

---

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

---

Публикуван на: 03.06.2011



Проектът е публикуван в електронен вид за обществено обсъждане и е на разположение в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

### Мотиви

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

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване има за основна цел хармонизиране на българското право с европейското законодателство в областта на морския транспорт, прието през 2009 г. Пакетът от законодателни мерки на европейско ниво, известен като "Ерика III", цели усъвършенстване на законодателството на Европейския съюз в областта на морската безопасност.

Предлаганите промени могат да бъдат структурирани в следните групи:

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

- Директива **2009/15/ЕО** на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации;
- Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
- Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно застраховката на корабособствениците за морски искиове;
- Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно спазването на изискванията за държавата на знамето.

**Втора група:** Въвеждане изискванията на Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсявания с корабно гориво, 2001 г. (Bunkers Convention), ратифицирана със закон, приет от 40-то Народно събрание на 26.04.2007 г., обн., ДВ, бр. 38 от 2007 г., в сила за Република България от 21.11.2008 г.; обн., ДВ, бр. 38 от 2008 г.

**Трета група:** Допълване и усъвършенстване на разпоредбите, регламентиращи териториалната компетентност и функциите на Изпълнителна агенция "Морска

администрация", както и на административнонаказателните разпоредби.

## **Първа група**

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

Директива **2009/15/ЕО** установява мерките, които трябва да следват държавите-членки, в това число и Република България, във взаимоотношенията си с организациите, отговарящи за проверката, прегледа и освидетелстването на корабите за съответствието им с международните конвенции за морска безопасност и предотвратяване на морското замърсяване, като същевременно се подпомага постигането на целта за свободно предоставяне на услуги. Това включва разработването и прилагането на изисквания за безопасност по отношение на корпуса, машините, електрическите инсталации и инсталациите за контрол на корабите, попадащи в приложното поле на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (SOLAS 74), с изключение на глава XI-2 от анекса към нея, Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. (MARPOL), ведно с протоколите и измененията към тях. В съответствие с тези конвенции Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да упълномощава в различна степен признати организации, които да удостоверяват това съответствие, както и да им делегира правомощието по издаване на съответните свидетелства за безопасност и предотвратяване на замърсяването. Организациите за проверка и преглед на кораби следва да бъдат в състояние да предлагат услугите си на цялата територия на Общността и да се конкурират помежду си, като същевременно осигуряват еднакво ниво на безопасност и опазване на околната среда. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да ограничи броя на признатите организации, които упълномощава, съгласно своите нужди въз основа на обективни и прозрачни основания, подлежащи на контрол от страна на Европейската комисия в съответствие с процедура на комитет. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да спре действието или да оттегли упълномощаването на призната организация, като информира Европейската комисия и останалите държави - членки за решенията си и посочи основателни причини за това. Изпълнителна агенция "Морска администрация" периодично ще извършва оценка на резултатите от работата на признатите организации, които действат от нейно име, като предоставя на Европейската комисия и на всички останали държави-членки точна информация относно резултатите от тяхната работа. С цел повишаване безопасността и предотвратяване замърсяването във водите на Общността Република България действайки като държава на пристанището ще извършва приоритетни проверки на кораби, които притежават свидетелства от организации, които не изпълняват общите критерии, като по този начин се гарантира, че плаващи под флага на трета държава кораби не се третират по по-благоприятен начин.

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

### **2. Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета**

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

1. улесняване на бързото провеждане на разследванията на безопасността и точен анализ на морските произшествия и инциденти, за да се определят причините за тях, както и
2. гарантиране на своевременно и точно докладване на резултатите от разследванията на безопасността и на предложенията за корективни мерки.

Разследванията нямат за цел определяне на отговорност или вина. Въпреки това разследващият орган не се въздържа да докладва изцяло причините за морското произшествие или инцидента, в случай че от резултатите може да се направи заключение за вина или отговорност. Техническото разследване цели предотвратяване на морски произшествия и инциденти. Провеждането на безпристрастни разследвания на безопасността при произшествия и инциденти, засягащи морски кораби или други плавателни съдове в пристанищни или други ограничени морски зони, е от изключително значение с оглед постигането на резултати при установяването на обстоятелствата и причините за такива произшествия или инциденти. Поради това подобни разследвания следва да се провеждат от квалифицирани лица под контрола на независим орган, притежаващ необходимите правомощия, за да се избегне всякакъв конфликт на интереси. На лицата, отговарящи за техническото разследване, се осигуряват възможно най-добри условия за изпълнение на задачите им.

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

Директивата се прилага за морски произшествия и инциденти, които:

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

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

### **3. Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно застраховката на корабособствениците за морски искиове**

Директива 2009/20/ЕО установява правила във връзка със задълженията на корабоприитежателите по отношение на тяхната застраховка за морски искиове.

Задължението за наличие на застраховка цели осигуряване по-добра закрила на жертвите и следва да е от полза за отстраняване на корабите, които не отговарят на стандартите като се предоставя възможност за възстановяване на конкуренцията между операторите.

Държавите-членки изискват от корабоприитежателите, плаващи под тяхно знаме, да притежават застраховка за тези кораби. Корабоприитежателите, плаващи под чуждо знаме трябва да притежават застраховка, когато техните кораби влизат в пристанище под юрисдикцията на държава-членка. Държавите-членки, доколкото това е в съответствие с международното законодателство, може да изискват това задължение да бъде спазено, когато такива кораби извършват дейност в техните териториални води.

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

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

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

При инспекция на кораб, в съответствие с Директива 2009/16/ЕО, в пристанище под юрисдикция на държава-членка се проверява дали удостоверението за наличие на застраховка се намира на борда на кораба. В случай че удостоверението не се намира на борда на кораба, и без да се засяга Директива 2009/16/ЕО, която предвижда задържане на корабите, когато е засегната безопасността, компетентният орган може да издаде заповед за отстраняване на кораба, която се нотифицира на Европейската комисия, на другите държави-членки, и на съответната държава на знамето. В резултат на издаването на такава заповед за отстраняване всяка държава-членка отказва влизане на този кораб, в което и да е от своите пристанища, докато корабособственикът не представи удостоверението.

С цел въвеждане изискванията на Директива **2009/20/ЕО** в българското законодателство се предвижда създаване на нова Глава XVв "Застраховка на корабоприитежателя за морски искиове" в Кодекса на търговското корабоплаване.

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

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

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

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

Съгласно текста на Директива **2009/21/ЕО** държавите-членки следва да вземат необходимите мерки за извършване на одит от Международната морска организация (ИМО) на техните администрации най-малко веднъж на всеки седем години при положителен отговор от ИМО на своевременно подадено искане от съответната държава.

Република България разработва, въвежда и поддържа система за управление на качеството за оперативните аспекти от дейностите, свързани с държавата на знамето на своята администрация. Тази система за управление на качеството се сертифицира в съответствие с приложимите международни стандарти по качеството.

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

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

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

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

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

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

1. за щети, причинени от замърсяване:

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

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

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

Конвенцията регламентира случаите на отговорност на корабоприетеля (чл. 3), ограниченията на отговорност (чл. 6) и задължението на корабоприетеля на кораб, по-голям от 1000 БТ да има застраховка, банкова гаранция или друго финансово обезпечение, покриващо обезщетението за претърпените загуби до размера на разходите, необходими за възстановяване на околната среда, както и разходите за предприятиите



превантивни мерки с цел ограничаване на щетите и последвалите от това загуби. Обезщетението не може да надхвърля размера на застраховката или другата финансова гаранция, покриваща отговорността на корабоприитежателя за щети от замърсяване (чл.7). С оглед приложението на изискванията на Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсявания с корабно гориво (2001г.) (Bunkers Convention) в българското законодателство се предвижда създаване на нова Глава XVб "Отговорност на корабоприитежателя за щети при замърсяване с корабно гориво" в Кодекса на търговското корабоплаване.

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

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

**1.** С оглед на гореизложеното в чл. 6а, ал. 1 се предлага думата "лицензирани" да се заличи. Премахването на лицензионния режим е във връзка с улесняване извършването на превоза на товари по вътрешни водни пътища. Изменението е в унисон с целите, които се постигат със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност. На следващо място изменението на ал. 3 цели информираност на дружествата за това от кой момент имат право да извършват дейността по превоз на товари по вътрешните водни пътища. Редът и условията за удостоверяването на професионалната компетентност, финансовата стабилност и добрата репутация на превозвача ще продължат да се регламентирант с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията съгласно текста на чл. 6а, ал. 2.

**2.** В чл. 7 се предлага да се създаде нова ал. 3. Предложението е свързано с въвеждане изискванията на чл. 7 от **Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно спазването на изискванията за държавата на знамето. В допълнение предложението е следствие и от приетото на 16 септември 2010 година Решение на Министерския съвет № 686** касаещо доклада за резултатите от извършения одит на Република България по схемата за доброволен одит на държава-членка на ИМО, предприемането на коригиращи мерки и действия и изпълнението на Плана за коригиращи мерки и превантивни действия. След одита на ИМО беше създадена Комисия по безопасност на корабоплаването и опазване на околната среда от замърсяване от кораби към Министерския съвет.

**3.** Предложението за нова ал. 3 в чл. 32 цели създаване на правна регламентация за налагане на глоба с фиш в случаите, когато нарушението посочено като маловажен случай съгласно т. 35 нова буква "ж" от Допълнителните разпоредби на Кодекса на търговското корабоплаване не е съществено. В Закона за държавния печат и националното знаме на Република България чл.18 е указано, че българско знаме следва да се вдига от всички български кораби, а в чл.24 от същия закон е казано, че знамената се поддържат в изряден естетичен вид.

**4.** Предлага се чл. 36, ал. 1 да се измени в насока временното свидетелство за плаване на кораб, придобит в чужбина и кораб строящ се в Република България да се издава от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Морска администрация" или оправомощено от него лице, а не от българското дипломатическо или консулско представителство в чужбина. Изменението цели опростяване на процеса по издаване на свидетелството. Опростяването на процеса се постига с оглед на това, че Изпълнителна

агенция "Морска администрация" разполага с необходимия ресурс и компетенции по издаването на свидетелствата. До момента българското дипломатическо или консулско представителство в чужбина е извършвало неспецифична за него дейност, която попада в компетентността на агенцията. В тази връзка свидетелството ще се издава от органа, който извършва регистрацията – изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Морска администрация" или оправомощени от него лица.

**5.** Изменението на чл. 73 и чл. 73а е свързано с въвеждане в българското законодателство изискванията на Директива **2009/15/ЕО** на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации **и прилагането на Регламент (ЕО) № 391/2009** на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби, който има пряк ефект и няма нужда от транспониране. Двата нормативни акта установяват минимални критерии за признаване на организациите с оглед повишаване на безопасността и предотвратяване на замърсяването, причинено от кораби. Редът и начина на упълномощаване на български или чуждестранни лица, които ще извършват технически надзор при проектирането, строежа, експлоатацията и ремонта на кораби, за които не се изисква да притежават клас ще се регламентира в Наредба № 4 от 9 януари 2004г. за признаване на организации за извършване на прегледи на кораби и корабоприетатели. Предложението за създаването на нова ал. 3 на чл. 73а цели запълване празнота в законодателството при освидетелстване на корабите, плаващи по вътрешните водни пътища, тъй като за определена категория от тях отпада задължителното изискване за поддържане на клас.

**6.** Предложението за изменение на чл. 74 е свързано със създаване на правна регламентация Изпълнителна агенция "Морска администрация" да има възможност да задържи и кораби, които се намират на рейда, а не само в пристанището, ако има основание да счита, че последните не отговарят на предписаните изисквания за безопасност. Разширява се териториалният обхват на извършване на проверка с цел осигуряване спазване изискванията за безопасност съгласно международните договори, по които Република България е страна.

**7.** Предложението за изменение на чл. 79 е свързано с въвеждане изискванията на Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

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

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

**10.** Предложението за създаване на нови Глави XVб "Отговорност на корабоприетателя за щети при замърсяване с корабно гориво" и XVв "Застраховка на корабоприетателя за морски иски" са свързани съответно с приложението на Международната конвенция

относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсявания с корабно гориво, 2001 г. (Bunkers Convention), ратифицирана със закон, приет от 40-то Народно събрание на 26.04.2007 г., обн., ДВ, бр. 38 от 2007 г., в сила за Република България от 21.11.2008 г.; обн., ДВ, бр. 38 от 2008 г. и Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно застраховката на корабособствениците за морски искиове.

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

**12.** Предлага се в чл. 361 да се създават нови точки 7 – 9:

"7. изключителната икономическа зона на Република България;

8. българския морски отговорен район за търсене и спасяване;

9. реките и другите водни басейни, които се използват за корабоплаване."

Изменението на чл. 361 цели прецизиране териториалната компетентност на Изпълнителна агенция "Морска администрация" във връзка с дейностите, които агенцията изпълнява като например тези по търсене и спасяване съгласно Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

Предложеното изменение създава яснота в законодателството като уеднаквява режима свързан с териториалната компетентност, която изпълнява Изпълнителна агенция "Морска администрация" съгласно Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и Кодекса на търговското корабоплаване.

**13.** Предлага се в чл. 362а, ал. 3, т. 4 думата "пристанищата" да се замени с "пристанища или пристанищни терминали". Изменението цели прецизиране на текста като улеснява неговото точно прилагане.

**14.** Предвижда се в чл. 362б след думите "Изпълнителна агенция "Морска администрация" да се добави "или оправомощено от него лице". Изменението цели опростяване на реда за налагане на забрана за посещение на български пристанища. Съгласно предложеното изменение забраната за посещение на български пристанища ще бъде налага от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Морска администрация" или оправомощени от него лица.

**15.** Предвижда се създаването на чл. 362в със следното съдържание:

**"Контрол за предотвратяване замърсяването от кораби**

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

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

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

Допълнението цели запълване на празнината във връзка с липсата на текстове в Кодекса на търговското корабоплаване пряко свързани с предотвратяването на замърсяването от кораби и за отговорността на Изпълнителна агенция "Морска администрация" в тази насока. Използваният термин в ал. 2 термин "околна среда" цели прецизиране на текста и е продиктувано от факта, че под юрисдикцията на Изпълнителна агенция "Морска администрация" попадат не само морските пространства, но и вътрешните водни пътища на Република България. В този смисъл корабите може да замърсят както морето, така и река Дунав. Освен това корабите са източник на замърсяване не само на водата, а и на въздуха (Анекс VI на MARPOL 73/78, Директиви 1999/32/ЕО, 2005/33/ЕО, 2009/30/ЕО). Във връзка с ал. 3 предложението е свързано с изискванията, за извършване на държавен



екологичен контрол най-малко на 25 на сто от броя на корабите, посетили българските пристанища, посочени в Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно държавния пристанищен контрол

**16.** Предвижда се в чл. 363, ал. 1 след думата "пристанището" да се добавя "или оправомощено от него лице."

Изменението цели опростяване на реда за разрешение за отплаване. Съгласно предложеното изменение разрешението за отплаване ще бъде давано от капитана на пристанището или оправомощени от него лица.

**17.** Предлага се в чл. 363а, т. 4-8 думите "правилата за" да се заличат. Предложението е свързано с прецизиране на текста и избягване повторението на една и съща дума. В т. 7 се предлага думата "морето" да се замени с "околната среда". Изменението цели прецизиране на текста и е продиктувано от факта, че под юрисдикцията на Изпълнителна агенция "Морска администрация" попадат не само морските пространства, но и вътрешните водни пътища на Република България. В този смисъл корабите може да замърсят както морето, така и река Дунав. Освен това корабите са източник на замърсяване не само на водата, а и на въздуха (Анекс VI на MARPOL 73/78, Директиви 1999/32/ЕО, 2005/33/ЕО, 2009/30/ЕО). Последното предложение е свързано със създаването на нова т. 9. Новият текст цели създаване на правна регламентация при снабдяването на корабите с гориво-смазочни материали с оглед избягване замърсяването на околната среда и осигуряване безопасност на корабоплаването при извършването на тези дейности.

**18.** Създава се чл. 370а:

#### **"Униформено облекло"**

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

(2) Със заповедта по ал. 1 се определят вида на униформеното облекло, както и реда за носенето му."

Създаването на новия член 370а "Униформено облекло" цели повишаване авторитета на служителите на Изпълнителна агенция "Морска администрация" при изпълнение на служебните им задължения във връзка с осъществяване на контрол по безопасността на корабоплаването, регулаторните и контролни функции в областта на пристанищата.

**19.** Предложението за създаване на нов чл. 372а е свързано с въвеждане изискванията на чл. 6 от Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно спазването на изискванията за държавата на знамето.

**20.** Член 375 се изменя така:

"Чл. 375. (1) Член на екипаж на кораб, който изпълнява служебните си задължения с концентрация на алкохол в дъха повече от 0.5 на хиляда или в кръвта повече от 0.25 мг/л, или под въздействието на други упойващи вещества, установено по надлежния ред, се наказва с временно лишаване от право да заема длъжността, във връзка с която е извършено нарушението, за срок от шест месеца и глоба от 100 лева.

(2) С наказанието по ал. 1 се наказва и пилот, който извършва пилотско провеждане на кораб с концентрация на алкохол в дъха повече от 0.5 на хиляда или в кръвта повече от 0.25 мг/л, установено по надлежния ред или под въздействието на други упойващи вещества, установени по надлежния ред.

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

(4) Установяването на употребата на алкохол се извършва при условия и по ред, определени в наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и

съобщенията."

Предложеното изменение на чл. 375 е във връзка с приетите на 25 юни 2010г. изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г. и Кодекса към нея. По-конкретно Глава VIII Норми за носенето на вахта Раздел А – VIII/1 (Годност за изпълнение на задълженията) т. 10. Съгласно Раздел А – VIII/1 (Годност за изпълнение на задълженията) т. 10 от Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г. и Кодекса към нея нивото на алкохол в кръвта за капитани, лица от командния състав и други моряци при изпълнение на определените задължения по безопасност, сигурност и околната среда не трябва да бъде повече от 0,05%, или 0,25 мг/л алкохол в дъха или количество алкохол, което води до концентрация на алкохол. На следващо място към момента по вътрешно водните пътища на Република България се осъществява постоянен маневрен режим Изменението на чл. 375 цели унифициране изискванията на море и река. Изпълнителна агенция "Морска администрация" разполага с дрегери за измерване съдържанието на алкохол в дъха, които са сертифицирани съгласно изискванията на българското законодателство.

**21.** В чл. 377, ал. 3 след думите "който не изпрати" се добавя "или изпрати невярна".

В своята практика инспекторите от регионалните дирекции на "Морска администрация" във Варна и Бургас, които отговарят за контрола по опазването на морската среда установяват, че постъпилата информация за вида и количествата корабни отпадъци (Приложение № 1 към чл. 3, ал. 1 от Наредба № 15 от 28.09.2004 г. за предаване и приемане на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари) **е попълнена некоректно** – липсват данни, или наличните данни са неверни. Към момента в действащата нормативна база няма конкретни текстове, които да указват как точно да се санкционира подобен вид нарушение. Ако подаването на неточна и/или непълна информация за корабните отпадъци на борда бъде въведено в Кодекса на търговското корабоплаване, санкционирането за такива несъответствия ще бъде регламентирано и прилагано.

**22.** Предлага се в член 378 да се направят следните допълнения:

1. В ал. 2 думите "от 500 до 5000 лв. и" да се заменят с "от 500 до 5000 лв. и/или" думите "от 6 месеца" да се заменят с "от 2 месеца".

Изменението цели да се даде възможност на наказващия орган да има избор при определяне на санкцията като вземе под внимание обществената опасност и тежестта на нарушението. Прекалено тежко е да се комулират двете санкции.

2. Да се създаде ал. 5:

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

Понастоящем липсват текстове в националното законодателство, които да се отнасят за глоби при установяване на неправилни записи в официалните корабни дневници за генерирани отпадъци и при установяване на несъответствие с направените записи и действителните количества генерирани отпадъци на корабите. В някои случаи се установяват липси на корабни отпадъци, включително нефтени остатъци и нефтоводни смеси, което води до оправдани съмнения за нерегламентирано изхвърляне зад борд. Създаването на специален текст за наказване на този вид несъответствия ще има възпиращ ефект както за нерегламентирано изхвърляне зад борд, така и за повишаване на вниманието на екипажите при водене на съответните дневници.

**23.** В чл. 383, ал. 1 изречение последно се изменя така:

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

Изменението цели по-лесна събираемост на глобите налагани с фиш. По принцип по - голямата част от корабите имат агент и малко на брой се агентират от капитана на кораба. Сравнително голям е процента на чуждите кораби екипажите, на които рядко посещават български пристанища и възможността да се съберат наложените глоби е много малка. В тази връзка се предлага глобите по фиш да могат да се заплащат и от агента на кораба.

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

**25.** Изменението на член 384 цели по-бързо изпълнение на наказанията, които представляват по-малка обществена опасност. С изменението се постигат по-добре целите на наказанието като се съкращава периода между простъпката и налагането на санкция за виновното действие от страна на нарушителя.

**26.** Предвижда се създаването на нов чл. 384а със следното съдържание:

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

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

В Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България се съдържат идентични текстове на административнонаказателни разпоредби. С оглед добрата практика по прилагането на текстовете в ЗМПВВПРБ се предлага създаването на такива разпоредби и в Кодекса на търговското корабоплаване. На следващо място допълнението цели доразвиване и на разпоредбата на чл. 384.

**27.** В § 1а от Допълнителните разпоредби т. 35 се предвижда да се регламентират още един случай, които се квалифицира като маловажен.

"ж) националният флаг е повреден или износен;

Нарушението посочено като маловажен случай не е съществено и е достатъчно да има възможност за налагане на глоба с фиш. В Закона за държавния печат и националното знаме на Република България чл.18 е указано, че българско знаме следва да се вдига от всички български кораби, а в чл.24 от същия закон е казано, че знамената се поддържат в изряден естетичен вид.

Приемането на предложения проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване няма да окаже пряко и/или косвено въздействие върху държавния бюджет, поради което финансова обосновка не е изготвена и такава не се прилага.

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване е посочен в одобрения от Министерския съвет План за действие за 2011г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз.

## **МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:**

**Бойко Борисов**

Пълният текст на Проекта на ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА КОДЕКСА НА ТЪРГОВСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ (обн., ДВ. бр. 55 от 1970 г., 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, 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., бр. 32 от 2009 г., изм. и доп., бр. 85 от 2010 г.) може да се види в **Приложението**.

**Лице за контакти:**

Борис Данаилов - държавен експерт в дирекция "Правна" към МТИТС,

тел.: 02/ 9409465

e-mail: [bpdanailov@mtitc.government.bg](mailto:bpdanailov@mtitc.government.bg)

---

**Приложение**

» [Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване](#) (160 KB)