

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: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	Нормативен акт: Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване
За включване в законодателната/ оперативната програма на Министерския съвет за периода: 1 януари – 30 юни 2020 г.	Дата: 20 декември 2019 г.
Контакт за въпроси: Елеонора Караколева	Телефон: 0700 10 145
1. Дефиниране на проблема:	
<p>1. Действащата национална нормативна уредба в областта на надзора на пазара на морското оборудване не съответства в пълна степен на изискванията на Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕС на Съвета (ОВ, L 257 от 28 август 2014 г., поправка – ОВ, L 146 от 11 юни 2018 г.) (по-нататък за краткост „Директива 2014/90/ЕС“).</p> <p>2. Установеният с действащата нормативна уредба ред за издаване на свидетелства за съответствие на плаващите под българско знаме морски кораби с международните конвенции в областта на безопасността на корабоплаването, безопасната експлоатация на корабите и предотвратяване на замърсяването на морската околна среда от кораби, по които Република България е страна, създава неоправдано висока административна тежест за корабоприжателите и не съответства на добрата морска практика, прилагана от другите държави – членки на Европейския съюз.</p> <p>3. Съществуващите в Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) административнонаказателни разпоредби, предвиждащи административни наказания за неизпълнение на правилата, установени с Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г., съставена в Лондон, Обединеното кралство, на 7 юли 1978 г., Утвърдена с Решение № 192 на Бюрото на Министерския съвет от 1981 г. (обн., ДВ, бр. 31 от 2005 г., попр., бр. 86 и 91 от 2009 г., изм., бр. 17 от 2014 г. и бр. 90 от 2018 г.), по която Република България е страна, се нуждаят от прецизиране и допълване. Предвид спецификата на морския транспорт е необходимо да бъдат създадени специални правила относно реда за изпълнение на наложена на морско лице – член на екипажа на морски кораб, санкция „лишаване от право да се упражнява определена професия или дейност“.</p> <p>4. Съществуващата нормативна уредба на договора за бейрбоут чартър създава значителна административна тежест за гражданите и бизнеса и с практически неприложима в случаите, в които яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, неизвършващи международно плаване, се предоставят на бейрбоут чартър за кратки периоди от време (от няколко часа до няколко дни).</p> <p><i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i></p> <p>Проблем 1: Целта на Директива 2014/90/ЕС е да се постигне по-висока безопасност по море и предотвратяване на замърсяването на морето посредством хармонизирано прилагане на</p>	

съответните международни инструменти (конвенциите, приети от Международната морска организация), свързани с морското оборудване, което трябва да бъде монтирано на борда на кораби, плаващи под знамето на държава – членка на Европейския съюз, като същевременно се осигури свободното движение на такова оборудване в Съюза. Директивата се прилага за оборудването, което е монтирано или трябва да бъде монтирано на борда на кораб и за което по силата на международните инструменти се изисква одобрението на администрацията на държавата на знамето, независимо от това дали корабът се намира в Европейския съюз към момента на монтирането му или не.

Изискванията на Директива 2014/90/ЕС следват основните принципи, установени с т.нар. „Нов подход за техническо регламентиране и стандартизация“. Член 25, параграф 1 от директивата изрично постановява, че надзорът на пазара на морското оборудване трябва да се осъществява в съответствие с рамката на Европейския съюз за надзор на пазара, определена в глава III от Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93, като в същото време се вземат предвид специфичните особености на сектора на морското оборудване, включително различните процедури, изпълнявани в рамките на оценяването на съответствието, и по-специално отговорностите на администрацията на държавата на знамето, възложени ѝ с международните конвенции.

Всички изисквания на Директива 2014/90/ЕС относно дейностите, които следва да осъществява администрацията на знамето, реда за определяне на потифицираните органи и осъществяване на последващ контрол върху тяхната дейност и участието на същите в специфичните секторни работни групи са въведени в българското законодателство със Закона за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (ДВ, бр. 93 от 2017 г.) и Наредба № 54 от 2016 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби (ДВ, бр. 4 от 2017 г.).

Доколкото в националното законодателство не съществува разпоредба в противен смисъл, по отношение на надзора на пазара на морското оборудване би следвало да се прилага общия ред за извършване на надзор на пазара при спазване на принципите, установени с Новия подход за техническо регламентиране и стандартизация, установен със Закона за техническите изисквания към продуктите и Закона за защита на потребителите. В действителност, обаче, контролът за съответствието на монтираното на борда на корабите, плаващи под българско знаме, морско оборудване, се осъществява от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ в качеството ѝ на администрация на знамето, докато надзор по отношение на пуснатото на пазара, но не е монтирано на борда на кораб морско оборудване към момента не се осъществява. Нито агенцията, нито нейният изпълнителен директор са включени в списъка на органите за надзор на пазара и в списъка на контролните органи по чл. 82, ал. 1 от Закона за защита на потребителите и не разполагат с характеристиките за тези органи правомощия.

Констатации за несъвършенствата на националната правна уредба на надзора на пазара на морското оборудване се съдържат и в доклада на експерти на Европейската агенция по морска безопасност (EMSA), за проведеното в периода 15 – 19 октомври 2018 г. наблюдение върху прилагането от страна на Република България на Директива 2014/90/ЕС (достъпен на електронен адрес: <https://portal.emsa.europa.eu>).

Проблем 2: С разпоредбата на чл. 73, ал. 1 КТК е установено принципното положение, че прегледите на корабите, плаващи под българско знаме, за установяване спазването на изискванията за безопасност, безопасна експлоатация и предотвратяване замърсяването на околната среда се извършват от Изпълнителна агенция „Морска администрация“. В ал. 2 на същия законов текст е регламентирана правната възможност прегледи на корабите да се извършват и от други организации, признати по реда на действащото вторично право на Европейския съюз. И в двата случая, обаче, издаването въз основа на извършените прегледи на съответните корабни свидетелства е дейност, запазена единствено за администрацията.

Всички конвенции на Международната морска организация (ИМО) в областта на безопасността на корабоплаването и опазването на морската околна среда от замърсяване, по които Република България е страна, предвиждат принципната възможност държавата на знамето да възложи извършването на дейностите по прегледи и сертифициране на морските кораби, попадащи в обхвата на тези конвенции, на т.нар. „признати организации“ – организации, по отношение на които въз основа на извършена оценка държавата на знамето е установила, че съответства на изискванията на Кодекса за признатите организации, приет с Резолюция MSC.349(92) на Комитета за морска безопасност на ИМО на 21 юни 2013 г. (ДВ, бр. 15 от 2017 г.).

От една страна, възприетото от българския законодател разрешение се явява неефективно, тъй като е свързано с разходване на значителни времеви и човешки ресурси (при това на високо квалифициран инспекторски състав) на администрацията за извършване на прегледите на корабите и издаване на съответните корабни свидетелства. Когато прегледите на един и същ кораб се извършват ту от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, ту от призната организация, като при това се прилагат различни вътрешни процедури, проследяването на констатациите от предходните прегледи е проблематично. От друга, в случаите, когато прегледът се извършва от призната организация, а корабният документ се издава от администрацията, това разрешение съставлява неоправдано висока административна тежест за корабоприетелите. Към всичко това следва да се добави и аргументът, че установеният в нашето законодателство ред не кореспондира с добрата морска практика, прилагана в другите държави членки.

Констатации в този смисъл се съдържат и в доклада от извършения през пролетта на 2019 г. предварителен одит за проверка на изпълнението от страна на Република България на задълженията, произтичащи от присъединяването ѝ към задължителните инструменти (конвенции, протоколи кодекси и т.н.) на ИМО. Същият беше проведен в рамките на подготовката за предстоящия през 2021 г. задължителен одит на Република България по Схемата за задължителен одит на държавите членки, приета с Резолюция A.1067(28) на Асамблеята на ИМО от 4 декември 2013 г.

Проблем 3: Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г., е част от националната правна система по силата на разпоредбата на чл. 5, ал. 4 от Конституцията на Република България, но санкциите за нарушаване на нейните правила, реда, по който се установяват нарушенията и се налагат определените административни наказания, както и редът за изпълнение на тези наказания следва да бъдат регламентирани в националното законодателство.

Действащите разпоредби на чл. 380, ал. 1 и 2 КТК не изчерпват всички случаи на нарушения, описани в Правило I/5 от приложението към Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г. По-специално, не е уредена хипотезата, в която капитанът на кораба е допуснал функция или работа, изискваща определена правоспособност или квалификация, които съгласно правилата на конвенцията се удостоверяват със съответно свидетелство, да се изпълнява от лице, което не притежава изискваното свидетелство, действително привилегировано разрешение по смисъла на чл. VIII от същата или документ, доказващ, че лицето е поискало признаване на свидетелството от администрацията на знамето.

Специфичният глобален характер на морското корабоплаване, който определя и специфичния начин на полагане на труд от морските лица (възможност за сключване на договор за работа на борда на кораби, плаващи под различно знаме и за различни периоди от време), налага създаването на специфични правила за начина, по който се изпълнява наложено от българската морска администрация административно наказание „лишаване от право да се упражнява определена професия или дейност“, с цел да се предотврати наемане на борда на кораб на наказано морско лице в нарушение на правилата на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г.

Проблем 4: Съществуващата нормативна уредба на договора за бeърбоут чартър (т.е. договор за наем на кораб за определен срок, по силата на който наемателят получава пълни права на владение и контрол върху кораба, включително правото да назначава капитан и екипаж на кораба за срока на договора) е създадена, за да уреди обществените отношения, които възникват във връзка с наемането на бeърбоут чартър на търговски кораби. Съдържа се в Кодекса на търговското корабоплаване и в Наредба № 1 от 2003 г. за вписване в регистъра на корабите (обн., ДВ, бр. 7 от 2003 г., изм., бр. 78 от 2004 г., бр. 59 от 2005 г., бр. 32 и 91 от 2006 г. и бр. 44 от 2010 г.) и включва правила относно същността, съдържането и формата на договора, както и относно извършването на съответните вписвания по основната партидата на кораба в Регистъра на корабите, плаващи под българско знаме, и в регистровата книга на корабите, наети по договор за бeърбоут чартър и издаването на нови корабни документи (временно свидетелство за регистрация на кораба), в които като корабоприжател е вписан бeърбоут чартъора.

В последните години все по-често явление е предоставянето на плавателни съдове за спорт, туризъм и развлечение на бeърбоут чартър за определен кратък срок (от няколко часа до няколко дни).

Изискванията на действащата нормативна уредба на договора за бeърбоут чартър, от една страна са практически неприменими към случаите на краткосрочни бeърбоут чартъри на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, тъй като продължителността на договорите не позволява производствата по вписване в Регистъра на корабите, плаващи под българско знаме, и по смяна на корабните документи да се развият и да приключат своевременно, така че да бъде постигнат целия от законовите норми резултат, а от друга съставляват прекомерна административна тежест за гражданите и юридическите лица – страни по такива договори.

1.2. Опийете 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: Неприложимостта на общия ред за извършване на надзор на пазара при спазване на принципите, установени с Новия подход за техническо регламентиране и стандартизация, установен със Закона за техническите изисквания към продуктите и Закона за защита на потребителите налага в националното законодателство да бъдат създадени специални разпоредби, регламентиращи надзора на пазара на морското оборудване. Изключение от установените със закон общи правила може да бъде въведено само с разпоредби от същия ранг, основната част от които имат своето систематично място в Кодекса на търговското корабоплаване. Въвеждането на специална уредба на реда за извършване на надзор на пазара на морското оборудване ще наложи съответни изменения и допълнения и в действащи норми на Закона за техническите изисквания към продуктите и Закона за защита на потребителите.

По проблем 2: Редът за извършване на прегледи на корабите, плаващи под българско знаме, за установяване спазването на изискванията за безопасност, безопасна експлоатация и предотвратяване замърсяването на околната среда и за издаване въз основа на резултатите от тези прегледи на съответните корабни свидетелства е регламентиран в чл. 73, ал. 1 и 2 КТК.

Предвижданите промени, свързани с възлагане на дейностите по извършване на прегледите и издаване на корабните документи на признати по реда на вторичното право на Европейския съюз организации, докато Изпълнителна агенция „Морска администрация“ упражнява само контрол за спазване на нормативните изисквания от страна на тези признати организации, може да бъдат постигнати единствено чрез изменение и допълнение на посочените законови текстове.

По проблем 3: Съгласно императивната разпоредба на чл. 2, ал. 1 от Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН) деянията, които съставляват административни нарушения, и съответните за тях наказания се определят само със закон. Предвид това въвеждането на нови състави на административни нарушения, още повече, когато формата на изпълнителното деяние е допустителство, може да бъде извършено само посредством допълване на административнонаказателните разпоредби на Кодекса на търговското корабоплаване. В този смисъл е и разпоредбата на чл. 10 ЗАНН.

По същия ред може да бъдат въведени и специфични правила за изпълнение на определен вид административно наказание.

По проблем 4: Общите правила относно договора за бърбоут чартър на кораб се съдържат в чл. 35а, чл. 38, чл. 39а, чл. 40 и чл. 199а – 199м КТК.

Въвеждането на изключение от тези общи правила, с цел да бъдат адекватно уредени обществените отношения, възникващи във връзка с предоставянето на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, на бърбоут чартър за кратки периоди от време предполага промени в посочените разпоредби на Кодекса на търговското корабоплаване.

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 е извършвана последваща оценка по реда и при условията на чл. 22 от Закона за нормативните актове на Кодекса на търговското корабоплаване или на някой от законите за неговото изменение или допълнение.

В периода от 3 януари до 31 март 2017 г. Центърът за превенция и противодействие на корупцията и организираната престъпност извърши оценка на въздействието относно наличието на корупционен риск по отношение на 11 законодателни акта, между които и Законът за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (обн., ДВ, бр. 52 от 2015 г.). Резултатите от оценката са отразени в доклад, който е публикуван на 7 април 2017 г. на официалната интернет страница на Центъра за превенция и противодействие на корупцията и организираната престъпност, на електронен адрес: <http://borkor.government.bg/bg/pubs/4>. Формулиран е извод, че: „са налице предпоставки поставените със закона цели да бъдат постигнати“.

2. Цели:

1. Привеждане на националната правна уредба на надзора на пазара на морското оборудване в пълно съответствие с изискванията на Директива 2014/90/ЕС.

2. Промяна на установения ред за извършване на прегледи и издаване на свидетелства за съответствие на плаващите под българско знаме морски кораби с международните конвенции в областта на безопасността на корабоплаването, безопасната експлоатация на корабите и предотвратяване на замърсяването на морската околна среда от кораби, по които Република България е страна, в посока на намаляване на административната тежест върху корабоприжателите и на привеждането ѝ в съответствие с добрата морска практика, прилагана от другите държави – членки на Европейския съюз.

3. Прецизиране и допълване на административнонаказателните разпоредби на Кодекса на търговското корабоплаване, предвиждащи административни наказания за неизпълнение на правилата, установени с Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г., в това число създаване на специални правила относно реда за изпълнение на наложена на морско лице – член на екипажа на морски кораб, санкция „лишаване от право да се упражнява определена професия или дейност“.

4. Създаване на специфични правила за предоставяне на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, неизвършващи международно плаване на краткосрочен бърбоут чартър.

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:

- Изпълнителна агенция „Морска администрация“;
- корабостроителите на морски кораби, плаващи под българско знаме, по отношение на които се прилагат международните конвенции в областта на безопасността на корабостроителството, безопасна експлоатация на корабите и предотвратяване замърсяването на морската околна среда (10 юридически лица);
- българските производители, вносители и дистрибутори на оборудване за морски кораби;
- признаците по реда на вторичното право на Европейския съюз организации, с които Изпълнителна агенция „Морска администрация“ има сключен договор за предоставяне на правомощия за извършване на прегледи на морски кораби, плаващи под българско знаме (6 юридически лица);
- капитаните и членовете на екипажите на кораби, които попадат в обхвата на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г.;
- собствениците на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение от крайбрежно плаване, които предоставят собствените си кораби на бейрбоут чартър за кратки периоди от време;
- наемателите по краткосрочен договор за бейрбоут чартър на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение от крайбрежно плаване.

Косвено засегнати:

- организациите, нотифицирани от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ да извършват оценяване на съответствието на оборудването на морски кораби с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и действащите международни стандарти;
- компаниите, наели за работа на борда на кораб, лице, на което в Република България е наложено административно наказание „лишаване от право да се упражнява определена професия или дейност“.

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 наблюдава:

- запазване на съществуващата степен на непълно съответствие на националната правна уредба на надзора на пазара на морско оборудване с изискванията на Директива 2014/90/ЕС, в това число:
 - липса на законово основание за изготвяне и прилагане на секторна програма за надзор на пазара на морското оборудване;
 - отсъствие на система от ефективни, пропорционални и възпиращи санкции в случай на нарушение на изискванията на Директива 2014/90/ЕС, приетите от Европейската комисия актове за изпълнение по чл. 35 и делегирани актове по чл. 8, 11, 27 и 36 от същата директива;
 - неотчитане на спецификите на сектора на морското оборудване;
- запазване на установения ред за прегледи и освидетелстване на морски кораби, плаващи под българско знаме, по отношение спазването на изискванията за безопасност, безопасна експлоатация и предотвратяване на замърсяването на морската околна среда, в това число и на неоправдано високата административна тежест за корабостроителите:

- чл. 73, ал. 1-2 от КТК допуска прегледите на кораби и корабоприетатели за установяване спазването на изискванията за безопасност, безопасна експлоатация на корабите и предотвратяване замърсяването на околната среда да се извършват от организации, признати по реда на действащото вторично право на Европейския съюз, но не регламентира възможност тези организации да издават свидетелства въз основа на извършените прегледи;

➤ запазване на съществуващата в Кодекса на търговското корабоплаване празнина, която не позволява провеждане на административнонаказателно преследване спрямо капитан на кораб, допуснал функция или работа на борда на кораба да се изпълнява от лице, което не притежава изискваното по правилата на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г. свидетелство, както и на съществуващата правна несигурност дали в момента на наемане на морско лице за работа на борда на кораб същото не е временно лишено от правото да упражнява съответната професия или дейност;

➤ пропускане на възможността да бъдат създадени специални правила за наемането на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, неизвършващи международно плаване, по краткосрочен договор за бърбоут чартър и запазване на съществуващата административна тежест върху собствениците и наемателите на такива плавателни съдове.

Вариант I „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване“:

При този вариант ще се наблюдава:

➤ регламентиране на специален ред за надзор на пазара на морското оборудване, в това число определяне на орган, на който се възлагат функциите на „орган за надзор на пазара на морското оборудване“ във връзка с изисквания на Директива 2014/90/ЕС;

- допълване на каталога от правомощия на ИА „Морска администрация“ в чл. 360 от Кодекса на търговското корабоплаване с функцията по осъществяване на надзор на пазара на морското оборудване;

- ясно и недвусмислено определяне на несъответствията на морското оборудване, при констатиране на които е налице основание за даване на предписание на икономическите оператори;

- създаване на законово основание за издаване на заповед на изпълнителния директор на ИА „Морска администрация“ за временно спиране от разпространение или за забрана на разпространението на морско оборудване;

- въвеждане на административно-наказателни разпоредби за санкциониране на неизпълнението на дадените предписания за временно спиране от разпространение или за забрана на разпространението на морско оборудване;

- повишаване на осведомеността на потребителите относно надзора на пазара на морско оборудване чрез предоставяне на следната информация на сайта на Изпълнителна агенция „Морска администрация“: данни за идентифициране на несъответстващото морско оборудване, произхода на оборудването, характера на твърдяното несъответствие (несъответствие с приложимите изисквания към проектирането, конструкцията и експлоатационните показатели, неспазване на стандартите за изпитване или недостатъци в съответните стандарти за изпитване), съществуващия риск, породен от несъответствието; характера и продължителността на предписанията.

- привеждане на понятиения апарат на Кодекса на търговското корабоплаване, в пълно съответствие с терминологията на относимите актове на вторичното право на Европейския съюз, а именно: Директива 2014/90/ЕС, приетите от Европейската комисия актове за изпълнение по чл. 35 и делегирани актове по чл. 8, 11, 27 и 36 от същата директива;

➤ внасяне на необходимите промени в реда за извършване на прегледи и издаване на свидетелства на морски кораби, плаващи под българско знаме, за които се прилагат

международните конвенции в областта на безопасността на корабоплаването, безопасната експлоатация на корабите и предотвратяване на замърсяването на морската околна среда, намаляване на административната тежест за корабоприжателите, като:

- в съответствие с практиката в други държави членки на Европейския съюз се предлага да се използват ефективно знанията и опита на признатите по реда на вторичното право на ЕС организации за извършване на прегледи и сертифициране на морски кораби;
- по този начин ще е възможно пренасочване на ресурсите на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ към упражняването на ефективен контрол върху работата на признатите организации, като отпадне условието свидетелствата на морски кораби да се издават от ИА „Морска администрация“;

➤ усъвършенстване на съществуващите и създаване на нови състави на административни нарушения за неспазване правилата на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г., както и на разпоредби относно изпълнение на наложено в Република България на морско лице административно наказание „лишаване от право да се упражнява определена професия или дейност“, с оглед преодоляване на съществуващата правна несигурност при наемане на такива лица за работа на борда на кораб;

➤ по-специално по отношение на компаниите, наели на работа на борда на кораб лице, на което е наложено наказание „лишаване от право да упражнява определена професия или дейност“ предложените нормативни промени отчитат обществения интерес, свързан с:

- предотвратяване на опасността от възникване на инциденти, в резултат на извършване на определени дейности на борда на морски кораб от лица, които не притежават изискуемата за това правоспособност или квалификация;
- превенция на риска от замърсяване на морската околна среда, в резултат на извършване на определени дейности на борда на морски кораб се извършват от лица, които не притежават изискуемата за това правоспособност или квалификация;
- преодоляване на съществуващата правна несигурност на пазара на труда на морски лица.

➤ създаване на специфични правила за предоставяне на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, неизвършващи международно плаване, на безрбоут чартър за кратки периоди от време (от няколко часа до няколко дни);

➤ с предлаганите промени не се въвеждат нови такси;

➤ подлежат на последващо прецизиране възможни по-високи разходи, които са свързани с осигуряване на здравето и безопасността на екипажа на борда на кораба, както и превенция на риска от замърсяване на околната среда:

- за българските производители, вносители и дистрибутори на оборудване за морски кораби, в случаите на изтегляне от пазара и унищожаване на несъответстващо морско оборудване;

- за корабоприжателите на морски кораби, плаващи под българско знаме, по отношение на които се прилагат международните конвенции в областта на безопасността на корабоплаването, безопасна експлоатация на корабите и предотвратяване замърсяването на морската околна среда, за извършване на прегледите и за освидетелстването на корабите, доколкото възнагражденията, които се дължат на признатите организации са по-високи, в сравнение с държавните такси, заплащани за извършването от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ административни услуги.

Препоръчителен вариант за действие:

Вариант I „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване“

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:

➤ неефективен надзор на пазара на морското оборудване, по-специално по отношение на оборудването, което е пуснато на пазара, но не е монтирано на борда на кораб;

➤ опасност от създаване на условия за монтиране и използване на борда на кораби, плаващи под българско знаме, на оборудване, което не е в съответствие с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти;

➤ отсъствие на механизми за по-нататъшно насърчаване на лоялната конкуренция и за недопускане на случаи на изкривяване на пазара на морското оборудване.

Тези негативни въздействия са по отношение на държавата, на корабоприетелите на морски кораби, плаващи под българско знаме, по отношение на които се прилагат международните конвенции в областта на безопасността на корабоплаването, безопасна експлоатация на корабите и предотвратяване замърсяването на морската околна среда, както и по отношение на българските производители, вносители и дистрибутори на оборудване за морски кораби и на организациите, нотифицирани от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ да извършват оценяване на съответствието на оборудването на морски кораби с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и действащите международни стандарти;

➤ неефективно използване на знанията и опита на признатите по реда на вторичното право на Европейския съюз организации, с които Изпълнителна агенция „Морска администрация“ има сключен договор за предоставяне на правомощия за извършване на прегледи на морски кораби, плаващи под българско знаме;

➤ ненужно висок разход на време и човешки ресурс от страна на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ за извършване на дейностите по преглед и освидетелстване на морски кораби за съответствието им с изискванията за безопасност, безопасна експлоатация и предотвратяване на замърсяването на морската околна среда и невъзможност този ресурс да бъде пренасочен към упражняването на ефективен контрол върху работата на признатите организации;

➤ наличие на правна несигурност на пазара на труда на морски лица;

➤ евентуални по-високи разходи за корабоприетелите на морски кораби, попадащи в обхвата на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г., поради факта, че определени дейности на борда на морски кораб се извършват от лица, които не притежават изискуемата за това правоспособност или квалификация.

Тези негативни въздействия са по отношение на компаниите, наемащи морски лица за работа на борда на морски кораби, корабоприетелите и капитаните и членовете на екипажите на такива кораби.

➤ слабо развитие на пазара на услуги по предоставяне на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, неизвършващи международно плаване, на краткосрочен бейрбоут чартър, поради ненужно сложните процедури за регистриране на договорите;

Тези негативни въздействия ще засегнат, както собствениците на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение от крайбрежно плаване, които биха искали да предоставят собствените си кораби на бейрбоут чартър за кратки периоди от време, така и потенциалните наематели по такива договори.

Социални въздействия:

➤ опасност от възникване на инциденти, в резултат на използването на борда на морски кораб на оборудване, което не е в съответствие с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти, или в резултат на извършване на определени дейности на борда на морски кораб от лица, които не притежават изискуемата за това правоспособност или квалификация. Тези негативни въздействия са по отношение на корабоприжателите на морски кораби, плаващи под българско знаме, по отношение на които се прилагат международните конвенции в областта на безопасността на корабоплаването, безопасна експлоатация на корабите и предотвратяване замърсяването на морската околна среда и по отношение на капитаните и членовете на екипажите на такъв кораб;

➤ неефективно използване на знанията, уменията и опита на част от служителите в териториалните дирекции на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ във Варна и Бургас.

Екологични въздействия:

Опасност от замърсяване на морската околна среда, в резултат на използването на борда на морски кораб на оборудване, което не е в съответствие с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти, или в резултат на извършване на определени дейности на борда на морски кораб от лица, които не притежават изискуемата за това правоспособност или квалификация.

При вариант I „Премане на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабплаване“:

Икономически въздействия:

➤ евентуални финансови разходи за българските производители, вносители и дистрибутори на оборудване за морски кораби, в случаите на изтегляне от пазара и унищожаване на несъответстващо морско оборудване;

➤ пасърчаване на лоялната конкуренция, създаване на условия за нови и ефективни инвестиции в сектора на морското оборудване и ефективно противодействие на случаите на изкривяване на пазара – изброените въздействия са в интерес на дейността на потифицираните органи за оценяването на съответствието на морското оборудване;

➤ по-високи финансови разходи на корабоприжателите на морски кораби, плаващи под българско знаме, по отношение на които се прилагат международните конвенции в областта на безопасността на корабоплаването, безопасна експлоатация на корабите и предотвратяване замърсяването на морската околна среда, за извършване на прегледите и за освидетелстването на корабите, доколкото възнагражденията, които се дължат на признатите организации са по-високи, в сравнение с държавните такси, заплащани за извършваните от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ административни услуги.

Социални въздействия:

Не са идентифицирани негативни социални въздействия.

Екологични въздействия:

Не са идентифицирани негативни екологични въздействия.

Идентифицираните негативни икономически въздействия би следвало да се разглеждат като второстепенни в сравнение с положителните икономически, социални и екологични въздействия при този вариант.

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 социални въздействия.

Екологични въздействия:

Не са идентифицирани положителни екологични въздействия.

При вариант I „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване“:

Икономически въздействия:

➤ осъществяване на ефективен надзор на пазара на морското оборудване, в т.ч. и по отношение на оборудването, което е пуснато на пазара, но не е монтирано на борда на кораб;

➤ създаване на условия за предотвратяване на опасността на борда на кораби, плаващи под българско знаме, да бъде монтирано и използвано оборудване, което не е в съответствие с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти;

➤ създаване на необходимите нормативни условия за лоялна конкуренция и за недопускане на случаи на изкривяване на пазара на морското оборудване.

Тези положителни въздействия са по отношение на държавата, на корабоприетелите на морски кораби, плаващи под българско знаме, по отношение на които се прилагат международните конвенции в областта на безопасността на корабоплаването, безопасна експлоатация на корабите и предотвратяване замърсяването на морската околна среда, както и по отношение на българските производители, вносители и дистрибутори на оборудване за морски кораби и на организациите, нотифицирани от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ да извършват оценяване на съответствието на оборудването на морски кораби с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и действащите международни стандарти.

➤ създаване на необходимите предпоставки за активно включване на признатите по реда на вторичното право на Европейския съюз организации, с които Изпълнителна агенция „Морска администрация“ има сключен договор, в процеса на извършване на прегледи и освидетелстване на морски кораби, плаващи под българско знаме, за които се прилагат международните конвенции в областта на безопасността на корабоплаването, безопасната експлоатация и предотвратяване замърсяването на морската околна среда, и за ефективно използване на техните знания и опит;

➤ пренасочване на ресурсите на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ към упражняването на ефективен контрол върху работата на признатите организации;

➤ преодоляване на съществуващата правна несигурност на пазара на труда на морски лица;

➤ осуетяване на опасността от евентуални по-високи разходи за корабоприетелите на морски кораби, попадащи в обхвата на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г., поради факта, че определени дейности на борда на морски кораб се извършват от лица, които не притежават изискуемата за това правоспособност или квалификация.

Тези положителни въздействия са по отношение на компаниите, наемащи морски лица за работа на борда на морски кораби, корабоприетелите и капитаните и членовете на екипажите на такива кораби.

➤ създаване на необходимите правни предпоставки за улесняване и развитие на дейността по предоставяне на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение,

нензвършващи международно плаване, на краткосрочен бейрбоут чартър

Тези положителни въздействия ще засегнат собствениците на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение от крайбрежно плаване, които биха искали да предоставят собствените си кораби на бейрбоут чартър за кратки периоди от време, и потенциалните наематели по такива договори.

Социални въздействия:

➤ създаване на необходимите условия за избягване на опасността от възникване на инциденти, в резултат на използването на борда на морски кораб на оборудване, което не е в съответствие с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти, или в резултат на извършване на определени дейности на борда на морски кораб от лица, които не притежават изискуемата за това правоспособност или квалификация.

Тези положителни въздействия са по отношение на корабоприжателите на морски кораби, плаващи под българско знаме, по отношение на които се прилагат международните конвенции в областта на безопасността на корабоплаването, безопасна експлоатация на корабите и предотвратяване замърсяването на морската околна среда и по отношение на капитаните и членовете на екипажите на такива кораби;

➤ създаване на необходимите предпоставки за по-ефективно прилагане на знанията, уменията и опита на част от служителите в териториалните дирекции на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ във Варна и Бургас. Предложените нормативни промени отчитат необходимостта от рационално използване на паличния кадрови и времеви ресурс на администрацията, като пренасочват високо квалифициран инспекторски състав на ИА „Морска администрация“ към осъществяването на дейностите, свързани с надзор на пазара на морското оборудване в съответствие с изискванията на Директива 2014/90/ЕС относно морското оборудване и упражняване на ефективен контрол върху дейността на признатите организации по смисъла на вторичното право на Европейския съюз във връзка с извършване на прегледи на морски кораби.

Екологични въздействия:

Създаване на необходимите предпоставки за предотвратяване замърсяването на морската околна среда в резултат на използването на борда на морски кораб на оборудване, което не е в съответствие с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти, или в резултат на извършване на определени дейности на борда на морски кораб от лица, които не притежават изискуемата за това правоспособност или квалификация.

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

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

Няма ефект

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

Не се създават нови регулаторни режими.

Засяга се режимът на вписване на кораби, наети по договор за бeърбоут чартър в Регистъра на корабите, плаващи под българско знаме;

Засяга се съществуващата административна услуга по преглед на кораби и издаване или заверка на корабни документи, като след извършване на планираните законодателни промени такава услуга няма да бъде предоставяна от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ за плаващи под българско знаме морски кораби, по отношение на които се прилагат международните конвенции в областта на безопасността на корабоплаването, безопасна експлоатация на корабите и предотвратяване замърсяването на морската околна среда.

Предложените промени засягат Услуга:1175 Преглед на кораби и издаване/заверка на корабни документи (основание за извършване на услугата: Наредба № 11 от 26 април 2004 г. за прегледите на корабите и корабоприжателите, издадена от Министъра на транспорта и съобщенията - чл. 1).

Предлага се услугата да се предоставя от признатите по реда на вторичното право на ЕС организации за извършване на прегледи на морски кораби в съответствие с практиката в други държави членки на Европейския съюз.

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

Няма ефект

Ефектът на законопроекта върху микро-, малки и средни предприятия, доколкото има такива в групите пряко и косвено засегнати заинтересовани страни, е същият, както и по отношение на останалите лица, които попадат в същите засегнати групи, но нямат качеството МСП.

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 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 март 2020 г.

Обобщете 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 консултации процедури.

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

Да

Не

Директива на Съвета 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета.

Работен документ на службите на Комисията „Оценка на въздействието, придружаваща предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО“ (SWD/2012/0438 final от 17 декември 2012 г.) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=celex:52012SC0438>

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: Павлинка Ковачева – директор на дирекция „Пристанища и пристанищни услуги“

Дата: 20.12.2019 г.

Подпис:

На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗЛД