

БЪЛГАРСКА МОРСКА КАМАРА

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

за подобряване и устойчиво развитие на Синята икономика на
Р.България

31.1.2022 г.



Съдържание:

I. ПРЕАМБЮЛ.....	4
II. ПРЕДЛОЖЕНИЯ.....	5
1. Създаване на Координационен център за устойчива синя икономика.....	5
2. Национална морска политика.....	6
3. Децентрализация.....	6
4. Разделяне функциите на Морска администрация и Капитан на пристанището.....	6
5. Създаване на гаранционен фонд за българското корабостроене.....	7
6. Недостиг на квалифицирана работна ръка.....	7
7. Приемане на Генералните планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт Варна и Бургас.....	8
8. Мерки за подобряване прилежащата инфраструктура към пристанищата.....	8
9. Изграждане на 18-то и 19-то корабни места за обработка на контейнери и зърнени товари в пристанищен терминал Варна Запад;.....	9
10. Посещения и ремонт на кораби с двигатели на газ в български кораборемонтни пристанища.....	9
11. Строеж на спасителен спомагателен кораб изпълняващ също и функции за EMSA.....	10
12. Създаване условия за престой и домуване на яхти.....	10
13. Дълбоководен терминал.....	13
14. Продължаване процеса на концесиониране на пристанищата.....	14
15. Активни действия проекта „Пътя на коприната“.....	14
16. Реорганизация системата по Търсене и спасяване на море.....	15
17. Осигуряване на равнопоставен достъп на пристанищни услуги до кораби от страна на доставчици на заявени потребности на кораба извън това, което пристанището може да предложи.....	15
18. Проект „Fast Danube“.....	15
19. Музей на търговското корабоплаване.....	16
III. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ЗАКОНОДАТЕЛНИ ПРОМЕНИ:.....	17
20. Арест на кораби.....	17
21. Изоставени кораби в български пристанища.....	18
22. Предложение за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Р.България.....	18
23. Предложения за промени в Закона за данък върху добавената стойност.....	20
24. Промяна статута на специализираните пристанища на кораборемонтните и корабостроителни заводи.....	21
25. Промяна в Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.....	21
26. Промяна в Наредба № 1 от 03.04.2019 г. за осъществяване на пилотска дейност в Република България или в Задължителните правила за морските пристанища на РБ.....	22



27. Процедури за определяне на начините за устройствено планиране.....	24
IV. ЗАКОНОДАТЕЛНИ ПРОМЕНИ, КОИТО ДОПЪЛНИТЕЛНО ТРЯБВА ДА БЪДАТ РАЗГЛЕДАНИ	25
28. Обособяване и/или отделяне на режима на търговското корабоплаване по р. Дунав от морското търговско корабоплаване.....	25
29. Обособяване и/или отделяне на режима на търговското корабоплаване по р. Дунав от морското търговско корабоплаване.....	25
30. Наемането на кораб (чл.20 КТК) да се осъществява според закона, който е уговорен между страните	25
31. Включване на вземанията, довели до изоставяне на кораб в българско пристанище и/или акваторията на българско предприятие, в списъка на привилегированите вземания.....	25
32. Усъвършенстване на режима на морските ипотеки и корабното финансиране	25
33. Усъвършенстване и актуализиране режима на договора за превоз на товари (основно относно контейнерните и мултимодалните превози) и отговорността на превозвача	25
34. Въвеждане на нормативен ред за преодоляване/ограничаване на морските измами.....	25
35. Усъвършенстване на режима на регламентиране на случаите на неприети и/или отказани за получаване на товари	25
36. Регламентиране на договора за бeърбоут чартър с уговорка за изкупуване (bare-boat-hire-purchase-c/p).....	25
37. Преглед на режима на ограничената отговорност на корабоприетежателя (в светлината на случая „Вера Су“ – чл.338 КТК)	25
38. Координиране на правомощията и статута на ИАМА по Глава 17 от КТК от една страна и Устройствения правилник на ИАМА и правото на ЕС от друга	25
39. Прецизна регламентация на арест на кораби в морските пристанища и възстановяване на възможността за обезпечително задържане/арест и на товари и координирането му с нормите на ГПК.....	26
40. Актуализиране на административно-наказателните разпоредби на КТК.....	26
41. Законодателни мерки за връщане на българско знаме на българите кораби.....	26
42. Максимално ускоряване процеса за електронна обработка и дигитализация на документооборота в морската и речна индустрия	26



I. ПРЕАМБЮЛ

През последните години терминът „синя икономика“ получи широко разпространение в целия свят. Той е синоним на устойчивото използване на морските ресурси за икономически растеж, създаването на устойчиви бизнес модели, стимулиращи подобряване на поминъка и създаване на работни места, като същевременно се запазва здравето на океанската екосистема или най-общо - всяка екологосъобразна устойчива икономическа дейност в морския сектор. Синята икономика има няколко полета на действие, сред които сини биотехнологии, аквакултури, използване на морската и океанската енергия, корабостроене/кораборемонт, морски и речен транспорт, пристанища, крайбрежен туризъм, добив на полезни изкопаеми от морското дъно и др.

Голяма част от българската крайбрежна икономика продължава да разчита на традиционни сектори като плажен туризъм, риболов, корабостроене и кораборемонт, пристанищни дейности, морски и речен транспорт, добив на полезни изкопаеми и др., но няма последователност в секторните политики и развитието на пазара на регионално и национално ниво, за разлика например от Румъния, която при подобни природни дадености и ниво на икономическо развитие, развива приоритетно своята синя икономика, следвайки препоръките на ЕС.

Забелязва се недостатъчно добра връзка между морското образование, научните изследвания и бизнеса, застаряване на работната сила и „изтичане“ на квалифицирани кадри, ограничено и неефективно финансиране на научно-изследователската дейност (липса на институция, която да финансира специализирани изследвания, свързани с морската индустрия), недостатъчна съвременна научна инфраструктура.

Във връзка с горното, предлагаме идеи, които да бъдат разгледани в настоящите **ПРЕДЛОЖЕНИЯ**.



II. ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Създаване на Координационен център за устойчива синя икономика

Това, което се забелязва при координиране на дейностите в областта на синята икономика е, че в момента те са разпръснати за изпълнение по различните административни звена в различни министерства и често се губи синхрон при изработване на единна политика.

Предложение:

За осигуряването на устойчива и ефективна синя икономика в България предлагаме създаването на междуведомствен **Координационен център за устойчива синя икономика** с основни дейности съсредоточени в осигуряване на устойчиво развитие на морските науки, технологии и бизнес, както например:

- Разработване, съгласуване и приемане на Национална стратегия за устойчива синя икономика;
- Създаване на възможности за откриване на стартапи в областта на морската индустрия;
- Преформатиране и рестарт на Националната пътна карта за разпределена научна инфраструктура за устойчиво развитие в областта на морските изследвания и технологии, които да бъдат под контрола на новия Координационен център. Така биха могли да се обхванат голям брой авангардни морски научни и технологични изследвания. (Заб. Пътната карта е одобрена от МС и стартирана през 2018 г, но е недофинансирана, а финансовите оценки са на база цени от 2010 г., когато е изготвяно предложението и вече са невалидни)
- Стимулиране проектирането и строителството на плавателни средства за речно и крайбрежно плаване за целите на морския туризъм, бреговата охрана, мониторинг на морската среда, както и за товарни превози в малки обеми, с използване на модерни технологии, като хибридно- и електрозадвижване, висока степен на автоматизация, електронизация и дистанционно управление.
- По отношение на научните изследвания, Координационния център за устойчива синя икономика следва да обобщава проблемите на индустрията и да формулира „проекти“ за изпълнението на които научните организации да кандидатстват на конкурентен принцип. Това ще осигури връзката на изследванията с индустрията и реалното им приложение в стопанската практика поне до прототип. Това би могла да се осъществява чрез специален фонд и ще е необходимо тясно сътрудничество между научните организации и индустрията.

Чрез такъв Координационен център могат да се реализират редица други високотехнологични проекти, свързани с използване на възобновяемите морски енергийни източници, декарбонизация на водния транспорт, „зелена“ пристанищна инфраструктура, съоръжения за отглеждане на аквакултури, плаващи индустриални обекти, плаващи селища, съоръжения за добив на полезни ископаеми от дъното на морето, автономни кораби и др.

Синята икономика трябва да заеме съществен дял в националната икономика, като се ползва експертизата на специалистите от организациите на морската общност.

Участници в такъв център могат да бъдат представители на:



Министерство на транспорта и съобщенията;
Министерство на икономиката;
Министерство на регионалното развитие и благоустройството;
Министерство на земеделието, храните и горите;
Министерство на образованието и науката;
Министерство на туризма;
Министерство на енергетиката;
Министерство на околната среда и водите;
Неправителствени организации.

2. Национална морска политика

Без забавяне следва да бъде изготвена и приета Национална морска политика с времеви хоризонт 20-30 години и осъвременяване на всеки 5-10 години, която да бъде част от Национална стратегия за устойчива синя икономика, включваща всички сектори на морската индустрия. Това ще даде на морския бизнес яснота, предвидимост и перспектива за развитието на отделните сектори, което ще позволи дългосрочно планиране на инвестициите.

3. Децентрализация

В светлината на неотдавнашни морски инциденти, на практика се доказва, че изпълнителните органи на Министерството на транспорта и съобщенията, които наблюдават, контролират корабоплаването, като Изпълнителна агенция „Морска администрация”, както и Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, отговаряща за развитието на морската инфраструктура, трябва да бъдат близо до морските пристанищни центрове. Всъщност това ще бъде едно връщане на доказалото се преди години положение, когато центъра на вземане на решения в лицето на ДСО „Воден транспорт” беше във Варна.

Предложение:

В духа на децентрализацията, предлагаме седалищата на ИАМА и ДППИ да бъдат прехвърлени във Варна

4. Разделяне функциите на Морска администрация и Капитан на пристанището

Съгласно действащата нормативна уредба, в момента Изпълнителна агенция „Морска администрация” действа като Капитан на пристанището и като морска администрация.

Безопасността на корабоплаването, както опазването на морската среда са основно задължение на Капитана на пристанището. Той има ключова роля да гарантира, че хората, живеещи и работещи в или близо до пристанището, персоналът на пристанището, посетителите на пристанищната среда могат да извършват дейността си безопасно.



Морска администрация от своя страна осигурява реалната връзка между държавата и корабите, плаващи под българско знаме, спазването на условията на труд и живот на моряците, организира и провежда изпити за придобиване на правоспособност от морските лица, издава свидетелства за правоспособност на морските лица, води регистри на корабите, морските лица, пристанищата и пристанищните оператори в Република България и др.

Предложение:

Тези две функции трябва да бъдат разделени, с цел постигане на по-ефективни резултати.

5. Създаване на гаранционен фонд за българското корабостроене и кораборемонт

Създаването на целеви гаранционен фонд, който да бъде използван за насрещни банкови гаранции, които корабособствениците изискват от корабостроителните и кораборемонтните заводи. Това значително ще облекчи финансово българските корабостроителни и кораборемонтни заводи и ще ги направи по-конкурентноспособни.

6. Недостиг на квалифицирана работна ръка

През последните години се наблюдава остър недостиг на специалисти, особено на такива със средно образование в областта на морските професии.

Превръщането на професионално ориентирани техникуми и СПТУ в гимназии, както и нарасналият брой висши учебни заведения, мотивира все по-малко младежи да търсят професионална реализация в предприятията от корабния бизнес. Необходима е според нас дългосрочна програма за подкрепа и насърчаване от страна на държавата на дейността на професионалните гимназии с цел популяризиране на специалностите касаещи пряко кораборемонтната, корабостроителната, корабоплавателната дейност, както и пристанищната експлоатация.

Предложение:

Такива специалности да се включат и поддържат като защитени от държавата специалности, по които е налице очакван недостиг от специалисти на пазара на труда, както и като се популяризира активно дейността на професионалните гимназии, произвеждащи квалифицирани кадри.

Поради липса на такива кадри, работодателите са принудени да разглеждат варианти за наемане на работници от други държави и се сблъскват с тежки процедури отнемащи време и ресурси за преодоляването им.

Предложение:

Да бъдат максимално облекчени процедурите за улеснено наемане на работна ръка от чужди страни, които не са членове на ЕС.



7. Приемане на Генералните планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт Варна и Бургас

На 14.04.2016 г. ДППИ обявява едновременно поръчки за „Изработване и одобряване на генерален план на пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна и Бургас, свързаните с него предварителни (прединвестиционни) проучвания за развитие и задание за проектиране в съответствие с Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата, съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт“. Договор за изпълнение за пристанище Варна е сключен с Консорциум „АИС-РХДХВ“, а за Бургас с „МУГАПО-Роял Хасконинг“ ДХВ, и в двете ДЗЗД-та водещ партньор е холандското дружество Роял Хасконинг. Вече повече от 5 години договорите не са изпълнени и генерални планове за пристанища Варна и Бургас не се одобрени.

Предложение:

Да бъде ускорена процедурата за изготвяне и приемане на генералните планове за пристанищата Варна и Бургас.

8. Мерки за подобряване прилежащата инфраструктурата към пристанищата

Подобряване състоянието на автоподходите и връзката им с републиканската пътна мрежа е от изключителна важност за нормалната експлоатация на пристанищните терминали. Към момента всички те са изключително натоварени. Например, по общинската отсечка към терминал Варна Запад преминават над 400 000 (пълни/празни) броя камиони годишно, които превозват по около 4 750 000 тона товари. Лошото ѝ състояние влияе силно негативно на безопасността на хората, на товарите, на превозните средства и на околната среда. Подобно е състоянието на Южна Промислена Зона и индустриална зона „Острова“ във Варна. В момента състоянието ѝ е:

- разрушена е настилката на главната пътна връзка до КРЗ Одесос, Булярд корабостроителна индустрия, Одесос ПБМ, Петрол, ПЧМВ, Терминал „Базови масла“;
- липса на транспортни пътни връзки и план за изработка на такива за работещите предприятия;
- липса на канализационна мрежа и план за изграждане на такава;
- електрозахранващата мрежа за работещите предприятия в този район е под всяка критика – стари електрозахранващи връзки и трансформатори;
- липсва адресна регистрация и номерация на съществуващите парцели;
- липсва план за развитие и строителство на инфраструктурата;



Предложение:

- Подходите към пристанищните терминали, както и към специализираните пристанища да бъдат прехвърлени към националната пътна мрежа и поддържани от държавата. Или чрез делегирани бюджети към общините да се осигурят средства за поддържане на тази инфраструктура, която обслужва националната икономика.
- Да продължат инвестициите в пристанищната инфраструктура и поддържане на плавателните канали и акваториите, в това число завършване удълбочителните дейности на Канал 1 и 2 в пристанище Варна, както и на останалите одобрени проекти на пристанищни терминали;
- Увеличаване височината на електропровода до Аспарухов мост и Белослав.
- Реконструкция на жп линията Русе – Варна и удвояването с цел повишаване на скоростта и пропускателната ѝ способност на връзката море - река;
- Ускорено довършване на автомагистрала Хемус с цел повишаване на безопасността и възможността за по-бързото транспортиране на стоки и товарите от/за пристанище Варна;
- Подобряване авто и ЖП инфраструктурните връзки към пристанищните терминали на Р.България.

9. Изграждане на 18-то и 19-то корабни места за обработка на контейнери и зърнени товари в пристанищен терминал Варна Запад;

След преместването на обработката на контейнери от терминал Варна Изток на терминал Варна Запад, необходимостта от изграждането на две нови съвременни кейови места за обработка на контейнери и силози за зърнени товари е крайно наложително. Това ще повиши значително конкурентноспособността на пристанище Варна и ще привлече допълнителни товари.

10. Посещения и ремонт на кораби с двигатели на газ в български кораборемонтни пристанища.

В последните години поради завишаване изискванията за опазване на околната среда, много от корабособствениците преоборудваха корабните си двигатели за работа с LNG.

В момента, обичайно танкерите и газозвите трябва да получат Gas Free на рейда преди да подхождат в заводите. Това се отнася и за кораби с двигатели на газ. Тази процедура забавя тези кораби за влизане в завода за ремонт понякога с дни. Това води до допълнителни разходи за корабособствениците и поставя заводите ни в неконкурентна среда.



Предложение:

За решаване на този проблем следва ИАМА да изготви съответните процедури на какви условия трябва да отговарят заводите, за да може да приемат Gas operated или Dual fuel operated vessels, без те да имат предварителен Gas free, така както е решено в не малко европейски кораборемонтни заводи.

11. Строеж на спасителен спомагателен кораб изпълняващ също и функции за EMSA

Липсата на подходящи спасителни средства поставя България пред невъзможността да изпълнява международните си задължения по търсене и спасяване на море. След продажбата за скрап на с/к „Перун“, страната ни остана без спасителен кораб. Поради тази причина, закупуването или строителството на такъв кораб е крайно наложително. Такъв кораб може да бъде използван не само за целите на търсенето и спасяването на море, но и за борба с разливи, съгласно изискванията на EMSA, което дава възможност да се кандидатства по европейски проект.

12. Създаване условия за престой и домуване на яхти

В света в момента има над 15 000 супер и мега яхти и техният брой постоянно расте. Всяка година се произвеждат 1000 нови супер яхти над 24 метра. Капацитетът на яхтените марини в Средиземно море се изчерпва и България е една добра алтернатива за зимна стоянка и поддръжка. През последните две COVID години, 4 супер и 1 мега яхти избраха Варна за техния зимен престой. Черно море няма подобни суперяхтени центрове, но според наши проучвания Украйна и Румъния имат апетити за развитие на яхтен бизнес. Пристанищата във Варна и Бургас биха дали подходяща платформа за развитие на подобен бизнес, без да споменаваме големите ползи за морската общност и региона, където обслужването е с доста по-висока добавена стойност.

Проблеми с които се сблъскат работещите в тази сфера са:

- 12.1. Липса на точно определение за „супер“ и „мега“ яхта в българското законодателство, в частност в КТК. Условно „супер“ яхта е с дължина от 24 до 90 м и до 12 гости. „Мега“ яхта е с дължина 90+ метра и до 36 гости.
- 12.2. За плавателни съдове с БТ над 300, задължително се попълва процедура в „Национален център за електронен документооборот на морския транспорт“ (VTMIS). Попълват се процедури и маневрени заявки за всяко преместване, влизане и излизане от пристанища. Плавателният съд напуска кейова стоянка само след платени към ДППИ такси.

Тази регулация чувствително затруднява „яхтен туризъм“ в териториалните води на България. Клиентите, наели такива плавателни съдове, очакват бързо придвижване по всяко време на денонощието, свобода на заставане на котва или кей. Попълване на процедури в VTMIS за всяко преместване на яхтата, от едно българско пристанище в друго, силно възпрепятства възможността за осъществяване на чартъри с гости по българското черноморие.

Плащане на такси към ДППИ през почивни и празнични дни може да забави или направи осуети желаното от клиентите излизане.



Предложение:

- Граничният документален контрол на такива яхти да се осъществява на влизане и излизане от териториалните води на България.
- Преместването между пристанищата и котвени стоянки в рамките на териториалните води на България да бъде осъществявано само между капитана на плавателния съд, терминала и трафик контрола (Система за Управление на Трафика - СУТ), отговарящ за съответния район. В момента тази регулация важи за всички плавателни средства под 300 БТ;

12.3. Тарифирането на „супер“ и „мега“ яхти става по тарифата за товарни/пасажерски кораби. Облагат се с тонажна, светлинна, канална, еко и линейна кейова такса. Всяка една от тези такси се облага на база различен критерии. Тонажна такса – на база бруто тонаж/брой посещения на терминали, светлинна и канална – на база брой влизания в пристанище, еко – на база бруто тонаж, кейова – на база точен престой на кей х линейен метър от дължината на яхтата. Тонажната такса е различна, ако яхтата застане на Морска Гара или примерно на 3 к.м. в терминал Варна Изток. Линейната кейова такса се изчислява по различен начин от ДППИ Варна и ДППИ Бургас.

Предложение:

Тарифирането на „яхти“ (частни или търговски) да става само на база „кейова такса“. Да отпаднат такси „тонажна“, „светлинна“, „канална“ и „еко“. Това чувствително ще улесни пресмятането и таксуването на таксите за този вид плавателни средства.

12.4. Чрез „еко“ такса да се сдават отпадъци, генерирани само преди пристигане от международен рейс. Отпадъците, генерирани от плавателни средства се сдават само на една оторизирана фирма. В момента сдаването на ежедневно генерираният общ отпадък от една яхта е по-скъп от кейовата и такса!

Предложение:

Пристанищният оператор, където се намира яхтата, да осигурява подходящи контейнери за сдаване на отпадъци, които се генерират по време на престоя на яхтата на съответния терминал. Всички „течни“ (sludge, bilge, sewage) да се сдават само на лицензирани и одобрени за това фирми, както е в момента.

12.5. В момента освен „кейова“ такса на ДППИ, „супер“ и „мега“ яхти се таксуват и с такса „заетост или престой“ от държавните пристанищни терминали. Т.е. индиректно яхтите плащат две кейови такси, една на ДППИ и една на държавните пристанищни терминали.

Предложение:

Част от събираната от ДППИ „линейна кейова такса“ автоматично да се разпределя към Пристанища Варна и Бургас, без да се заплаща отделна такса към тях.



12.6. В момента заставане на „супер“ и „мега“ яхта в държавните пристанищни терминали може да се осъществи само „на борд“. Световна практика е този вид плавателни съдове да застават на „котва и кърма“. С това се решават два основни проблема:

- увеличава се броят на яхтите, които могат да застанат на кейовата стена и
- намалява се триенето на борда на яхтата във фендерите/отбивачките. Триенето при продължителен период от време (зимна стоянка) довежда до компрометиране на боята по борда на плавателния съд. „Супер“ и „мега“ яхтите са плавателни съдове, предлагащи много високо ниво на качество и повреждането на бордовете е сериозен проблем;

Предложение:

Да се поставят мъртви котви и яхтите да застават на котва и кърма;

12.7. В момента „зоните за свободен достъп“ в двата държавни пристанищни терминала са отворени, без ясна визия как да се използва кейовата стена. За да могат тези кейови стени да носят печалба, е нужно да се проектират съвременни яхтени марини, да се съобразят световните практики, взимайки предвид локалните обичаи и бизнес среда. Към момента комбинацията в терминал Варна Изток с ресторанти, автомовка, виенско колело и планиран конгресен център, показват липсата на визия за тази част от пристанище Варна.

Предложение:

Да се проектира съвременна marina, съчетаваща възможност за заставане на пасажерски кораби, „супер“-„мега“ яхти, както и малки плавателни съдове – ветроходни и моторни яхти до 24 м.

12.8. В момента, по действащи разпоредби на Директор Морска Администрация Варна и Бургас, плавателни съдове над 100 бруто тона влизат в български пристанища и марини с използване на пилот. Съдове с бруто тонаж между 100 и 300 тона могат да се освободят от използване на пилот, с изрично съгласие на съответния директор на Морска Администрация.

Предложение:

В много малко страни по света, „супер“ и „мега“ яхти влизат в марини, ползвайки услугите на пилоти. Имайки предвид високата маневреност на тези плавателни съдове, съчетана със сравнително лесната локация на бъдещите марини във Варна и Бургас, предлагаме маневрирането да се извършва без използване на пилот, разбира се след оценка на риска от всички заинтересовани страни.

12.9. В момента по действащи разпоредби на Директор Морска Администрация Варна и Бургас, плавателни съдове над 1000 бруто тона влизат в български пристанища и марини с използване на влекач. Има възможност той да бъде отменен, но това става само с разрешение от съответния директор на Морска Администрация.



Тази наредба едновременно увеличава разходите по престоя на яхтите и може да доведе до компрометиране на боята на бордовете от влекача.

Предложение:

Да се прецизират и актуализират разпоредбите на ИАМА, в частта „яхти“ и тяхната маневреност, с цел отпадане на изискването за използване на буксирни услуги, ако плавателните съдове имат достатъчна собствена маневреност.

- 12.10. Ползването на регистрирани джетове и тендъри (лодки), собственост на яхтите, става чрез писмено искане и одобрение от Директор на МА.

Предложение:

Ползването на джетове и тендъри да става след одобрение от дежурен в СУТ, след като агента е качил в „Национален център за електронен документооборот на морския транспорт“ (VTMIS) техните застраховки за отговорност към трети страни.

- 12.11. Заставането на котва за яхти над 300 бруто тона се извършва само на официалните котвени стоянки, заедно с търговските кораби. Това прави яхтения туризъм за супер и мега яхти практически невъзможен.

Предложение:

Да се определят подходящи места за заставане на котва по нашето крайбрежие, на които всички плавателни съдове тип „яхти“ да могат да застават, с цел да се осигури приятно изживяване на туристите и отдалеченост от търговските кораби.

- 12.12. „Супер“ и „мега“ яхти под чужд флаг нямат право да зареждат безмитно и безакцизно гориво, дори и ако са регистрирани като Commercial Vessel и изпълняват международен рейс.

Предложение:

Да се прегледат европейските практики и да се търси възможност да се предложи гориво без мито и акциз. Това ще увеличи шансовете чужди яхти да посещават български пристанища.

13. Дълбоководен терминал

Независимо от физическото ограничение за преминаване на кораби през Босфора на кораби с дължина по-голяма от 300 м., което съответства на контейнеровози с капацитет около 10,000 TEU, в Черноморския регион се обръща внимание на развитието и на такава пристанищна инфраструктура, която може да приеме такъв тип кораби. Това внимание е провокирано от започналия вече проект за



построяването на втори „Босфор“ (Канал Истанбул), при който тези ограничения ще се облекчат още повече.

Вече в почти всички черноморски пристанища се изградиха или са в процес на изграждане нови или обновиха старите терминали, превръщайки ги в модерни и силно конкурентоспособни. Това сериозно ще ограничи конкурентоспособността на българските пристанища, а оттам и на българската икономика.

В пристанище Бургас вече е започнал проект, според който ще бъдат създадени 4 нови корабни места с обща дължина 810 метра, за кораби с до 15.5 метра газене.

Предложение:

Този проект следва да бъде подкрепен от държавата, която да съдейства за изграждане на подходяща прилежаща инфраструктура, с цел да могат да се обслужват кораби с капацитет около 10,000 TEU.

14. Продължаване процеса на концесиониране на пристанищата

През последните години, процесът по отдаване на концесия на пристанищни терминали значително се забави. Концесиите са един от алтернативните източници за финансиране за развитието на транспортната инфраструктура, като така се спестяват държавни финансови средства. Създаването на модерна и съвременна инфраструктура открива големи възможности за развитие на българските пристанища. Такава транспортна инфраструктура ще увеличи обема на товарооборота и пропускливостта на пристанищата, което ще доведе до мощен тласък на икономическото развитие на България. По този начин концесиите са не само качествен начин за привличане на инвестиционни ресурси в икономиката на страната, но и служат като ефективен инструмент за развитието на регионалната икономика.

Предложение:

В най-скоро време да се рестартира процесът на концесиониране на пристанищните терминали, с привличане на концесионери с икономически дейности от тип Клас А и с ясни срокове и ангажименти за развитие на концесионираните пристанищни терминали.

15. Активни действия проекта „Пътя на коприната“

През 2013 година, Китай обяви изграждането на „Икономическия пояс, по пътя на коприната“, наричан „Един пояс, един път“. Тази инициатива имаше за цел да насърчи общото развитие на страните по този маршрут, както и устойчивото развитие на глобалната икономика.

Предложение:

България следва да предприеме по-активни действия с цел да намери своето място в този проект, който засега заобикаля България.



16. Реорганизация системата по Търсене и спасяване на море

Търсенето и спасяването на море, трябва бъде част от Единната спасителна система на Република България.

Предложение:

За целта е необходимо:

- Преглед на организацията и структурата на Търсенето и спасяването на море - оценка и дефиниране на мястото му в Единната Спасителна Система на страната;
- Преглед на Международните и Национални документи третиращи ТиС на море и тяхната актуализация и синхронизиране;
- Преглед и актуализиране на Националния План за ТиС на Море в Българския морски отговорен район за ТиС;
- Изготвяне на процедури за действие с ясно дефинирани отговорници и срокове за взаимодействие с държавни институции, доброволчески структури и НПО;
- Прозрачност и ясни процедури за възстановяване на ресурсите за провеждане на операцията по ТиС при привличане на други държавни, доброволчески и частни субекти.

17. Осигуряване на равнопоставен достъп на пристанищни услуги до кораби от страна на доставчици на заявени потребности на кораба извън това, което пристанището може да предложи.

Предложение:

Да се обсъди възможността за намаляване на тарифите за достъп на лекотоварни и товарни автомобили на територията на пристанища Варна и Бургас, които са прекалено високи.

18. Проект „Fast Danube”

Този проект цели подобряване на условията за навигация в Румъно-българския общ участък на река Дунав поне 340 дни в годината. За изготвяне на проучванията и предпроектната документация основен изпълнител и координатор на проекта е румънската агенция AFDJ, Галац с реализиран бюджет от 5,22 мил. евро, докато българската страна АППД е с бюджет 30 000 евро и има поддържаща функция. Все още тече съгласувателната процедура от компетентните министерства на околната среда и водите на България, Румъния, Сърбия, Молдова и Украйна. Проектът включва драгажни работи в обем над 1 млн. куб. метра, брегоукрепване, изграждане на шеврони и диги, изграждане на изкуствени острови и рехабилитация на съществуващи такива, депа за драгажни маси. Европейското финансиране за този проект е над 2 млрд. Евро, но Възложител ще бъде водещия партньор – румънското AFDJ, Галц, което най-вероятно ще предпочете местни изпълнители.



Предложение:

Да се проучи възможността за участие на български изпълнители.

19. Музей на търговското корабоплаване

В историята на българското гражданско корабоплаване има десетки примери, както в миналото, така и в днешни дни, на безпримерен героизъм проявен от български моряци, които за съжаление са известни на много малък кръг хора.

Завинаги в историята ще остане подвигът на капитан Иван Томов. След пожар на борда на товарен кораб „Княгиня Мария-Луиза“ в пристанище Пирея (Гърция), натоварен с боеприпаси и гориво, на 30.05.1941 год., с цената на своя живот и на още 6 души от екипажа, той извежда кораба извън пристанището, с което спасява от пълно унищожение град Пирея.

Считаме, че с тези и много други подобни факти трябва да бъдат запознати българските граждани и по-младото поколение, което ще им даде повод за национална гордост.

Предложение:

Във връзка с реорганизация на пристанищен терминал Варна Изток, морската общественост, счита че се открива чудесна възможност за възраждане и възстановяване на експозицията в зоната за обществен достъп на п-ще Варна Изток. Считаме, че магазина No. 7 на терминал Варна Изток, би била изключително подходяща за целта. Има изготвен проект от ДППИ за реконструкцията на магазина и превръщането ѝ в Морска палата. Считаме, че този проект трябва да се реализира без всякакво забавяне.



III. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ЗАКОНОДАТЕЛНИ ПРОМЕНИ:

20. Арест на кораби

След приемане на Международната Конвенция за арест на кораби - 1999 г. от Международната морска организация (ИМО) и ратифицирането ѝ със закон от 38-то Народно събрание на 12.01.2002 год., в сила за Р. България от 14.09.2012 год., се наложи хармонизиране на нашето законодателство, изразяващо се в изменение на чл.365 от КТК, съгласно който, Капитанът на пристанището може да задържи кораб единствено и само в изпълнение на съдебен акт. С това изменение се оказва, че интересите на доставчиците на морски услуги не са защитени в пълна степен, което произлиза от чл.3 на Конвенцията. Причината за това е, че към момента на задържане на кораба не се знае кой е реалния собственик на кораба. Освен това, констатирани са множество примери за смяна на корабособственици, за изключително кратко време, след което доставчикът не може да си получи парите за доставените услуги от новия корабособственик. Това би могло да доведе до множество фалити на фирми. Също така, засегнати са и екипажите на корабите, които след смяната на собствеността на кораба губят всякаква реална възможност да си получат полагащите им се възнаграждения.

Българските съдилища нямат единна методология за бързо решаване на такива спорове, което води до затрудняване на бизнеса. Причината е, че в България липсват специализирани морски отделения.

Споменатата конвенция е ратифицирана от много малко на брой страни, както следва:

Albania		14 Mar 2011 a
Algeria		7 May 2004 a
Benin		3 Mar 2010 a
Bulgaria	27 Jul 2000	21 Feb 2001
Congo		11 Jun 2014 a
Denmark	10 Aug 2000	
Ecuador	13 Jul 2000	15 Oct 2010
Estonia		11 May 2001 a
Finland	31 Aug 2000	
Latvia		7 Dec 2001 a
Liberia		16 Sep 2005 a
Norway	25 Aug 2000	
Pakistan	11 Jul 2000	
<u>Spain</u>		7 Jun 2002 a
<u>Syrian Arab Republic</u>		16 Oct 2002 a

Declarations and Reservations

(Unless otherwise indicated, the declarations and reservations were made upon definitive signature, ratification, acceptance, approval or accession.)



Spain

Reservation:

At the time of its accession, the Kingdom of Spain, in accordance with article 10, paragraph 1 (b), reserves the right to exclude the application of this Convention in the case of ships not flying the flag of a State party.

Syrian Arab Republic

Reservation:

The accession of the Syrian Arab Republic to this Convention shall not in any way be construed to mean recognition of Israel and shall not lead to entry with it into any of the transactions regulated by the provisions of the Convention.

Предложение:

1. Денонсиране на Конвенцията за арест на кораби.
или
2. Приемане на условие подобно на приетото от Испания.

21. Изоставени кораби в български пристанища

През последните години, според информация от наши членове, българските пристанища изпитват огромни затруднения с изоставени кораби, които не са потърсени от техните корабособственици/корабопритежатели. Затрудненията възникват следствие на това, че липсва процедура в българското законодателство, което да регулира този процес. Всяко дело се гледа по общия ред, което продължава не рядко по няколко години, като дотогава заетият от кораба кей носи огромни разходи за пристанищните оператори и кораборемонтните и корабостроителните заводи.

Предложение:

Предлагаме този проблем да бъде уреден в българското законодателство като за целта са изпратили конкретни предложения.

22. Предложение за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Р.България

Предложенията са в подкрепа за хармонизиране на националното законодателство и правилно прилагане принципите за подобряване на бизнес средата чрез прозрачност, равнопоставеност, увеличена защита на инвестициите и предотвратяване на нелоялната конкуренция.

22.1. В чл.109а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и в Тарифа №5 за таксите, които се събират в системата на Министерство на транспорта и съобщенията:



Предложение:

В Чл.109а да се създаде нова ал.7 със следния текст:

„Таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 се разходват за обезпечаване на достъпа до съответното пристанище, включително за покриване на разходите за изграждане и поддържане на инфраструктурата за достъп, както и за поддържане на проектните дълбочини в акваторията и на пристанищата по чл.107-109.“

Мотиви:

С оглед на горното, единодушното ни мнение е, че следва да се премахне установената неравнопоставеност между отделните видове пристанища, тъй като само пристанищата за обществен транспорт могат да се ползват от разходите за поддържане на проектните дълбочини на акваторията пред пристанищата. Всички останали пристанища поддържат проектните дълбочини на акваторията със собствени финансови средства.

Следва да се приложи утвърдения европейски принцип за недопустимост на „икономическите облаги“, които представляват икономически изгоди от всякакъв тип, с които само пристанищата за обществен транспорт ще избегнат разходите, които би трябвало да бъдат отчислени от собствените им финансови ресурси.

Предложение:

Чл. 85к, ал.1, т.1“а“ и т.2“а“ от Тарифа No.5 за таксите, които се събират в системата на Министерство на транспорта и съобщенията да бъдат изменени както следва:

Текстът „с регионално значение“ след думите „обществен транспорт“ да отпадне и новата редакция на т.1„а“ и т.2“а“ да стане:

„Пристанища за обществен транспорт“

Мотиви:

За разлика от пристанищата за обществен транспорт, които не са задължени да плащат акваториална такса, пристанищата по чл. 107-109 от същия закон плащат такава, което нарушава принципите за равнопоставеност и недискриминация на отделните търговски субекти. Възможностите за развитие на бизнес средата следва да бъдат справедливо установени и защитени на най- високо законово ниво, следвайки утвърдените политики за равно третиране.

Предложението създава възможност едновременно за запазване на интересите на държавата и обществеността, като продължава да се дължи такса за поддържане на проектните дълбочини на акваторията на пристанищата, но се разширява и кръгът на задължени субекти. По този начин условията за дейност на пристанищата, които към момента не дължат горепосочената такса, ще се уеднаквят с тези, които са задължени да я заплащат.



23. Предложения за промени в Закона за данък върху добавената стойност

23.1. *Предложение:*

В чл.92, ал.3 да се добави нова точка б със следния текст:

„Ал.б,(нова) лицето е извършило за последните 12 месеца преди текущия месец облагаеми доставки с нулева ставка на обща стойност повече от 30 на сто от общата стойност на всички извършени от него облагаеми доставки, включително доставките с нулева ставка и услуги по строителството, поддръжката, ремонта, модификацията, трансформацията, сглобяването, оборудването, съоръжаването, превоза и унищожаването, когато получателят е данъчно задължено лице, установено на територията на трета страна, съгласно чл. 21, ал. 2

Мотиви:

При сега действащата наредба на ЗДДС, услугите, които се извършват в корабостроителните и кораборемонтни заводи на кораби, собственост на трети страни, се фактурират по чл.113 от ЗДДС като необлагаеми. Въз основа на чл.92, ал. 3 лицето е извършило за последните 12 месеца преди текущия месец облагаеми доставки с нулева ставка на обща стойност по-малко от 30 на сто от общата стойност на всички извършени от него облагаеми доставки, включително доставките с нулева ставка, то възстановяването на ДДС се извършва в тримесечен период.

Тъй като нормалната практика на корабособствениците е корабите да се регистрират в трети страни, то услугите по кораборемонт и корабостроене основно се извършват за данъчно задължени лица, установени в трети страни и приходите са във валута. Предвид това, по-голямата част от сделките не попадат в изключенията по чл. 92, ал. 3 и данъкът се възстановява на тримесечен период.

Като се има предвид, че размерът на данъците от кораборемонтни услуги, възстановяването на данъка в тримесечен период създава затруднения на корабостроителните и кораборемонтните заводи, тъй като на тримесечие обикновено се натрупват суми за над 1 милион лева за възстановяване. В условията на глобална криза, невъзможността за опериране със собствените си оборотни средства, създава предпоставки за понижаване на конкурентноспособността на българските кораборемонтни и корабостроителни заводи. При сега действащите разпоредби на ЗДДС българските фирми (корабособственици, наематели на кораби) осъществяващи морски транспорт на стоки от Република България до държави членки на Европейския съюз са неравнопоставени на всички други фирми от Европейския съюз или от трети страни защото на основание чл.22, ал.4, във вр. с чл.21, ал.2 от ЗДДС – доставката на услуга по транспорт на стоки е облагаема с 20%.

23.2. *Предложение:*

В закона за ДДС да се транспонира член 51 на Европейската директива 2006/112/ ЕО, който гласи:

„Член 51

Държавите-членки могат да не облагат с ДДС тази част на вътреобщностния транспорт на стоки, извършващ се по вода, които не представляват част от територията на Общността.”



Мотиви:

Съгласно сега действащото българско законодателство и по-специално Законът за данък добавената стойност, ДДС се дължи върху навлото (фрахта) за морски транспорт между България и друга страна членка на Европейския съюз при условие, че фирмата предоставяща услугата транспорт е данъчно задължено лице в България и фирмата клиент - получател на услугата морски транспорт е също данъчно задължено лице в България, независимо от факта, че по голямата част от тази транспортна услуга се извършва извън териториалните води на Европейския съюз. Но в случай, че фирмата предоставяща същата транспортна услуга е чуждестранна европейска фирма, тогава българския наемател (получател на транспортната услуга) не заплаща 20% ДДС.

Така действащото българско законодателство поставя българските фирми предоставящи услуги за морски транспорт в неравностойно положение. Едва ли има българска фирма износител която да пожелае да използва транспорт предоставен от друга българска фирма при условия, че трябва да заплати 20% ДДС в повече, независимо, че по-късно този данъчен кредит се връща на фирмата.

24. Промяна статута на специализираните пристанища на кораборемонтните и корабостроителни заводи.

Считаме, че в ЗАКОН ЗА МОРСКИТЕ ПРОСТРАНСТВА, ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА И ПРИСТАНИЩАТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ (ЗМПВВПНРБ) определянето на статут на пристанища на кораборемонтните и корабостроителните заводи е неправилно.

Предложение:

Изцяло да отпадне за тези заводи изискването да бъдат пристанища или да бъдат инициирани промени в ЗМПВВПНРБ, за облекчаване на утежняващи и ненужни процедури (например – изискванията на чл.112д, който определя правилата за изграждането на нови и разширението на съществуващи пристанища по чл.107-109), или да се въведе максимално облекчен режим за пристанищата дефинирани по член 109 (пристанища със специално предназначение).

25. Промяна в Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

25.1. Чл. 4, ал. 10 гласи:

„За специални кораби по смисъла на чл. 5 от Кодекса на търговското корабоплаване, за буксири, нефтосъбирачи, бункеровчици, за добиващи кораби (риболов, инертни материали, експлоатация на морски богатства и др.), за строителни кораби и за корабите, предназначени за помощни (спомагателни) дейности (плаващи кранове, плаващи работилници, маневрени влекачи, катери за лимбиране и др.), се събира тонажна такса в размер 0,50 евро за един бруто тон за **всеки започнат месец престой в пристанище.**“

Примерно, ако кораб е регистриран и домува в п-ще Варна, при възлагане на работа в п-ще Бургас (независимо колко дълго ще продължи операцията – може и ден) ДППИ начислява месечна тонажна



и еко такса на кораба в размера по чл. 4, ал. 10 при влизането в пристанище Бургас, независимо от факта, че същата вече е платена за пристанище Варна, а след прибиране в пристанище Варна, още веднъж начислява въпросните такси. По този начин за един и същ период корабособственикът заплаща три пъти една и съща такса за един и същ период. Таксата е еднаква за всички пристанища, но реално плавателният съд не може за се движи в акваторията и да замърсява две или три различни пристанища по едно и също време.

Предложение:

Текстът от тарифата трябва да се промени както следва: „... **бруто тон за всеки месец в пристанището на регистрация**“. По този начин където и да се движи корабът, той ще е платил **тонажна и еко такса**.

26. Промяна в Наредба № 1 от 03.04.2019 г. за осъществяване на пилотска дейност в Република България или в Задължителните правила за морските пристанища на РБ.

На 12.04.2019 г. влезе в сила новата наредба, регламентираща пилотската дейност в Република България. В новата наредба вече липсва хипотезата, кога един кораб се освобождава от пилотаж, като тези изключения са дадени в Задължителните правила за изменение и допълнение на Задължителните правила за морските пристанища на РБ (в сила от 29 януари 2021г.г.).

Съгласно чл. 10а. (2) От задължителен пилотаж се освобождават:

1. специалните кораби, както са определени в чл. 5 от Кодекса на търговското корабоплаване;
 2. влекачите, опериращи в съответния пристанищен район като оператори на пристанищна услуга "буксировка";
 3. корабите с големина под 100 БТ;
 4. корабите между 101 и 300 БТ по преценка и след писмено разрешение от капитана на пристанището, за чийто пилотажен район е искането;
- (3) Разпоредбата по ал. 2 не се прилага по отношение на танкери и кораби, които пренасят опасни товари.

Каква е практиката в държави от ЕС и други държави за освобождаване на кораби от пилотаж:

- **Белгия** - Всички морски кораби с дължина над 80 м са длъжни да ползват пилотаж. Има някои изключения и от това правило, включително по отношение на корабите за местно плаване и каботаж, дълбачки и кораби, собственост на държавата. В допълнение, някои изключения могат да бъдат предоставени на отделни капитани, които се считат за достатъчно запознати с местните обичаи и посещават даденото пристанище редовно. Тези изключения



БЪЛГАРСКА МОРСКА КАМАРА

обикновено се предоставят на капитани на ро-ро кораби, които пристигат в белгийските пристанища ежедневно. Освобожданието не се предоставя;

- **Обединеното Кралство** - освобожданието от пилотаж става със „Сертификат за освобождение от пилотаж”. Оценяването на кандидатите за този сертификат обикновено включва писмен изпит и оценяване. Тези сертификати са често срещани на кораби, които влизат редовно в едно и също пристанище. Сертификатът се издава на физическото лице за всички видове кораби, а не за конкретен кораб;
- **Норвегия** - съществува практика, при която кораби са освободени от пилотска такса, когато на борда капитана или някой от помощник капитаните притежава Сертификат за освобождение от пилотаж.;
- **Канада** - всяка Пилотска организация определя класовете на корабите, за които се прилага задължителна пилотска такса и може да се откаже от това изискване за определни типове кораби, като на пример Правителствени кораби, които не извършват търговска дейност, пасажерски фериботи, извършващи редовните рейсове между две или повече пристанища или рибарски кораби;
- **Австралия** - пилотската такса е задължителна във всички пристанища и някои крайбрежни зони, но има изключения за кораби регулярно посещаващи пристанището и за кораби под определена дължина;
- **Сингапур** - всички кораби под 300 БТ са освободени от пилотаж, а тези с тонаж 300 -2000 БТ, които извършват снабдяване и портови операции, с изключение на танкерите, са освободени ако капитанът разполага със Сертификат за освобождение;
- **Нидерландия** - , кораби с дължина по-малка от 75 м са освободени от задължителен пилотаж. Ако корабът е с дължина над 75м, но е регистриран в Регистъра за малки кораби, следните плавателни съдове са освободени от пилотаж:
 - плавателни съдове, изградени и оборудвани за добив или транспортиране на пясък, драгиране на наноси, освен ако не се използват с друга цел по време на навигация по корабоплавателните канали;
 - пилотски кораби, които се използват като такива по време на навигация по корабоплавателните канали;
 - морски плавателни съдове с дължина до и включително 155 метра, или ширина до и включително 25 метра, или газене до 7 метра.



Предложение:

Кораби до 100 БТ или с дължина под 70 м., както и специализирани кораби, включително за борба с нефтени разливи (текста по чл. 4, ал. 10 от Тарифата) да бъдат освободени от задължителен пилотаж.

27. Процедури за определяне на начините за устройствено планиране

- 27.1. Ясно и пълно определяне на начините (процедурите) за устройствено планиране, инвестиционно проектиране и строителство в морето на всички видове морски хидротехнически съоръжения: пристанищни, брегоукрепителни, изкуствени острови, изкуствени плажове и др. Определяне на взаимоотношенията на държавата като собственик с крайбрежните общини и частните инвеститори. Разделяне (категоризиране) на съоръженията по мащабност и капацитет и улесняване на процедурите за малките обекти (делегиране на права за тяхното осъществяване на областните управители без да се занимава МС с тях).
- 27.2. Включване в правния мир на мостиците за разходка и атракции по крайбрежието.
- 27.3. Създаване на отделен от ЗУТ Закон за строителството по подобие на Правилника за капитално строителство и ФИДИК.
- 27.4. Съкращаване на екологичните процедури за морските хидротехнически обекти. Преразглеждане на критерия за задължителен ОВОС на пристанища за кораби с над 1350 БРТ (това е безумно малко, завишаване на този показател на 50 000 БРТ примерно) или избор на друг критерий за екопреценка на пристанища. Пристанищата са транспортни обекти, които не са най-сериозният замърсител на околната среда.
- 27.5. Синхронизиране на Закона за водите и ЗМПВВПРБ по отношение на функциите на Басейнова дирекция Черноморски район и изискванията за разработване и съгласуване на Драгажен план като част от инвестиционните проекти в т.ч. особено по отношение на определянето на депа за драгажни маси.
- 27.6. Синхронизиране на ЗВ, ЗМПВВПРБ и ЗУО по отношение на драгажните маси извадени от водата на сушата. Не трябва да има различно третиране на едно и също нещо (драгажни маси) в зависимост от това дали остават във водния обект или се изваждат на сушата.
- 27.7. Връщане на пристанищата като първа категория строежи в ЗУТ.
- 27.8. Вкарване на морските корабоплавателни канали в правния мир като сериозни съоръжения.



IV. ЗАКОНОДАТЕЛНИ ПРОМЕНИ, КОИТО ДОПЪЛНИТЕЛНО ТРЯБВА ДА БЪДАТ РАЗГЛЕДАНИ

28. Обособяване и/или отделяне на режима на търговското корабоплаване по р. Дунав от морското търговско корабоплаване.
29. Обособяване и/или отделяне на режима на търговското корабоплаване по р. Дунав от морското търговско корабоплаване.
30. Наемането на кораб (чл.20 КТК) да се осъществява според закона, който е уговорен между страните
31. Включване на вземанията, довели до изоставяне на кораб в българско пристанище и/или акваторията на българско предприятие (корабостроително, кораборемонтно и др.), в списъка на привилегированите вземания
32. Усъвършенстване на режима на морските ипотeki и корабното финансиране
33. Усъвършенстване и актуализиране режима на договора за превоз на товари (основно относно контейнерните и мултимодалните превози) и отговорността на превозвача
34. Въвеждане на нормативен ред за преодоляване/ограничаване на морските измами
35. Усъвършенстване на режима на регламентиране на случаите на неприети и/или отказани за получаване на товари
36. Регламентиране на договора за безрбоут чартър с уговорка за изкупуване (bare-boat-hire-purchase-c/p)
37. Преглед на режима на ограничената отговорност на корабпритежателя (в светлината на случая „Вера Су“ – чл.338 КТК)
38. Координиране на правомощията и статута на ИАМА по Глава 17 от КТК от една страна и Устройствения правилник на ИАМА и правото на ЕС от друга



БЪЛГАРСКА МОРСКА КАМАРА

39. Прецизна регламентация на арест на кораби в морските пристанища и възстановяване на възможността за обезпечително задържане/арест и на товари и координирането му с нормите на ГПК
40. Актуализиране на административно-наказателните разпоредби на КТК
41. Законодателни мерки за връщане на българско знаме на българите кораби
42. Максимално ускоряване процеса за електронна обработка и дигитализация на документооборота в морската и речна индустрия