

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ЧЕТИРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТО НАРОДНО
СЪБРАНИЕ
КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ, ИНФОРМАЦИОННИ
ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯ

НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вх. №	453-12-19
Дата	24 / 10 / 2017 г.

ДОКЛАД

Относно: Законопроект за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване, № 702-01-12, внесен от Министерски съвет на 09 август 2017 г. 1454

ПРОЕКТ!
Второ гласуване

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., 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.)

Комисията подкрепя текста на вносителя за наименованието на закона.

§ 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, 3 и 4;“.

Комисията подкрепя текста на вносителя за §1.

§ 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.”

Комисията подкрепя текста на вносителя за §2, като думата „момента“ се заменя с „деня“.

§ 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.“

Предложение от н.п. Халил Летифов по реда на чл. 83, ал. 5, т. 2 от ПОДНС:

§3 се изменя така:

§ 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, съгласно вторичното право на Европейския съюз 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 на Регионалното споразумение относно радиотелефонната служба по вътрешните водни пътища (RAINWAT), подписано на 18 април 2012 г. в Букурещ, Румъния (ДВ, бр. 44 от 2012 г.).“

3. В ал. 6 думите „регионалното споразумение за радиотелефонна служба по вътрешните водни пътища“ се заменят с „Регионалното споразумение относно радиотелефонната служба по вътрешните водни пътища (RAINWAT)“.

4. 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.), 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.) (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.) (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.) (ДВ, бр. 17 от 2003 г.), протоколите и кодексите със задължителен характер към тях, 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 257/146 от 28 август 2014 г.), наричана по нататък „Директива 2014/90/ЕС“, приетите от Европейската комисия актове за изпълнение по чл. 35 и делегирани актове по чл. 8, 11, 27 и 36 от същата директива и международните стандарти относно морското оборудване и неговото изпитване. Оценяването на съответствието на оборудването с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти се извършва от организации, нотифицирани от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, при условията и по реда на наредбата по ал. 3 относно оборудването на морските кораби.

(9) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба условията и реда 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.“

Комисията подкрепя предложението.

Комисията подкрепя по принцип текста на вносителя и предлага следната редакция на § 3:

§ 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, съгласно вторичното право на

Европейския съюз относно морското оборудване и неговото изпитване“.

2. АLINEЯ 5 се изменя така:

„(5) Плаващите по вътрешните водни пътища самоходни и несамоходни кораби, в това число малките кораби, фериботите и плаващите средства и устройства, трябва да бъдат оборудвани с корабни радиотелефонни станции, съответстващи на техническите и експлоатационни изисквания на Регионалното споразумение относно радиотелефонната служба по вътрешните водни пътища (RAINWAT), подписано на 18 април 2012 г. в Букурещ (ДВ, бр. 44 от 2012 г.).“

3. В ал. 6 думите „регионалното споразумение за радиотелефонна служба по вътрешните водни пътища“ се заменят с „Регионалното споразумение относно радиотелефонната служба по вътрешните водни пътища (RAINWAT)“.

4. 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), както е изменена с Протокола от 1988 г., изготвена в Лондон на 1 ноември 1974 г. ратифицирана с указ (ДВ, бр. 61 от 1983 г.) (обн., ДВ, бр. 12 от 2005 г.; изм., 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.) (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.) (ДВ, бр. 17 от 2003 г.), протоколите и кодексите със задължителен характер към тях, 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 257/146 от 28 август 2014 г.), наричана по нататък „Директива 2014/90/ЕС“, приетите от Европейската комисия актове за изпълнение по чл. 35 и делегирани актове по чл. 8, 11, 27 и 36 от същата директива и международните стандарти относно морското оборудване и неговото изпитване. Оценяването на съответствието на оборудването с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти се извършва от организации, нотифицирани от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, при условията и по реда на наредбата по ал. 3 относно оборудването на морските кораби.

(9) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба условията и реда 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.“

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

1. Алинея 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.“

Предложение от н.п. Павел Христов по реда на чл. 83, ал. 5, т. 2 от ПОДНС:

В § 4, т. 1 се изменя така:

„1. В ал. 2 думите „(SOLAS 74), изготвена в Лондон на 1 ноември 1974 г. (ратифицирана с указ – ДВ, бр. 61 от 1983 г.) (ДВ, бр. 12 от 2005 г.) се заменят със „(SOLAS)“, а 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.“

Комисията подкрепя предложението.

Комисията подкрепя по принцип текста на вносителя и предлага следната редакция на § 4:

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

1. В ал. 2 думите „(SOLAS 74), изготвена в Лондон на 1 ноември 1974 г. (ратифицирана с указ – ДВ, бр. 61 от 1983 г.) (ДВ, бр. 12 от 2005 г.) се заменят със „(SOLAS)“, а 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.

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 и 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.“

Предложение от н.п. Спас Панчев по реда на чл. 83, ал. 5, т. 2 от ПОДНС:

В §5 се правят следните изменения:

1. В ал. 4 думата „единствено“ се заменя със „само“.

2. Алинея 9 текста преди т. 1 се изменя така:

„(9) Инспекторите по разследването са длъжни да провеждат разследванията във връзка с безопасността безпристрастно и да действат само въз основа на закона. Инспекторите провеждат разследването в съответствие с 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 право:“

Комисията подкрепя предложението.

Комисията подкрепя по принцип текста на вносителя и предлага следната редакция на § 5:

§ 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 само:

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. Инспекторите провеждат разследването в съответствие с 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 право:

1. на свободен достъп до всяка зона или местопроизшествие, както и до всеки кораб, аварирал плавателен съд или конструкция, в това число 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, участващи в експлоатацията на кораба, или от друго имащо отношение 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. 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.“

Предложение от н.п. Павел Христов по реда на чл. 83, ал. 5, т. 2 от ПОДНС:

В §6, относно чл. 79а, ал. 2 се изменя така:

„(2) Разследванията по ал. 1 се извършват в съответствие с Правилата за речния надзор по Дунава, приети от Министерския съвет, и при условия и по ред, определени с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“

Комисията подкрепя предложението.

Комисията подкрепя по принцип текста на вносителя и предлага следната редакция на § 6:

§ 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 от Министерския съвет, и при условия и по ред, определени 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“.

Комисията подкрепя по принцип текста на вносителя и предлага следната редакция на § 7:

§ 7. Наименованието на глава пета се изменя така: „Капитан и корабен екипаж. 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.“

Комисията подкрепя текста на вносителя за § 8.

§ 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.“

Комисията подкрепя текста на вносителя за § 9.

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

1. В заглавието думите „Трудови правоотношения“ се заменят 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, определен 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, 4 и 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.

Предложение от н.п. Павел Христов по реда на чл. 83, ал. 5, т. 2 от ПОДНС:

В §10 т. 4, ал. 10 се изменя така:

„(10) 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. В тези случаи разпоредбите на чл. 88в, ал. 1 и 2 и чл. 88г, ал. 3, 4 и 5 не се прилагат.“

Комисията подкрепя предложението.

Комисията подкрепя по принцип текста на вносителя и предлага следната редакция на § 10:

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

1. В заглавието думата „Трудови“ се заменя с „Общи правила за трудовите“.

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, определен с наредбата по ал. 1.“

4. Алинея 10 се изменя така:

„(10) 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. В тези случаи разпоредбите на чл. 88в, ал. 1 и 2 и чл. 88г, ал. 3, 4 и 5 не се прилагат.“

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.) (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.“

Комисията подкрепя текста на вносителя за § 11, като в чл. 88в, ал. 5 думите „предвидения в чл. 88б, ал. 8 ред“ се заменят с „реда на чл. 88б, ал. 8“.

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

Комисията подкрепя текста на вносителя за § 12.

§ 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.“

Предложение от н.п. Павел Христов по реда на чл. 83, ал. 5, т. 2 от ПОДНС:

В §13, ал. 13 думите „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 заличават.

Комисията подкрепя предложението.

Комисията подкрепя по принцип текста на вносителя и предлага следната редакция на § 13:

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

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

(13) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ е нотифициращ орган по смисъла на Директива 2014/90/ЕС.

§ 14. В чл. 362, ал. 1 в текста преди т. 1 думата „упълномощени“ се заменя с „оправомощени“.

Комисията подкрепя текста на вносителя за §14.

§ 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.

Комисията подкрепя текста на вносителя за §15.

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

1. Създава се 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 постановението отказ за достъп или забрана за посещение на пристанището или рейда на другата държава – членка на Европейския съюз.“

2. Досегашният текст 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.“

Комисията подкрепя текста на вносителя за §16, като думите „в сила за Република България от 1 юли 2007 г.“ се заличават.

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

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

Комисията подкрепя текста на вносителя за §17.

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

1. В ал. 2 в текста преди т. 1 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.

Комисията подкрепя текста на вносителя за §18.

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

Предложение от народните представители Спас Панчев, Георги Свиленски, Александър Паунов и Павел Христов по реда на чл. 83, ал. 5, т. 2 от ПОДНС:

В §19 се правят следните изменения:

1. В т. 1, буква „в“ да отпадне.
2. Точка 2 да отпадне.

Комисията подкрепя предложението.

Комисията подкрепя по принцип текста на вносителя и предлага следната редакция на § 19:

§ 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), 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) 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. 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 (ЕВУ), Европейската организация на речните превозвачи (ЕСО) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ЕТФ) (ОВ, L 367/86 от 23 декември 2014 г.).“

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

Комисията подкрепя текста на вносителя за наименованието на подразделението.

§ 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.

Предложение от народните представители Павел Христов и Александър Паунов по реда на чл. 83, ал. 5, т. 2 от ПОДНС:

Параграф 20 да отпадне.

Комисията подкрепя предложението.

Комисията не подкрепя текста на вносителя за § 20 и предлага той да бъде отхвърлен.

Предложение от Станислав Иванов и група народни представители

Създава се §21:

„§ 21. В Закона за информиране и консултиране с работниците и служителите в многонационални предприятия, групи предприятия и европейски дружества (обн., ДВ, бр. 57 от 2006 г., изм., бр. 26 и бр. 82 от 2011 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 7:

а) създават се нови ал. 3 - 5:

„(3) Ако член на специалния орган за преговори или негов заместник е член на екипажа на морски кораб, плаващ под българско знаме, той има право да участва в заседание на специалния орган за преговори или във всяко друго заседание в съответствие с процедурите по чл. 8, ал. 4 и 5, когато по време на заседанието не извършва рейс и не е в пристанище на държава, различна от държавата, в която е установен корабоприетелят.

(4) Когато практически е възможно, заседанията се насрочват така, че да се улесни участието на членове на екипажи на морски кораби, които са членове на специалния орган за преговори или техни заместници.

(5) В случаите, когато член на специалния орган за преговори или заместник на такъв член не е в състояние да присъства на заседание, могат да се използват възможностите на новите информационни и комуникационни технологии.“;

б) досегашните алинеи 3, 4, 5, 6 и 7 стават съответно ал. 6, 7, 8, 9 и 10.

2. В чл. 11:

а) създават се нови ал. 9 - 11:

„(9) Ако член на европейски работнически съвет или негов заместник е член на екипажа на морски кораб, плаващ под българско знаме, той има право да участва в заседание на европейския работнически съвет или във всяко друго заседание в съответствие с

процедурите по чл. 15, ал. 3, т. 6, когато по време на заседанието не извършва рейс и не е в пристанище в държава, различна от държавата, в която е установен корабоприетелят.

(10) Когато е практически възможно, заседанията се насрочват така, че да се улесни участието на членове на екипажите на морски кораби, които са членове на европейски работнически съвет или техни заместници."

(11) В случаите, когато член на европейския работнически съвет или заместник на такъв член не е в състояние да присъства на заседание, могат да се използват възможностите на новите информационни и комуникационни технологии."

б) досегашните алинеи 9, 10 и 11 стават съответно ал. 12, 13 и 14.

3. В §2 от допълнителните разпоредби накрая се поставя запетая и се добавя „и чл. 2 от Директива (ЕС) 2015/1794 на Европейския парламент и на Съвета от 6 октомври 2015г. за изменение на директиви 2008/94/ЕО, 2009/38/ЕО и 2002/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на директиви 98/59/ЕО и 2001/23/ЕО на Съвета относно морските лица (ОВ, L 122/28 от 16 май 2009 г.)."

Комисията подкрепя предложението.

Комисията предлага да се създаде нов §20:

§ 20. В Закона за информирание и консултиране с работниците и служителите в многонационални предприятия, групи предприятия и европейски дружества (обн., ДВ, бр. 57 от 2006 г., изм., бр. 26 и 82 от 2011 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 7:

а) създават се нови ал. 3, 4 и 5:

„(3) Ако член на специалния орган за преговори или негов заместник е член на екипажа на морски кораб, плаващ под българско знаме, той има право да участва в заседание на специалния орган за преговори или във всяко друго заседание в съответствие с процедурите по чл. 8, ал. 4 и 5, когато по време на заседанието не извършва рейс и не е в пристанище на държава, различна от държавата, в която е установен корабоприетелят.

(4) При възможност, заседанията се насрочват така, че да се улесни участието на членове на екипажи на морски кораби, които са членове на специалния орган за преговори или техни заместници.

(5) В случаите, когато член на специалния орган за преговори или негов заместник не е в състояние да присъства на заседание,

могат да се използват възможностите на новите информационни и комуникационни технологии.“;

б) досегашните ал. 3, 4 и 5 стават съответно ал. 6, 7 и 8;

в) досегашната ал. 6 става ал. 9 и в нея думите „ал. 5“ се заменят с „ал. 8“;

г) досегашната ал. 7 става ал. 10.

2. В чл. 11:

а) създават се нови ал. 9, 10 и 11:

„(9) Ако член на европейски работнически съвет или негов заместник е член на екипажа на морски кораб, плаващ под българско знаме, той има право да участва в заседание на европейския работнически съвет или във всяко друго заседание в съответствие с процедурите по чл. 15, ал. 3, т. 6, когато по време на заседанието не извършва рейс и не е в пристанище в държава, различна от държавата, в която е установен корабопризежателят.

(10) При възможност, заседанията се насрочват така, че да се улесни участието на членове на екипажите на морски кораби, които са членове на европейски работнически съвет или техни заместници.

(11) В случаите, когато член на европейския работнически съвет или негов заместник не е в състояние да присъства на заседание, могат да се използват възможностите на новите информационни и комуникационни технологии.“;

б) досегашните ал. 9, 10 и 11 стават съответно ал. 12, 13 и 14.

3. В § 2 от допълнителните разпоредби накрая се поставя запетая и се добавя „както и чл. 2 от Директива (ЕС) 2015/1794 на Европейския парламент и на Съвета от 6 октомври 2015г. за изменение на директиви 2008/94/ЕО, 2009/38/ЕО и 2002/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на директиви 98/59/ЕО и 2001/23/ЕО на Съвета относно морските лица (ОВ, L 122/28 от 16 май 2009 г.)“.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ,
ИНФОРМАЦИОННИ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯ**

ХАЛИЛ ЛЕТИФОВ