

Приложение № 1

към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието* (Приложете към формуляра допълнителна информация/документи)	
Институция: МТИТС	Нормативен акт: проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г. (обн., ДВ, бр. 67 от 2012 г., изм. и доп., бр. 37 от 2014 г. и бр. 12 от 2017 г., изм., бр. 55 от 2017 г.)
За включване в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за периода: 01.01.2020 г. – 30.06.2020 г.	Дата: м. май 2020 г.
Контакт за въпроси: Силвина Бакърджиева – старши експерт в дирекция ППУ, ИАМА	Телефон: 0700 10 145
1. Дефиниране на проблема: 1. Непълно съответствие между изискванията на действащата национална нормативна уредба относно реда за подаване на информация за пътнически кораб, посещаващ и напускащ морско пристанище на Република България, до Националния център за електронен документооборот на морския транспорт (изграден, поддържан и администриран от Държавно предприятие “Пристанищна инфраструктура”) и изискванията на Директива (ЕС) 2017/2109 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 г. за изменение на Директива 98/41/ЕО на Съвета относно регистрацията на лица, които плават на борда на пътнически кораби, които оперират по направление към или от пристанища на държавите членки на Общността, и на Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки (ОВ, L 315 от 30 ноември 2017 г.) (по-нататък за краткост „Директива (ЕС) 2017/2109“).	

2. Непълно съответствие между формулярите FAL от Конвенцията за улесняване на международното морско корабоплаване (конвенцията), съставена в Лондон на 9 април 1965 г., ратифицирана със закон (ДВ, бр. 59 от 1998 г.), в сила за Република България от 21 юни 1999 г. (ДВ, бр. 56 от 1999 г.) и използваните у нас FAL формуляри, изискванията за чието съдържание са установени в Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г. (обн., ДВ, бр. 67 от 2012 г., изм. и доп., бр. 37 от 2014 г. и бр. 12 от 2017 г., изм., бр. 55 от 2017 г.). FAL формулярите са стандартизирани форми разработени от Международната морска организация (ИМО), чиято последна промяна е в сила от 1 януари 2018 г.

3. Непълно съответствие между Дунавските навигационни стандартни формуляри (DAVID) и използваните у нас формуляри за даване на сведения за корабите, които пристигат и отплават от български пристанища на река Дунав, изискванията за чието съдържание са установени в Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г.

1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.

Проблем 1: На 16 октомври 2015 г. Европейската комисия представи пред Европейския парламент и Съвета доклад на тема „Адаптация на избраната посока: Проверка за пригодност на законодателството относно безопасността на пътническите кораби по Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT)“ (SWD(2015) 197 final). В съответствие с резултатите от извършената проверка за пригодност на законодателството на Европейския съюз относно безопасността на пътническите кораби са представени набор от предложения за постигане на идентифицирания в доклада потенциал за опростяване на правната рамка, така че тя да бъде по-лесна за изпълнение, наблюдение и правоприлагане, като при това се повиши цялостното ниво на безопасност – Работен документ на службите на Комисията – План за изпълнение (SWD (2016) 189 final от 6 юни 2016 г.) и Работен документ на службите на Комисията „Опростяване на законодателството на ЕС за безопасност на пътническите кораби“ (SWD (2016) 190 final от 6 юни 2016 г.).

Предложенията включват промени в няколко акта на вторичното право на Европейския съюз, сред които Директива 98/41/ЕО на Съвета относно регистрацията на лица, които плават на борда на пътнически кораби, които оперират по направление към или от пристанища на държавите членки на Общността (ОВ, L 188 от 2 юли 1998 г.), и Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки (ОВ, L 283 от 29 октомври 2010 г.).

Промените, извършени с Директива (ЕС) 2017/2109, са в посока на: 1) ясно формулиране на изискването данните за намиращите се на борда на пътнически кораб лица да бъдат докладвани по електронен път чрез националната система за обслужване на едно гише, което ще улесни и достъпа на съответните компетентни органи до нужната им информация в случай на извънредни ситуации или морски произшествия; 2) въвеждане на изискване за предоставянето ѝ на други държави членки чрез системата за обмен на морска информация на Съюза (SafeSeaNet) при произшествие, засягащо повече от една държави членки; 3) опростяване, изясняване и

(доколкото е възможно) привеждане в съответствие с изискванията за деклариране за националната система за обслужване на едно гише на списъка с данни, които следва да бъдат събирани и докладвани за лицата на борда на пътнически кораби; 4) актуализиране на някои от определенията за използвани в Директива 98/41/ЕО на Съвета понятия, в това число и за понятията „пътнически кораб“, „регистратор на пътници“, „определен орган“, „редовна услуга“; 5) въвеждане на изисквания за обработването, съхраняването и заличаването на личните данни на пътниците, които са съобразени с действащото в момента законодателство на Европейския съюз за защита на личните данни; 6) хармонизиране и координиране на данните за уведомяване от страна на държавите членки за решения за освобождаване от задължение за докладване и на искания за дерогации.

Проблем 2: Република България е страна по Конвенцията за улесняване на международното морско корабоплаване, съставена в Лондон на 9 април 1965 г., ратифицирана със закон (ДВ, бр. 59 от 1998 г.), в сила за Република България от 21 юни 1999 г. (ДВ, бр. 56 от 1999 г.). Формулярите FAL от Конвенцията са въведени в националната правна уредба с Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г.

Формулярите FAL са стандартизирани форми:

- (GENERAL DECLARATION (ОБЩА ДЕКЛАРАЦИЯ) (IMO FAL Form 1);
- CARGO DECLARATION (ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ТОВАРА) (IMO FAL Form 2),
- SHIP'S STORES DECLARATION (ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА КОРАБНИТЕ ПРОВИЗИИ) (IMO FAL Form 3);
- CREW'S EFFECTS DECLARATION (ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ВЕЩИТЕ НА ЕКИПАЖА) (IMO FAL Form 4);
- CREW LIST (СПИСЪК НА ЕКИПАЖА) (IMO FAL Form 5);
- PASSENGER LIST (СПИСЪК НА ПЪТНИЦИТЕ) (IMO FAL Form 6);
- DANGEROUS GOODS MANIFEST (МАНИФЕСТ ЗА ОПАСНИ ТОВАРИ) (IMO FAL Form 7)

разработени от Международната морска организация (ИМО). Формулярите FAL се осъвременят при необходимост и следва да бъдат въведени в националното законодателство на държавите страни по Конвенцията. Последната промяна на формулярите FAL е в сила от 1 януари 2018 г.

Проблем 3: В изпълнение целите на Европейската стратегия за Дунавския регион (Дунавска стратегия), през 2015 г. две от установените приоритетни области – Приоритетна област 1а „Подобряване на корабоплаването по вътрешните водни пътища“ и Приоритетна област 11 „Сътрудничеството за справяне с проблемите по сигурността и организираната престъпност“ създават съвместна експертна работна група, чиято задача е опростяване, хармонизиране и цифровизация на административните процеси, свързани с корабоплаването по река Дунав. В резултат, в края на 2018 г. е постигнато съгласие по съдържанието на първи набор от хармонизирани формуляри за граничен контрол, включващ доклади за пристигане и отплаване на кораба, списък на екипажа и списък на пътниците и наречен „Дунавски навигационни стандартни формуляри (DAVID)“.

Постигнатото на експертно ниво съгласие е подкрепено и на политическо ниво в рамките на проведената на 3 декември 2018 г. среща на транспортните министри от дунавските държави.

Дунавските навигационни стандартни формуляри (DAVID) са одобрени от Управителните групи на Приоритетна област 1а „Подобряване на корабоплаването по вътрешните водни пътища” и Приоритетна област 11 „Сътрудничеството за справяне с проблемите по сигурността и организираната престъпност” на Дунавската стратегия и са част от текущ проект TEN-T Corridor.

1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

По проблем 1: Националната правна уредба на обществените отношения, възникващи във връзка с регистрацията на лица, които плават на борда на пътнически кораби, които оперират по направление към или от български морски пристанища, се регламентира по реда на Наредба № 7 от 23 май 2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизане на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега (Наредба № 7). Наредба № 7 въвежда изискванията на Директива 98/41/ЕО в българското законодателство, като в тази връзка са предвидени промени в последната с оглед транспониране измененията от 2017 г. на Директива 98/41/ЕО, които са представени в чл. 1 на Директива (ЕС) 2017/2109.

По същество с проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г. се въвежда чл. 2 на Директива (ЕС) 2017/2109. По-конкретно проекта на акт регламентира реда за подаване на информация за пътнически кораб, посещаващ и напускащ морско пристанище на Република България, до Националния център за електронен документооборот на морския транспорт (изграден, поддържан и администриран от Държавно предприятие “Пристанищна инфраструктура”). Съответно възможността информацията да се предоставя по компетентност на органите за граничен контрол и на други институции чрез Националния център за електронен документооборот на морския транспорт.

Ето защо за привеждане на националната правна система в пълно съответствие с изискванията на Директива (ЕС) 2017/2109 е абсолютно необходимо да бъдат внесени промени в Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване.

По проблем 2: През 2011 г. със Заповед № І з – 2011 от 02.08.2011 г. на министъра на вътрешните работи беше създадена междуведомствена работна група (МРГ) със задача изготвяне на проект на подзаконен нормативен акт и/или изменение на действащите такива с цел транспониране на Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г., относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи в и/или напускащи пристанищата на държавите-членки на

Европейския съюз и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО (Директива 2010/65/ЕС) и за въвеждане на електронна обработка на документи за предоставяне на „свободна практика“ и даване на „разрешение за отплаване“ на корабите, посещаващи българските пристанища. При изготвянето на предложението проект на наредба участваха представители на Министерството на здравеопазването, Министерството на вътрешните работи, Главна дирекция „Гранична полиция“, Агенция „Митници“, Изпълнителна агенция „Морска администрация“, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и Българската асоциация на корабните брокери и агенти (БАКБА). В следствие работата на МРГ в Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване бяха въведени формулярите FAL от Конвенцията за улесняване на международното морско корабоплаване (конвенцията), съставена в Лондон на 9 април 1965 г., ратифицирана със закон (ДВ, бр. 59 от 1998 г.), в сила за Република България от 21 юни 1999 г. (ДВ, бр. 56 от 1999 г.) (Приложение № 2 към чл. 27, ал. 1, т. 1 и чл. 34, ал. 1 на наредбата). Формулярите FAL са стандартизирани форми разработени от Международната морска организация (ИМО), които се осъвременяват при необходимост и следва да бъдат въведени в националното законодателство на държавите страни по Конвенцията. Последната промяна на формулярите FAL е в сила от 1 януари 2018 г. С оглед на гореизложеното се налага предприемане на действия за промяна на подзаконовия нормативен акт.

По проблем 3: На 26 януари 2017 г. Министерският съвет прие Постановление № 27 за изменение и допълнение на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване (ДВ, бр. 12 от 2017 г.). Основната цел на направените промени беше да се създаде нормативна уредба на обществените отношения, възникващи във връзка с докладването на сведения за корабите, които посещават или отплават от български пристанища на река Дунав. Образците на формуляри за даване на сведения, бяха разработени от междуведомствена работна група, включваща представители на всички органи за граничен контрол, по примера на формулярите FAL. Това беше първият опит на национално ниво да бъдат опростени, хармонизирани и цифровизирани процесите по даване на сведения за корабите, които плават по вътрешните водни пътища на Република България и посещават българските дунавски пристанища.

Според прилаганите национални правила относно формалностите за даване на сведения, по отношение на пристигащ или отплаващ от българско речно пристанище кораб в Системата за електронен документооборот на речния транспорт се подават Обща декларация по образец – Приложение № 15 към чл. 36д, ал. 1, т. 1 от Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване, Списък на екипажа по образец – Приложение № 12 към чл. 36г, ал. 1, т. 1 и Списък на пътниците по образец – Приложение № 13 към чл. 36г, ал. 1, т. 2 от същата наредба.

При сравняването на прилаганите национални формуляри за даване на сведения и Дунавските навигационни стандартни формуляри (DAVID) се установяват известни различия не само с наименованието на единия от тях („Доклад за пристигане и

отплаване“ вместо „Обща декларация“), но най-вече в съдържанието им. Въпреки, че Общата декларация за кораба се генерира от Системата за електронен документооборот на речния транспорт, разрешаването на описания проблем не може да бъде постигнато само с организационни и технически мерки, доколкото задължителните реквизити на формулярите за даване на сведения при пристигане и отплаване на корабите от български речни пристанища са установени в Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване. Последното налага предприемане на действия за промяна на подзаконвия нормативен акт.

1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

До този момент не са извършвани последващи оценки на въздействието на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване.

2. Цели:

Цел 1: Привеждане на действащата национална нормативна уредба относно реда за подаване на информация за пътнически кораб, посещаващ и напускащ морско пристанище на Република България, до Националния център за електронен документооборот на морския транспорт в пълно съответствие с изискванията на Директива (ЕС) 2017/2109.

Цел 2: Привеждане на съдържанието на установените в националната правна система формуляри FAL за даване на сведения за корабите, които пристигат и отплават от български морски пристанища в съответствие с актуализираните формуляри FAL в сила от 1 януари 2018 г.

Цел 3: Привеждане на наименованието и съдържанието на установените в националната правна система формуляри за даване на сведения за корабите, които пристигат и отплават от български пристанища на река Дунав (Обща декларация, Списък на екипажа и Списък на пътниците) в съответствие с Дунавските навигационни стандартни формуляри (DAVID).

Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

Пряко засегнати:

➤ Корабопритежателите, корабните мениджъри, по смисъла на чл. 225а, т. 1 от Кодекса на търговското корабоплаване, и капитаните на (пътнически) кораби, плаващи под българско знаме по море;

Към този момент под знамето на Република България плава 1 (един) морски кораб, който превозва пътници и попада в обхвата на определението за „пътнически кораб“, както е изменено с разпоредбата на чл. 1, параграф 1, буква „а“ от Директива (ЕС) 2017/2109.

Съответно, дружеството, което го експлоатира (т.е. корабоприетелят по смисъла на чл. 9, ал. 1 от Кодекса на търговското корабоплаване), е 1 (едно), както и корабният мениджър.

➤ Корабоприетеляте, корабните мениджъри и капитаните на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища;

Към този момент под знамето на Република България по вътрешните водни пътища плават 142 (сто четиридесет и два) самоходни кораба, от които 13 (тринадесет) са пътнически.

Общият брой на дружествата, които ги експлоатират е 81 (осемдесет и едно).

➤ корабоприетеляте и капитаните на пътнически кораби, независимо от знамето под което плават, посещаващи българските морски пристанища;

Общият брой на посетилите през 2019 г. българско морско пристанище кораби, които превозват пътници и попадат в обхвата на определението за „пътнически кораб“, както е изменено с разпоредбата на чл. 1, параграф 1, буква „а“ от Директива (ЕС) 2017/2109, е 2 (два), в т.ч. и плаващият под българско знаме.

➤ корабоприетеляте и капитаните на кораби, независимо от знамето под което плават, посещаващи българските пристанища на река Дунав;

Общият брой на корабите, посетили през 2019 г. българско речно пристанище е 1 344 (хиляда триста четиридесет и четири).

От тях броят на корабите, които превозват пътници е 96 (деветдесет и шест).

➤ Изпълнителна агенция „Морска администрация“, в качеството ѝ на ведомство, осъществяващо контрол върху изграждането и поддържането на системата на Националния център за електронен документооборот на морския транспорт, на Национален компетентен орган, отговарящ за управлението на националната система SafeSeaNet, в т.ч. за координацията на доставчиците на данни и ползвателите на последната, и на ведомство, натоварено с организацията и координацията на дейностите по търсене и спасяване на търпящи бедствие хора, кораби и самолети в българския морски отговорен район за търсене и спасяване;

➤ Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (по-специално специализираните поделения дирекция „Ръководство на корабния трафик – Черно море“ и дирекция „Ръководство на корабния трафик – река Дунав“), в качеството на лице, натоварено да изгради и поддържа Системата за електронен документооборот на речния транспорт и системата на Националния център за електронен документооборот на морския транспорт и да осигурява взаимодействието на последната с българската част на европейската система SafeSeaNet.

Косвено засегнати:

➤ Съвместният координационен център по морско и авиационно търсене и спасяване;

➤ ведомствата и организациите, участващи в операции по търсене и спасяване – Главна дирекция „Гранична полиция“ в Министерството на вътрешните работи, Военноморските сили на Република България, Българският червен кръст, неправителствени организации на доброволци и т.н.;

➤ органите за граничен контрол – Главна дирекция „Гранична полиция“ в Министерството на вътрешните работи, Агенция „Митници“, регионалните здравни инспекции във Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе и Силистра и Българската агенция по безопасност на храните;

➤ пътниците на борда на кораби, отплаващи от българско морско пристанище – през 2019 г. техният брой е около 5 000 (пет хиляди) души.

Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).

4. Варианти на действие:

Вариант 0 „Без действие“:

При този вариант ще се запази съществуващото в момента несъответствие между изискванията на националното законодателство по отношение подаване на информация за пътнически кораб, посещаващ и напускащ морско пристанище на Република България и установения с Директива (ЕС) 2017/2109 ред.

Задълженията на корабоприжателите, корабните мениджъри и капитаните на (пътнически) кораби, посещаващи или напускащи български морски пристанища, относно докладването на сведения за корабите няма да се променят, а Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и органите за граничен контрол ще продължат да получават информацията за (пътническите) кораби(те) в досегашния обем.

Съществува реална опасност да се накърни изградения авторитет на Българската морска администрация като надежден и предвидим партньор в европейската и световната морска общност.

При този вариант и в бъдеще за пристигащите и отплаващите от български речни пристанища кораби ще се подават сведения в Системата за електронен документооборот на речния транспорт, като се използват формуляри (Обща декларация, Списък на екипажа и Списък на пътниците), несъответстващи в пълна степен по съдържание, а първият от изброените – и по наименование, на одобрените Дунавски навигационни стандартни формуляри (DAVID).

Задълженията на корабоприжателите, корабните мениджъри и капитаните на кораби, посещаващи българските пристанища на река Дунав, за докладване на сведения няма да се променят, но за посещението на кораба в българско пристанище те ще трябва да попълват формуляри, различни от тези, които попълват и подават за посещение в пристанищата на другите дунавски държави.

За Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ няма да възникне необходимостта да внася промени в Системата за електронен документооборот на речния транспорт, а органите за граничен контрол и в бъдеще няма да могат да извършват обмен на данни за корабите, плаващи по вътрешните водни пътища и посещаващи дунавските пристанища, както и за техните екипажи и пътници, със своите колеги от другите дунавски държави.

В случай на прилагане на вариант 0 „Без действие“ нито една от посочените в раздел 2 цели няма да бъде постигната, поради което описаните в раздел 1 проблеми ще останат нерешени.

Вариант 1 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г.“:

При този вариант ще се наблюдава:

➤ пълно хармонизиране на националните изисквания за подаване на информация за пътнически кораб, посещаващ и напускащ морско пристанище на Република България с тези, съдържащи се в актовете на вторичното право на Европейския съюз;

➤ привеждане на съдържанието на формулярите FAL, които се подават в Националния център за електронен документооборот на морския транспорт за пристигащите и отплаващите от български морски пристанища кораби, в съответствие с последната промяна на формулярите FAL в сила от 1 януари 2018 г.;

➤ потвърждаване принадлежността и участието на Република България в дейността на Международната морска организация, регламентирана от актовете на организацията;

➤ осигуряване изпълнението на ангажиментите на Република България, свързани с прилагането на актовете ИМО от страна на органите, осъществяващи държавната политика в областта на морското търговско корабоплаване;

➤ привеждане на формата и съдържанието на сведенията, които се подават в Системата за електронен документооборот на речния транспорт за пристигащите и отплаващите от български речни пристанища кораби, в съответствие с Дунавски навигационни стандартни формуляри (DAVID);

➤ създаване на необходимите предпоставки за ефективен обмен на данни между органите за граничен контрол на дунавските държави по отношение на корабите, плаващи по вътрешните водни пътища и посещаващи дунавските пристанища, както и за техните екипажи и пътници.

При прилагане на този вариант на действие корабоприетелите, корабните мениджъри и капитаните на (пътнически) кораби, посещаващи и напускащи българските морски пристанища, ще докладват сведенията за (лицата на борда на) корабите в същия вид и обект, както и в останалите морски пристанища на Европейския съюз. Последното ще позволи Съвместният координационен център по морско и авиационно търсене и спасяване, в който участва и Изпълнителна агенция "Морска администрация", по-бързо и по-точно да извършва планирането на силите и средствата, необходими за провеждане на операция по търсене и спасяване на човешки живот и за оказване на помощ на търпящ бедствие морски пътнически кораб, отплавал от българско морско пристанище. Своевременното и в нужния за оказване на ефективна помощ обем предоставяне на информация за лицата на борда ще сведе до минимум възможността, в случай на произшествие с пътнически кораб, отплавал от българско морско пристанище, спрямо Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и спрямо корабоприетелите да бъдат предявявани искове за обезщетения в по-високи размери.

При посещение на кораба в което и да е пристанище по река Дунав, в това число и българско, корабоприетелите, корабните мениджъри и капитаните на кораби ще попълват и Дунавските навигационни стандартни формуляри (DAVID).

Това ще наложи Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ да внесе промени в Системата за електронен документооборот на речния транспорт, но ще създаде необходимите условия органите за граничен контрол на всички дунавски държави да осъществяват ефективен обмен на данни за корабите, плаващи по вътрешните водни пътища и посещаващи дунавските пристанища, както и за техните екипажи и пътници.

Прилагането на вариант 1 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г.“ ще доведе до постигане и на трите посочени в раздел 2 цели, с което ще бъдат разрешени и трите проблема, описани в раздел 1.

Обстоятелството, че вариант 0 „Без действие“ не води до постигане на нито една от

набелязаните цели, налага извода, че единственият ефективен вариант на действие е вариант 1 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г.“.

Нивото на ефикасност може да бъде преценявано само по отношение на тези от предложените варианти за действие, които осигуряват някаква степен на постигане на поставените цели. Доколкото при прилагане на вариант 0 „Без действие“ няма да бъде постигната дори и частично никоя от формулираните цели, като единствен ефикасен вариант на действие се очертава вариант 1 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г.“. Това заключение не се разколебава от обстоятелството, че прилагането на последния ще наложи минимални финансови разходи за едно от засегнатите лица – Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, както е описано по-подробно в раздел 5.

Извършеният анализ на двата предложени варианта за действие сочи, че за разлика от вариант 1 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г.“, при прилагането на който не се очаква да възникнат рискове, възприемането и прилагането на вариант 0 „Без действие“ би довело до производство за установяване на нарушение на правото на Европейския съюз спрямо Република България.

С оглед на резултатите от извършеното сравняване на вариантите за действие, като препоръчителен се очертава вариант 1 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г.“.

Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „Без действие“.

5. Негативни въздействия:

При вариант 0 „Без действие“:

Икономически въздействия:

➤ отсъствие на възможност за правилно и точно планиране на силите и средствата, необходими за провеждане на операция по търсене и спасяване на човешки живот в случай на произшествие с морски пътнически кораб, отплавал от българско морско пристанище, поради недостатъчна по вид и обем информация за лицата на борда;

➤ забавяне при планирането на операция за търсене и спасяване в случай на произшествие с морски пътнически кораб, отплавал от българско морско пристанище, поради липса на предоставена информация за лицата на борда до Националния център за електронен документооборот на морския транспорт.

Тези негативни въздействия се проявяват, както по отношение на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ като ведомство, натоварено с организацията и координацията на дейностите по търсене и спасяване на търпящи бедствие хора, кораби и самолети в българския морски отговорен район за търсене и спасяване, така и по отношение на Съвместния координационен център за морско и авиационно търсене и спасяване и на другите ведомства и организации, участващи в операциите по търсене и спасяване;

➤ опасност от претендиране на обезщетения в по-високи размери спрямо корабоприетелите или Изпълнителна агенция „Морска администрация“ в случай на произшествие с пътнически кораб, отплавал от българско морско пристанище, заради несвоевременно предоставяне на данни за лицата на борда или предоставяне на данни в обем, който е недостатъчен за оказване на ефективна помощ на пострадалите;

➤ невъзможност за обмен на данни между органите за граничен контрол на дунавските държави по отношение на корабите, плаващи по вътрешните водни пътища и посещаващи дунавските пристанища, както и за техните екипажи и пътници;

➤ създаване на затруднения за корабоприетелите, корабните мениджъри и капитаните на корабите, посещаващи български речни пристанища, поради необходимостта при посещението си в българското пристанище да попълват формуляри, различни от приложимите в другите дунавски държави.

Социални въздействия:

➤ по-ниска ефективност и ефикасност на операциите по търсене и спасяване при произшествие с пътнически кораб, отплавал от българско морско пристанище;

➤ опасност от снижаване на доверието по отношение на Съвместния координационен център по морско и авиационно търсене и спасяване, ведомствата и организациите, участващи в операции по търсене и спасяване, и корабоприетелите на пътнически кораби, които посещават българските морски пристанища;

➤ отсъствие на възможност за своевременно и правилно идентифициране на пострадали при морско произшествие пътници на кораб, отплавал от българско морско пристанище.

Екологични въздействия:

Не са идентифицирани негативни екологични въздействия.

Всички идентифицирани негативни икономически и социални въздействия са значителни.

При вариант 1 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г.“:

Икономически въздействия:

Привеждането на формалностите за даване на сведения за пристигащите и отплаващите от български речни пристанища кораби, в съответствие с Дунавски навигационни стандартни формуляри (DAVID) налага Държавно предприятие

„Пристанищна инфраструктура“ да извърши промени в Системата за електронен документооборот на речния транспорт, като по предварителни данни размерът на разходите за необходимата доработка на софтуера е около 13 500 (тринадесет хиляди и петстотин) лева без ДДС.

Социални въздействия:

Не са идентифицирани негативни социални въздействия.

Екологични въздействия:

Не са идентифицирани негативни екологични въздействия.

Предлаганите нормативни промени не са свързани с дейности, които биха могли да доведат до влошаване на състоянието на морската или речна околна среда.

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.

6. Положителни въздействия:

При вариант 0 „Без действие“:

Икономически въздействия:

Не са идентифицирани положителни икономически въздействия.

Социални въздействия:

Не са идентифицирани положителни икономически въздействия.

Екологични въздействия:

Не са идентифицирани положителни екологични въздействия.

При вариант 1 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г.“:

Икономически въздействия:

➤ създаване на възможност за правилно, точно и своевременно планиране на силите и средствата, необходими за провеждане на операция по търсене и спасяване в случай на произшествие с морски пътнически кораб, отплавал от българско морско пристанище, в това число съобразяване на събраната информация за лица, нуждаещи се от специални грижи и помощ в извънредни ситуации.

Тези положителни въздействия се проявяват по отношение на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и всички идентифицирани косвено засегнати лица;

➤ отсъствие на основания за претендиране на обезщетения в повишени размери спрямо корабоприетелите или Изпълнителна агенция „Морска администрация“ в случай на произшествие с пътнически кораб, отплавал от българско морско пристанище, заради несвоевременно предоставяне на данни за лицата на борда или заради предоставяне на данни в обем, който е недостатъчен за оказване на ефективна помощ на пострадалите;

➤ създаване на необходимите предпоставки за ефективен обмен на данни между органите за граничен контрол на дунавските държави по отношение на корабите, плаващи по вътрешните водни пътища и посещаващи дунавските пристанища, както и за техните екипажи и пътници;

➤ предотвратяване на опасността от възникване на затруднения за корабоприжателите, корабните мениджъри и капитаните на корабите, посещаващи български речни пристанища, поради необходимостта при посещението си в българското пристанище да попълват формуляри, различни от приложимите в другите дунавски държави.

Социални въздействия:

➤ запазване на съществуващото и създаване на възможности за повишаване на ефективността и ефикасността на операциите по търсене и спасяване при произшествие с пътнически кораб, отплавал от българско морско пристанище;

➤ запазване на съществуващото и създаване на условия за повишаване на доверието по отношение на Съвместния координационен център по морско и авиационно търсене и спасяване, ведомствата и организациите, участващи в операции по търсене и спасяване и корабоприжателите на пътнически кораби, които посещават българските морски пристанища;

➤ създаване на необходимите предпоставки за своевременно и правилно идентифициране на пострадали при морско произшествие пътници на кораб, отплавал от българско морско пристанище.

Екологични въздействия:

Не са идентифицирани положителни екологични въздействия.

Предлаганите нормативни промени не са свързани с дейности, които биха могли да доведат до подобряване на състоянието на морската или речна околна среда.

Всички описани положителни въздействия са в пряка връзка с постигането на формулираните цели.

Въз основа на извършения по-горе анализ е избран вариант 1 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински 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 август 2012 г.“

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.

7. Потенциални рискове:

Не са идентифицирани потенциални рискове от приемането на нормативния акт.

Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

- Ще се повиши
 Ще се намали

X Няма ефект

Редът за докладване на данните за лицата на борда на пътнически кораби, пристигащи и отплаващи от български морски пристанища, до Националния център за електронен документооборот на морския транспорт се осъществява по реда на Наредба № 7 от 23 май 2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизване на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега.

И в настоящия момент формалностите за даване на сведения за корабите, пристигащи и отплаващи от български морски пристанища, се извършват посредством Националния център за електронен документооборот на морския транспорт. Промяната в задължителните реквизити на формулярите FAL от Конвенцията за улесняване на международното морско корабоплаване, съставена в Лондон на 9 април 1965 г., ратифицирана със закон (ДВ, бр. 59 от 1998 г.), в сила за Република България от 21 юни 1999 г. (ДВ, бр. 56 от 1999 г.) нито ще повишат, нито ще намалят административната тежест върху лицата, които следва да подават сведенията и върху държавните органи, които обработват информацията.

И в настоящия момент формалностите за даване на сведения за корабите, пристигащи и отплаващи от български пристанища на река Дунав, се извършват посредством Системата за електронен документооборот на речния транспорт. Промяната в наименованието и в задължителните реквизити на един от подаваните формуляри (Общата декларация за кораба), както и в задължителните реквизити на списъците на екипажа и на пътниците нито ще повишат, нито ще намалят административната тежест върху лицата, които следва да подават сведенията и върху държавните органи, които обработват информацията.

8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?

Не се създават нови регулаторни режими.

Не се засягат съществуващи режими и услуги.

9. Създават ли се нови регистри?

Не се създават нови регистри.

Когато отговорът е „да“, посочете колко и кои са те.

10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?

Актът засяга пряко МСП

Актът не засяга МСП

X Няма ефект

Въздействието на Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване върху корабоприетелите и корабните мениджъри, които имат характеристиките на микро-, малки или средни предприятия, няма да се промени в резултат на приемане на предлагания акт, защото:

➤ редът за докладване на данните за лицата на борда на пътнически кораби, пристигащи и отплаващи от български морски пристанища, до Националния център за електронен документооборот на морския транспорт се осъществява по реда на Наредба № 7 от 23 май 2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизване на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега;

➤ не се създават нови, допълнителни формуляри за докладване на сведения за пътниците на борда на пътнически кораби, пристигащи и отплаващи от български морски пристанища;

➤ сведенията за корабите, пристигащи и отплаващи от българските морски пристанища, и в настоящия момент се докладват чрез Националния център за електронен документооборот на морския транспорт;

➤ сведенията за корабите, пристигащи и отплаващи от българските пристанища на река Дунав, и в настоящия момент се докладват чрез Системата за електронен документооборот на речния транспорт;

➤ не се увеличава броят на подаваните формуляри с данни за пристигащите и отплаващите от българските пристанища на река Дунав кораби, а само се променят наименованието и част от задължителните реквизити на един от формулярите (Общата декларация за кораба), както и някои от задължителните реквизити на списъците на екипажа и на пътниците.

11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?

Да

Не

12. Обществени консултации: Обществени консултации по реда на чл. 26, ал.2-4 от Закона за нормативните актове чрез публикуване на проекта на акт на официалната интернет страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и в Портала за обществени консултации на Министерския съвет ще бъдат проведени през месец май 2020 г.

Предвид срокът за въвеждане (21.12.2019 г.) на Директива (ЕС) 2017/2109 в българското законодателство, както и във връзка със стартирала на 24 януари 2020 г. от Европейската комисия процедура за нарушение № 2020/0008 срещу Република България по чл. 259 от Договора за функционирането на Европейския съюз относно нетранспониране в срок на разпоредбите на Директива (ЕС) 2017/2109, на заинтересованите лица е предоставена възможност да се запознаят с проекта на акт и да представят писмени предложения или становища в 14-дневен срок от публикуването му.

Обобчете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.

13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

Да

Не

Директива (ЕС) 2017/2109 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 г. за изменение на Директива 98/41 / ЕО на Съвета относно регистрацията на лица, плаващи на борда на пътнически кораби, опериращи до или от пристанищата на държавите-членки на Общността и Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно формалностите за докладване за кораби, пристигащи и/или заминаващи от пристанищата на държавите-членки.

Работен документ на службите на Комисията “Резултати от последващите оценки, консултациите със заинтересованите страни и оценките на въздействието” към Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 98/41/ЕО на Съвета относно регистрацията на лица, които плават на борда

на пътнически кораби, които оперират по направление към или от пристанища на държавите членки на Общността, и за изменение на Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки (COM/2016/0370 final - 2016/0171 (COD) (SWD(2016) 189 final) (SWD(2016) 190 final от 6 юни 2016 г.))

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:52016PC0370>

Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:

Име и длъжност: Стефан Янков, Главен експерт, и.д. Директор на дирекция ППУ, ИАМА

Дата: 11.05.2020 Г. *На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗЛД*

Подпис:

Изготвил:

.... На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗЛД

Старши експерт в дирекция ППУ, ИАМА