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

Публикуван на: 06.02.2015



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

Мотиви

Проектът на Закон за изменение и допълнение на КТК има две основни цели, първата, от които е да бъдат съобразени нормите на вътрешното право с правилата на Международната конвенция за изваждане на потънало имущество от Найроби, 2007 г., ратифицирана със закон (обн., ДВ, бр. 92 от 2011 г.), а втората - да се създадат условия за ефективно прилагане на чл. 16 – 19 от Глава III 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 от 2010 г.) (Регламент (ЕО) № 1177/2010).

Предлаганите изменения в разпоредбите на чл. 93, чл. 329 и създаването на чл. 337а-337г представляват мерки на национално ниво, необходими за изпълнението и прилагането на Международната конвенция за изваждане на потънало имущество от Найроби, 2007 г. (наричана по-нататък Конвенцията). С промяната в чл. 329 се регламентира изваждането или изтеглянето на потънало имущество както в териториално море, така и в изключителната икономическа зона на Република България (в съответствие с чл. 3 от Конвенцията), а чрез изменението на чл. 93 се създава задължение за капитана на кораба да информира администрацията на крайбрежната държава, в случай на морски произшествия, когато е налице потънало имущество (в изпълнение на чл. 5 от Конвенцията). Предложеното допълнение на Глава четиринадесета на КТК „Изваждане на потънало имущество“ регламентира случаите на отговорността на корабоприитежателя, ограниченията на отговорност (чл. 10 от Конвенцията) и задължението на корабоприитежателя на кораб, с бруто тонаж 300 или повече тона, да има застраховка, банкова гаранция или друго финансово обезпечение, покриващо обезщетението до размера на разходите за определяне на местонахождението, обозначаване и изваждане на потънало имущество. Съгласно чл. 12 от Конвенцията обезщетението не може да надхвърля размера на застраховката или другата финансова гаранция, покриваща отговорността на корабоприитежателя за разходите за определяне на местонахождението, обозначаване и изваждане на потънало имущество.

Предлаганите изменения и допълнения в чл. 221а и 383в от КТК, както и в чл. 121а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, са наложителни с оглед на поети ангажименти към Европейската комисия във връзка с получени през 2014 г. искания за информация в рамките на запитване EU PILOT

№ 6068/14/MOVE (т.н. информационна фаза) за неспазване от страна на България на задълженията за предприемане на мерки на национално ниво за осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) № 1177/2010. Стриктното изпълнение на поетите ангажименти в отговор на получените запитвания е от ключово значение за предотвратяване стартирането на процедура за нарушение по чл. 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

С изменението и допълнението на чл. 383в от КТК се цели да се гарантира в пълна степен защитата на правата на пътниците, в изпълнение на разпоредбите на чл. 16 - 19 от Регламент (ЕС) № 1177/2010 в случаите на отмяна на пътуването, закъснение при тръгването или пристигането. Европейската комисия категорично посочва, че нормите на глава осма от КТК, уреждащи обществените отношения, които възникват във връзка с договора за превоз на пътници, както и административнонаказателната разпоредба на чл. 383в от КТК, не уреждат всички задължения и не предвиждат санкции за нарушения на задълженията на превозвача и на пристанищния оператор, произтичащи от текстовете на чл. 16 - 19 от Регламент (ЕС) № 1177/2010.

От друга страна глава осма на КТК осигурява защита на пътниците по договор за превоз в някои хипотези, които не са уредени от разпоредбите на Регламент (ЕС) № 1177/2010, например правото да се иска платената превозна цена при възникнали пречки в случаите на чл. 205 от КТК, а също и в хипотезите на отстъпване от договора преди започване на пътуването (чл. 207 и чл. 209). Именно това налага уточнение на приложното поле на глава осма от КТК спрямо разпоредбите на Регламент (ЕС) № 1177/2010. Посредством изменението на чл. 221а от КТК се постига ясно разграничение между приложението на текстовете на КТК и тези на Регламент (ЕС) 1177/2010 по отношение правата и задълженията, възникващи по договор за превоз на пътници, т.е. правата на пътниците, попадащи в обхвата на регламента, ще бъдат защитени и в случаите, които не са предвидени в регламента, но са уредени в нормите на КТК.

Понастоящем в глава осма на КТК съществуват разпоредби, аналогични на тези включени в обхвата на Регламент (ЕС) № 1177/2010, но защитата на пътниците, попадащи в приложното поле на регламента, е само частично уредена в КТК, например липсва позоваване на промяна на маршрута. Също така правото на помощ (храна и настаняване) се прилага за закъснения при тръгването, само когато превозвачът е виновен и не се прилага в случай на отмяна на пътуването (чл. 210 от КТК). Заедно с това се налага в разпоредбите на КТК да бъде осигурена защита на правото на обезщетение в случай на закъснение при пристигането (чл. 19 от Регламент (ЕС) № 1177/2010).

С оглед на изложените съображения и имайки предвид, че глава осма от КТК обхваща и въпроси, регулирани на ниво ЕС, поради факта, че разпоредбите на КТК установяват различни задължения, а също и по-ниска степен на защита на правата на пътниците в случаите на чл. 16 – 19 от регламента, правната сигурност е засегната.

С цел да бъдат гарантирани правата на пътниците се предлага изменение и допълнение на административно-наказателната разпоредба на чл. 383в с оглед обезпечаване стриктното прилагане на нормите на Регламент (ЕС) № 1177/2010 в случаите на:

1. отмяна на пътуването;
2. закъснение при тръгването;
3. закъснение при пристигането.

Неизпълнението на задълженията по чл. 16 - 19 на Регламент (ЕС) № 1177/2010 е скрепено с имуществената санкция, която може да бъде наложена на превозвач по договор за превоз на пътници по смисъла на чл. 3, б. „м“ от Регламента или на лице, на което превозвачът е поверил изпълнението на своите задължения по Регламента.

Предлаганата нова редакция на чл. 385 от КТК е наложителна с оглед прецизиране разпоредбите на КТК във връзка с последното изменение на кодекса през 2013 г. Посредством новия текст на чл. 385 се цели постигане на максимален синхрон между

нормите на КТК по отношение забраната за отплаване и ареста на морски кораби и на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища, като обезпечителна мярка за събирането на наложени глоби, имуществени санкции или на обезщетения, определени по глава XVIII от КТК.

Измененията в чл. 221а и 383в от КТК, както и чл. 121а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България от законопроекта са взаимно свързани, т.к. с тях се обезпечава прилагането на изискванията на Регламент (ЕС) № 1177/2010 в областта на правата на пътниците. Със законопроекта се предлага аналогично допълнение на административно-наказателната разпоредба в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ). Предлага се да се налага санкция по чл. 121а от ЗМПВВПРБ за нарушенията на чл. 16 на Регламент (ЕС) № 1177/2010, от страна на пристанищен оператор, предоставящ пристанищна услуга по чл. 116, ал. 2, т. 3 на ЗМПВВПРБ или от страна на лице, на което последният е поверил изпълнението на някое от задълженията си по Регламента.

Предложените промени в ЗМПВВПРБ са непосредствено свързани с промените в КТК. В заключителните разпоредби се регламентира и влизането в сила на промените в КТК с цел въвеждане изискванията на Международната конвенция за изваждане на потънало имущество от Найроби, 2007 г. в националната нормативна уредба.

В заключителните разпоредби се регламентира прилагането на чл. 6б-би от КТК, уреждащи Фонд „Вътрешни водни пътища“, съобразно приложното поле на Регламент (ЕО) № 718/1999 на Съвета от 29 март 1999 г. относно политиката за капацитета на флотите на Общността с оглед насърчаване на транспорта по вътрешните водни пътища (ОВ, L 90 от 1999 г.). Регламент (ЕО) № 718/1999 въвежда механизъм за регулиране капацитета на флота – правилото „старо за ново“ и регламентира наблюдението на пазара в сектора на транспорта по вътрешните водни пътища на ЕС. В свое писмо от 18 септември 2014 г. Европейската комисия изисква от държавите-членки да я информират как са въведени мерките за изпълнение на чл. 7, пар. 5 от Регламент (ЕО) № 718/1999. Член 7, пар. 5 от Регламент (ЕО) № 718/1999 предвижда задължение за собствениците на построени или внесени плавателни съдове да уведомят фонда за това в срок от 6 месеца преди въвеждането в експлоатация на съответния плавателен съд, вследствие на което фондът трябва редовно да докладва на Европейската комисия за всяко ново увеличение на капацитета на флота, което влиза на пазара на транспортни услуги по вътрешните водни пътища на Европа.

Фонд „Вътрешни водни пътища“ се създава в държавите-членки по отношение на капацитета на техния флот в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 718/1999 и на основание чл. 3 от същия, когато притежават вътрешни водни пътища, свързани с тези на други държави-членки, и общ тонаж на флота, надвишаващ 100 000 тона. Заедно с това, съгласно пар. 2 на чл. 2, Регламент (ЕО) № 718/1999 не се прилага спрямо плавателни съдове, които плават изключително по река Дунав и притоците ѝ до Келхайм, без да ги напускат, а също и спрямо фериботи.

Република България е спазила ангажиментите си в изпълнение на Регламент (ЕО) № 718/1999 чрез текстовете на чл. 6б до би от КТК. С предлагания текст в заключителните разпоредби на законопроекта се отчита обстоятелството, че към настоящия момент общият тонаж на корабите, плаващи под български флаг по вътрешните водни пътища и извършващи превози извън р. Дунав, все още не е достигнал изисквания от Регламент (ЕО) № 718/1999 размер тонаж - 100 000 тона. Поради това липсва необходимостта от регулиране капацитета на флота, съответно за собствениците на построени или внесени плавателни съдове на практика не възниква задължение за подаване на информация към Фонд „Вътрешни водни пътища“ по силата на чл. 7, пар. 5 от Регламент (ЕО) № 718/1999. С предложения текст в допълнителните разпоредби, чл. 6б до чл. би от Раздел I, Глава първа на КТК, които регламентират създаването, състава, бюджета, правомощията и

задълженията на фонд „Вътрешни водни пътища“, ще бъдат прилагани при достигането на изисквания размер общ тонаж на кораби, плаващи под български флаг и попадащи в обхвата на Регламент (ЕО) № 718/1999.

Тъй като със законопроекта се осигурява прилагането на Регламент (ЕО) № 1177/2010 в съответствие с чл. 3, ал. 4, т. 2 от Постановление № 85 на Министерския съвет от 2007 г. за координация по въпросите на Европейския съюз, таблица за съответствие с нормите на европейското право не е изготвена и не се прилага. Работна група 9 „Транспортна политика“ към Съвета по европейските въпроси разгледа и изрази положително становище по проекта на закон (прилага се).

Предложеният законопроект няма да окаже пряко и/или косвено въздействие върху държавния бюджет, за което е изготвена и приложена финансова обосновка.

За проекта на закон е изготвена стандартна оценка на въздействието върху стопанската активност и заетостта.

Проектът на закон е съгласуван по чл. 32 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация. Направените бележки и предложения са отразени, съгласно приложената справка.

В съответствие с чл. 26, ал. 2 от Закона за нормативните актове и в изпълнение на чл. 35, ал. 2, т. 7 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация, проектът на закон и проектът на мотиви към него са публикувани на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и в Портала за обществени консултации на Министерския съвет.

Предвид изложеното, предлагам Министерският съвет да приеме проекта на решение, с което да одобри проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване.

Пълният текст на проекта на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (обн., ДВ. бр. 55 и 56 от 1970 г.; попр., бр. 58 от 1970 г., изм. и доп., бр. 55 от 1975 г., бр. 10 от 1987 г., бр. 30 от 1990 г., бр. 85 от 1998 г., бр. 12 от 2000 г., бр. 41 от 2001 г., бр. 113 от 2002 г., бр. 55 от 2004 г., бр. 42, 77, 87, 94 и 104 от 2005 г., бр. 30, 62 и 108 от 2006 г., бр. 36, 71 и 98 от 2008 г., бр. 12 и 32 от 2009 г., бр. 85 от 2010 г., бр. 92 от 2011 г., бр. 38 и 77 от 2012 г., бр. 15, 28 и 109 от 2013 г.) може да се види в **Приложението**.

Лице за контакти:

Силвина Бакърджиева - Старши експерт в дирекция „ЕСМОП“, Изпълнителна агенция "Морска администрация",
email: silvina.bakardjieva@marad.bg,
тел.: 02/9300934

Приложение

» [Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване](#) (48.5 KB)