

Образецът на частична предварителна оценка на въздействието влиза в сила от 01 януари 2021 г.

### Частична предварителна оценка на въздействието

<b>Институция:</b> Министерство на транспорта и съобщенията	<b>Нормативен акт:</b> Закон за допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване
<input type="checkbox"/> Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет	<input checked="" type="checkbox"/> Включен е в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за: .....
<b>Лице за контакт:</b> Красимира Стоянова – директор на дирекция „Правна“, МТС	<b>Телефон и ел. поща:</b> 02/9409432 krstoyanova@mtitc.government.bg

#### 1. Проблем/проблеми за решаване:

**Проблем 1 „Липсва дефиниция и нормативна уредба на безстопанствено изоставените кораби в пристанищата за обществен транспорт и пристанищата със специално предназначение в Република България“**

В законодателството ни липсва легална дефиниция за „безстопанствено изоставен кораб“, както и нормативно установен ред за неговото обявяване като такъв.

Тези кораби са специфичен проблем за българските пристанища, тъй като в своята същност корабите представляват особена движима вещ, подчиняваща се на специален нормативен режим и свързана със значителни финансови разходи, както за оперирането ѝ, така и за нейната поддръжка и престой в пристанище. За разлика от други движими вещи, изоставени от своя собственик на сушата, изоставените кораби се характеризират с много по-висока потенциална степен на опасност за околната среда и безопасността на корабоплаването. Следва също да се вземе предвид обстоятелството, че съгласно Постановление № 181 на Министерския съвет от 2009 г. пристанищата, попадащи в обхвата на законопроекта, са стратегически обекти от значение за националната сигурност. Тези обстоятелства обосновават нуждата от създаване на специален режим за уреждане на безстопанствено изоставените кораби.

Към днешна дата, когато един корабособственик и/или корабоприитежател поради различни причини се дезинтересира от своя кораб и го изостави безстопанствено в пристанище на Република България, процедурата за справяне с проблема е завеждането на морски иск за събиране на съответните неплатени пристанищни такси, възнаграждения на екипажа, вземания, свързани с разходи за извършени кораборемонтни дейности или за преместване на кораба и др. морски искове съгласно чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, съставена в Женева на 12 март 1999 г. (ратифицирана със закон, обн., ДВ, бр. 7 от 2001 г.) (обн., ДВ, бр. 10 от 2012 г.). Процесът по осъждане и влизане в сила на решението по отношение на корабособственик и/или корабоприитежател за дължимите суми, протичащ по общия исков ред, както и впоследствие образуването на изпълнително дело, описване на вещта и продаването на кораба на публична продажба съгласно Гражданския процесуален кодекс, отнема значително дълго време, през което корабът продължава да акумулира разноски. Освен продължаващото начисляване на такси и разноски за периода, в който се разглежда и решава морския иск,

съответният кораб заема място в пристанището, изисква наличието на нормативно регламентиран минимален екипаж на борда и в случай на влошаване на конструктивното му състояние може да се превърне в опасност или препятствие за корабоплаването или заплаха за околната среда. Колкото по-дълго протича съдебният процес, толкова повече се понижава стойността на кораба при една евентуална публична продажба и съответно възможността за удовлетворяване на вземанията на държавата, пристанищните оператори, другите кредитори и членовете на екипажа.

### **Проблем 2 „Липса на възможност за издаване на заповед за изпълнение и на изпълнителен лист за вземанията срещу безстопанствено изоставен кораб и съответно за удовлетворяване вземанията на кредиторите“**

Липсва основание за изискуемост на пристанищните такси на безстопанствено изоставен кораб в пристанище. Съгласно чл. 103в, ал. 3, т.1 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България пристанищните такси се дължат преди отплаването на кораба (тъй като се начисляват за съответния период от време, през който корабът е пребивавал в пристанището), а когато един корабособственик и/или корабоприитежател поради различни причини се дезинтересира от своя кораб и го изостави безстопанствено в пристанище на Република България, корабът не може да отплава, което от своя страна препятства събирането на пристанищните такси.

Корабособственикът и/или корабоприитежателът на безстопанствено изоставен кораб в повечето случаи нямат седалище в република България, а са регистрирани в държава на т.нар. „флагове на удобството“, което пък препятства тяхното откриване и води до невъзможност за призоваване от съда на корабособственика и/или корабоприитежателя на безстопанствено изоставения кораб.

### **Проблем 3 „Особено дълга продължителност на образуваните съдебни производства, в резултат на която безстопанствено изоставеният кораб загубва своята стойност“**

Дългата продължителност на образуваните съдебни производства в голяма степен произтича от невъзможността за надлежно връчване на съобщения в хода на съдебното производство на корабособственика и/или корабоприитежателя на безстопанствено изоставен кораб, които, както е посочено по-горе, в повечето случаи са регистрирани в трети държави, съставляващи юрисдикции с преференциален данъчен режим. Това от своя страна води до невъзможност за ефективно събиране на вземанията на иницииралите съдебното производство кредитори.

В резултат на продължителните съдебни производства при една евентуална публична продажба възможността за удовлетворяване на всички вземания на държавата, пристанищните оператори, другите кредитори и членовете на екипажа става нищожна поради намаляване себестойността на кораба.

Действащата нормативна уредба не позволява решаването на горните проблеми предвид факта, че понятието „безстопанствено изоставен кораб“ не съществува в българското законодателство, а специфичният характер на корабите като движими вещи с голяма стойност и специален правен режим изключват възможността за прилагане на съществуващи правни норми по аналогия. Това в максимална степен се отнася към съдопроизводствените правила в Гражданския процесуален кодекс, които са неефективни в разглежданите случаи.

### **Проблем 4 „Необходимост от децентрализация на държавните функции във водния транспорт“**

Действащата нормативна уредба предвижда съсредоточаване на функциите на двете държавни структури в столицата, а на практика основните функции на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ се изпълняват в крайбрежните участъци от територията на страната.

## **2. Цели:**

**Цел 1 „Дефиниране на понятието „безстопанствено изоставен кораб“ в Кодекса на търговското корабоплаване (чл. 337д от законопроекта)“ и на процедурата, по която Изпълнителна агенция „Морска администрация“ обявява даден кораб за безстопанствено изоставен (чл. 337е от законопроекта) чрез издаване на индивидуален административен акт“**

Тази процедура обхваща действията по установяване на контакт с корабособственика и/или корабоприитежателя и администрацията на знамето (в случай, че корабът плава под чуждо знаме) и даване на достатъчен срок за прекратяване на действията по изоставяне от страна на корабособственика и/или корабоприитежателя. След изтичане на този срок изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ или оправомощено от него лице ще имат правомощието да издадат индивидуален административен акт, обявяващ съответния кораб за безстопанствено изоставен.

**Цел 2 „Създаване на правни възможности за започване на изпълнителни производства и реално удовлетворяване на кредиторите“**

Със създаването на изрично законово основание за изискуемост на всички вземания, представляващи основания за морски иск по чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби и с изключване прилагането на 411, ал. 2, т. 4 от Гражданския процесуален кодекс при произнасяне по заявление за издаване на заповед за изпълнение за вземания, свързани с безстопанствено изоставен кораб, кредиторите ще получат реална възможност да се снабдят със заповед за изпълнение и изпълнителен лист.

Едновременно с това, при липса на данни за висящи съдебни, обезпечителни или изпълнителни производства, се създава процедура за продан на безстопанствено изоставения кораб от областния управител по местонахождение на пристанището, в което се намира корабът, като средствата, при липса на други кредитори, постъпват в бюджета.

**Цел 3 „Въвеждане на правила за намаляване продължителността на съдебните производства“**

С добавяне на исковете за вземания, свързани с кораб, обявен за безстопанствено изоставен с влязъл в сила акт по създадения нов чл. 337е, ал. 5 КТК, в обхвата на особеното исково производство за разглеждане на искове от съда по реда, предвиден в част Трета „Особени искови производства“, глава Двадесет и пета „Бързо производство“ от Гражданския процесуален кодекс, ще се оптимизират съдебните процедури и ще ускори времето от предявяване на иска до постановяване на решение от съда.

За разрешаването на проблема с призоваването на длъжника в производство по обезпечение на бъдещ морски иск или разглеждане на морски иск по чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, се въвежда възможност на основание на влязъл в сила индивидуален административен акт за обявяване на кораб за безстопанствено изоставен съдът да приложи разпоредбата на чл. 48, ал. 2 от Гражданския процесуален кодекс, без да призовава ответника или да му връчва съобщения по някой от останалите способности, регламентирани в кодекса.

**Цел 4 „Децентрализация на държавните функции във водния транспорт“**

Децентрализация на държавните функции, възложени на двете държавни структури – Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ като се преместват седалищата им в гр. Бургас и гр. Варна.

*Посочете определените цели за решаване на проблема/проблемите, по възможно най-конкретен и измерим начин, включително индикативен график за тяхното постигане. Целите е необходимо да са насочени към решаването на проблема/проблемите и да съответстват на действащите стратегически документи.*

### **3. Заинтересовани страни:**

1. Министерство на транспорта и съобщенията
2. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и Капитаните на пристанища Варна и Бургас
3. Собствениците и пристанищните оператори на/в пристанищните терминали от пристанищата

за обществен транспорт и на/в пристанищата със специално предназначение

4. Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

5. Областните управители на областите Варна и Бургас

6. Членове на екипажите на корабите

7. Кредитори

*Посочете всички потенциални заинтересовани страни/групи заинтересовани страни (в рамките на процеса по извършване на частичната предварителна частична оценка на въздействието и/или при обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове), върху които предложенията ще окажат пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи/общини и др.).*

#### **4. Варианти на действие. Анализ на въздействията:**

##### **4.1. По проблем 1:**

###### **Вариант 1 „Без действие“:**

###### **Описание:**

Не се приемат предлаганите промени с проекта на ЗИД на КТК, в резултат на което идентифицираните проблеми ще продължават да съществуват.

###### **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Не са установени положителни въздействия на този вариант

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

###### **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Липсва възможност за обявяване на кораба за безстопанствено изоставен и съответно за предприемане на реални мерки за удовлетворяване на кредиторите, в т.ч. пристанищните оператори и собствениците на пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт и на пристанища със специално предназначение, ДП „Пристанищна инфраструктура“, членовете на екипажа, товародателите, товарополучателите и др.

Същевременно корабът ще продължава да престоява в съответното пристанище за неизвестен период от време и да кумулира разноси. Едновременно с това съществува риск този кораб да стане заплаха за корабоплаването или околната среда.

Евентуално преместване на кораба по разпореждане на Капитана на пристанището е свързано с извършването на допълнителни разходи от държавния бюджет за назначаване на екипаж и за осигуряване охраната на кораба.

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

###### **Специфични въздействия:**

**Въздействия върху малките и средните предприятия:** Пристанищните оператори и собствениците на пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт и на пристанища със специално предназначение няма да могат да предприемат действия за извеждане на кораба от пристанището.

###### **Административна тежест:** няма

*1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.*

*1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информироване, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)*

###### **Вариант 2 „Приемане на ЗИД на КТК“:**



**Описание:**

Приемат се предлаганите промени с проекта на ЗИД на КТК, в резултат на което се създава легална дефиниция на понятието „безстопанствен изоставен кораб“, регламентира се ред за обявяване на кораба за безстопанствено изоставен.

Предвижда се кораб, намиращ се в пристанище по чл. 93, т. 1 и 4 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България за период повече от 3 месеца, на който не се извършва видима външна дейност и чийто корабоприетател и/или корабособственик не е заплатил пристанищни такси или не е заплатил цена за пристанищна услуга в пристанището за същия период, да може да бъде обявен за безстопанствено изоставен кораб. От обхвата на тази дефиниция се предлага да бъдат изключени военните кораби или други държавни кораби, използвани с нетърговска цел, намиращи се в българско пристанище.

Предлага се производство по издаване на акт за обявяване на кораба за безстопанствено изоставен да започне след изтичане на 3-месечния срок, по инициатива на управителния орган на пристанище по чл. 106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България; на пристанищен оператор в пристанище за обществен транспорт, съответно собственик на територията и пристанищната инфраструктура на пристанище по чл. 109 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България или на ИА „Морска администрация“ – в случаите по чл. 366 от КТК. За започване на производството изпълнителният директор на ИА „Морска администрация“ или оправомощено от него лице уведомяват корабособственика и/или корабоприетателя и се поканват да преустановят безстопанственото изоставяне, в едномесечен срок от получаване на уведомлението. След изтичане на срока, ако не са предприети действия за преустановяване на безстопанственото изоставяне на кораба, изпълнителният директор на ИА „Морска администрация“ или оправомощено от него лице издават индивидуален административен акт за обявяване на кораба за безстопанствено изоставен. Актът се публикува от ИА „Морска администрация“ на интернет страницата на агенцията, съобщава се на корабособственика и/или корабоприетателя, и подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс пред административния съд по местонахождението на пристанището, в което корабът се намира. С влизане в сила на акта за обявяване на кораб за безстопанствено изоставен ще станат изискуеми всички вземания, представляващи основания за морски иск по чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, съставена в Женева на 12 март 1999 г. (ратифицирана със закон, обн., ДВ, бр. 7 от 2001 г.) (обн., ДВ, бр. 10 от 2012 г.), които не са станали изискуеми на друго основание.

**Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Ще се създаде предпоставка в кратки срокове след провеждане на процедурата корабът да бъде преместен и да не затруднява дейността на съответния пристанищен терминал или пристанище. Ще има възможност кредиторите, в т.ч. пристанищните оператори, собствениците на пристанищни терминали от обществен транспорт и на пристанища със специално предназначение, ДП „Пристанищна инфраструктура“, членовете на екипажа, товародателите, товарополучателите и др. при спазване на законовите изисквания да предприемат действия, за да удовлетворят вземанията си.

Чрез предложените допълнения в КТК ще се постигне максималното запазване на стойността на изоставения кораб чрез ограничаване на разходите за неговото съхранение, освобождаването на заетото в пристанището кейово място за експлоатация по предназначение и недопускането на ситуация, в която съответният кораб остава без екипаж и поддръжка за продължителен период от време, като с това ще се намали риска той да стане опасен за корабоплаването и околната среда.

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

**Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Създават се допълнителни правомощия за ИА „Морска администрация“

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

### **Специфични въздействия:**

**Въздействия върху малките и средните предприятия:** Пристанищните оператори и собствениците на пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт и на пристанища със специално предназначение ще продължат да реализират загуби и да пропускат ползи – от една страна поради неплатени цени за пристанищни услуги, а от друга - поради невъзможността да ползват ефективно съответното корабно място за товаро-разтоварни дейности.

**Административна тежест:** няма

*(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)*

*1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.*

*1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)*

## **4.2. По проблем 2:**

**Вариант 1 „Без действие“:**

### **Описание:**

Не се приемат предлаганите промени с проекта на ЗИД на КТК, в резултат на което идентифицираните проблеми ще продължават да съществуват.

**Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Не са установени положителни въздействия на този вариант

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

**Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Ще липсва възможност за започване на изпълнителни производства по вземания, свързани с безстопанствено изоставени кораби и съответно за реално удовлетворяване на кредиторите, в т.ч. пристанищните оператори и собствениците на пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт и пристанища със специално предназначение, ДП „Пристанищна инфраструктура“, членовете на екипажа, товародателите, товарополучателите и др.

Същевременно корабът ще продължава да престоива в съответния пристанищен терминал и в съответното пристанище за неизвестен период от време, като по този начин ще представлява потенциална заплаха за корабоплаването или околната среда.

Могат да възникнат допълнителни задължения за Капитан на пристанището на разпреди служебно преместване на кораба, при реализиране на допълнителни разноски за бюджета във връзка с това, включително и такива за назначаване на екипаж и/или осигуряване на охрана.

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

### **Специфични въздействия:**

**Въздействия върху малките и средните предприятия:** Пристанищните оператори и собствениците на пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт и на пристанища със специално предназначение няма да могат да предприемат действия за извеждане на кораба от пристанището.

Пристанищните такси и другите вземания, свързани с тези кораби, няма да могат да бъдат събирани принудително.

## **Административна тежест: няма**

*1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.*

*1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)*

## **Вариант 2 „Приемане на ЗИД на КТК“:**

### **Описание:**

Приемат се предлаганите промени с проекта на ЗИД на КТК, в резултат на което се създава правна възможност за започване на изпълнителни производства във връзка с вземания към безстопанствено изоставения кораб, регламентира се и ред за продажба на търг на кораба от областния управител, в чиято териториална компетентност попада пристанището, в което се намира корабът. Редът ще бъде следният: в срок от два месеца от публикуването на акта на интернет страницата на ИА „Морска администрация“ кредиторите, които имат вземания, представляващи основания за морски иск по чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, ще бъдат задължени да уведомят ИА „Морска администрация“ за висящите иски за производствата, издадените заповеди за изпълнение и/или изпълнителни листове и за започнатите изпълнителни производства. В случай, че до изтичане на срока безстопанствено изоставен кораб не е арестуван и няма данни за заведени по отношение на него иски или наложени обезпечителни мерки, за издадени заповеди за изпълнение и/или изпълнителни листове, или за започнати изпълнителни производства, ИА „Морска администрация“ ще изпрати заверено копие от акта с отбелязване на данните за влизането му сила на областния управител по местонахождението на пристанището, в което се намира корабът. След получаване на акта областният управител ще бъде задължен да организира търг за продажба на кораба, по реда, предвиден за продажба на вещи – частна държавна собственост в Закона за държавната собственост и в правилника за прилагането му, като в този случай няма да се взема предвид на каква стойност възлиза корабът. Ако до приключване на търга на областния управител не бъдат представени доказателства за издадени в полза на трети лица обезпечителни заповеди, заповеди за изпълнение и/или изпълнителни листове за вземания към корабоприетеля и/или корабособственика, получените приходи от търга постъпват в държавния бюджет.

### **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Ще се създаде предпоставка в кратки срокове след провеждане на процедурата корабът да бъде преместен и да не затруднява дейността на съответния пристанищен терминал или пристанище. Ще има възможност кредиторите, в т.ч. пристанищните оператори и собствениците на пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт и пристанища със специално предназначение, ДП „Пристанищна инфраструктура“, членовете на екипажа, товародателите, товарополучателите и др. при спазване на законовите изисквания да предприемат действия, за да удовлетворят вземанията си.

При липса на кредитори корабът може да бъде продаден на търг, като средствата ще постъпят в бюджета.

Чрез предложените допълнения в КТК ще се постигне максималното запазване на стойността на изоставения кораб чрез ограничаване на разходите за неговото съхранение, освобождаването на заетото в пристанището кейово място за експлоатация по предназначение и недопускането на ситуация, в която съответният кораб остава без екипаж и поддръжка за продължителен период от време, като с това ще се намали риска той да стане опасен за корабоплаването и околната среда.

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

### **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Създават се допълнителни правомощия за ИА „Морска администрация“ и областните управители на областите съобразно местоположението на пристанищата, в които се намират

корабите.

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

#### **Специфични въздействия:**

**Въздействия върху малките и средните предприятия:** Пристанищните оператори и собствениците на пристанищни терминали на пристанища за обществен транспорт и на пристанища със специално предназначение ще продължат да реализират загуби и да пропускат ползи – от една страна поради неплатени цени за пристанищни услуги, а от друга - поради невъзможността да ползват ефективно съответното корабно място за товаро-разтоварни дейности.

**Административна тежест:** няма

*(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)*

*1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.*

*1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)*

### **4.3. По проблем 3:**

#### **Вариант 1 „Без действие“:**

##### **Описание:**

Не се приемат предлаганите промени с проекта на ЗИД на КТК, в резултат на което идентифицираните проблеми ще продължават да съществуват.

##### **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Не са установени положителни въздействия на този вариант

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

##### **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Съдебните производства ще продължават значителен период от време, без да се стига до разглеждане на спора по същество. В резултат, след приключване на съдебното производство и образуване на изпълнително такова, сумите, получени от публичната продажба на кораба няма да могат да удовлетворят кредиторите и да покрият разноските по съдебните и изпълнителни производства.

Същевременно корабът ще продължава да престоява в съответното пристанище за неизвестен период от време и да кумулира допълнителни разноски, като в същото време намалява себестойността му. Едновременно с това корабът ще представлява потенциална заплаха за корабоплаването и за околната среда.

Могат да възникнат допълнителни задължения за Капитан на пристанището на разпореди служебно преместване на кораба, при реализиране на допълнителни разноски за бюджета във връзка с това, включително и такива за назначаване на екипаж и/или осигуряване на охрана.

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

#### **Специфични въздействия:**

**Въздействия върху малките и средните предприятия:** Пристанищните оператори и собствениците на пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт и на пристанища със специално предназначение няма да могат да покрият загубите и разноските си.

**Административна тежест:** няма

*1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат*



1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

## **Вариант 2 „Приемане на ЗИД на КТК“:**

### **Описание:**

Приемат се предлаганите промени с проекта на ЗИД на КТК, в резултат на което съдебните производства ще се разглеждат по реда за бързите производства - глава Двадесет и пета „Бързо производство“ Гражданския процесуален кодекс. За разрешаването на проблема с призоваването на длъжника в производство по обезпечение на бъдещ морски иск или разглеждане на морски иск по чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, с оглед спазването на принципите на равнопоставеност и състезателност, се въвежда възможност на основание на влязъл в сила индивидуален административен акт за обявяване на кораб за безстопанствено изоставен съдът да приложи разпоредбата на чл. 48, ал. 2 от Гражданския процесуален кодекс, без да призовава ответника или да му връчва съобщения по някой от останалите способи, регламентирани в кодекса. Създава се правна възможност за извършване на продажба на кораба преди приключване на исковите производства, като в същото време се гарантира възможността на кредиторите реално да се удовлетворят от средствата от тази продажба.

### **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Времето, необходимо за нови съдебни поръчки до държавата на знамето с оглед връчването на съобщения на корабособственика или корабоприитежателя, както и за призоваване чрез Държавен вестник, ще бъде спестено. Ще се създаде възможност възможно най-бързо съдът да премине към разглеждане на спора по същество и към постановяване на решение.

Съкращаването на времето на съдебното производство значително ще намали допълнително кумулираните от кораба разходи и представлява предпоставка престоят на кораба да бъде преустановен по-рано, като по този начин пристанищните оператори ще могат да приемат и обработват други кораби на негово място. Същевременно значително ще се ограничи процеса по намаляване себестойността на кораба и ще бъдат предотвратени евентуални заплахи за корабоплаването и за околната среда. Значително нараства и възможността вземанията на всички или повечето кредитори да бъдат реално удовлетворени.

Чрез предложените допълнения в КТК ще се постигне максималното запазване на стойността на изоставения кораб чрез ограничаване на разходите за неговото съхранение, освобождаването на заетото в пристанището кейово място за експлоатация по предназначение и недопускането на ситуация, в която съответният кораб остава без екипаж и поддръжка за продължителен период от време, като с това ще се намали риска той да стане опасен за корабоплаването и околната среда.

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

### **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

### **Специфични въздействия:**

**Въздействия върху малките и средните предприятия:** Пристанищните оператори и собствениците на пристанища за обществен транспорт и със специално предназначение ще спрат да реализират загуби и да пропускат ползи, като в същото време ще могат реално в обозрими срокове да удовлетворят вземанията си в много по-голяма степен.

### **Административна тежест: няма**

*(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)*

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

#### **4.4. По проблем 4:**

##### **Вариант 1 „Без действие“:**

###### **Описание:**

Не се приемат предлаганите промени с проекта на ЗИД на КТК относно седалищата на ИА „Морска администрация“ и ДП „Пристанищна инфраструктура“ и се запазва досегашната им структура.

Изпълнителна агенция „Морска администрация“ е със седалище София и с териториални дирекции във Варна, Бургас, Русе и Лом.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е със седалище София, където се намира главното управление на предприятието, и с клонове - териториални поделения: пристанище Бургас (с район на действие от географския паралел на българо-турската граница до географския паралел на нос Емине); пристанище Варна (с район на действие от географския паралел на нос Емине до географския паралел на българо-румънската граница); пристанище Лом (с район на действие от километър 645 до километър 845,650 от българския участък на река Дунав); пристанище Русе (с район на действие от километър 374,100 до километър 645 от българския участък на река Дунав). Структурата на предприятието включва и 3 специализирани поделения: специализирано поделение дирекция „Ръководство на корабния трафик – Черно море“, специализирано поделение дирекция „Ръководство на корабния трафик – река Дунав“ и специализирано поделение дирекция „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“.

###### **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Не са установени положителни въздействия на този вариант.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

###### **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Няма да бъде постигната децентрализацията на двете структури.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

###### **Специфични въздействия:**

Не са идентифицирани.

**Административна тежест:** не създава допълнителна административна тежест.

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

##### **Вариант 2 „Приемане на ЗИД на КТК“:**

###### **Описание:**

Приемат се предлаганите промени с проекта на ЗИД на КТК, в резултат на което се променят седалищата на ИА „Морска администрация“ и ДП „Пристанищна инфраструктура“. Промяната предвижда седалището на ИА „Морска администрация“ от София да се премести във Варна, а седалището на ДП „Пристанищна инфраструктура“ от София да се премести в Бургас. Съществуващите към момента териториално звено във Варна (за Изпълнителна агенция „Морска администрация“) и клон – териториално поделение в Бургас (за Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“) ще поемат и функциите на централни управления. Вътрешната структура и разпределение на функциите ще бъдат предмет на съответните промени в Устройствения правилник на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и в Правилника за

устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

**Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Създава се правна възможност за децентрализация на ИА „Морска администрация“ и ДП „Пристанищна инфраструктура“, което ще има положително влияние за заинтересованите страни.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

**Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

**Специфични въздействия:** няма.

**Административна тежест:** няма.

**5. Сравняване на вариантите:**

Степени на изпълнение по критерии: 1) висока; 2) средна; 3) ниска.

**5.1. По проблем 1:**

		Вариант „Без действие“	Вариант 2
Ефективност	Цел 1	3	1
Ефикасност	Цел 1	3	1
Съгласуваност	Цел 1	3	1

*1.1. Сравнете вариантите чрез сравняване на ключовите им положителни и отрицателни въздействия.*

*1.2. Посочете степеня, в която вариантите ще изпълнят определените цели, съгласно основните критерии за сравняване на вариантите: ефективност, чрез която се измерва степеня, до която вариантите постигат целите на предложението; ефикасност, която отразява степеня, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи;*

*съгласуваност, която показва степеня, до която вариантите съответстват на действащите стратегически документи.*

**5.2. По проблем 2:**

		Вариант „Без действие“	Вариант 2

<b>Ефективност</b>	Цел 2	3	1
<b>Ефикасност</b>	Цел 2	3	1
<b>Съгласуваност</b>	Цел 2	3	1

\* При повече от един поставен проблем мултиплицирайте таблицата за всеки отделен проблем.

### 5.3. По проблем 3:

		Вариант „Без действие“	Вариант 2
<b>Ефективност</b>	Цел 3	3	1
<b>Ефикасност</b>	Цел 3	3	1
<b>Съгласуваност</b>	Цел 3	3	1

### 5.4. По проблем 4:

		Вариант „Без действие“	Вариант 2



Ефективност	Цел 4	3	1
Ефикасност	Цел 4	3	1
Съгласуваност	Цел 4	3	1

1.1. Сравнете вариантите чрез сравняване на ключовите им положителни и отрицателни въздействия.

1.2. Посочете степента, в която вариантите ще изпълнят определените цели, съгласно основните критерии за сравняване на вариантите:

ефективност, чрез която се измерва степента, до която вариантите постигат целите на предложението;

ефикасност, която отразява степента, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи;

съгласуваност, която показва степента, до която вариантите съответстват на действащите стратегически документи.

\* При повече от един поставен проблем мултиплицирайте таблицата за всеки отделен проблем.

#### 6. Избор на препоръчителен вариант:

По проблем 1: Вариант 2 „Приемане ЗИД на КТК“

По проблем 2: Вариант 2 „Приемане ЗИД на КТК“

По проблем 3: Вариант 2 „Приемане ЗИД на КТК“

По проблем 4: Вариант 2 „Приемане ЗИД на КТК“

Посочете препоръчителните варианти за решаване на поставения проблем/проблеми.

#### 6.1. Промяна в административната тежест за физическите и юридическите лица от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

Ще се увеличи

Ще се намали

Няма ефект

1.1. Изборът следва да е съотнесен с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант за решаване на всеки проблем.

1.2. Ако се предвижда въвеждането на такса, представете образуването на нейния размер съгласно Методиката по чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

**6.2. Създават ли се нови/засягат ли се съществуващи регулаторни режими и услуги от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?**

Да

.....  
.....

Не

*1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на избрания вариант.*

*1.2. В случай че се предвижда създаване нов регулаторен режим, посочете неговия вид (за стопанска дейност: лицензионен, регистрационен; за отделна стелка или действие: разрешителен, уведомителен; удостоверителен и по какъв начин това съответства с постигането на целите).*

*1.3. Мотивирайте създаването на новия регулаторен режим съгласно изискванията на чл. 3, ал. 4 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.*

*1.4. Посочете предложените нови регулаторни режими отговарят ли на изискванията на чл. 10 – 12 от Закона за дейностите по предоставяне на услуги.*

*1.5. Посочете изпълнено ли е изискването на § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за дейностите по предоставяне на услуги.*

*1.6. В случай че се изменят регулаторни режими или административни услуги, посочете промяната.*

**6.3. Създават ли се нови регистри от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?**

Да

.....  
.....

Не

*Когато отговорът е „Да“, посочете регистрите, които се създават и по какъв начин те ще бъдат интегрирани в общата регистрова инфраструктура.*

**6.4. По какъв начин препоръчителният вариант въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (МСП) (включително по отделните проблеми)?**

Актът засяга пряко МСП

Актът не засяга МСП

*Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант.*

**6.5. Потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):**

Не са идентифицирани възможни конкретни рискове с отрицателни въздействия от предложените промени в ЗИД на КТК.

*Посочете възможните рискове от прилагането на препоръчителния вариант, различни от отрицателните въздействия, напр. възникване на съдебни спорове и др.*

**7. Консултации:**

Проведени са консултации

.....  
.....  
.....

*Посочете основните заинтересовани страни, с които са проведени консултации. Посочете резултатите от консултациите, включително на ниво ЕС: спорни въпроси, многократно поставяни въпроси и др.*

Предстоят обществени консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове

.....  
.....

*Обобщете най-важните въпроси за обществени консултации. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултации процедури.*

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

Да

Не

.....  
.....

*1.1. Посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 6.2 и 6.3, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).*

*1.2. Изборът трябва да съответства на посоченото в раздел 1, съгласно неговата т. 1.5.*

**9. Изисква ли се извършване на цялостна предварителна оценка на въздействието поради очаквани значителни последици?**

Да

Не

*(преценка съгласно чл. 20, ал. 3, т. 2 от Закона за нормативните актове)*

**10. Приложения:**

.....  
.....

*Приложете необходимата допълнителна информация и документи.*

**11. Информационни източници:**

.....  
.....

*Посочете изчерпателен списък на информационните източници, които са послужили за оценка на въздействията на отделните варианти и при избора на вариант за действие: регистри, бази данни, аналитични материали и др.*

**12. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за извършването на частичната предварителна оценка на въздействието:**

Име и длъжност: Красимира Стоянова, директор на дирекция „Правна“, МТС

Дата: .....

Подпис: ..... *На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗЛД*