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

Публикуван на: 17.07.2013



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

Мотиви

Предлаганото изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) има две основни задачи, първата от които е да бъдат съобразени нормите на вътрешното право с правилата на два международни акта, по които Република България е страна – Морската трудова конвенция от 2006 г. на Международната организация на труда, приета на 23 февруари 2006 г. в Женева, и Международната конвенция за арест на кораби от 1999 г. на Международната морска организация, подписана на 27 юли 2000 г. в Ню Йорк, а втората – да бъде определен национален орган, отговарящ за изпълнението на Регламент (ЕО) № 1177/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ, L 334/1 от 2010 г.).

Морската трудова конвенция от 2006 г. е ратифицирана със закон, приет от 40-то Народно събрание на 27.05.2009 г. (обн, ДВ, бр. 42 от 2009 г.) и ще влезе в сила на 20.08.2013 г. Съгласно чл. 5, ал. 1 от Конвенцията всяка държава е длъжна да приеме и въведе в сила закони или подзаконови актове или други мерки, чрез които да изпълни задълженията си, произтичащи от нея. Изборът с какъв нормативен акт да бъдат регламентирани трудовите отношения на моряците, работещи на борда на кораб, плаващ под знамето на държава – членка на Международната организация на труда (МОТ), зависи от правната система на тази държава.

Трудът, полаган от членовете на екипаж на кораб, се отличава с редица особености като например: работа на борда за продължителни периоди от време без завръщане в обичайното местоживее; окомплектоване на корабите с достатъчен по численост екипаж, който да осигури безопасната му експлоатация, но не и с многоброен такъв; непрекъсваем процес на работа. Тези особености налагат трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения на моряците да бъдат уредени по начин, различен от общия ред, приложим за всички останали работници, които претират работната си сила на брега.

В съответствие с действащата в момента разпоредба на чл. 88б, ал. 1 от КТК, специфичните изисквания по отношение на условията за наемане на работа на моряците и сключването на трудов договор, репатрирането, работното време и почивките, полагането на извънреден труд и ползването на платен годишен отпуск се съдържат в Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на

кораба и корабоприитежателя (приета с ПМС № 226 от 2003 г., обн., ДВ, бр. 93 от 2003 г., изм., бр. 96 от 2005 г.). В своето Решение № 2 от 08.03.2012 г. по к.д. № 9/2011 г. (обн., ДВ, бр. 23 от 2012 г.) Конституционният съд на Република България е постановил, че с наредбата, издадена на основание чл. 88б, ал. 1 КТК, Министерският съвет е регулирал неуредени в Кодекса на търговското корабоплаване обществени отношения. С тази наредба не се отменя приложението на действието на Кодекса на труда (КТ), а само се конкретизира характерното за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораб и корабоприитежателя.

Значителната част от разпоредбите на Кодекса на труда относно продължителността на работното време, почивките и отпуските, имат императивен характер. Това налага всяко отклонение от тях да бъде регламентирано в нормативен акт от същата степен, какъвто е Кодексът на търговското корабоплаване, пароди което се правят настоящите промени.

Така например, съгласно Стандарт А2.5., ал. 1, б. "б" от Морската трудова конвенция от 2006 г. максималният срок на непрекъсната работа на борда на кораба е 12 месеца. Същевременно Стандарт А2.3, ал. 2 от Конвенцията задължава всяка държава-членка да установи алтернативно максималната продължителност на работното време за определен период или минималната продължителност на почивката за същия период.

Предвид особеностите на работата на море, свързани с необходимост от по-продължителна непрекъсната работа при извършване на маневри или товаро-разтоварни операции, при аварийни ситуации и т.н., както и с оглед факта, че моряците не могат да бъдат сменяни, докато са на борда, за да им бъде осигурено ползването на установените в Кодекса на труда минимални почивки в работния ден, е необходимо да бъдат създадени специални законови правила относно минималната продължителност на почивките на моряците за определени периоди от време и начинът на разпределението им.

Освен това корабоприитежателят трябва да разполага с възможността да установява сумирано изчисляване на работното време за период до 12 месеца, а не само до 6 месеца, както е предвидено в чл. 142, ал. 2 от КТ.

Отново поради спецификата на работата на борда на кораба не винаги е възможно моряците да ползват седмична почивка в минимално установените в Кодекса на труда размери – минимум 48 часа при подневно и 36 часа при сумирано изчисляване на работното време (чл. 153, ал. 1 и 2 от КТ). Конвенция № 14 относно седмичната почивка (индустрия) от 1921 г., приета от МОТ (обн., ДВ, бр. 36 от 1997 г.), предвижда възможност за държавите – членки на МОТ, да регламентират случаите на отлагане на ползването на този вид почивки във времето. В настоящия момент осигуряването на допълнителен платен отпуск, равен на броя отложени седмични почивки, е предвидено в чл. 29, ал. 3 от Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабоприитежателя. Тази разпоредба обаче не кореспондира с императивните норми на Кодекса на труда, уреждащи правото на седмична почивка на работниците.

Следва да се отбележи, че в рамките на тристранното сътрудничество беше постигната договореност между представителите на работодателските организации и синдикатите относно възможността вместо с допълнителен отпуск, неизползваната част от седмичните почивки да се компенсира с парично обезщетение. Реализиране на тази договореност би било възможно само, ако бъде създадена нарочна разпоредба на законово ниво, доколкото представлява отклонение от общото правило на чл. 178 от КТ.

Предлаганата с §4 от законопроекта нова редакция на чл. 88б от КТК и по-специално текстовете на ал. 4 – 9 имат за цел да дадат разрешение на описаните проблеми, като създадат работещ механизъм за точно отчитане на работното време на моряците, за ползване на почивките и за компенсиране на неизползваната част от седмичните почивки с допълнителен отпуск на брега след репатрирането или по изключение – със заплащане.

Пак поради спецификата на работа на борда на кораб неприложима по отношение на моряците е и разпоредбата на чл. 173, ал. 1 КТ, задължаваща работодателите до 31 декември на текущата календарна година да утвърждават график за ползването от работниците и служителите на платения годишен отпуск за следващата календарна година. За голямата част от корабите, извършващи международно плаване, е невъзможно към 31 декември да бъде точно предвидено на коя дата корабът ще бъде в пристанище през следващата календарна година, в кое точно пристанище и дали в него ще може да бъде извършена смяна на екипажа. Обикновено към 31 декември на текущата година не са известни нито точната дата през следващата календарна година, на която член на екипажа ще бъде командирован за работа на борда на кораба, нито датата на репатрирането му след изтичане на периода на работа.

По изложените съображения, с §4 от настоящия законопроект относно нова редакция на чл. 88б от КТК (ал. 10 от същия) се предлага по отношение на моряците да бъде въведено изключение от императивната норма на чл. 173, ал. 1 от КТ.

Международната конвенция за арест на кораби от 1999 г. на Международната морска организация е ратифицирана със закон, приет от 38-то Народно събрание на 12.01.2001 г. (обн, ДВ, бр. 7 от 2001 г.) и е в сила за Република България от 14.09.2011 г. Тя представлява правен инструмент за уеднаквяване на правилата в областта на морските арести. В международното морско право "морски арест" е задържането или налагането на ограничение върху преместването на кораб, предприето като мярка за обезпечаване на морски искиове. Видовете морски искиове са подробно изброени в чл. 1, ал. 1 на Конвенцията.

В Кодекса на търговското корабоплаване съществува чл. 365, който урежда задържането на кораб (без значение дали е морски или плаващ по вътрешните водни пътища) или товар като обезпечителна мярка по искиове за вземания, произтичащи от аварии, сблъсквания, оказана помощ, други услуги или от изпълнението на превозния договор.

След обнародването на Конвенцията в бр. 10 на "Държавен вестник" от 2012 г., в съответствие с разпоредбата на чл. 5, ал. 4 от Конституцията на Република България, същата стана част от вътрешното ни право. Следва да се отбележи, че конвенцията е приложима само по отношение ареста на морски кораби. Така възникна двойствен режим на ареста на кораби: по Конвенцията – за морските кораби, а по чл. 365 от КТК – за корабите, плаващи по вътрешните водни пътища. Доколкото подобен двойствен режим на един и същи правен институт, основан само на вида на кораба, е недопустим от правно-техническа гледна точка и предвид обстоятелството, че няма уеднаквени международни правила относно ареста на кораби, плаващи по река Дунав, с §9 и §10 от предлагания законопроект относно създаване на нов чл. 364а и изменение и допълнение на чл. 365 от КТК се цели постигане на максимален синхрон между правилата за арест на морски кораби и на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища.

Разпоредбите на §5, §7 – 10 и §12 от предлагания законопроект изпълняват и още една важна задача – да бъде усъвършенстван използваният в КТК понятиен апарат чрез провеждане на ясна граница между институтите на: **1)** "задържане на кораб", осъществявано по реда на държавния пристанищен контрол и контрола на държавата на знамето, в случаите на несъответствие на кораба или на екипажа му с приетите от Република България норми и стандарти за безопасност на корабоплаването, за опазване на морската и речна среда от замърсяване и за здравословни и безопасни условия на труд на морските лица; **2)** "забрана за отплаване на кораб" и "задържане на товар" като мерки за обезпечаване на публични задължения за данъци, акцизи, митни сборове, такси, глоби или имуществени санкции и **3)** "арест на кораб" като мярка за обезпечаване на имуществени искиове, свързани с експлоатацията на кораба.

Предлаганата с настоящия законопроект разпоредба на §6 е в изпълнение на задължението на Република България по чл. 25, ал. 1 от Регламент (ЕО) № 1177/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно правата на пътниците,

пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004, да определи национален орган, който: **1)** да отговаря за прилагането на регламента по отношение на пътнически услуги и круизи от българските пристанища и по отношение на пътнически услуги от трета държава до българските пристанища и **2)** да предприема необходимите мерки, за да осигури спазването на регламента.

Параграфи 1 – 3 (съответно относно допълване на чл. 27, отмяна на чл. 28 и изменение на чл. 396 КТК) и Допълнителната разпоредба на законопроекта (§13) са взаимно свързани. В първата редакция на Кодекса на търговското мореплаване (сега Кодекс на търговското корабоплаване) чл. 27 е предвиждал, че под българско знаме може да плава само български кораб, а чл. 28 е уреждал изчерпателно случаите, в които един кораб се счита за български. В резултат на промените, които са претърпели в четиридесетгодишния период от създаването си до днес, чл. 27, ал. 1 КТК (относно понятието "кораб, плаващ под българско знаме") и чл. 28, ал. 1 КТК (относно понятието "български кораб") имат почти идентично съдържание, което от своя страна означава, че в един и същи нормативен акт едновременно съществуват две различни понятия ("български кораб" и "кораб, плаващ под българско знаме") с еднакъв смисъл. Към това съображение следва да се добави и обстоятелството, че в съвременното международно морско право националността на кораба е тясно обвързана със знамето, под което той плава.

Посредством §1 – 3 и 13 от законопроекта от текстовете на Кодекса на търговското корабоплаване се премахва единият от термините – "български кораб", като сега съществуващата разпоредба на чл. 28, ал. 2 КТК (регламентираща правата върху кораби, които плават под българско знаме, защото са наети по договор за беърбоут чартър от българската държава, българско физическо или юридическо лице, или от физическо или юридическо лице на страна – членка на Европейския съюз, установено в Република България) се поставя на нейното систематично място – като нова ал. 3 на чл. 27 КТК.

С §11 от законопроекта се прави поправка на пределните допустими стойности и мерните единици за концентрация на алкохол в дъха и в кръвта на морските лица – членове на корабни екипажи, така че те да съответстват в пълна степен на установените в т. 10 на раздел А – VIII/1 "Годност за изпълнение на задълженията" от глава VIII "Норми за носенето на вахта" на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г. (STCW), както е изменена на Конференцията на страните по Конвенцията STCW, проведена в Манила през 2010 г.

В съответствие с чл. 33 – 35 от Указ № 883 за прилагане на Закона за нормативните актове последните два параграфа от законопроекта са обособени в самостоятелно подразделение – Преходни и заключителни разпоредби, тъй като с първия от тях (§14) се регламентира действието на изменените норми на чл. 364 и 365 КТК спрямо висящи правоотношения и юридически факти, които са започнали, но не са завършени при действието на досегашната редакция на закона, а с втория (§15) се внасят промени в текстове на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), които са непосредствено свързани с предлаганите промени в КТК. Посредством текстовете на т. 1 – 4 от §15 се постига уеднаквяване на употребата на понятията "задържане на кораб" и "арест на кораб" в двата законови акта (КТК и ЗМПВВПРБ), а с последната т. 5 се предвижда понятието "български кораби", използвано в §1 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВПРБ, да бъде заменено с "кораби, плаващи под българско знаме".

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., изм., бр. 92 от 2011 г., бр. 38 и 77 от 2012 г., бр. 15 и 28 от 2013 г.) може да се види в **Приложението**.

Лица за контакти:

Силвина Бъкарджиева - старши експерт в дирекция "ЕСМОП", ИА "МА",
тел. 02/9300934,
е-mail: Silvina.Bakardzhieva@marad.bg

Павлинка Ковачева - главен юрисконсулт дирекция АПФСО, ИА "МА",
тел. 02/9304079,
е-mail: Pavlinka.Kovacheva@marad.bg

Приложение

» [Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване](#) (78.5 KB)