване и че пълното транспониране на Директивата ще стане чрез промените в Наредбата.

Р. Георгиева – КРИБ: КРИБ е изразило писмено становище с конкретни предложения, които не са взети предвид и не са отразени в законопроекта: запазване на действащата редакция на чл. 88б от КТК, създаване на нова глава уреждаща „технически персонал“ и нов раздел относно основните белези и съдържанието на договор за предоставяне на мобилни морски комуникационни услуги. Писменото ни становище е предоставено на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Г-жа Георгиева представи на Комисията представителите на браншовите структури на КРИБ, които я запознаха с конкретните си предложения по законопроекта, както следва:

- И. Дечева – счита, че въпросът за компенсирането на извънредния труд (часовете, надхвърлящи нормалната продължителност на работното време) с почивка и ако това е невъзможно – заплащането му, не е уреден по подходящ начин, така както това е направено в сега действащата разпоредба на чл. 88б, ал. 8 КТК. Заплащането на часовете в повече е уреден единствено за морските кораби. За речните кораби – въпросът за компенсиране на извънредния труд с почивка не е уреден; има предложение за по-добра редакция на текста на чл. 88в, ал. 6 от законопроекта, като не се предлага нова норма по своя характер, а само нейното усъвършенстване;

- Д. Илиев – направи предложение за легализиране на понятието „технически персонал“ на борда на корабите, тъй като неналичието на подобен текст създава проблеми;

- А. Ангелова - направи предложение да се създаде нов раздел към глава Девета в КТК относно предоставянето на мобилни/сателитни морски комуникационни услуги. Предоставянето на такива услуги осигурява безопасност на корабоплаването. Текстът на чл. 7 от Директива 2006/112 не е транспониран в българското законодателство. Само българските доставчици предоставят услуги на неконкурентни цени, поради задължението за ДДС.

И. Желязков – АИКБ: няма възражения по законопроекта, но има конкретни предложения от структури на АИКБ. Те са свързани с прецизиране на използвана правна терминология, което не се отразява на транспонирани разпоредби, свързани с организацията на работното време. Предлага се да се направи ясно разграничаване между съществуващи видове договори – за превоз в корабоплаването, бейрбоут чартър и др. АИКБ предостави писмено предложение по проектозакона.

Сн. Славчева – БСК: Обърна внимание на факта, че Комисията по трудово законодателство има за цел да обсъди само въпросите за организацията на работното време, които са намерили отражение в законопроекта. БСК подкрепя по принцип законопроекта в частта, свързана с транспонирането на Директива 2014/112 /ЕС за организацията на работното време.

П. Петрова - КТ „Подкрепа“: като цяло подкрепя законопроекта, но си запазват правото на следващи нива на обсъждането му да дадат бележки и възражения след съгласуване със структурите на КТ „Подкрепа“.

М. Петрова – ССИ: депозира писменото становище на организацията.

Ал. Цветков – МФ: МФ няма бележки и предложения по законопроекта. Законопроектът и финансовата обосновка към него са съгласувани от МФ в рамките на процедурата по УПМСНА.

М. Савов – МФ: В Комисията по трудово законодателство се обсъждат и решават въпроси, свързани с трудовите отношения. Предложението на КРИБ да няма ДДС при предоставянето на морски комуникационни услуги не би могло да бъде

предмет на обсъждане. Предложението е свързано с данъчното законодателство и поставеният проблем не би могъл да бъде решен в този формат.

П. Ковачева - МТИТС: изрази становище по всички поставени на вниманието на Комисията въпроси.

В заключение г-жа Ковачева обобщи, че предложенията и бележките на представителите на КРИБ по чл. 88б и чл. 88в (§ 10 и § 11 от законопроекта), свързани с организацията на работното време и почивките в сектора на вътрешния воден транспорт, ще бъдат взети предвид и отразени в законопроекта. По отношение на другите предложения, уведоми членовете на Комисията, че МТИТС е запознато с поставените проблеми и изрази готовност да се работи за тяхното разрешаване, вкл. и съвместно с Министерство на финансите в областта, касаеща данъчното законодателство.

Във връзка с въпросите и предложенията, направени от представителя на СТСБ към КНСБ, г-жа Ковачева заяви, че те ще бъдат внимателно обсъдени по повод подготвяния в момента проект на нормативен акт за изменение и допълнение в Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприетателя. Неуредените в законопроекта въпроси, свързани с работното време и почивките, ще бъдат регламентирани в Наредбата. Поставените въпроси ще бъдат обсъдени и тяхното решение ще намери отражение в Наредбата.

МТИТС не възразява обсъждането на поставените на заседанието други проблеми, несвързани с трудово-правните отношения на членовете на екипажи на кораби, да продължи в сътрудничество със социалните партньори, за да се намерят добри решения.

В. Микова - КНСБ: счита за безспорно, че някои въпроси, свързани с работното време и почивките, съответно компенсирането на извънредния труд, в сектора на речното корабоплаване, не са уредени в законопроекта. Предвид готовността, изразена от МТИТС, обсъждането да продължи съвместно със социалните партньори и да бъдат направени съответните промени в подзаконовия нормативен акт, г-жа Микова заяви, че КНСБ подкрепя законопроекта и не възразява решението на Комисията да бъде прието на подпис от членовете на НСТС.

След обсъждане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване и предвид изразените становища и направените коментари по време на заседанието, Комисията по трудово законодателство взе единодушно следното

РЕШЕНИЕ:

Комисията подкрепя проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване и предлага решението да бъде прието на подпис от членовете на НСТС съгласно чл. 9, ал. 1, изр. 2 от Правилника за организацията и дейността на съветите за тристранно сътрудничество.

За МТСП:

За МФ:

За КТ „Подкрепа“:

За КНСБ:

За АИКБ:

За КРИБ:

За БСК:

За ССИ:

ДО

Г-Н ТОМИСЛАВ ДОНЧЕВ

ЗАМЕСТНИК-МИНИСТЪР ПРЕДСЕДАТЕЛ ПО
ЕВРОПЕЙСКИТЕ ФОНДОВЕ И
ИКОНОМИЧЕСКАТА ПОЛИТИКА И
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА НАЦИОНАЛНИЯ
СЪВЕТ ЗА ТРИСТРАННО СЪТРУДНИЧЕСТВО

КОПИЕ: Г-ЖА ЕМИЛИЯ КРЪСТЕВА
СЕКРЕТАР НА НСТС

ДОКЛАД

От Смела Нинева – председател на Комисията по трудово законодателство към
НСТС

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДОНЧЕВ,

На 12.10.2016 г. по Ваше указание се проведе заседание на Комисията по трудово законодателство към НСТС при следния дневен ред:

Обсъждане на проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване.

На заседанието присъстваха членовете на комисията - представители на МТСП, МФ, КНСБ, КТ „Подкрепа“, АИКБ, КРИБ, БСК, ССИ, представители на браншови структури на КРИБ, Съюз на транспортните синдикати в България към КНСБ и представители на вносителя - Министерство на транспорта, информационните технологии.

При представянето на проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване от г-жа Ковачева от МТИТС беше обърнато внимание, че основната му цел е да въведе изискванията на Директива 2014/112/ЕС за прилагане на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт в българското законодателство и отразява само различията с общите разпоредби на Кодекса на труда. Крайният срок за въвеждане директивата е 31.12.2016 г.

Становище по представения законопроект изразиха и представителите на СТСБ към КНСБ относно неуредения проблем с отлагането на седмичната почивка в речния транспорт и компенсирането на извънредния труд, както и на КРИБ и неговите структури относно запазване на редакцията на чл. 88б от КТК, компенсирането на извънредния труд с почивка, легализиране на понятието „технически персонал“ на борда на корабите, основните белези и съдържанието на договор за предоставяне на мобилни морски комуникационни услуги.

След проведеното обсъждане и направените коментари от членовете на Комисията се уточниха следните предложения по въпросите за организацията на работното време, които ще бъдат отразени в законопроекта:

- по чл. 88б и чл. 88в (§ 10 и § 11 от законопроекта), свързани с организацията на работното време и почивките в сектора на вътрешния воден транспорт;

- неуредените в законопроекта въпроси, свързани с работното време и почивките, да бъдат регламентирани в Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя.

Присъстващите не възразиха обсъждането на поставените на заседанието други проблеми, несвързани с трудово-правните отношения на членовете на екипажи на кораби, да продължи в сътрудничество със социалните партньори, за да се намерят добри решения.

След приключване на дебатите Комисията по трудово законодателство прие решение, че подкрепя проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване и предлага решението да бъде прието на подпис от членовете на НСТС съгласно чл. 9, ал. 1, изр. 2 от Правилника за организацията и дейността на съветите за тристранно сътрудничество.

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КОМИСИЯТА:

СМЕЛА НИНЕВА



**АСОЦИАЦИЯ
НА ИНДУСТРИАЛНИЯ КАПИТАЛ В БЪЛГАРИЯ**

ОТГОВОРНИЯТ БИЗНЕС - ЗА БИЗНЕС ПО ПРАВИЛАТА

1527 София, ул. Тракия №15
тел./факс: (02) 963 37 52, (02) 963 37 56
e-mail: bica@bica-bg.org
www.bica-bg.org

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

**по Проекта за Закона за изменение и допълнение на Кодекса на търговското
корабоплаване**

Считаме, че за дружествата, упражняващи търговска дейност по реда на КТК, е задължително да се приемат промени в този кодекс, свързани с разграничаване на основните видове договори за превоз, както и да бъдат изяснени основни понятия като: изпращач, превозвач, наемател, корабоприжател, получател, навло, дисбурсментска сметка, обичайно използвани при търговските дейности, свързани с превоз на стоки по вода.

Необходимо е да се разграничат ясно различните типове договори за превоз - например договор за превоз в линейното корабоплаване и договори за превоз в трамповото корабоплаване.

В първият случай – договор за превоз в линейното корабоплаване страните по договора са изпращач и превозвач, а коносаментът урежда всички основни правоотношения във връзка с този договор.

Във вторият случай – договор за чартър – страните са чартърът (наемателя) и превозвача, като задълженията им се договарят в самия чартър. Коносаментът в този случай урежда отношенията между изпращача, превозвача и получателя.

Конкретните примери на текстове в Кодекса за Търговско Корабоплаване, които следва да бъдат променени за улесняване на горното разграничение са главно в глава VI – „Договор за превоз на товари“, както следва:

Чл.106 КТК - „Чартърът трябва да съдържа наименованието на страните и размера на навлото, означение на кораба и товара, мястото на натоварване и местоназначението или направлението на кораба. В чартъра могат да се включат по съгласие на страните и други условия или уговорки. Чартърът се подписва от чартъора (лицето наело кораба) и превозвача или техни пълномощници.“

Чл.107 КТК - „1) Договорът за превоз (по чартър) урежда отношенията между чартъора (лицето наело кораба) и превозвача. (2) Уговорките в договора (чартъра) имат

действие спрямо получателите, ако коносаменитите изрично ги възпроизведат или ако изрично препращат към документа, в който те са изложени.

Чл. 123 - „Чартърът (лицето наело кораба) по чартърен превоз, може без съгласието на превозвача да отстъпи правата си изцяло или частично на друго лице по договор за чартърен превоз. Той обаче остава солидарно отговорен спрямо превозвача за изпълнението на договора за чартърен превоз заедно с това лице.”

Чл.125- „(1) При превоз с цял кораб, част от кораб или с цяло помещение, превозвачът може да извърши натоварването върху друг кораб само със съгласие на изпращача и чартъра (лицето наело кораба).; (2) При превоз на отделни пратки превозвачът може при липса на изрична забрана в договора да замени определения кораб с друг равносвоен кораб. Той е длъжен да подаде заместващия кораб в уговорения срок и да уведоми за това изпращача и чартъра (лицето наело кораба).; (3) Ако превозвачът поддържа редовни линии до определени местоназначения, той може да натоварва приетите за превоз отделни товари или пратки с всеки от линейните си кораби, освен ако естеството на товара изисква превозът да се извърши с кораб, който има съответните съоръжения, хладилни инсталации и други.”

Чл.126 - „(1) Превозвачът е длъжен до началото на пътуването да приведе кораба в състояние на годност за плаване с оглед естеството на товара и предстоящото плаване, да го стъкми надлежно, да го обезпечи с екипаж и го снабди с всичко необходимо, както и да постави трюмовете, хладилните и други помещения, в които ще се товарят пратките, в изправно състояние, годно за приемането, превозването и съхраняването на тези товари. Уговорки, които противоречат на тази разпоредба, нямат сила.; (2) Превозвачът не носи отговорност, ако докаже, че немореходното състояние на кораба е било предизвикано от недостатъци, които не са могли да бъдат открити при проявяване от него на дължимата грижа (скрити недостатъци).; (3) Превозвачът е длъжен да предостави кораба готов за натоварване в уговореното или обичайно място и в уговореното време и да го предостави на разположение на изпращача през течение на уговорените срокове за извършване на натоварването.; (4) При договорите за чартърен превоз превозвачът е длъжен по указание на чартъра (лицето наело кораба) да доведе кораба на определеното място, ако то е безопасно и достъпно за приставане на кораба и за извършване на натоварването, както и за излизане на кораба с товара.; (5) Ако изпращачите са няколко и не са могли да се споразумеят относно указанието на мястото, на което трябва да се предостави корабът за натоварване, превозвачът предоставя кораба на обичайно приетото място съгласно договореното в чартъра.”

Чл.127 - „(1) Превозвачът е длъжен да уведоми писмено изпращача и чартъра (лицето наело кораба) за предоставянето на кораба в мястото за натоварване, в състояние на готовност за започване на натоварването. Ако изпращачът е възложил на друг да извърши натоварването и е съобщил това предварително на превозвача, съобщението се изпраща на товарача.; (2) Изпращането на известие до изпращача за предоставяне на кораба за натоварване, ако не отговаря на действителността в момента на получаването, се смята за несполучило, а превозвачът дължи обезщетение за вредите, които са причинени на изпращача и чартъра (лицето наело кораба).”

Чл.131 - „1) Ако изпращачът не предаде в уговорения срок товара за превоз, превозвачът има право да получи цялото наvlo, освен ако е уговорено друго.; (2) Ако изпращачът предаде за натоварване върху кораба по-малко количество товари, отколкото е предвидено по договора, това не освобождава чартъора (лицето наело кораба) от задължението да плати цялото наvlo за кораба, за уговорената част от него или за уговореното корабно помещение, освен ако е уговорено друго.; (3) Ако изпращачът натовари пратки в количество, по-голямо от предвиденото, превозвачът има право да сваля натовареното в повече от кораба за сметка на изпращача, както и да иска от него обезщетение за претърпените вреди.; (4) Ако превозвачът остави натоварените по-големи количества в кораба или корабните помещения, той има право да иска съответно увеличение на наvloто.“

Чл.133-„(1) При договори за превоз с цял кораб, с част от кораб или с определени корабни помещения, изпращачът може да предаде други товари за превоз, различни по вид от предвидените в договора, ако това не влошава положението на превозвача, не предизвиква удължаване на времето за натоварване, не излага на опасност кораба или неговите съоръжения, както и товарите на други изпращачи.; (2) При замяна на товари чартъорът (лицето наело кораба) не може да иска намаляване на наvloто, макар за превозите на товарите, предавани вместо уговорените, наvloто да е по-ниско.; (3) Ако замяната води до по-високо наvlo, изпращачът е длъжен да заплати разликата.“

Чл.134-„Ако договорът за превоз се отнася до цял кораб или до определени помещения в него, превозвачът не може да приема за превоз товари на други изпращачи в тях, макар товарите на първия изпращач да не са заети цялата уговорена площ или пространство на кораба. По искане на чартъора (лицето наело кораба) той е длъжен да снесе чуждите товари, преди корабът да отплава.“

Чл.143-„(1) Когато договорът е за превоз с част от кораб или с определено корабно помещение, превозвачът може да откаже приемането на товара, неподаден в срока за натоварване в уговорения допълнителен срок, и да отплава. В този случай превозвачът има право да иска заплащане на цялото наvlo.; (2) Когато обаче договорът е за превоз с цял кораб, превозвачът няма право да откаже да приеме товари, предоставени за натоварване, преди изтичане на сталийното време или контрасталийното време, когато договорът съдържа такава клауза, макар поставянето на тия товари върху кораба да го задържи и след установения срок. В такъв случай обаче чартъорът (лицето наело кораба) е длъжен да обезщети и вредите, които превозвачът е претърпял поради забавянето на кораба извън контрасталийното време.“

Чл. 186 описва ситуацията относно чартър на кораб за едно пътуване. Подобна ситуация трябва да бъде уредена отделно, тъй като се използва масово в бизнеса и при него чартъорът има различни задължения в сравнение с другите уредени до момента договори. Например, по този договор чартъорът не дължи наемна цена, а наvlo, а изпращача не е страна по този договор.

ДО

НАЦИОНАЛЕН СЪВЕТ ЗА ТРИСТРАННО СЪТРУДНИЧЕСТВО
КОМИСИЯ ПО ТРУДОВО ЗАКНОДАТЕЛСТВО

ОТ

СЪЮЗ ЗА СТОПАНСКА ИНИЦИАТИВА

СТАНОВИЩЕ

ОТНОСНО: Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване, предложен за разглеждане на заседанието на 12.10.2016 г..

Уважаеми госпожи и господа,

Съюзът за стопанска инициатива изразява настоящото становище по предложения за разглеждане на заседанието на 12.10.2016 г. Проект Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване, както следва:

1. Подкрепяме предложението за изменение на чл. 46 от КТК чрез създаването на нова алинея 4, предвиждаща обикновена писмена форма за действителност на договора за прехвърляне на собствеността върху серийно произведен плавателен съд за спорт, туризъм и развлечения, по която страни са производителят или негов дистрибутор и първият приобретател.

2. По отношение на предложените изменения на чл. 72, ал. 4 и ал. 5 от КТК относно изискванията към задължителното радиооборудване, предлагаме в ПЗР да се предвиди по-дълъг период за изпълнение на тези изисквания от страна на задължените собственици на плавателни съдове.

3. Във връзка с направените предложения по разследването на морски произшествия и инциденти, считаме, че следва да се има предвид следното:

3.1. Основен принцип при устройството и функционирането на Специализираното звено за разследване на произшествията е независимостта. Ето защо считаме, че следва да се обърне специално внимание по два съществени въпроса:

3.1.1. В чл. 8, т. 1 от Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. е посочено, че за да се проведе безпристрастно разследване на безопасността, разследващият орган е независим, по отношение на своето устройство, правна структура и процес а вземане на решение, от която и да е страна, чиито интереси биха могли да влязат в конфликт с поверената му задача.

В чл. 8, ал. 1 от Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства е предвидено, че комисията, която извършва разследването се определя със заповед на Директора на Дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътният транспорт“ към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Същевременно Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията упражнява правата на държавата като собственик на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, което в конкретни ситуации може да се окаже заинтересовано от изхода на дадено разследване на причините за тежко произшествие. С оглед на изложеното, считаме, че създаденият ред за назначаване на комисия за разследване на конкретното произшествие не осигурява в достатъчна степен безпристрастността ѝ. В тази връзка предлагаме в самия КТК да се предвидят основните правила за работата на Специализираното звено, така че на ниво кодекс да са положени нормативните основа за осигуряване на безпристрастността на разследващите комисии.

3.1.2. В чл. 8, т. 1 и т. 2 от Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. е посочено, че разследващите лица трябва да бъдат с необходимата квалификация, компетентност по въпроси, отнасящи се до морските произшествия и инциденти, както и че отделните лица, провеждащи разследвания имат работни познания и практически опит в онези области, които спадат към обичайните им задължения при разследване. Същевременно като проекта на ЗИД на КТК, така и в Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства, са предвидени твърде общо изискванията към лицата, които извършват разследване на инциденти. Считаме, че е необходима по-подробна регламентация на законодателно или подзаконово ниво на изискванията към лицата, участващи в Специализираното звено за разследване, което безспорно ще допринесе до осигуряване на яснота и прозрачност при осъществяването на този процес и оттам и до гарантиране на безпристрастността на тези лица.

3.2. Основна задача на разследващите е установяването на причините за произшествието. За постигането на тази цел считаме за целесъобразно да се създаде изрична уредба, даваща възможност на участващите в произшествието да представят

допълнителни доказателства, имащи значение за точното установяване на причините за произшествието и на факторите, които са допринесли за неговото осъществяване, както и правото да искат събирането от Специализираното звено на такива доказателства, а също така и тези лица да имат право да правят искания за назначаването на експертизи по конкретни въпроси във връзка с произшествието.

Правото на заинтересованите участници в произшествието да представят доказателства и да правят искания за назначаването на експертизи по конкретно формулирани въпроси, още преди да е изготвен проекта за доклад, ще осигури допълнителна възможност за разследването за своевременно снабдяване с доказателства от значение за установяване на причините за произшествието. В тази връзка следва да се вземе предвид, че забавянето в събирането на конкретни доказателства, на по-късен етап би било невъзможно. Предвид на това направеното предложение е изцяло в интерес на постигането на бързо, безпристрастно и ефективно разследване.

Наличието на такива права от една страна ще допринесе за работата на Специализираното звено тъй като ще създаде допълнителни условия за изясняване на всички релевантни факти и обстоятелства във връзка с произшествието, а от друга страна ще допринесе да закрепване на принципа на независимостта на разследващото звено, тъй като то ще запази ръководно-решаваща си роля.

Същевременно уреждането на такива права за участвалите в произшествието лица, не е в противоречие нито с нормите, нито с целите 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 на Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

3.3. Предлагаме в легалната дефиниция на §1, т. 43 относно „Много тежко морско произшествие“ да бъде включена и хипотезата на „изчезване на човек от кораба“, тъй като тази хипотеза по своята тежест и правни и фактически последици е близка до хипотезата „смърт“.

4. Подкрепяме предложенията за изменение на КТК по отношение на въвеждането в националното ни законодателство на изискванията на Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г. за прилагане на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, сключено от Европейския съюз за речно корабоплаване (ЕБУ), Европейската организация на речните превозвачи (ЕСО) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ЕТФ).

4.1. Подкрепяме предложението за изменение на чл. 88б, ал. 9 от КТК, съгласно което при установено сумирано изчисляване на работното време, трудът положен на борда

на кораб от член на екипажа или на обслужващия персонал над установената в чл. 88б, ал. 7 нормална продължителност на работното време, не се смята за извънреден труд и се компенсира с равен брой часове почивка на брега след репатрирането.

4.2. Подкрепяме предложението за изменение на чл. 88б, ал. 11 от КТК, съгласно което правото на капитана при необходимост да изисква и от обслужващия персонал да работи толкова часове, колкото е необходимо за възстановяване на нормалната обстановка.

4.3. Предлагаме в чл. 88в, ал. 1 от КТК да се определят размерите на възнагражденията за положен труд по реда на ал. 9, ако той не е компенсиран в рамките на отчетния период, като се препрати към наредбата по чл. 88б, ал. 1 само по отношение на реда за заплащането.

4.4. Подкрепяме предложението за създаване на чл. 88в, ал. 5 от КТК, съгласно който отработените часове по време на отложените седмични почивки и официалните празници в рамките на нормалната продължителност на работното време по чл. 88б, ал. 7 от КТК не се смята за извънреден труд и се компенсира с допълнителен платен отпуск на брега след репатриране, като по взаимно съгласие между страните по трудовото правоотношение ползването на този вид допълнителен платен отпуск да бъде заменено с изплащане на парично обезщетение, изчислено на базата на основното месечно трудово възнаграждение на член екипажа и допълнителните възнаграждения с постоянен характер.

С уважение,

Мария Петрова

Представител на Съюза за стопанска инициатива

**ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА
КОДЕКСА НА ТЪРГОВСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ**

(обн., ДВ, бр. 55 бр. 56 от 1970 г., попр., бр. 58 от 1970 г., изм., бр. 55 от 1975 г., доп., бр. 10 от 1987 г., изм., бр. 30 от 1990 г., изм. и доп., бр. 85 от 1998 г., доп., бр. 12 от 2000 г., изм. и доп., бр. 41 от 2001 г., бр. 113 от 2002 г., бр. 55 от 2004 г., изм., бр. 42 от 2005 г., доп., бр. 77 от 2005 г., изм. и доп., бр. 87 от 2005 г., изм., бр. 94 от 2005 г., доп., бр. 104 от 2005 г., изм., бр. 30 от 2006 г., доп., бр. 62 от 2006 г., изм., бр. 108 от 2006 г., бр. 36 от 2008 г., изм. и доп., бр. 71 от 2008 г., доп., бр. 98 от 2008 г., изм., бр. 12 от 2009 г., изм., бр. 32 от 2009 г., изм. и доп., бр. 85 от 2010 г., бр. 92 от 2011 г., изм., бр. 38 от 2012 г., бр. 77 от 2012 г., бр. 15 от 2013 г., бр. 28 от 2013 г., изм. и доп., бр. 109 от 2013 г., изм., бр. 14 от 2015 г., изм. и доп., бр. 52 от 2015 г., изм., бр. 58 от 2016 г.)

§ 1. В чл. 39а, ал. 1, т. 1 думите „българско юридическо или физическо лице“ се заменят с „лице по чл. 27, ал. 1, т. 1 – 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 във вторичното право на Европейския съюз относно морското оборудване“;

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.), 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 (ОВ, L 257 от 28 август 2014 г.). Оценяването на съответствието на оборудването с изискванията на вторичното право на Европейския съюз се извършва от организации, нотифицирани от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ по реда и при условията на наредбата по ал. 3 относно оборудването на морските кораби.

(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. В ал. 2 думите „изготвена в Лондон на 1 ноември 1974 г. (ратифицирана с указ – ДВ, бр. 61 от 1983 г.) (ДВ, бр. 12 от 2005 г.),“ се заличават, след думите „(ратифицирана с указ – ДВ, бр. 94 от 1968 г.)“ се поставя запетая и се добавя „в сила за Република България от 30 март 1969 г.“, думите „съставена в Лондон на 2 ноември 1973 г. (ратифицирана със закон – ДВ, бр. 94 от 2004 г.) (ДВ, бр. 12 от 2005 г.),“ се заличават и след думите „(ратифицирано със закон – ДВ, бр. 9 от 2006 г.)“ се поставя запетая и се добавя „в сила за Република България от 29 февруари 2008 г.“;

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. 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 може въз основа на постигнато с друга държава – членка на Европейския съюз споразумение за конкретен случай на разследване във връзка с безопасността да й делегира правомощието да ръководи това разследване или да й възложи конкретни задачи в рамките на провежданото разследване.

(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 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 счита, 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 от 12 месеца от датата на морското произшествие или инцидент 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 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 информацията относно тяхното здраве.

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

(14) Финансирането на дейността на специализираното звено по ал. 1 се осъществява от бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“

§ 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.), по ред и при условия, установени с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“

§ 7. В заглавието на глава пета след думата „екипаж“ се поставя точка и се добавя: „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. Заглавието на члена се изменя така:

„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, без изготвяне на годишен график.“

4. Алинея 10 се изменя така:

„(10) Независимо от установеното в чл. 88в, ал. 1 и 2 и чл. 88г, ал. 3 – 6, 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. Алинея 11, 12, 13, 14 и 15 се заличават.

§ 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) Посоченото в ал. 1 време за почивка за период от 24 часа може да бъде

разделено 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 1 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 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 корабоприателя, се прилагат нормите на действащото българско трудово законодателство.“

§ 12. Член 238, ал. 3 се изменя така:

„(3) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ определя случаите и условията, при които корабите се освобождават от задължителен пилотаж.“

§ 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 основния текст на чл. 362, ал. 1 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 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 постановението за отказ за достъп или забрана за посещение на пристанището или рейда на другата държава – членка на Европейския съюз.“;

2. Досегашният текст на 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 основния текст на ал. 2 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 края на текста на т. 38 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 – 45:

„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 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.

45. „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.)“.

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 20. Този закон 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 (ЕВУ), Европейската организация на речните превозвачи (ЕСО) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ЕТФ) (ОВ, L 367 от 23 декември 2014 г.).

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

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

Законът е приет от XLIII Народно събрание на2016 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.