|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **СПРАВКА**  **ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ ОБЩЕСТВЕНОТО ОБСЪЖДАНЕ В ПЕРИОДА 11.03.2022– 11.04.2022 Г. НА ПРОЕКТА НА НАРЕДБА № 3 ЗА ОБСЛУЖВАНЕ НА БЕЗЕКИПАЖНИ КОРАБИ, ПЛАВАЩИ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА** | | | | |
| **№** | **Организация/потребител**  **/вкл. начина на получаване на предложението/** | **Бележки и предложения** | **Приети/**  **неприети** | **Мотиви** |
| **1.** | **СНЦ „Българска Дунавска камара“** | **1.** В ал. 1 на чл. 1 след „при влизане,“ се добавя „излизане,“.  Мотиви: считаме, че думата „излизане“ е пропусната в проекта на наредба | Не се приема | В чл. 72, ал. 9 от Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) е предвидена законовата делегация за приемане на наредбата, както следва:  „Чл. 72 (9) (Нова - ДВ, бр. 93 от 2017 г.) 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.“ |
| **2.** В чл.2:  **2.1.** в т. 2 накрая, точката става точка и запетая и се добавя „или;“  **2.2.** създава се нова точка 3 със следния текст:  *„3. подменен екипаж на корабопритежател.“*  Мотиви: добавя се още една възможност, особено ако не могат да бъдат осъществени възможностите по т. 1 и т. 2 на чл. 2. | Приема се |  |
| **3.** В чл. 3 се създава нова алинея 3 със следния текст:  „(3) Отговорността по ал. 1 не се носи при:  1. доказани форсмажорни обстоятелства;  2. повреди по безекипажния съд и/или товара му, следствие на скрити дефекти, конструктивни или други недостатъци, които е невъзможно да се установят при приемането на съда;  3. повреди по безекипажния съд и/или товара му, следствие на действия на трети лица.“  Мотиви: не може да се носи отговорност за нещо, което е извън възможностите за влияние на лицата, посочени в ал. 1 на чл. 3. | Приема се частично | Предлага се нова редакция на чл. 3, ал. 3, както следва:  *„чл. 3 (3) Отговорността по ал. 1 не се носи при повреди по безекипажния кораб следствие на скрити недостатъци, които не са могли да бъдат открити при приемането на кораба.“*  Длъжникът по търговска сделка не отговаря за неизпълнението и в случаите на непреодолима сила, когато се прилага чл. 306 от Търговския закон. („чл. 306 (2) Непреодолима сила е непредвидено или непредотвратимо събитие от извънреден характер, възникнало след сключването на договора.“) |
|  |  | **4.** В ал. 2 на чл. 4 след „подлежат и“ се добавя „товарните документи и“.  Мотиви: считаме, че думите „товарните документи“ са пропуснати в проекта на наредба. | Приема се |  |
|  |  | **5.** В чл. 5:  5.1.в ал. 1 след английски се добавя „или немски“;  Мотиви: на р. Дунав немският език е сред официалните езици, говори се в две дунавски държави и се ползва в останалите. | Не се приема | Практика е документите, които се подават в Системата за електронен документооборот на речния транспорт да бъдат оформени на български и английски език. (Например: на български и английски език са оформени Дунавските навигационни стандартни формуляри (DAVID) съгласно приложения № 12-13, 15 от Наредбата за организацията за осъществяване на граничен  паспортен, митнически, здравен,  ветеринарно-медицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване, приета с Постановление№  186 на Министерския съвет от 23.08.2012 г. (ДВ, бр. 67 от 2012 г., изм. и доп., бр. 37 от 2014 г., бр. 12 от 2017г., изм., бр. 55 от 2017 г., изм. и доп., бр. 69 от 2020 г., бр. 37 от 2021г.) |
|  |  | **5.2** в ал. 3 след изпраща се добавя „на хартиен носител или“.  Мотиви: на някои пристанища не е практически възможно да се изпраща електронно копие на акта, не винаги оборудването и квалификацията на изпращащите го позволяват. Освен това в папките за приемопредавателните актове на безекипажни съдове, които винаги следва да са на борда им, няма как да се съхранява електронно копие. | Не се приема | В наредбата не е предвидено на борда на безекипажния кораб задължително да има папка, в която да се съхраняват приемо-предавателните протоколи; това е решение на корабопритежателя. Корабните агенти обичайно в практиката подават документи по електронен път, например чрез Системата за електронен документооборот на речния транспорт. |
|  |  | **6.** в ал. 2 на чл. 8:  **6.1.** точка 8 се заличава;  Мотиви: действията, описани в точка 8 не следва да се регламентират в наредбата, а да са предмет на търговските взаимоотношения на съответните лица, каквато е и практиката. Не е упоменато почистване на товарните помещения от сняг, лед, остатъци от товари – по-добре всичко да се уговаря според конкретния случай.  **6.2** точка 9 се заличава;  Мотиви: действията, описани в точка 9 не следва да се регламентират в наредбата, а да са предмет на търговските взаимоотношения на съответните лица, каквато е и практиката. Маркирането на гашите на швартовите въжета трябва да се извърши след изпитания. Относно заплащането на гаши – не може да се вменява задължение в подменните екипажи да има квалифицирани такелажници.  **6.3**. точки 10 и 11 стават съответно точки 8 и 9. | Приема се |  |
|  |  | **7.** В чл. 9:  **7.1.** в ал. 1 изр. 2 се изменя така:  „Отговорникът, броят на членовете на подменния екипаж, работното време и организацията на работа се определят със заповед на пристанищния оператор или корабопритежателя. Копие от заповедта се представя в териториалната дирекция на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, в чийто район на действие се намира пристанището или пристанищния терминал“;  Мотиви: със съответната заповед е важно да се определи работното време, особено във връзка с предложението ни по т. 7.2. Освен това, считаме че право на такава заповед има и корабопритежателя. | Приема се частично 7.1 | Предлага се нова редакция на чл. 9, ал. 1, изр. 2, както следва:  *„Чл. 9. (1) Дейността на подменния екипаж в пристанище или пристанищен терминал се ръководи от отговорник. Отговорникът и броят на членовете на подменния екипаж се определят със заповед на пристанищния оператор или корабопритежателя като копие от заповедта се представя в териториалната дирекция на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, в чийто район на действие се намира пристанището или пристанищния терминал.“* |
|  |  | **7.2.** ал. 3 се заличава.  Мотиви: няма нужда подменните екипажи да работят на смени, при положение, че пристанищата отдавна не работят на смени. | Не се приема | На безекипажния кораб е необходимо да се осигури постоянно наблюдение при непрекъсната вахта, т. е при сменен режим на работа. В член 7.08, т. 4 от Правилата за плаване по река Дунав, приети с Постановление № 154 от 21 юли 2020 г. за приемане на Правила за плаване по река Дунав, (ДВ, бр. 67 от 2020 г.) е предвидено следното изискване:  **„Член 7.08 – Носене на вахта и наблюдение**  4. Всички други кораби, съединения от плаващ материал и плаващи устройства при престой трябва да се намират под наблюдение от лица, способни бързо да вземат нужните мерки, когато това се налага от местните условия или е предписано от компетентните органи.“ |
| **2.** | Бележки, постъпили на 16.03.2022 г. на Портала за обществени консултации от „ivanmihalev”. | Безекипажен кораб. Развитието на комуникационните и информационните технологии доведе до появата на безекипажни системи както във въздухоплаването, така и в сухопътните и морските превози. Тези системи са известни като UNMANNED, което може да се преведе като необитаеми, а в случаите с кораб или самолет - безекипажни. В медиите вече се появиха съобщения за разработка и изпитвания на автономни (разбирай без водач) товарни автомобили, на товарни кораби без екипаж, а във въздухоплаването, някои фирми за доставки вече използват безпилотни / безекипажни въздухоплавателни средства.  В светлината на гореизложеното, терминът "безекипажен кораб", използван в настоящия проект на наредба, изобщо не отразява вече случващото се в света извън България. В комбинация с разрастването на прилагането на системи с изкуствен интелект, въпрос на време е, кога автономните безекипажни кораби ще започнат да изместват корабите с екипаж.  Очевидно съставителите на Кодекса на търговското корабоплаване не са помислили по изложеното по-горе и са допуснали създаването на норма, която в бъдеще ще доведе до редица проблеми. Предвид, че в Кодекса на търговското корабоплаване и в проекта на наредба се използва терминът "моторен кораб", а под "безекипажен кораб" очевидно се разбира кораб без собствена система за задвижване и управление, то по-правилният термин е "безмоторен кораб".  Във връзка с гореизложеното, предлагам в проекта на наредба да се използва терминът "безмоторен кораб", като същевременно се предприемат действия за промяна и на КТК. | Не се приема | Терминът "безекипажен кораб", използван в чл.72, ал. 9 от Кодекса на търговското корабоплаване и в проекта на наредба, отразява напълно технологията за превоз на товари, характерна за българския участък на река Дунав - чрез тласкаеми баржи. В практиката същевременно има случаи, когато моторен кораб без екипаж в тласкания състав или в бордовосвързана група се провлачва по различни причини (финансови, технически и т.н.). |

**Изготвено от:**

............................................... Елеонора Караколева

Старши експерт в дирекция ППУ, ИАМА