**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 Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя, приета с Постановление № 226 на Министерския съвет от 2003 г. (обн., ДВ, бр. 93 от 2003 г., изм. и доп., бр. 96 от 2005 г. и бр. 32 от 2014 г.) |
| **За включване в законодателната/**  **оперативната програма на Министерския съвет за периода:**  1 юли – 31 декември 2017 г. | **Дата:**  03 юли 2017 г. |
| **Контакт за въпроси:**  Павлинка Ковачева | **Телефон:**  02 9304079 |
| **1. Дефиниране на проблема:**  **1.** Несъответствие между действащата национална нормативна уредба на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя, по-специално в частта им относно организацията на работното време на членовете на екипажа на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища и изискванията на Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г. за прилагане на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, сключено от Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF) (ОВ, L 367 от 23 декември 2014 г.).  Отсъствие на национална правна уредба на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на обслужващия персонал на пътнически кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, и корабопритежателите.  **2.** Отсъствие на разпоредби в националното законодателство, които да осигуряват изпълнението на изменените изисквания на Кодекса, свързани с Правило 2.5 „Репатриране“ и Правило 4.2 „Отговорност на корабособственика“ от Морската трудова конвенция, 2006 г., на Международната организация на труда, приета в Женева, Конфедерация Швейцария, през февруари 2006 г., ратифицирана със закон – ДВ, бр. 42 от 2009 г., в сила за Република България от 20 август 2013 г. (обн., ДВ, бр. 76 от 2013 г., попр., бр. 46 от 2015 г.), които изменени изисквания са приети по време на 103-та сесия на Генералната конференция на Международната организация на труда и в съответствие с разпоредбата на чл. ХV от Конвенцията са в сила от 18 януари 2017 г. за всички държави – членки, които са ратифицирали Конвенцията и не са заявили несъгласие за промените, в това число и за Република България.  *1*.*1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.*  **1.** Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г. е приета като инструмент за изпълнение на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, подписано на 15 февруари 2012 г. между Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF). Това споразумение отчита спецификата в условията на труд и живот на борда на плаващи по вътрешните водни пътища кораби и създава минимални стандарти по отношение организацията на работното време и здравословните и безопасни условия на труд на борда на кораба на т. нар „мобилни работници“ – членове на корабните екипажи и на обслужващия персонал на пътническите кораби, плаващи по вътрешните водни пътища на Европа. Тези минимални стандарти, в частта относно: **1)** максималната продължителност на работното време за приетия референтен период от 12 месеца; **2)** средната продължителност на работното време за 1 работна седмица; **3)** максималната продължителност на работния ден; **4)** минималната продължителност на междудневната и междуседмичната почивка и **5)** разпределението на ползването на почивките през деня, бележат известни различия в сравнение с установените в българското законодателство.  Освен това, за разлика от действащите в момента национални правила, съгласно които всички лица, работещи на борда на кораб като част от корабната команда, са членове на корабния екипаж, Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт разглежда и още една категория служители на борда – лицата от обслужващия персонал. Тази категория служители е характерна само за пътническите кораби, плаващи по вътрешните водни пътища и включва камериери, готвачи и други служители, които нямат пряко отношение към управлението и експлоатацията на кораба като плавателно средство.  **2.** По време на състоялата се в Женева 103-та сесия на Генералната конференция на Международната организация на труда са приети изменения в Кодекса – една от трите взаимосвързани части на Международната трудова конвенция, 2006 г., заедно с членовете и Правилата, която съдържа задължителни стандарти (част А) и незадължителни ръководства (част Б) относно прилагането на Правилата.  Промените в Стандарти А2.5 и А4.2 предвиждат наличието и функционирането във всяка държава – членка на бързи и ефективни системи за финансово обезпечаване, едната от които следва да подпомага морските лица в случай на изоставяне (когато корабособственикът не покрие разходите за репатриране на морското лице или го изостави без необходимата поддръжка и подкрепа, или прекрати едностранно договореностите с него, включително като не му изплати договорените заплати за период от поне два месеца), а другата – да осигурява обезщетение при предявени от страна на морското лице искания по договора.  Промените в приложенията към Конвенцията са свързани с установяване на минимално задължително съдържание на документите за доказване на наличието съответно на финансово обезпечение по Правило 2.5, ал. 2 и по Правило 4.2, както и на препоръчителна форма за доказване на извършените плащания при предявени от морското лице искания по договора.  *1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).*  В българското законодателство трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения на членовете на екипажа на кораб, плаващ под българско знаме, и корабопритежателя са уредени в чл. 88б от Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) и в Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя, приета с Постановление № 226 на Министерския съвет от 2003 г. (обн., ДВ, бр. 93 от 2003 г., изм. и доп., бр. 96 от 2005 г. и бр. 32 от 2014 г.). За неуредените в тези два акта въпроси субсидиарно приложение намират общите правила на Кодекса на труда, Закона за здравословни и безопасни условия на труд и подзаконовите нормативни актове по тяхното прилагане.  Действащите в момента редакции на чл. 88б от КТК и на Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя са създадени съответно в края на 2013 г. и в началото на 2014 г. Целта на извършените тогава изменения и допълнения бе съобразяване на българското законодателство с изискванията на Морската трудова конвенция от 2006 г. на Международната организация на труда, приета на 23 февруари 2006 г. в Женева, ратифицирана със закон, приет от 40-то Народно събрание на 27 май 2009 г. – ДВ, бр. 42 от 2009 г., в сила за Република България от 20 август 2013 г. (обн., ДВ, бр. 76 от 2013 г.; попр., бр. 46 от 2015 г.). В резултат от тези промени правилата, установени в Морската трудова конвенция от 2006 г. относно организацията на работното време на морските лица, работещи на борда на морски кораби, се прилагат и по отношение на морските лица, работещи на кораби, които плават под българско знаме по вътрешните водни пътища на Европа.  През 2016 г. е изготвен проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване, с който се предлагат промени, посредством които се осигурява въвеждане в националното законодателство на онази част от изискванията на Директива на Съвета 2014/112/ЕС, които се отклоняват от действащите в момента в страната законови разпоредби относно трудовите и непосредствено свързаните с тях отношения между членовете на екипажа на кораб, плаващ под българско знаме, и корабопритежателя. На 15 ноември 2016 г. проектът е внесен в 43-то Народно събрание (сигн. № 602-01-75) и е приет на първо четене. В периода юни – юли 2017 г. е планирано законопроектът отново да бъде подложен на обществено обсъждане, на съгласуване по реда на чл. 32 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация и на разглеждане и одобряване от Министерския съвет, след което да бъде внесен в 44-то Народно събрание.  Пълното съобразяване с договореностите между социалните партньори на ниво Европейски съюз, намерили място в Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, подписано на 15 февруари 2012 г. между Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF), и от там – пълното въвеждане на изискванията на Директива на Съвета 2014/112/ЕС може да бъде постигнато само чрез изменение и допълнение на Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя.  **2.** Морската трудова конвенция, 2006 г., в своята първоначална редакция, е част от българското законодателство по силата на разпоредбата на чл. 5, ал. 4 от Конституцията на Република България.  Приетите през 2014 г. промени в Кодекса, посочени по-горе, по силата на правилото на чл. ХV от Конвенцията, са влезли в сила на 18 януари 2017 г. за всички държави – членки на Международната организация на труда, които са ратифицирали Конвенцията и не са заявили несъгласие за промените. Доколкото Република България е заявила подкрепа за промените, те са в сила и за нашата страна. В съответствие с изискването на чл. 25, ал. 3 от Закона за международните договори промените са подготвени за обнародване в „Държавен вестник“.  След като обнародването бъде извършено, промените от 2014 г. в Морската трудова конвенция, 2006 г., ще станат част от националната правна система. Въпреки това е необходимо в Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя да бъдат създадени разпоредби, посредством които да се осигури изпълнението на тези изменени изисквания.  *1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?*  До този момент не са извършвани последващи оценки на Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя. | |
| **2. Цели:**  **1.** Пълно съобразяване на национална нормативна уредба на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораб, плаващ под българско знаме по вътрешните водни пътища, и корабопритежателя с договореностите между социалните партньори на ниво Европейски съюз, отразени в Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, сключено от Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF).  Създаване на национална правна уредба на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на обслужващия персонал на пътнически кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, и корабопритежателите.  **2.** Създаване на система от разпоредби, осигуряващи изпълнението на изменените изисквания на Кодекса, свързани с Правило 2.5 „Репатриране“ и Правило 4.2 „Отговорност на корабособственика“ от Морската трудова конвенция, 2006 г., на Международната организация на труда, които са приети по време на 103-та сесия на Генералната конференция на Международната организация на труда и са в сила за Република България от 18 януари 2017 г.  *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:**   * Членовете на екипажи на кораби и на обслужващия персонал на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища на Република България и на Европа (около 1 400 морски лица и около 530 души обслужващ персонал); * Корабопритежателите на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища на Република България и на Европа (64 юридически лица); * Членовете на екипажи на морски кораби, плаващи под българско знаме (около 320 души); * Корабопритежателите на морски кораби, плаващи под българско знаме (10 юридически лица); * Изпълнителна агенция „Морска администрация“; * Изпълнителна агенция „Главна инспекция по труда“   **Косвено засегнати:**  Не са идентифицирани косвено засегнати заинтересовани страни.  *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 I „Без действие“:**  При този вариант ще се наблюдава:   * Запазване на несъответствието на установената в националното законодателство уредба на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажите на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, и корабопритежателите (по-специално по отношение на с изискванията на Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г. за прилагане на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, сключено от Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF); * Запазване на съществуващата празнина в правото по отношение на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на обслужващия персонал на пътническите кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, и корабопритежателите; * Отсъствие на правен механизъм за изпълнение на влезлите в сила изменени изисквания на Кодекса, свързани с Правило 2.5 „Репатриране“ и Правило 4.2 „Отговорност на корабособственика“ от Морската трудова конвенция, 2006 г., на Международната организация на труда.   **Вариант II „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя“:**  При този вариант ще се наблюдава:   * Привеждане на националното законодателство в областта на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажите на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, и корабопритежателите с изискванията на Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г. за прилагане на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, сключено от Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF); * Създаване на нормативна уредба на трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на обслужващия персонал на пътническите кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, и корабопритежателите; * Създаване на ефективен правен механизъм за изпълнение на влезлите в сила изменени изисквания на Кодекса, свързани с Правило 2.5 „Репатриране“ и Правило 4.2 „Отговорност на корабособственика“ от Морската трудова конвенция, 2006 г., на Международната организация на труда.   *Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „без действие“.* | |
| **5. Негативни въздействия:**  **При вариант I „Без действие“:**  **Икономически въздействия:**   * Намаляване привлекателността на българското знаме и опасност от „изтичане“ на български морски лица и на лица, които работят като обслужващ персонал на плаващи по вътрешните водни пътища пътнически кораби, към корабни компании на други европейски държави; * Евентуално намаляване на конкурентноспособността на българските корабни компании, чиито кораби плават по вътрешните водни пътища на Европа.   Тези негативни въздействия са по отношение на държавата, на корабопритежателите, чиито кораби плават под българско знаме по вътрешните водни пътища на Европа, както и по отношение на мобилните работници (членове на екипажите и на обслужващия персонал) на борда на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища;   * Създаване на предпоставки за неизпълнение или неточно изпълнение от страна на корабопритежателите на морски кораби, плаващи под българско знаме, на изменените изисквания на Морската трудова конвенция, 2006 г., което може да доведе до увеличаване на броя на задържанията на корабите ни в пристанища на други държави – членки на Европейския съюз или други държави – страни по конвенцията; * Влошаване на имиджа на Република България като морска държава и държава – членка на Международната организация на труда; * Влошаване на показателите на Република България като страна по Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол, подписан в Париж на 26 януари 1982 г., в сила за Република България от 1 юли 2007 г., и по Черноморския меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол, подписан в Истанбул на 7 април 2000 г., в сила за Република България от 19 декември 2000 г.   Тези негативни въздействия са по отношение на държавата, на корабопритежателите на морски кораби, плаващи под българско знаме, както и по отношение на членовете на екипажите на тези кораби.  **Социални въздействия:**   * Прилагане на правила за организацията на работното време на мобилните работници в сектора на корабоплаването по вътрешните водни пътища, които не отчитат всички специфични особености на тяхната работа; * Недостатъчна защита на здравето и безопасността при работа на мобилните работници в сектора на корабоплаването по вътрешните водни пътища.   Тези негативни въздействия са по отношение на мобилните работници (членове на екипажите и на обслужващия персонал), на борда на кораби, които плават по вътрешните водни пътища;   * Отсъствие на ефективен механизъм за подпомагане на морските лица – членове на екипажите на морски кораби, плаващи под българско знаме, в случай на изоставяне, т.е. когато корабопритежателят не е покрил разходите им за репатриране или не им осигурява необходимата поддръжка и подкрепа, или прекрати едностранно договореностите с конкретно морско лице, в т.ч. не му е изплатил договорената заплата за два месеца или повече; * Отсъствие на ефективен механизъм за изплащане на обезщетения на морските лица – членове на екипажите на морски кораби, плаващи под българско знаме, в случай на предявени искания по договора, т.е. искания за изплащане на обезщетения в случай на смърт или трайна нетрудоспособност в следствие на трудова злополука, заболяване, друга рискова ситуация и т.н.   Тези негативни въздействия са по отношение на морските лица – членове на екипажите на морски кораби, които плават под българско знаме.  **Екологични въздействия:**  Не са идентифицирани негативни екологични въздействия.  **При вариант II „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя“:**  **Икономически въздействия:**   * Евентуални допълнителни разходи на корабопритежателите на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища, с оглед осигуряване на организация на работа, съобразно правилата в предлагания проект на наредба; * Евентуални допълнителни разходи на корабопритежателите на морски кораби, плаващи под българско знаме, с оглед осигуряване на системите за финансово обезпечение по Правило 2.5, ал. 2 и по Правило 4.2 от Морската трудова конвенция, 2006 г., съобразно правилата в предлагания проект на наредба.   **Социални въздействия:**  Не са идентифицирани негативни социални въздействия.  **Екологични въздействия:**  Не са идентифицирани негативни екологични въздействия.  Евентуалните допълнителни разходи на корабопритежателите би следвало да се разглеждат като второстепенни в сравнение с положителните икономически и социални 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 I „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 II „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за трудовите и непосредствено свързани с тях отношения между членовете на екипажа на кораба и корабопритежателя“:**  **Икономически въздействия:**   * Избягване на опасността от намаляване привлекателността на българското знаме и на конкурентноспособността на българските корабни компании, чиито кораби плават по вътрешните водни пътища на Европа; * Уеднаквяване на правилата относно организацията на работното време на мобилните работници на кораби, плаващи под българско знаме по вътрешните водни пътища на Република България и на Европа, с тези на мобилните работници на кораби на другите държави – членки на Европейския съюз и предотвратяване на опасността за отлив на кадри в сектора.   Тези положителни въздействия са по отношение на държавата, на корабопритежателите, чиито кораби плават под българско знаме по вътрешните водни пътища на Европа, както и по отношение на мобилните работници (членове на екипажите и на обслужващия персонал) на борда на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища;   * Създаване на предпоставки за точно изпълнение от страна на корабопритежателите на морски кораби, плаващи под българско знаме, на изменените изисквания на Морската трудова конвенция, 2006 г., което може да доведе до увеличаване на броя на задържанията на корабите ни в пристанища на други държави – членки на Европейския съюз или други държави – страни по конвенцията; * Запазване и създаване на условия за подобряване на имиджа на Република България като морска държава и държава – членка на Международната организация на труда; * Запазване и създаване на условия за подобряване на показателите на Република България като страна по Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол и по Черноморския меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол.   Тези положителни въздействия са по отношение на държавата, на корабопритежателите на морски кораби, плаващи под българско знаме, както и по отношение на членовете на екипажите на тези кораби.  **Социални въздействия:**   * Въвеждане на правила за организацията на работното време на мобилните работници в сектора на корабоплаването по вътрешните водни пътища, които са в съответствие с договореностите, постигнати между Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF) и отчитат в максимална степен специфичните особености на работата в сектора; * По-добра защита на здравето и безопасността при работа на мобилните работници в сектора на корабоплаването по вътрешните водни пътища.   Тези положителни въздействия са по отношение на мобилните работници (членове на екипажите и на обслужващия персонал), на борда на кораби, които плават по вътрешните водни пътища;   * Създаване на ефективен механизъм за подпомагане на морските лица – членове на екипажите на морски кораби, плаващи под българско знаме, в случай на изоставяне; * Създаване на ефективен механизъм за изплащане на обезщетения на морските лица – членове на екипажите на морски кораби, плаващи под българско знаме, в случай на предвени искания по договора.   Тези положителни въздействия са по отношение на морските лица – членове на екипажите на морски кораби, които плават под българско знаме.  **Екологични въздействия:**  Не са идентифицирани положителни екологични въздействия.  *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.  Не се засягат съществуващи режими или административни услуги. | |
| **9. Създават ли се нови регистри?**  Не се създават нови регистри.  *Когато отговорът е „да“, посочете колко и кои са те.* | |
| **10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?**  ☐ Актът засяга пряко МСП  ☐ Актът не засяга МСП   * Няма ефект | |
| **11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?**  ☐ Да   * Не | |
| **12. Обществени консултации:**  1. Обществени консултации по реда на чл. 26, ал. 2 и 3 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 – месец септември 2017 г.  2. Обсъждане на проекта на акт по реда на чл. 3, ал. 2, във връзка с ал. 1 от Кодекса на труда от социалните партньори – участници в Националния съвет за тристранно сътрудничество – месец септември 2017 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 консултационни процедури.* | |
| **13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?**   * Да   ☐ Не  Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г. за прилагане на Европейското споразумение относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, сключено от Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF).  Работен документ на службите на Комисията „Обобщение на аналитичния документ, придружаващ предложение за Директива на Съвета за прилагане на Европейското споразумение, сключено от Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF), относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт“ (SWD/2014/0227 final от 7 юли 2014 г.)  <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=SWD:2014:0227:FIN>  *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“ в Изпълнителна агенция „Морска администрация“  **Дата:** 03.07.2017 г.  **Подпис:** | |