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

|  |  |
| --- | --- |
| **Частична предварителна оценка на въздействието** | |
| **Институция:**  **Министерство на транспорта и съобщенията** | **Нормативен акт:**  Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони, приета с Постановление № 374 на Министерския съвет от 25 ноември 2014 г. (обн., ДВ, бр. 99 от 2014 г., изм., бр. 36 от 2022 г.) |
|  | 1 юли – 31 декември 2023 г. |
| **Лица за контакт:**  Елеонора Караколева, старши експерт, дирекция „Пристанища и пристанищни услуги”,  ИА „Морска администрация”  Силвина Бакърджиева, главен експерт, дирекция „Пристанища и пристанищни услуги”,  ИА „Морска администрация” | **Телефон и ел. поща:**  тел. 070010145  e-mail: [eleonora.karakoleva@marad.bg](mailto:eleonora.karakoleva@marad.bg)  e-mail: [silvina.bakardzhieva@marad.bg](mailto:silvina.bakardzhieva@marad.bg) |
| **1. Проблем/проблеми за решаване:**  **Проблем 1:** Разпоредбата на чл. 60а от Закона за морските пристанища, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ) (в това число и ал. 2) съществува от 27 март 2004 г. Създадена е с § 3 от Закона за изменение и допълнение на ЗМПВВППРБ (ДВ, бр. 24 от 2004 г.), с оглед на приетите на 12 декември 2002 г. от Конференцията на договарящите правителства изменения на приложението към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., изготвена в Лондон на 1 ноември 1974 г., ратифицирана с Указ № 2250 от 1983 г. – ДВ, бр. 61 от 1983 г. (обн., ДВ, бр. 12 от 2005 г., изм. и доп., бр. 16, 17, 19, 20, 22, 23 и 24 от 2017 г. и бр. 93 от 2018 г., изм., бр. 40 от 2019 г. и бр. 82 от 2020 г.) – Резолюция № 1, и Международен кодекс за сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения (Кодекс ISPS) – Резолюция № 2. По силата на Регламент № (ЕО) 725/2004 държавите – членки на Европейския съюз, са задължени да прилагат правилата на Кодекса ISPS.  С ал. 2 на чл. 60а ЗМПВВППРБ (ДВ, бр. 24 от 2004 г.) се създава законова делегация за определяне с наредба условията и реда за постигане сигурността на корабите и пристанищата. Разпоредбата е претърпяла множество редакции, като при последното изменение на същата (ДВ, бр.104 от 2020  г.) обхвата на делегация е определен до наредба за реда и условията за постигане сигурността на корабите и пристанищата по чл. 106а (морските пристанища Бургас и Варна). В резултат, на което от обхвата на посочената делегация се изключват морските пристанища за обществен транспорт, различни от тези по чл. 106а ЗМПВВППРБ, както и всички други морски пристанища (рибарски, яхтени и със специално предназначение) и пристанищата на река Дунав.  **Проблем 2:** Както беше споменато при дефиниране на Проблем 1 с приемането на Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ДВ, бр.104 от 2020  г.) е променен чл. 60а относно контрола на корабите и пристанищата във връзка със сигурността и безопасността на корабоплаването. В резултат, на което с новата редакция на ал. 3 се премахва съществуващото законово изискване за издаване на удостоверение за съответствие на пристанището и се преустановява действието на издадените такива удостоверения, което представлява форма на намаляване на административната тежест. От една страна, правило 16.62 от Приложение III на Регламент (ЕО) № 725/2004 не вменява като задължение, а предоставя на държавите членки да преценят дали да издават този удостоверителен документ. От друга страна, индивидуалният административен акт се издава след извършване на нарочна проверка и заплащане на държавна такса и следва да бъде заверяван на всеки 5 години, което, съпоставено с предназначението му единствено да удостовери, че за съответното пристанище е извършена оценка на сигурността и има одобрен план за сигурност, който се прилага (обстоятелства, които и без това са известни), се явява непропорционална тежест за юридическите лица – пристанищни оператори.  Във връзка с гореизложеното подзаконовата нормативна уредба, а именно Наредбата за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони следва да се приведе в съответствие с изискванията на чл. 60а от ЗМПВВППРБ.  До този момент не е извършвана последваща оценка на Наредбата за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони или на някое от постановленията за нейното изменение или допълнение по реда и при условията на чл. 22 от Закона за нормативните актове.  *1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.*  *1.2. 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.).*  *1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.*  *1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.*  *1.5. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?* | |
| **2. Цели:**  **По проблем 1:**  Цел: Привеждане в съответствие на действащата Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони с промяна на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 104 от 2020 г.).  **По проблем 2:**  Цел: Намаляване на административната тежест с промяна на Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони т.е. ще отпадне изискването за издаване на удостоверение за съответствие на пристанището и ще се преустанови действието на издадените такива удостоверения.  *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:**  **По проблем 1-2:**  **Пряко засегнати:**  Изпълнителна агенция „Морска администрация“ - компетентен орган по морската сигурност, който координира, привежда в действие и изпълнява надзор за прилагане на мерките за сигурност, предвидени в Регламент № (ЕО) 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения (ОВ, L 129 от 2004 г.);   * Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, в качеството на управителен орган на пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ, отговарящо за наличието, изпълнението и поддържането на плановете за сигурност на пристанищните райони Варна и Бургас (пристанищата по смисъла на Директива 2005/65/ЕО); * органът по сигурността на пристанищния район (пристанището по смисъла на Директива 2005/65/ЕО); * офицерът по сигурността на пристанищния район (пристанището по смисъла на Директива 2005/65/ЕО); * съветът по сигурността на пристанищния район (пристанището по смисъла на Директива 2005/65/ЕО).   **Косвено засегнати:**   * Съветът по морска сигурност към министъра на транспорта и съобщенията; * министърът на транспорта и съобщенията; * Министерството на вътрешните работи; * Държавна агенция „Национална сигурност”; * Министерството на отбраната; * Агенция “Митници”; * областните управители на областите с административни центрове Добрич, Варна, Бургас, Силистра, Русе, Велико Търново, Плевен, Монтана, Враца и Видин; * Черноморските (общо 15) и Дунавските (общо 23) общини; * корабопритежателите на кораби, посещаващи българските пристанища – средногодишният брой посещения в българските пристанища на кораби, независимо от знамето, под което плават, е около 18 000; * членовете на екипажи на кораби, посещаващи българските пристанища – средногодишният брой посещения в българските пристанища на кораби, независимо от знамето, под което плават, е около 18 000; * офицера по сигурността на компанията; * офицера по сигурността на кораб.   *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 „Без действие“: При този вариант ще се наблюдава:   * запазване на съществуващите несъответствия между разпоредбите на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и изискванията на действащата Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони; * отсъствие на адекватни мерки в националното законодателство, осигуряващи точното прилагане на правилата за постигане сигурността на корабитеи пристанищата по чл. 106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.   Идентифицирани са следните отрицателни икономически/социални/екологични въздействия:   * непълно адаптиране на българските морски пристанища Бургас и Варна и морските пристанищни съоръжения към действащите правила, свързани със сигурността; * запазване на съществуващото положение свързано с условията и реда за постигане сигурността на морските кораби, българските морски пристанища Бургас и Варна и морските пристанищни съоръжения; * недостатъчни и неефективни мерки за защита на морските кораби, плаващи под българско знаме, морските пристанищни съоръжения и морските пристанища по чл. 106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България срещу заплаха от преднамерени противозаконни действия. Тези негативни въздействия се проявяват, както по отношение на хората, работещи в пристанищния сектор, така и на цялото население на черноморските общини.   Всички идентифицирани негативни въздействия са значителни.  Не са идентифицирани положителни икономически/социални/екологични въздействия.  Вариант 1 „Приемане на проекта на Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони“:  При този вариант ще се наблюдава:   * привеждане на Наредбата за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони, в пълно съответствие с изискванията на чл. 60а от ЗМПВВППРБ.   Не са идентифицирани негативни икономически/социални/екологични въздействия.  Идентифицирани са следните положителни икономически/социални/екологични въздействия:   * създаване на предпоставки за ефективно прилагане правилата относно сигурността за всички морски кораби, морски пристанищни съоръжения и морските пристанища, попадащи в обхвата на глава XI-2 на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., наричана по-нататък "Конвенция SOLAS", както е изменена с Протокола от 1988 г., ратифицирана с Указ № 2250 от 1983 г. на Държавния съвет на Народна република България – ДВ, бр. 61 от 1983 г., в сила за Република България от 2.02.1984 г. (ДВ, бр. 12 от 2005 г.), Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения, наричан по-нататък "ISPS Code" (приет с Резолюция 2 на Конференцията на договарящите правителства по Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. на 12 декември 2002 г., в сила за Република България от 1 юли 2004 г., обн. ДВ. бр. 97 от 2020 г.), и Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. за повишаване на сигурността по пристанищата (ОВ, L 310 от 2005 г.). Тези положителни въздействия се проявяват по отношение на цялото население на черноморските общини; * повишаване на привлекателността на българските морски пристанища и морски пристанищни съоръжения. Тези положителни въздействия се проявяват по отношение на всички пряко и косвено засегнати заинтересовани страни, ползватели на пристанищата; * създаване на реални условия министърът на транспорта и съобщенията, чрез Изпълнителна агенция “Морска администрация”, да ръководи, координира и контролира дейностите по сигурността на корабите, пристанищните съоръжения и пристанищата в областта на транспорта съобразно своята компетентност. Тези положителни въздействия се проявяват не само по отношение на хората, работещи в пристанищния сектор, но и на цялото население на черноморските общини.   Всички описани положителни въздействия са в пряка връзка с постигането на формулираните цели. | |
| **4.2. По проблем 2:** | |
| Вариант „Без действие“: При този вариант ще се наблюдава:   * запазване на досегашната административна тежест.   Идентифицирани са отрицателните икономически/социални/екологични въздействия:   * запазване на съществуващото положение свързано с условията и реда за постигане сигурността на морските кораби, българските морски пристанища Бургас и Варна и морските пристанищни съоръжения; * невъзможност да бъдат приложени изискванията, регламентирани с промяната на ЗМПВВППРБ (обн., ДВ, бр. 104 от 2020 г.), свързани с определянето на условията и реда за постигане сигурността на корабите и пристанищата по чл. 106 от ЗМПВВППРБ т.е. ще е налице противоречие между закон и подзаконов нормативен акт по прилагането му.   Всички идентифицирани негативни въздействия са значителни.  Не са идентифицирани положителни икономически/социални/екологични въздействия.  Вариант 1 „Приемане на проекта на Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони“:  При този вариант ще се наблюдава:   * създаване на необходимите предпоставки за постигане сигурността на корабите и пристанищата по чл. 106а от закона. * намаляване на административната тежест т.е. ще отпадне изискването за издаване на удостоверение за съответствие на пристанището и ще се преустанови действието на издадените такива удостоверения.   Не са идентифицирани негативни икономически/социални/екологични въздействия.  Идентифицирани са положителни икономически/социални/екологични въздействия:   * Отпада изискването за издаване на посочения по-горе удостоверителен документ; * Индивидуалният административен акт се издава след извършване на нарочна проверка и заплащане на държавна такса и следва да бъде заверяван на всеки 5 години, което, съпоставено с предназначението му единствено да удостовери, че за съответното пристанище е извършена оценка на сигурността и има одобрен план за сигурност, който се прилага (обстоятелства, които и без това са известни), се явява непропорционална тежест за юридическите лица – пристанищни оператори. В този смисъл се намалява административната тежест, както за органа на изпълнителна власт, така и пристанищните оператори. | |
| **5. Сравняване на вариантите:**  **По проблем 1-2:**  **Степени на изпълнение по критерии:** 1) висока; 2) средна; 3) ниска.   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | | **Вариант**  **„Без действие“** | **Вариант 1** | **Вариант 2** |  | | ***Ефективност*** | Цел 1: … | 3) ниска | 1) висока |  |  | | Цел 2: … | 3) ниска | 1) висока |  |  | | ***Ефикасност*** | Цел 1: … | 3) ниска | 1) висока |  |  | | Цел 2: … | 3) ниска | 1) висока |  |  | | ***Съгласуваност*** | Цел 1: … | 3) ниска | 1) висока |  |  | | Цел 2: … | 3) ниска | 1) висока |  |  |   *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.* | |
| **6. Избор на препоръчителен вариант:**  **По проблеми 1 и 2:**  **Вариант 1 „Приемане на проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони, приета с Постановление № 374 на Министерския съвет от 25 ноември 2014 г.**  **(обн., ДВ, бр. 99 от 2014 г., изм., бр. 36 от 2022 г.)“**  *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):**        *1.1. Изборът следва да е съотносим 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)?**      *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)?**      *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)?**      Въздействието от промяната на Наредбата за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони върху пристанищните оператори, които имат характеристиките на микро-, малки или средни предприятия, няма да е негативно, тъй като се намалява административната тежест т.е. ще няма да е налично изискването за издаване на удостоверение за съответствие на пристанището и за преустановяване действието на издадените такива удостоверения; В този смисъл на практика ще отпадне една непропорционална тежест за юридическите лица – пристанищни оператори.  *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 рискове от прилагането на препоръчителния вариант.  *Посочете възможните рискове от прилагането на препоръчителния вариант, различни от отрицателните въздействия, напр. възникване на съдебни спорове и др.* | |
| **7. 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.*    Проектът ще бъде публикуван за обществено обсъждане на официалната интернет страница на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет.  *Обобщете най-важните въпроси за обществени консултации. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.* | |
| **8. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?**      Доколкото се синхронизира използваният в Наредбата за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони, понятиен апарат в областта на сигурността на пристанищата с този на:   * Регламент № (ЕО) 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31  март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения (ОВ, L 129 от 2004 г.), изменен с Решение на Комисията от 23 януари 2009 г. (ОВ, L 29 от 31 януари 2009 г.) и с Регламент (ЕО) № 219/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. (ОВ, L 87 от 31 март 2009 г.), и * Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. за повишаване на сигурността на пристанищата (ОВ, L 310 от 25 ноември 2005 г.), изменена с Регламент (ЕО) № 219/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. (ОВ, L 87 от 31 март 2009 г.) и с Регламент (ЕС) 2019/1243 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 година за адаптиране на редица правни актове, предвиждащи използване на процедурата по регулиране с контрол, към членове 290 и 291 от Договора за функционирането на Европейския съюз(OB, L 198 от 25 юли 2019 г.) т.е. относимите актове на вторичното право на Европейския съюз.   <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=celex%3A32004R0725>  <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2003%3A0229%3AFIN>  <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A02005L0065-20190726>  https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52009DC0002  *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?**      *(преценка съгласно чл. 20, ал. 3, т. 2 от Закона за нормативните актове)* | |
| **10. Приложения:** Допълнителна информация е налична на посочените в т. 8 и т. 11 интернет адреси.  *Приложете необходимата допълнителна информация и документи.* | |
| **11. Информационни източници:**  (електронен адрес: www.marad.bg)  (електронен адрес: [www.mtc.government.bg](http://www.mtc.government.bg))  (електронен адрес: [www.ciela.net](http://www.ciela.net))  Регистър пристанищни оператори - <https://www.marad.bg/bg/taxonomy/term/179>  Регистър пристанища - <https://www.marad.bg/bg/taxonomy/term/178>  *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:** Стефан Янков – директор на дирекция „Пристанища и пристанищни услуги“ в Изпълнителна агенция „Морска администрация“  **Дата:**  **Подпис:** | |