**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 юли – 31 декември 2017 г. | **Дата:**  27 юни 2017 г. |
| **Контакт за въпроси:**  Павлинка Ковачева | **Телефон:**  0700 10 145 |
| **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.** Несъответствие между действащи текстове на Кодекса на търговското корабоплаване и актуалните редакции на актове на вторичното право на Европейския съюз и актове на международното право, по които Република България е страна.  *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 отношение на някои от действащите текстове на КТК е установена необходимост същите да бъдат съобразени в пълна степен с актуалните в момента редакции на актове на вторичното право на Европейския съюз и актове на международното право, по които Република България е страна. Изискванията на тези актове са въведени изцяло в националната правна система с други законови и подзаконови нормативни актове, но съответните разпоредби на КТК са останали непроменени.  *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.).*  **1.** 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, 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.  Частта от изискванията на Директива на Съвета 2014/112/ЕС от 19 декември 2014 г., 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 може да бъдат въведени само чрез изменение и допълнение на чл. 88б от КТК.  **2.** В периода 15 – 17 септември 2015 г. проверяващ екип от Европейската агенция за морска безопасност (EMSA) извърши одит на специализираното звено за разследване на произшествия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. В доклада за извършения одит са формулирани констатации за непълно въвеждане в българското законодателство на изискванията на Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 131 от 28 май 2009 г.). Изискванията на директивата са въведени в българското законодателство и с Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства (обн., ДВ, бр. 87 от 2011 г., изм. и доп., бр. 30 от 2016 г.), което не отменя необходимостта от привеждане на законовия текст на чл. 79 от КТК в пълно съответствие с акта на вторичното право на Европейския съюз.  Действащата редакция на чл. 362а, ал. 1, т. 2 от КТК е създадена през 2002 г. С нея е въведено изискването на чл. 5, параграф 1 от Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно държавния пристанищен контрол на корабите (ОВ, L 157 от 7 юли 1995 г.). Цитираният акт на вторичното право на Европейския съюз е отменен с Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ, L 131 от 28 май 2009 г.), изменена с Директива 2013/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 12 август 2013 г. (ОВ, L 218 от 14 август 2013 г.), Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. (ОВ, L 330 от 10 декември 2013 г.) и Регламент (ЕС) № 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. (ОВ, L 123 от 19 май 2015 г.), поправена (ОВ, L 32 от 1 февруари 2013 г.). С новата директива от 2009 г. се установяват нови, различни от досегашните правила за подбор на корабите, подлежащи на проверка по реда на държавния пристанищен контрол. Изискванията на действащата директива за държавния пристанищен контрол са въведени в националното законодателство с Наредба № 12 от 2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол (обн., ДВ, бр. 101 от 2010 г., изм. и доп., бр. 49 от 2013 г., бр. 85 от 2014 г. и бр. 36 от 2016 г.), но това не води до отпадане на необходимостта от привеждане в съответствие с нея и на законовата разпоредба на чл. 362а, ал. 1, т. 2 от КТК.  Изискването в рамките на една календарна година да се извършват проверки по реда на държавния екологичен контрол на корабоплаването най-малко на 25 на сто от броя на корабите, посетили българските пристанища, е въведено в чл. 362в, ал. 3 от КТК с оглед правилото на чл. 11, параграф 2, буква „б“ от Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ, L 332 от 28 декември 2000 г.), изменена с Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. (ОВ, L 324 от 29 ноември 2002 г.), Директива 2007/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2007 г. (ОВ, L 329 от 14 декември 2007 г.), Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21 ноември 2008 г.) и Директива (ЕС) 2015/2087 на Комисията от 18 ноември 2015 г. (ОВ, L 302 от 19 ноември 2015 г.), което препраща към вече отменената Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно държавния пристанищен контрол на корабите. Непрекъснатото разширяване в последните години на обхвата на държавния екологичен контрол на корабоплаването налага да бъдат въведени ясни процедурни правила за осъществяване на контрола по отношение на всеки един от наблюдаваните параметри.  На ниво Европейски съюз правилата относно оборудването (в т.ч. и на радиооборудването) на морски кораби са установени с 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/ЕО на Съвета (ОВ, L 257 от 28 август 2014 г.) и регламенти за изпълнение, приети в съответствие с правилото на чл. 35 от нея. Изискванията на директивата са въведени в българското законодателство с Наредба № 54 от 2016 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби (обн., ДВ, бр. 4 от 2017 г.). Последното не отменя необходимостта от предприемане на законодателни промени, с оглед: **1)** постигане на съответствие между текста на чл. 72, ал. 4 от КТК и изискванията на Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г.; **2)** въвеждане на общо изискване за съответствие на оборудването, монтирано на борда на морските кораби, включени в обхвата на директивата; **3)** определяне на правила (в т.ч. и компетентен национален орган) за нотифициране на организациите, които ще оценяват съответствието на оборудването на морските кораби с изискванията на Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г.  В редица актове на вторичното право на Европейския съюз и международноправни актове, по които Република България е страна, са установени минимални задължителни изисквания към подготовката на морските лица. Става дума за специфични изисквания по отношение на професионалното образование и обучение и на висшето образование по морски и речни специалности, свързани със съдържанието на учебните планове и програми, минималния брой часове по различните учебни предмети и модули, материално-техническата база за провеждане на обучението, в т.ч. и на практическата подготовка, и преподавателите по специалните дисциплини, които са в допълнение към общите изисквания, установени съответно със Закона за професионалното образование и обучение и Закона за висшето образование. В настоящия момент посочените специфични изисквания към образованието и обучението по морски и речни специалности са въведени в националното законодателство с Наредба № 6 от 2012 г. за компетентност на морските лица в Република България (обн., ДВ, бр. 31 от 2012 г., изм. и доп., бр. 81 от 2013 г., бр. 84 от 2014 г. и бр. 83 от 2015 г.). Фактът, че уредбата на тези специфични изисквания се съдържа в акт, който е по-нисък по степен от Закона за професионалното образование и обучение и Закона за висшето образование, прави неефективен осъществявания от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ контрол за спазването им. В същото време тяхното изпълнение е обект на периодичен контрол и от страна на Международната морска организация и от Европейската комисия чрез Европейската агенция по морска безопасност, а евентуални несъответствия на провеждания процес на образование и обучение с установените минимални изисквания биха имали за последица предприемане на наказателни мерки спрямо Република България, включително обявяване за недействителни на вече издадени свидетелства за компетентност на морски лица. Последното, от своя страна, би довело до невъзможност тези морски специалисти да упражняват професията си.  *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.** Отстраняване на съществуващото 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).  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.** Отстраняване на установените несъответствия между действащи текстове на Кодекса на търговското корабоплаване и актуалните редакции на актове на вторичното право на Европейския съюз и актове на международното право, по които Република България е страна.  *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); * Изпълнителна агенция „Морска администрация“; * Изпълнителна агенция „Главна инспекция по труда“; * Специализираното звено за разследване на произшествия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията; * Българските производители, вносители и дистрибутори на оборудване за морски кораби; * 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; * Органите за надзор на пазара в Република България; * Учебните заведения и преподавателите, извършващи обучение по морски и речни специалности (2 висши училища, 3 професионални гимназии, 1 професионален колеж и 14 центъра за професионално обучение).   **Косвено засегнати:**   * Корабопритежателите на морски кораби, плаващи под българско знаме (10 юридически лица); * Корабопритежателите и екипажите на кораби, плаващи под чуждо знаме, които посещават българските морски пристанища (средногодишният брой посещения на кораби, плаващи под чуждо знаме, в българските морски пристанища е 3 000); * Лицата, които придобиват образование по морски и речни специалности в български учебни заведения (общо около 900 души годишно, от които около 200 в професионалните гимназии и около 700 във висшите училища в редовна и задочна форма на обучение).   *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; * Запазване на съществуващите несъответствия между действащи текстове на Кодекса на търговското корабоплаване и актуалните редакции на актове на вторичното право на Европейския съюз и актове на международното право, по които Република България е страна.   **Вариант II „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване“:**  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.   *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;   * Наличие на правна несигурност за адресатите на Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства, предвид съществуващото противоречие между установените с нея изисквания и постановеното от по-високия по степен действащ текст на чл. 79 от КТК.   Тези негативни въздействия са по отношение на Специализираното звено за разследване на произшествия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията;   * Наличие на правна несигурност за адресатите на Наредба № 12 от 2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол, предвид съществуващото противоречие между установените с нея изисквания и постановеното от по-високите по степен действащи текстове на чл. 362а, ал. 1, т. 2, чл. 362б и чл. 363, ал. 3 – 5 от КТК; * Отсъствие на ясни процедурни правила за осъществяване на държавния екологичен контрол на корабоплаването; * Евентуални затруднения при осъществяване на контролните функции на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ като администрация на държавата на пристанището и при осъществяване на държавен екологичен контрол на корабоплаването.   Тези негативни въздействия са по отношение на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, както и по отношение на корабопритежателите и екипажите на кораби, плаващи под българско или чуждо знаме и посещаващи българските пристанища.   * Наличие на правна несигурност за адресатите на Наредба № 54 от 2016 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби, предвид съществуващото противоречие между установените с нея изисквания и постановеното от по-високия по степен действащ текст на чл. 72 от КТК, както и с оглед на отсъствието на компетентен национален орган за нотифициране на организациите, които ще оценяват съответствието на оборудването на морските кораби с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти; * 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; * Евентуални затруднения при осъществяване на контролните функции на Изпълнителна агенция „Морска администрация като администрация на държавата на знамето.   Тези негативни въздействия са по отношение на държавата, в т.ч. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и органите за надзор на пазара в Република България, на българските производители, вносители и дистрибутори на оборудване за морски кораби, 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, както и на корабопритежателите на морски кораби, плаващи под българско знаме.   * Неефективност на осъществявания от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ контрол за спазване на специфичните изисквания към образованието и обучението по морски и речни специалности; * Опасност от предприемане на наказателни мерки спрямо Република България, включително обявяване за недействителни на вече издадени свидетелства за компетентност на морски лица, в случай на констатации за несъответствия на провеждания в българските учебни заведения процес на образование и обучение с установените минимални изисквания към образованието и обучението по морски и речни специалности;   Тези негативни въздействия са по отношение на държавата, на българските учебни заведения, които извършват обучение по морски и речни специалности, на лицата, които придобиват образование по морски и речни специалности в български учебни заведения, и на българските корабопритежатели.  **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 под българско знаме по вътрешните водни пътища.   * Опасност от възникване на невъзможност морски специалисти, завършили образованието си в български учебни заведения, да упражняват професията си.   **Екологични въздействия:**  Не са идентифицирани негативни екологични въздействия.  **При вариант II „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване“:**  **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 закон.   **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 Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване“:**  **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.   * Преодоляване на съществуващата правна несигурност за адресатите на Наредба № 23 от 2011 г. за докладване и разследване на произшествия в морските пространства, предвид   противоречието ѝ с изискванията на по-високия по степен акт – КТК.  Тези положителни въздействия са по отношение на Специализираното звено за разследване на произшествия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията;   * Преодоляване на съществуващата правна несигурност за адресатите на Наредба № 12 от 2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол, предвид противоречието между установеното с нея и изискванията на по-високия по степен акт – КТК; * Създаване на ясни процедурни правила за осъществяване на държавен екологичен контрол на корабоплаването; * Отстраняване на условията за възникване на затруднения при осъществяване на контролните функции на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ като администрация на държавата на пристанището и при осъществяване на държавен екологичен контрол на корабоплаването.   Тези положителни въздействия са по отношение на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, както и по отношение на корабопритежателите и екипажите на кораби, плаващи под българско или чуждо знаме и посещаващи българските пристанища.   * Преодоляване на съществуващата правна несигурност за адресатите на Наредба № 54 от 2016 г. за техническите изисквания и оценяване съответствието на оборудването на морските кораби, предвид противоречието между установените с нея изисквания и тези на по-високия по степен акт – КТК; * Определяне на компетентен национален орган за нотифициране на организациите, които ще оценяват съответствието на оборудването на морските кораби с изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти; * Създаване на необходимите нормативни предпоставки за монтиране и използване на борда на кораби, плаващи под българско знаме, на оборудване, което съответства на изискванията на вторичното право на Европейския съюз и международните стандарти; * Отстраняване на условията за възникване на затруднения при осъществяване на контролните функции на Изпълнителна агенция „Морска администрация като администрация на държавата на знамето.   Тези положителни въздействия са по отношение на държавата, в т.ч. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и органите за надзор на пазара в Република България, на българските производители, вносители и дистрибутори на оборудване за морски кораби, 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, както и на корабопритежателите на морски кораби, плаващи под българско знаме.   * Създаване на необходимите условия за осъществяване от страна на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ на ефективен контрол за спазване на специфичните изисквания към образованието и обучението по морски и речни специалности; * Преодоляване на опасността от предприемане на наказателни мерки спрямо Република България, в т.ч. – обявяване за недействителни на вече издадени свидетелства за компетентност на морски лица;   Тези положителни въздействия са по отношение на държавата, на българските учебни заведения, които извършват обучение по морски и речни специалности, на лицата, които придобиват образование по морски и речни специалности в български учебни заведения, и на българските корабопритежатели.  **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 под българско знаме по вътрешните водни пътища.   * Преодоляване на опасността морски специалисти, които са завършили образованието си в български учебни заведения, да не могат да упражняват професията си.   **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.** Проектът на нормативен акт е преминал процедура на обществено обсъждане по реда на чл. 26, ал. 2 от Закона за нормативните актове (в редакцията до 4 ноември 2016 г.) чрез публикуването му на официалната интернет страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и в Портала за обществени консултации на Министерския съвет в периода 8 – 22 август 2016 г.  Налице са основания по отношение на новите обществени консултации, които следва да се проведат през месец юни 2017 г., да бъде приложен по-кратък срок, в съответствие с разпоредбата на чл. 26, ал. 4, изречение второ от Закона за нормативните актове.  **2.** Проектът на закон е обсъден по реда на чл. 3, ал. 2, във връзка с ал. 1 от Кодекса на труда на заседание на Комисията по трудово законодателство към Националния съвет за тристранно сътрудничество, както и на заседанието на Националния съвет за тристранно сътрудничество, проведено на 12 октомври 2016 г. Подкрепата за законопроекта е изразена в нарочно писмо на секретаря на Съвета от 31 октомври 2016 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:** 27.06.2017 г.  **Подпис:** | |