



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
Агенция „Морска администрация“

ОДОБРЯВАМ

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА  
ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ“

## П Л А Н

за приемането на кораби, нуждаещи се от помощ във  
вътрешните морски води и в териториалното море  
на Република България

20.03.2014 г.



## **СЪКРАЩЕНИЯ И АКРОНИМИ, ИЗПОЛЗВАНИ В ТОЗИ ПЛАН**

### **МЕЖДУНАРОДНИ:**

<b>IMO</b>	Международна морска организация
<b>EU</b>	Европейски съюз
<b>EMSA</b>	Европейска агенция за морска безопасност
<b>SSN</b>	Европейска интернет-мрежа за морска безопасност

### **БЪЛГАРСКИ:**

<b>ГДАСД</b>	Главна дирекция „Аварийно-спасителна дейност“
<b>ДМА</b>	Дирекция „Морска администрация“
<b>ДПШ</b>	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
<b>ИАМА</b>	Изпълнителна агенция „Морска администрация“
<b>КТК</b>	Кодекс за търговското корабоплаване на Р. България
<b>МСКЦ</b>	Морски спасително – координационен център
<b>МАСО</b>	Морски аварийно-спасителен отряд
<b>МТИТС</b>	Министерство на транспорта, информ. технологии и съобщенията
<b>СУТ</b>	Система за управление на трафика

## СЪДЪРЖАНИЕ НА ПЛАНА

<b>ЧАСТ I.</b>	<b>ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ, МЕЖДУНАРОДНИ И НАЦИОНАЛНИ НОРМАТИВНИ АКТОВЕ.</b>	<b>6</b>
<b>ЧАСТ II.</b>	<b>ИДЕНТИФИКАЦИОННИ ДАННИ НА КОМПЕТЕНТНИТЕ ОРГАНИ.</b>	<b>7</b>
<b>ЧАСТ III.</b>	<b>ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО КРАЙБРЕЖИЕТО НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ И ВСИЧКИ АСПЕКТИ, КОИТО ДАВАТ ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ПРЕДВАРИТЕЛНО ОЦЕНЯВАНЕ И ЗА БЪРЗО ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЕ ОТНОСНО МЯСТО ЗА УБЕЖИЩЕ НА КОРАБ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ОПИСАНИЕ НА ЕКОЛОГИЧНИТЕ, ИКОНОМИЧЕСКИТЕ И СОЦИАЛНИТЕ ФАКТОРИ И ПРИРОДНИТЕ УСЛОВИЯ.</b>	<b>8</b>
<b>ЧАСТ IV.</b>	<b>МЕСТА ЗА УБЕЖИЩА ЗА ПРИЕМАНЕ НА КОРАБИ, НУЖДАЕЩИ СЕ ОТ ПОМОЩ ВЪВ ВЪТРЕШНИТЕ МОРСКИ ВОДИ И ТЕРИТОРИАЛНОТО МОРЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ.</b>	<b>10</b>
<b>ЧАСТ V.</b>	<b>ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРИЕМАНЕ ИЛИ ОТХВЪРЛЯНЕ НА ИСКАНЕ ЗА ПРИЕМАНЕ НА НУЖДАЕЩ СЕ ОТ ПОМОЩ КОРАБ В МЯСТО ЗА УБЕЖИЩЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА.</b>	<b>11</b>
<b>ЧАСТ VI.</b>	<b>ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ДРУГИ ВЕДОМСТВА И МЕЖДУНАРОДНИ ОРГАНИЗАЦИИ. СРЕДСТВА И ТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ, ПОДХОДЯЩИ ЗА ПОДПОМАГАНЕ, СПАСЯВАНЕ И БОРБА СЪС ЗАМЪРСЯВАНЕТО.</b>	<b>25</b>
<b>ЧАСТ VII.</b>	<b>ПРОЦЕДУРИ ЗА СЪТРУДНИЧЕСТВО СЪС СЪСЕДНИ ДЪРЖАВИ ПРИ ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЯ.</b>	<b>26</b>
<b>ЧАСТ VIII.</b>	<b>ПРОЦЕДУРИ ЗА ФИНАНСОВА ГАРАНЦИЯ И ЗА ОТГОВОРНОСТ, ПРИЛОЖИМИ ПО ОТНОШЕНИЕ НА КОРАБИ, ПРИЕТИ В МЯСТО ЗА УБЕЖИЩЕ.</b>	<b>27</b>
<b>ЧАСТ IX.</b>	<b>ПРОВЕЖДАНЕ НА УЧЕНИЯ И АНАЛИЗ НА СЛУЧАИ С БЕДСТВАЩИ КОРАБИ, ПОИСКАЛИ МЯСТО ЗА УБЕЖИЩЕ ВЪВ ВЪТРЕШНИТЕ МОРСКИ ВОДИ И В ТЕРИТОРИАЛНОТО МОРЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ.</b>	<b>29</b>

## ПРИЛОЖЕНИЯ:

(приложенията са изработени в електронен формат, като неразделна част от плана)

<i>Приложение 1.</i>	Първоначална информация	30
<i>Приложение 2.</i>	Информация за кораба, корабособственика, екипажа и др. (Information on the ship, owner, crew, etc...)	32
<i>Приложение 3.</i>	Информация за товара (Information on the cargo)	44
<i>Приложение 4.</i>	Обща информация за аварията	47
<i>Приложение 5.</i>	SITREP	49
<i>Приложение 6.</i>	Официално искане за място за убежище (Formal Place of Refuge Request Form)	51
<i>Приложение 7.</i>	Консултация с други организации	52
<i>Приложение 8.</i>	Оценка на риска	54
<i>Приложение 9.</i>	Карти с места за убежища/укрития в отговорните райони на	56
<i>Приложение 10.</i>	Места за убежища/укрития в отговорния район на ДМА - Варна	61
<i>Приложение 11.</i>	Места за убежища/укрития в отговорния район на ДМА - Бургас	65
<i>Приложение 12.</i>	План за дейността на МАСО - Варна	69
<i>Приложение 13.</i>	План за дейността на МАСО - Бургас	84
<i>Приложение 14.</i>	Взаимодействие със съседни държави (Neighbouring country Handover Co-ordination Form)	92
<i>Приложение 15.</i>	Връзка с компетентните органи на черноморските държави	94
<i>Приложение 16.</i>	Разчети за покриване на разходите	95
<i>Приложение 17.</i>	Примерен план за провеждане на учение	97

## **ЧАСТ I. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ, МЕЖДУНАРОДНИ И НАЦИОНАЛНИ НОРМАТИВНИ АКТОВЕ**

През 2002 г. Европейският парламент и Съвета на Европейския Съюз приеха Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 година за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация, и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета, която беше допълнена от [Директива 2009/17/ЕО](#) на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за изменение на Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация.

През декември 2003 г. Международната морска организация (ИМО) прие Резолюция А.949 (23) „Насоки относно местата за убежище за нуждаещи се от помощ кораби“.

Като основно ръководство по отношение на приемането на кораби, нуждаещи се от помощ, се явява [„VTMIS Places of Refuge EU Operational Guidelines“](#), прието от Европейската комисия и Европейският парламент през 2015 г.

В Директива 2009/17/ЕО е дадено определение за „място за убежище“, а именно „Пристанище, част от пристанище или друго защитено място за хвърляне на котва или друга защитена зона, посочена от държава-членка за приемане на бедстващи кораби“.

Съгласно чл. 367а от КТК, ИАМА обявява местата на убежища на кораби във вътрешните морски води и териториалното море на Република България.

В изпълнение на член 20, 20а, 20б и 20в от Директива 2009/17/ЕО в Наредбата за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България (загл. изм.-ДВ, бр. 97 от 2010 г., в сила от 10.12.2010 г., приета с ПМС № 200 от 12.09.2005 г. обн. ДВ. бр.76 от 2005г., изм. ДВ. бр.97 от 2010г., изм. и доп. ДВ. бр.24 от 2012г.) е направено допълнение като е включен нов Раздел V. Приемане на нуждаещи се от помощ кораби (нов - ДВ, бр. 97 от 2010 г., в сила от 30.11.2010 г.).

Компетентните органи съгласно чл. 29б от тази наредба, които вземат решение за приемане на кораб в място за убежище са Директорите на ДМА-Варна и Бургас.

Целта на този План е да подпомогне компетентните органи, при оценката на ситуацията и вземането на най-правилното решение за действие с оглед опазването на човешкия живот на море и предпазване на околната среда от замърсяване.

**ЧАСТ II. ИДЕНТИФИКАЦИОННИ ДАННИ НА КОМПЕТЕНТНИТЕ ОРГАНИ**

1	<p><b>Изпълнителна агенция „Морска администрация” – компетентен орган по обявяване на места за убежища</b></p>	<p>София, ул. „Дякон Игнатий” 9 Тел.: 0700 10 145; E-mail: <a href="mailto:bma@marad.bg">bma@marad.bg</a></p>
2	<p><b>Директор на Дирекция „Морска администрация” – Варна Капитан на пристанище Варна– Компетентен орган за вземане на решение при приемане на кораби в места за убежище в отговорния район на ДМА- Варна.</b></p>	<p>Варна, бул. „Приморски” 5 Тел.: 0700 10 145, +359 879 829 766; E-mail: <a href="mailto:hm_vn@marad.bg">hm_vn@marad.bg</a></p>
3	<p><b>Директор на Дирекция „Морска администрация” – Бургас Капитан на пристанище Бургас - Компетентен орган за вземане на решение при приемане на кораби в места за убежище в отговорния район на ДМА- Бургас.</b></p>	<p>Бургас, бул. „Княз Ал. Батенберг”3 Тел.: 0700 10 145, +359 879 822 764; e-mail: <a href="mailto:hm_bs@marad.bg">hm_bs@marad.bg</a></p>
4	<p><b>Морски спасително – координационен център Варна– МСКЦ е „точка за контакт” за кораби, нуждаещи се от помощ и намиращи се във вътрешните морски води и териториалното море на Република България.</b></p>	<p>Варна, 9000 България Брегови център – Варна; 3-ти етаж Тел. +359 52 603 268 Факс: +359 52 603 265 E-mail: <a href="mailto:mrcc@marad.bg">mrcc@marad.bg</a> VHF (УКВ): 16, 26</p>
	<p><b>Вид на МСКЦ (основен, подчинен, обединен): MRCC/MRSC/JRCC/JRSC координати</b></p> <p><b>MMSI-call sign</b> <b>Асоциирана брегова радиостанция</b> <b>Асоцииран най-близък център на</b> <b>Инмарсат С</b></p> <p><b>Асоцииран център на COSPAS-SARSAT</b> <b>MCC or SPOC</b></p>	<p><b>MRCC Varna</b> Ш 43° 10.919' N; Д 027° 54.470' E</p> <p><b>MRCC Varna MMSI – 207224000</b> Inmarsat-C: AOE 420722210 <b>Varna-Radio:</b> Call sign: LZW; MMSI: 002070810</p> <p>Thermopylae, Greece MCC Moscow</p>

## **ЧАСТ III. ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО КРАЙБРЕЖИЕТО НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ И ВСИЧКИ АСПЕКТИ, КОИТО ДАВАТ ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ПРЕДВАРИТЕЛНО ОЦЕНЯВАНЕ И ЗА БЪРЗО ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЕ ОТНОСНО МЯСТО ЗА УБЕЖИЩЕ НА КОРАБ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ОПИСАНИЕ НА ЕКОЛОГИЧНИТЕ, ИКОНОМИЧЕСКИТЕ И СОЦИАЛНИТЕ ФАКТОРИ И ПРИРОДНИТЕ УСЛОВИЯ**

### **А. Характеристика на българското черноморско крайбрежие**

Българското морско крайбрежие съчетава разнообразна природна среда, световно известни курорти, важни индустриални обекти, военноморски пунктове за базиране, развити пристанища, военни и граждански летища.

По българското черноморско крайбрежие живее почти 10% от населението на България, чийто поминък пряко или косвено е свързан с морето.

Съществуващият интензивен морски трафик в крайбрежната зона, териториалните води на страната, прилежащата зона и в открито море, превозът на товари, в т.ч. и на опасни субстанции, международните въздушни коридори с голяма интензивност на полетите, целогодишно са свързани с риск от аварии на плавателни съдове и летателни апарати.

Замърсяването, особено ако е в резултат на инцидентен /авариен/ разлив, представлява изключителна опасност, свързана с последващи големи материални загуби и икономически последици.

За последното е изготвен „Национален авариен план за борба с нефтените разливи“.

За инцидентите с плавателни съдове и летателни апарати, за търсенето на мястото на инцидента и организацията на спасяването на хора, търпящи бедствия в морето, е изготвен „План на операцията по търсене и спасяване“.

Българското черноморско крайбрежие се отличава от вътрешността на страната с голяма ветровитост. Преобладаващи са ветровете от Север, Североизток, Изток. Скоростта на вятъра е по-голяма през студеното полугодие, тогава преобладават северните ветрове със скорост 3 м/сек. Доминирането на източната посока на ветровете през топлото полугодие се дължи на бризовата циркулация на въздуха. Силни ветрове по българското крайбрежие се наблюдават през зимата, тяхната скорост достига до 20 м/сек.

Повърхностните течения в Черно море се зараждат в устията на големите реки. Голямо значение за посоката на теченията имат ветровете и конфигурацията на бреговата линия. Речното течение поема на Юг край румънския и българския бряг. Източно от Варна то се слива с Кримското течение и се образува Южно течение към Босфора. Оста на течението отстои на няколко мили от брега, където то е най-силно. Непосредствено до брега има локални течения, които са слаби и се влияят от ветровете. Едно от тях е с направление нос Калиакра - Пристанище Варна, като при нос Галата се раздвайва - едното в направление юг, а другото в посока север. Във връзка със сезонната динамика на ветровете и прииждането на реките през зимата и пролетта, Южното течение е най-силно. Освен теченията по протежението на брега понякога се образуват и напречни течения. Те се пораждат от силните брегови ветрове.

Силата на вълнението, височината на вълната и нейната скорост зависят от силата на вятъра, неговата продължителност и от разгона на вълната. Максималното вълнение край българския бряг е при източни ветрове с височина 3,5-4 м. В открито море при вятър 5-7 бала, вълната има средни елементи: период 6-7 сек., скорост 2,4-5 м/сек., дължина 10-30 м. и височина 1,5-2 м. Вълнението има сезонен характер, като максималното му развитие е през есента и зимата. Наблюдават се и денонощни промени с по-голяма височина на вълната в следобедните часове. След спиране на вятъра, предизвиканото от него вълнение продължава във вид на мъртво вълнение.

### **Б. Интензивност на корабоплаването**

Покрай крайбрежието на Република България преминават маршрутите на търговското корабоплаване от Одеса-Иличовск-Констанца към Босфора и обратно, от Варна и Бургас - в



същите направления и към източните пристанища на Черно море. Интензивността на корабоплаването в района е в рамките над 10 000 кораба годишно и зависи от състоянието на икономиката на Черноморските държави. Конфликтни точки са на 10 и 60 мили източно от Калиакра и 20 и 60 мили Източно от Емине.

Очертава се развитието на Западните Черноморски пристанища (Констанца, Варна и Бургас) като основни терминали на Европейския Съюз в търговията му със Средна Азия, Китай и Близкия Изток, което ще доведе до непрекъснатото повишаване на количеството превозвани товари по морските пътища, а с разрастването на морския туризъм, особено в летния сезон и до увеличаване на посещението на пасажерски кораби и яхти.

През сезоните пролет, лято и есен се активизира дейността на регистрираните над 6000 малки риболовни съдове, предимно в крайбрежната зона и отчасти в териториалното море и прилежащата зона.

През зимните щормови месеци районите под нос Калиакра и нос Емине се използват от корабите като котвени стоянки за изчакване утихването на щорма (средно от 15 до 20 кораба при интензивно корабоплаване).

## **В. Защитени райони**

Част от бреговата ивица на Република България попада в Natura 2000.

Natura 2000 е общоевропейска мрежа, съставена от защитени територии, целяща да осигури дългосрочното оцеляване на най-ценните и застрашени видове и местообитания за Европа в съответствие с основните международни договорености в областта на опазването на околната среда и биологичното разнообразие.

Местата, попадащи в екологичната мрежа, са определени в съответствие с [Директива 2008/56/ЕО](#) за създаване на рамка за действие на Общността в областта на политиката за морска среда (наричана накратко Рамкова директива за морска стратегия – РДМС) и две основни Директиви на Европейския съюз за опазването на околната среда - [Директива 92/43/ЕЕС](#) за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна (наричана накратко Директива за хабитатите), [Директива 2009/147/ЕС](#) за опазване на дивите птици (наричана накратко Директива за птиците),

Основните изисквания по Директива 2008/56/ЕО са отразени в приетата с [решение на Министерски съвет](#) в края на 2016г. [Морска стратегия за опазване на околната среда в морските води на Република България](#), а тези на останалите две директиви са отразени в българското законодателство чрез [Закона за биологичното разнообразие \(ЗБР\)](#), приет от Народното Събрание през 2011г.

**ЧАСТ IV. МЕСТА ЗА УБЕЖИЩА ЗА ПРИЕМАНЕ НА КОРАБИ, НУЖДАЕЩИ  
ОТ ПОМОЩ ВЪВ ВЪТРЕШНИТЕ МОРСКИ ВОДИ И ТЕРИТОРИАЛНОТО МОРЕ  
НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

В изпълнение на чл. 367а от КТК, ИАМА обявява следните места на убежища във вътрешните морски води и териториалното море на Република България.

Съответните места за убежища са определени, отчитайки и съществуващите ползвания, разрешени по [Закона за водите](#).

***Приложение 9.*** Електронни карти с места за убежища/укрития в отговорните райони на ДМА-Варна и ДМА-Бургас

**А. МЕСТА ЗА УБЕЖИЩА/УКРИТИЯ В ОТГОВОРНИЯ РАЙОН НА ДМА -  
ВАРНА:** *Приложение 10*

**Б. МЕСТА ЗА УБЕЖИЩА/УКРИТИЯ В ОТГОВОРНИЯ РАЙОН НА ДМА -  
БУРГАС:** *Приложение 11*

**ЧАСТ V. ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРИЕМАНЕ ИЛИ ОТХВЪРЛЯНЕ НА ИСКАНЕ ЗА ПРИЕМАНЕ НА НУЖДАЕЩ СЕ ОТ ПОМОЩ КОРАБ В МЯСТО ЗА УБЕЖИЩЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА**

**1. При получено искане от бедстващ кораб за разрешение за достъп до място за убежище, дежурния оператор в СУТ / МСКЦ незабавно:**

- ✓ изисква първоначална информация (*Приложение 1*);
- ✓ получават данни за кораба от [Equasis](#);
- ✓ уведомява дежурния МСКЦ / СУТ;
- ✓ уведомява съответния Директор на ДМА-Варна или Бургас;
- ✓ осъществява постоянна връзка с кораба, корабопричителя/корабният оператор и/или спасителната компания (ако е назначена);
- ✓ цялата необходима последваща информация е указана в *Приложение 2 (ENG)*, *Приложение 3 (ENG)* и *Приложение 4*;
- ✓ дежурен СУТ изготвя и изпраща SITREP (*Приложение 5*);

**2. При необходимост от допълнителна информация, работната група, определена от Директор ДМА:**

- ✓ изготвя становище;
- ✓ привлича специалисти от други ведомства (*Приложение 7*);
- ✓ дава предложение за активиране на плана на МАСО, при необходимост (*Приложение 12* и *Приложение 13*);
- ✓ изпраща екип от специалисти до мястото на инцидента (при необходимост);
- ✓ изготвя оценка на риска, съгласно *точка 6* и *Приложение 8*;
- ✓ дава предложение на Директор ДМА за приемане на кораба, или отказване на място за убежище;

**3. Директора на ДМА-Варна или Бургас взема решение за приемане на кораба в място за убежище или отказ за приемането му.**

**3.1. Решение за предоставяне на място за убежище**

Решението от съответния Директор ДМА да предостави място за убежище в отговорния район на дирекцията, трябва незабавно да се съобщава на всички заинтересовани страни и следва да включва всички практически изисквания, като условие за приемане.

**3.2. Решение да не се предоставя място за убежище**

Преди да се вземе решение, необходимите оценки на риска, съгласно *точка 6* и *Приложение 8* и/или контролни проверки, трябва винаги да бъдат завършени в пълен обем. Не трябва да има отхвърляне без пълна оценка на риска и проверка. Съответната ДМА, която получи искане за предоставяне на място за убежище, не може да откаже предоставяне на такова, поради отделни търговски, финансови или застрахователни причини. Всяка ДМА трябва да остане суверенна в своето решение и ако Директора на ДМА откаже искане за

място за убежище, той трябва незабавно да съобщи на другите участващи страни и на корабособственика/оператора, информацията, на базата на която е взето решението, включително и оценката на риска, свързана с:

- ✓ липса на реално основание за искане на убежище;
- ✓ безопасността на лицата на борда и заплахата за обществената безопасност на брега;
- ✓ опазване на околната среда;
- ✓ липса на наличието на подходящи ресурси и инфраструктура в желаното място за убежище и отчитане на структурната устойчивост и способност за кораба, да извърши успешен безопасен преход;
- ✓ преобладаващи и прогнозни метеорологични условия. Липса на подходящ защитен район за извършване на необходимите възстановителни работи ;
- ✓ физически ограничения и ограничения от навигационен характер;
- ✓ риск от предвидими последващи ескалации, т.е. замърсяване на околната среда, пожар, токсично замърсяване, експлозия и др. ;
- ✓ други причини.

Копия от оценката на риска и/или доклад за извършената инспекция(и) може да се предоставят, ако е необходимо.

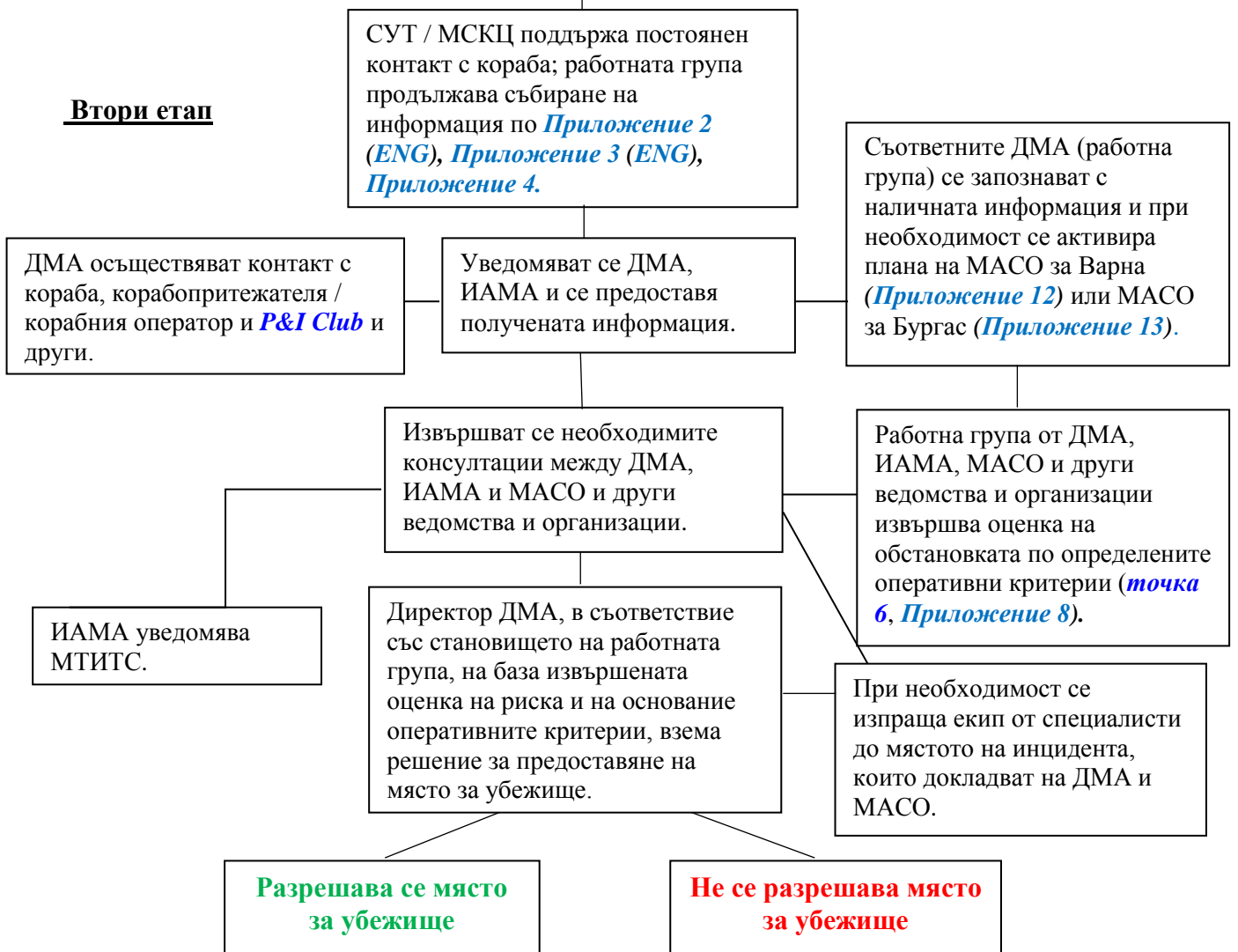
**4. Всички документи, относно всяко искане за място за убежище се окомплектоват и се съхраняват в съответната ДМА. Предоставят се на компетентни органи, при поискване.**

## 5. Операционни процедури при вземане на решение за предоставяне на достъп до място за убежище

### Първи етап

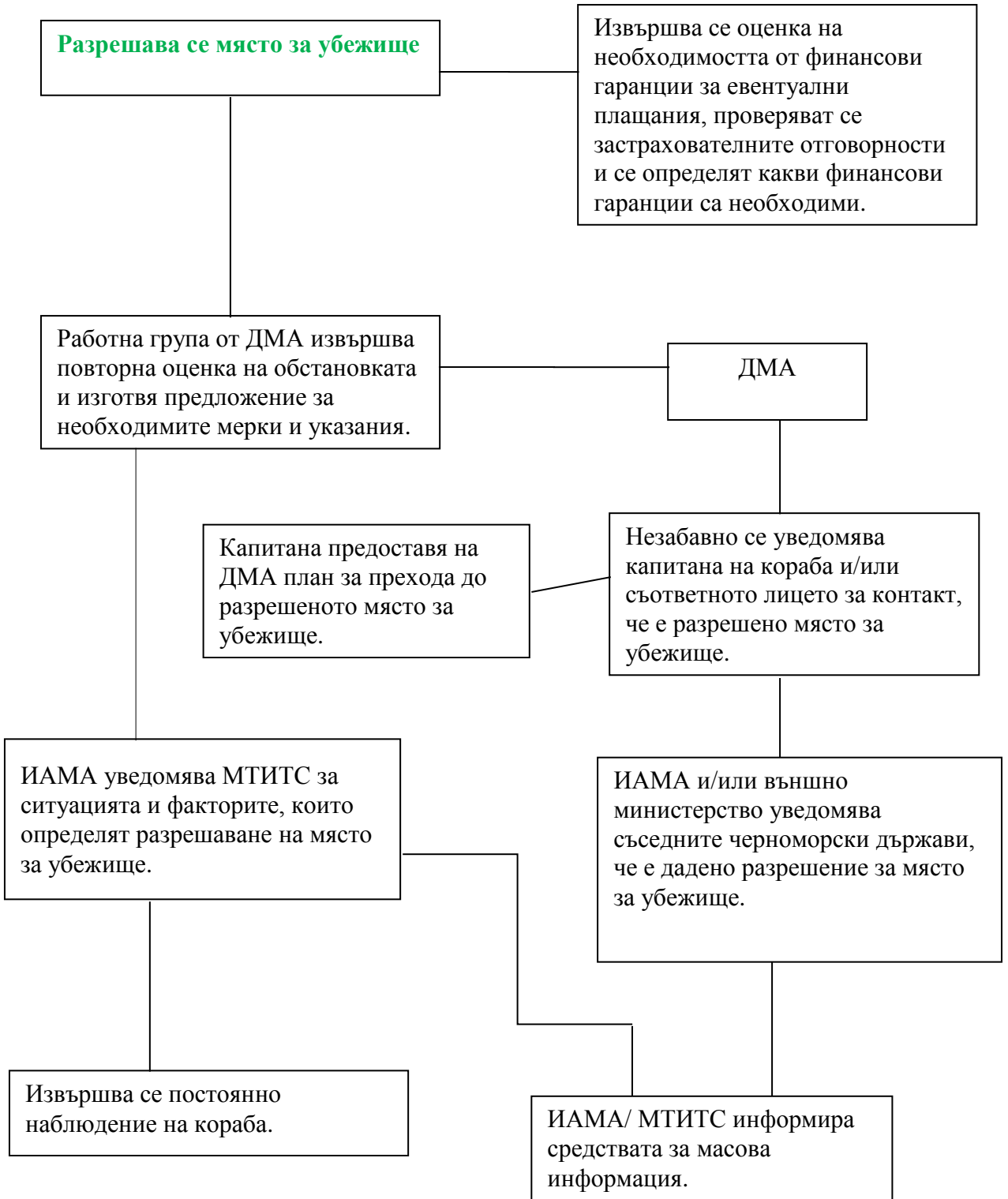


### Втори етап



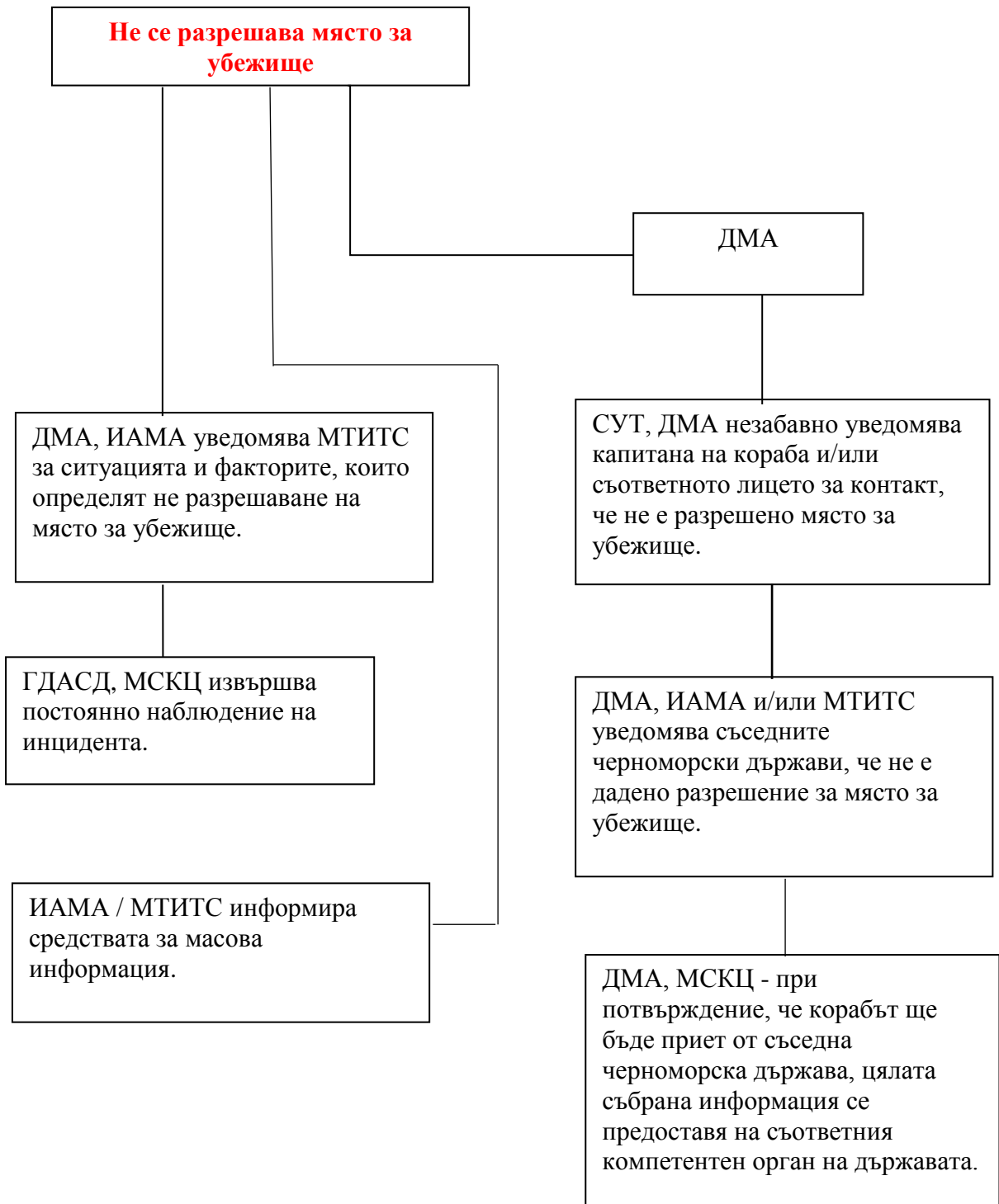
\*Всяка необходима информация може да бъде поискана от Директорите на ДМА-Варна/Бургас чрез платформата на Stratosmail ([4xxxxxxx@c12.stratosmobile.net](mailto:4xxxxxxx@c12.stratosmobile.net), където 4xxxxxxx е Inmarsat C номера на кораба, искащ убежище).

## 5а. Искането за място за убежище е потвърдено



\*Всяка необходима информация може да бъде поискана от Директорите на ДМА-Варна/Бургас чрез платформата на Stratosmail ([4xxxxxxx@c12.stratosmobile.net](mailto:4xxxxxxx@c12.stratosmobile.net), където 4xxxxxxx е Inmarsat C номера на кораба, искащ убежище).

## 56. Искането за място за убежище е отхвърлено



\*Всяка необходима информация може да бъде поискана от Директорите на ДМА-Варна/Бургас чрез платформата на Stratosmail ([4xxxxxxx@c12.stratosmobile.net](mailto:4xxxxxxx@c12.stratosmobile.net), където 4xxxxxxx е Inmarsat С номера на кораба, искащ убежище).

## **6. Оценка на риска и оперативни критерии за определяне място за убежище** *(Приложение 8)*

При определяне мястото за убежище за бедстващ кораб се извършва оценка на риска за следните случаи на аварии:

### **6.1. Оперативни критерии и оценка на риска след ПОЖАР на кораба**

1. Има ли опасност за хората на борда (пасажери/екипаж/други) и съответно има ли пострадали в резултат от пожар?
2. Място и размер на пожара на борда.
3. От къде е възникнал пожара.
4. Причина за пожара.
5. Има ли опасност от експлозия?
6. Ако гори товара, вид на горящия товар.
7. Вид на товара в съседните помещения.
8. В случай на опасни товари: данни за товара и по специално UN номер, точно техническо наименование, клас, вторична опасност, вид на опаковката, температура на запалване, морски замърсител, и др.
9. Ако корабът е танкер/многоцелеви: танковете/почистени ли са или с инертен газ?
10. Има ли вероятност морската вода да влезе в химическа реакция с товара и ако да, ще се отдели ли летлив взривоопасен газ (карбид)?
11. Какви мерки са взети за потушаване на пожара?
12. Какви допълнителни материали са необходими за потушаване на пожара?
13. Има ли вероятност за отделяне на отровни газове?
14. Има ли кораба някакви конструктивни повреди? Ако да, къде са?
15. Има ли повреда на корпуса?
16. Има ли повреда в машинно отделение?
17. Има ли повреда на товара?
18. Съществува ли опасност от замърсяване?
19. В строя ли са главните и спомагателни двигатели?
20. Има ли опасност за устойчивостта на кораба при ползването на вода при борбата с пожара?
21. Получаване на информацията за устойчивост и планове на кораба за оценка на устойчивостта.

### **6.2. Оперативни критерии и оценка на риска след ЕКСПЛОЗИЯ на кораба**

1. Има ли опасност за хората на борда (пасажери/екипаж/други) и съответно има ли пострадали в резултат на експлозията?
2. В случай на опасни товари: данни за товара и по специално UN номер, точно техническо наименование, клас, вторична опасност, вид на опаковката, температура на запалване, морски замърсител, и др.
3. Каква е била причината за взрива?
4. Къде е била експлозията?
5. Има ли отделяне на облаци с отровни газове?
6. Ако корабът е танкер или многоцелеви: танковете/товарните помещения почистени ли са или са запълнени с инертни газове?
7. Възникнал ли е пожар в резултата на експлозията?



8. Има ли замърсяване в резултат на експлозията: тежко гориво, товар във водата?
9. Има ли някакви конструктивни повреди? Ако има, къде?
10. Има ли повреда на корпуса?
11. Има ли повреда в машинно отделение?
12. Има ли повреда на товара?
13. Има ли загуба на устойчивост (ако е повреден корпуса и постъпва вода)?
14. В стоя ли са главните и спомагателни двигатели?
15. В състояние ли е кораба да маневрира?

### **6.3. Оперативни критерии и оценка на риска след СБЛЪСКВАНЕ на кораба**

1. Има ли опасност за хората на борда (пасажери/екипаж/други) и съответно има ли пострадали в резултат на сблъскването?
2. Имена на въвлечените кораби.
3. Тип и данни за въвлечените кораби (като: танкер, ро-ро, фери, булб, др.)
4. Газене, диферент и курсове на двата кораба преди и след сблъскването.
5. Крен на двата кораба преди и след сблъскването.
6. Рапорт за размера на повредите и водонепроницаемост, включително и замерване на нивата на танковете преди и след сблъскването.
7. Вид на товара в района на повредата (изисква се товарен план от всеки кораб).
8. В случай на опасни товари на борда: данни за товара и по специално UN номер, точно техническо наименование, клас, вторичен риск, вид на опаковката, температура за запалване, морски замърсител и др.
9. Ако кораба е танкер/многоцелеви: танковете/почистени ли са или с инертен газ?
10. Има ли вероятност морската вода да предизвика химическа реакция с товара и в резултат на това да се отдели летлив отровен газ (карбид)?
11. Има ли опасност от отделяне на отровни газове?
12. Сблъскването оказва ли влияние (възпрепятства/нарушава) на движението на кораба?
13. Има ли възникнал пожар, вследствие на сблъскването?
14. Има ли възникнала експлозия, вследствие на сблъскването?
15. Има ли възникнало замърсяване, вследствие на сблъскването?
16. Ще се увеличи ли обема на товара при контакт с вода?
17. Има ли вероятност това да предизвика конструктивна повреда, загуба на опасен товар или замърсяване?
18. Има ли кораба загуба на устойчивост в резултат от сблъскването?
19. Ще причини ли промяната на диферента и крена евентуална повреда?

### **6.4. Оперативни критерии и оценка на риска при ЗАМЪРСЯВАНЕ**

1. Вид на замърсяването.
2. Тежко гориво, дизелово гориво и/или масла (гориво смазочни запаси).
3. Товар (суров нефт, тежко гориво, морско дизелово гориво, смазочни масла, леки горивни фракции).
4. Химикали – Тип А, В, С, D (MARPOL) (*Приложение 2 (ENG)*).
5. Газ.
6. Има ли опасност за хората на борда (пасажери/екипаж/други) произлизащ в резултат от замърсяването?
7. Опасност за хората на корабите в района?

8. Има ли предполагаема опасност от замърсител, която може да окаже ефект върху намиращи се в близост инсталации и по-специално върху инсталации, които се нуждаят от специална защита (като входяща охлаждаща вода на електроцентрали, инсталации за опресняване на вода и др.).

9. Какви са опасни товари на борда: данни за товара и по специално UN номер, точно техническо наименование, клас, вторичен риск, вид на опаковката, температура за запалване, морски замърсител и др.

10. Източник (причина) за замърсяването.

11. Размер на замърсяването (покрит район).

12. Количество на изтеклия/освободения замърсител.

13. Общо количество на борда преди и след изтичането/освобождаването.

14. Какви мерки за взети да се ограничи или спре замърсяването?

15. Как ще се разпространи замърсяването и как ще дрейфа петното от замърсяването, като се направят изчисления, отчитайки преобладаващите ветрове, преобладаващите МТО условия и теченията?

16. Има ли опасност от пожар на корабите в района?

17. Ако съществува риск от пожар, е необходимо да се направи оценка и да се реши дали кораба може да подходи към пристанището, като включително се забрани подхождането на други кораби към каналите и пристанището, а също и по отношение на товарите, намиращи се на планирания кей.

18. Има ли риск от експлозия на борда или в акваторията около кораба?

19. Ако съществува опасност от експлозия, кораба може да бъде задържан извън подходите и каналите на района на пристанището докато опасността от експлозия бъде ликвидирана, или сведена до допустимо ниво.

20. При опасност от експлозия, има ли налични средства за помощ?

21. Преобладаващо и прогнозирано състояние на времето.

22. Какви природни ресурси се подлагат на риск ако кораба остане на море?

23. Какви природни ресурси се подлагат на риск ако кораба бъде насочен към защитена котвена стоянка?

24. Какви природни ресурси се подлагат на риск ако кораба влезе в съответното пристанище за убежище?

25. Какви мерки могат да се вземат за премахване или минимизиране на риска за природните ресурси установени съгласно гореспоменатите от т. 22 до т. 24?

#### **6.5. Оперативни критерии и оценка на риска при ЗАГУБА НА УСТОЙЧИВОСТ на кораба**

1. Какви опасности съществуват за хората на борда (пасажери/екипаж/други)?

2. Газене.

3. Увеличаване на крена на кораба.

4. Причина за крена:

✓ преместване на товара;

✓ нарушена водонепроницаемост (течове и др.);

✓ неправилно натоварване;

✓ приемане на вода при пожарогасене;

✓ вода в сантините.

5. Контролиране на крена.

6. Увеличаване на устойчивост.

7. Начална устойчивост (CoG, изправящ момент).
8. Свободни повърхности.
9. В случай на постъпване на вода в корпуса или пожарогасене с вода, какви мерки са взети и респективно трябва да се вземат, за да се контролира ситуацията?
10. Данни за товара (позиция, тегло, център на тежестта, диферентовъчен момент и очаквани резултати при разтоварване и съответно пренатоварване).
11. В случай на опасни товари: данни за товара и по специално UN номер, точно техническо наименование, клас, вторична опасност, вид на опаковката, температура на запалване, морски замърсител, и др.
12. Товарни танкове (централни танкове, странични танкове, дънни танкове, подпалубни танкове):
  - ✓ изправни/пробити;
  - ✓ доклад за танковете (количества, увеличаване/намаление на количествата включително и влиянието върху устойчивостта и диферента при промени;
  - ✓ нареждане за почистване или запълване с инертен газ (при многоцелеви кораб се отнася за товарните помещения).
13. Баластни танкове (двойно дъно, подпалубни танкове, странични танкове):
  - ✓ изправни/пробити;
  - ✓ доклад за танковете (количества, увеличаване/намаление на количествата включително и влиянието им върху устойчивостта и диферента).
14. Горивни танкове (двойно дъно, централни танкове подпалубни танкове, странични танкове):
  - ✓ изправни/пробити;
  - ✓ доклад за танковете (количества, увеличаване/намаление на количествата включително и влиянието върху устойчивостта и диферента при промени – за подробности виж [Приложение 1](#) и [Приложение 2 \(ENG\)](#).
15. Има ли възможност кораба да се постави в заседнало състояние или да се премести до кей с малки дълбочини (като по този начин може да е възможно да се предотвратят допълнителни повреди или да се намали ефекта на съществуващите повреди както и да улесни възстановяването и да се избегне потъване на кораба)?
16. При подготовка на план за принудително изкарване на брега или лихтероване на кораба трябва да се извършат консултации със специалисти по корабоплаване и корабостроене за да се оцени въздействието върху устойчивостта, корпуса и конструкцията на кораба.

#### **6.6. Оперативни критерии и оценка на риска след ЗАСЯДАНЕ**

1. Има ли опасност за хората на борда?
2. Има ли опасност от възпрепятстване на другите кораби?
3. Доклад за повредите на кораба и постъпване на вода в корпуса.
4. Застрашена ли е устойчивостта на кораба поради постъпване на вода?
5. Засядането причинило ли е пожар?
6. Засядането причинило ли е експлозия?
7. Има ли вероятност морска вода в товара да предизвика химична реакция при която да се образува летлив газ (карбид)?
8. Има ли опасност от образуване на отровни газове?
9. Има ли опасност от отделяне на вещества, вредни за морската среда (замърсяване)?
10. Ако корабът е танкер: почистени ли са танковете или са запълнени с инертен газ?

11. В случай на опасни товари: данни за товара и по специално UN номер, точно техническо наименование, клас, вторична опасност, вид на опаковката, температура на запалване, морски замърсител, и др

12. Има ли опасност от увеличаване на повредите, базирайки се на прогнозата за времето и ледовата обстановка?

13. Точна позиция на засядането.

14. Дата и време на засядането.

15. Курс и скорост при засядането.

16. Вятър, състояние на морето, мъртво вълнение и течение при засядането.

17. Газене преди и след засядането (нос, средно, кърма).

18. Има ли признаци за закачане на дъното?

19. Състояние на приливно/отливното течение (висока, ниска вода, др).

20. Крен и диферент при прилив и отлив.

21. Прогноза за времето и теченията.

22. Движи ли се кораба по време на прилив и/или от какво ниво на водата по време на приливно течение?

23. Състояние на дъното в района на засядане.

24. Главният двигател и спомагателните механизми незасегнати/в изправност ли са?

25. Котви и товарни устройства, ако са налични, незасегнати/в изправност ли са?

26. Ще има ли нужда от извършване на ремонт на борда от екипажа?

27. Може ли да се подходи/качи на борда по море или само с хеликоптер?

28. Подробна информация за товара, баласта и горивата на борда

29. Възможност за лихтероване и ако не може, какви мерки трябва да се предприемат за да е възможно.

#### **6.7. Оперативни критерии и оценка на риска за КОРАБ, ОСТАВАЩ НА МОРЕ**

1. Ако корабът бъде преместен в пристанище или място за убежище, какви са опасностите (пожар, експлозия, токсични облаци или замърсяване, потъване или засядане), които кораба в бедствие може да причини на населението, пристанищни съоръжения или други инсталации, или по специално такива, за които се изискват специални защитни мерки, намиращи се в района, като се вземе в предвид възникване на най-лошия евентуален сценарий и обширни разчети, отчитайки наличните фактори (въздушни и водни маси)?

2. В случай на опасни товари на борда: типа на товарите на борда и какви ефекти могат да възникнат в случай на един от горе споменатите инциденти?

3. Каква е интензивността на корабоплаването в района на инцидента?

4. Достатъчно ли е голям района и има ли необходимите дълбочини, за да може кораба в бедствие да остане на дрейф?

5. Предвидена ли е алтернатива по отношение на състоянието на грунда в подходите към мястото за убежище и по отношение на осигуряване на незабавно безопасно заставане на котва?

6. Какви са преобладаващите МТО условия и прогнозата за времето за един по-продължителен период от време, включващ очаквания период кораба да остане на море?

7. Какви са теченията, приливите, отливите и ледовата обстановка в района?

8. В състояние ли е кораба да маневрира?

9. Има ли на борда изисквания персонал (на брой и с квалификация), който е в състояние да изпълнява компетентно задълженията си?

10. Ако не, ще бъде ли необходимия персонал осигурен от брега и качен на борда?

11. Има ли спасител в района?
12. Има ли налични необходимия брой влекачи и спомагателни кораби и къде са дислоцирани?
13. Има ли налични необходимия брой хеликоптери или самолети?
14. Какви допълнителни мерки за безопасност трябва да бъдат осигурени, за да се осигури безопасно кораба да остане на море (условия определени от компетентни органи по отношение на подходите и мястото за убежище (рейда))?
15. Как ще бъде осигурено съответствието с всички наложени предпазни и превантивни мерки като инструкции по отношение на корабоплаването, навигационна вахта, управление на двигателните установки, пускане на котва, брой на влекачите и др, (представители на администрацията, инспектори или спасители на борда на кораба)?
16. Има ли съответно осигурен достъп до планираното място за убежище, посредством превозни средства, плавателни средства или въздушен транспорт?
17. Налични ли са противопожарна служба, оборудване за ликвидиране на замърсявания и необходимия квалифициран персонал?
18. Има ли възможност за ограничаване или забраняване на достъпа на кораби/плавателни средства и хора, и да се приложи, ако обстоятелствата го наложат (установяване на безопасна зона на морския район)?
19. Има ли изисквания и ограничения по отношение на забрана за корабоплаване в района на бедстващия кораб и дали са наложени от компетентни органи, и как се прилагат?
20. Има ли наложени ограничения от центъра по управление на въздушния трафик по отношение на използване на въздушното пространство над района, в който се намира кораба и как се прилагат?
21. Възможно ли е лихтероване на море и налично ли е съответното оборудване (баржи, кранове, товарни устройства и др.) и съответния персонал?
22. Какви финансови обезщетения /осигуровки са или трябва да се изискат за покриване на инциденти с хора, други повреди, като замърсяване, повреда на пристанищни съоръжения и инсталации, разходи за ликвидиране последици от инциденти, разходи за влизане в пристанището (пилотаж, влекачи, лодки и др.), пристанищни такси, обработка на товари, ремонти, изхвърляне на всякакъв вид отпадъци и др)?
23. Как и до каква сума са подsigурени съответните средства (фондове, банкови гаранции, гарантийни писма и др.)?
24. Законен минимум или основни изисквания по отношение на това

#### **6.8. Оперативни критерии и оценка на риска при ИЗПОЛЗВАНЕ НА ПОДХОДИТЕ ИЛИ ВЛИЗАНЕ В МЯСТОТО ЗА УБЕЖИЩЕ (РЕЙДА) И ВЪТРЕ В ПОДХОДИТЕ**

1. Ако корабът бъде преместен на определен кей в пристанище или място за убежище, какви са опасностите (пожар, експлозия, токсични облаци или замърсяване, потъване или засядане), които кораба в бедствие може да причини на населението, пристанищни съоръжения или други инсталации, или по специално такива, за които се изискват специални защитни мерки, намиращи се в района, като се вземе в предвид възникване на най-лошия евентуален сценарий и обширни разчети отчитайки наличните фактори (въздушни и водни маси)?
2. В случай на опасни товари на борда: типа на товарите на борда и какви ефекти могат да възникнат в случай на един от горе споменатите инциденти?

3. Налично ли са достатъчно място и удобни дълбочини, обезпечавачи безпрепятствен подход от към море?
4. Мястото за убежище (рейда) намира ли се извън фарватерите?
5. Удобен ли е грунда на подходите към мястото на убежище (рейда) за незабавно и безопасно заставане на котва?
6. Налични ли са кнехтове или бочки в мястото за убежище (рейда)?
7. Какви са максимално разрешените размери на кораба за мястото за убежище (газене, дължина, ширина)?
8. Какви са преобладаващите МТО условия и прогнозата за времето за един по-продължителен период от време, включващ очаквания период кораба да остане в мястото за убежище (рейда)?
9. Каква защита осигурява мястото за убежище (рейда) срещу преобладаващите МТО условия или евентуално силно вълнение?
10. Какви са теченията, приливите, отливите и ледовата обстановка в мястото за убежище (рейда)?
11. В състояние ли е кораба да маневрира?
12. Има ли на борда изисквания персонал (на брой и с квалификация), който е в състояние да изпълнява компетентно задълженията си?
13. Ако не, ще бъде ли необходимия персонал осигурен от брега и качен на борда?
14. Има ли налични необходимия брой влекачи и спомагателни кораби и къде са дислоцирани?
15. Какви допълнителни мерки за безопасност трябва да бъдат осигурени, за да се осигури безопасно подхождане или преместване в мястото за убежище (рейда) (условия определени от компетентни органи по отношение на подходите и мястото за убежище (рейда))?
16. Как ще бъде осигурено съответствието с всички наложени предпазни и превантивни мерки като инструкции по отношение на корабоплаването, навигационна вахта, управление на двигателните установки, пускане на котва, брой на влекачите и др, (представители на администрацията, инспектори или спасители на борда на кораба)?
17. Има ли съответно осигурен достъп до планираното място за убежище, посредством превозни средства, плавателни средства или въздушен транспорт?
18. Налични ли са противопожарна служба, оборудване за ликвидиране на замърсявания и необходимия квалифициран персонал?
19. Има ли възможност за ограничаване или забраняване на достъпа на кораби/плавателни средства и хора, и да се приложи, ако обстоятелствата го наложат (установяване на безопасна зона в района)?
20. Ще има ли необходимост от ограничаване използването на подходите и рейдовете, наложено от компетентни органи и как може да се приложи?
21. Има ли наложени ограничения от центъра по управление на въздушния трафик по отношение на използване на въздушното пространство над района, в който се намира кораба или над целия район на мястото за убежище и как се прилагат?
22. Възможно ли е лихтероване в мястото за убежище (рейда) и налично ли е съответното оборудване (баржи, кранове, товарни устройства и др,) и съответния персонал?
23. Какви финансови обезщетения/осигуровки са или трябва да се изискат за покриване на инциденти с хора, други повреди, като замърсяване, повреда на пристанищни съоръжения и инсталации, разходи за ликвидиране последствия от инциденти, разходи за влизане в

пристанището (пилотаж, влекачи, лодки и др.), пристанищни такси, обработка на товари, ремонти, изхвърляне на всякакъв вид отпадъци и др.?

24. Как и до каква сума са подsigурени съответните средства (фондове, банкови гаранции, гарантийни писма и др.)

25. Законен минимум или основни изисквания по отношение на това?

26. Информирани ли са санитарните и митнически власти?

### **6.9. Оперативни критерии и оценка на риска за ВЛИЗАНЕ В ПРИСТАНИЩЕ ЗА УБЕЖИЩЕ**

1. Ако корабът бъде преместен на определен кей в пристанище или място за убежище, какви са опасностите (пожар, експлозия, токсични облаци или замърсяване, потъване или засядане), които кораба в бедствие може да причини на населението, пристанищни съоръжения или други инсталации, или по специално такива за които се изискват специални защитни мерки, намиращи се в района, като се вземе предвид възникване на най-лошия евентуален сценарий и обширни разчети отчитайки наличните фактори (въздушни и водни маси)?

2. Какво е разстоянието до жилищни постройки от планирания кей?

3. Какво е разстоянието до съоръжения, които изискват специална защита?

4. Какво е разстоянието на други кораби до планирания кей и типа на тези кораби?

5. Какво е разстоянието до складове и складови площи от планирания кей и какъв е типа на товарите, съхранявани там?

6. В случай на опасни товари на борда: типа на товарите и какво въздействие могат да окажат в случай на инцидент?

7. Достатъчно ли е голям района и има ли необходимите дълбочини, за да може кораба в бедствие да подходи безпрепятствено от море?

8. Налични ли са противопожарна служба, оборудване за ликвидиране на замърсявания и необходимия квалифициран персонал?

9. Информирани ли са всички организации, свързани с безопасността и има ли потвърждение от тях, че ще вземат участие при евентуални действителни опасности?

10. Каква защита осигурява мястото за убежище (рейда) срещу преобладаващите МТО условия или евентуално силно вълнение?

11. Има ли налични кейове, които са далеч от приливно/отливно течения (пристанищния район е отделен чрез шлюз или се намира в шлюз)?

12. Има ли подходяща дълбочина на кея, в случай на потъване, където кораба може да заседне?

13. Какви са преобладаващите МТО условия и прогнозата за времето за един по-продължителен период от време, включващ очаквания период кораба да остане на планирания кей?

14. Какви допълнителни мерки за безопасност трябва да бъдат осигурени за безопасно влизане на кораба?

15. Какви допълнителни мерки за безопасност трябва да бъдат осигурени, за да се осигури безопасен престой на кораба?

16. Какви допълнителни мерки за безопасност е необходимо да се осигурят, така че всички необходими помощи да бъдат гарантирани?

17. Има ли съответно осигурен достъп до планираното кей/място за убежище, посредством превозни средства, плавателни средства или наличен въздушен транспорт?

18. В случай на необходимост, има ли наличен кей с възможност за товарно/разтоварни операции и ремонт?
19. Има ли налични кораборемонтни заводи, включително докове?
20. Има ли налични емкости за приемане на твърди и течни отпадъци?
21. Има ли възможност за ограничаване или забрана на достъпа на превозни средства и хора, и да бъде въведено в сила (установяване на охраняеми зони на брега и от към море)?
22. Има ли задължителни ограничения за използването от бедстващ кораб на пристанището за убежище или кейовете в района, и как те се прилагат?
23. Има ли наложени ограничения от центъра по управление на въздушния трафик по отношение на използване на въздушното пространство над района, в който се намира кораба или над целия район на мястото за убежище и как се прилагат?
24. Какви финансови обезщетения /осигуровки са или трябва да се изискат за покриване на инциденти с хора, други повреди, като замърсяване, повреда на пристанищни съоръжения и инсталации, разходи за ликвидиране последствия от инциденти, разходи за влизане в пристанището (пилотаж, влекачи, лодки и др.), пристанищни такси, обработка на товари, ремонти, изхвърляне на всякакъв вид отпадъци и др.?
25. Как и до каква сума са подsigурени съответните средства (фондове, банкови гаранции, гарантийни писма и др.)?
26. Какви са минималните правни аспекти във връзка с основните изисквания?
27. Какви действителни възможни икономически последствия за съоръженията и пристанищните операции ще възникнат, в случай на влизане на кораба в пристанище за убежище?
28. Данни за кораба и критерии за устойчивост.
29. В състояние ли е кораба да маневрира?
30. Има ли на борда необходимия брой квалифициран екипаж и може ли да изпълнява задълженията си?
31. Ако не, възможно ли е да се осигури такъв персонал от брега и да се качи на борда?
32. Има ли налични пилоти и могат ли да се качат на борда??
33. Има ли налични необходимия брой влекачи и спомагателни кораби и къде са дислоцирани?
34. Има ли в пристанището грунд с добра държателна способност за незабавно заставане на котва при подхождане и в мястото за убежище?
35. Как е осигурено съответствието с всички наложени предпазни и превантивни мерки като инструкции по отношение на корабоплаването, навигационна вахта, управление на двигателните установки, пускане на котва, брой на влекачите и др, (представители на администрацията, инспектори или спасители на борда на кораба)?
36. Ако е указано, информирани ли са санитарните и митнически власти?



## **ЧАСТ VI. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ДРУГИ ВЕДОМСТВА И МЕЖДУНАРОДНИ ОРГАНИЗАЦИИ. СРЕДСТВА И ТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ, ПОДХОДЯЩИ ЗА ПОДПОМАГАНЕ, СПАСЯВАНЕ И БОРБА СЪС ЗАМЪРСЯВАНЕТО**

1. Взаимодействие и консултации с други ведомства и организации се осъществява, в случай на необходимост, чрез привличане на специалисти и консултации, с цел оценка на риска и вземане на решение за предоставяне на място за убежище. (*Приложение 7*)

2. Като сили и средства, подходящи за подпомагане на спасяването и борбата със замърсяване, се привличат силите и средства на МАСО, така както са обявени в „План за дейността на МАСО Варна” (*Приложение 12*) и „План за дейността на МАСО Бургас” (*Приложение 13*).

3. Взаимодействието със собственици на пристанища и пристанищните оператори, с цел вземане на решение за приемане на бедстващ кораб в определено пристанище, се явява задължителен елемент. В тази връзка, при вземане на решение за приемане на кораб в определено пристанище в работната група се привлича представител на собственика или оператора на пристанището. (*Приложение 10, Приложение 11*)

4. Списък на web сайтове, за връзка с национални и международни организации.

<a href="http://www.iacs.org.uk">www.iacs.org.uk</a>	International Association of Classification Societies
<a href="http://www.ics-shipping.org">www.ics-shipping.org</a>	The International Chamber of Shipping
<a href="http://www.igpandi.org">www.igpandi.org</a>	International Group of P&I Clubs
<a href="http://www.imo.org">www.imo.org</a>	International Maritime Organisation
<a href="http://www.marine-salvage.com">www.marine-salvage.com</a>	The International Salvage Union
<a href="http://www.iumi.com">www.iumi.com</a>	International Union of Marine Insurance
<a href="http://www.equasis.org">www.equasis.org</a>	Equasis
<a href="http://www.itopf.com">www.itopf.com</a>	The International Tanker Owners Pollution Federation
<a href="http://www.emsa.europa.eu">www.emsa.europa.eu</a>	European Maritime Safety Agency

## **ЧАСТ VII. ПРОЦЕДУРИ ЗА СЪТРУДНИЧЕСТВО СЪС СЪСЕДНИ ДЪРЖАВИ, ПРИ ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЯ**

Когато е взето решение, че приемането на кораба в място за убежище е най-подходящия начин на действие, компетентния орган на държава-членка трябва да работи със съседните държави, за да се идентифицират най-близкото, най-подходящо място за убежище, което може да бъде в друга държава.

По всяко време, основният акцент трябва да остане на защита на човешкия живот и на околната среда и намаляване на опасността за навигация.

### **Прехвърляне на координация**

Отговорност за координиране на инцидента може да се прехвърля, в зависимост от развитието на ситуацията на борда на кораба, или в зависимост от постигнатите споразумения между държавите-участници, т.е. държавата е в състояние да предложи място за убежище. Въпреки това, от съображения за оперативна приемственост, може да е подходящо за първоначално да се поеме координацията по време на целия процес, със съгласието на другата крайбрежна държава (и).

Прехвърлянето на координация в друга крайбрежна държава се осъществява с официално уведомление, за предпочитане в електронен формат, от страна на държавата, първоначално отговаряща на събитието на държавата, която ще поеме координацията. (*Приложение 14, Приложение 15*)

## **ЧАСТ VIII. ПРОЦЕДУРИ ЗА ФИНАНСОВА ГАРАНЦИЯ И ЗА ОТГОВОРНОСТ, ПРИЛОЖИМИ ПО ОТНОШЕНИЕ НА КОРАБИ, ПРИЕТИ В МЯСТО ЗА УБЕЖИЩЕ (Приложение 16)**

При получаване на искане за приемане на кораб в място за убежище, е необходимо да бъде налице достатъчно финансово обезпечение за посрещане на нуждите на кораба във връзка с приемането на същия.

Плавателният съд трябва да бъде обезпечен с всички валидни свидетелства, удостоверяващи застраховки съобразно Международната конвенция за гражданска отговорност за щети от замърсяване с нефт - 1992 г. (CLC 1992), Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсявания с корабно гориво (2001 г.) (Bunker Convention 2001), Конвенцията относно ограничаване на отговорността при морски иски от 1976 г. и Протокола от 1996 г. (LLMC 1976), Международна конвенция за изваждане на потънало имущество от Найроби, 2007 (Wreck Removal Convention 2007), когато е приложимо.

Същите са установени в международни и национални нормативни актове, съобразно които отговорността на корабособственика е обективна, т. е. не е необходимо да бъде доказвана вина при причинени вреди. Застрахователи най-често са клубове за защита и компенсация (P&I), в които даден корабособственик членува.

Гаранционното писмо е със силата на договор сключен между P&I клуба и всички заинтересовани лица при приемане на кораб в място за убежище.

При приемане на кораб в място за убежище е необходимо корабособственика да представи гаранционно писмо (Letter of Undertaking) пред административния орган, допускащ кораба до мястото за убежище. Гаранционното писмо се издава от P&I клуба на корабособственика, с което се поема облигационноправен ангажимент за предоставяне на финансови средства във връзка с предоставяне на услуги на кораба, който следва да бъде приет в мястото за убежище.

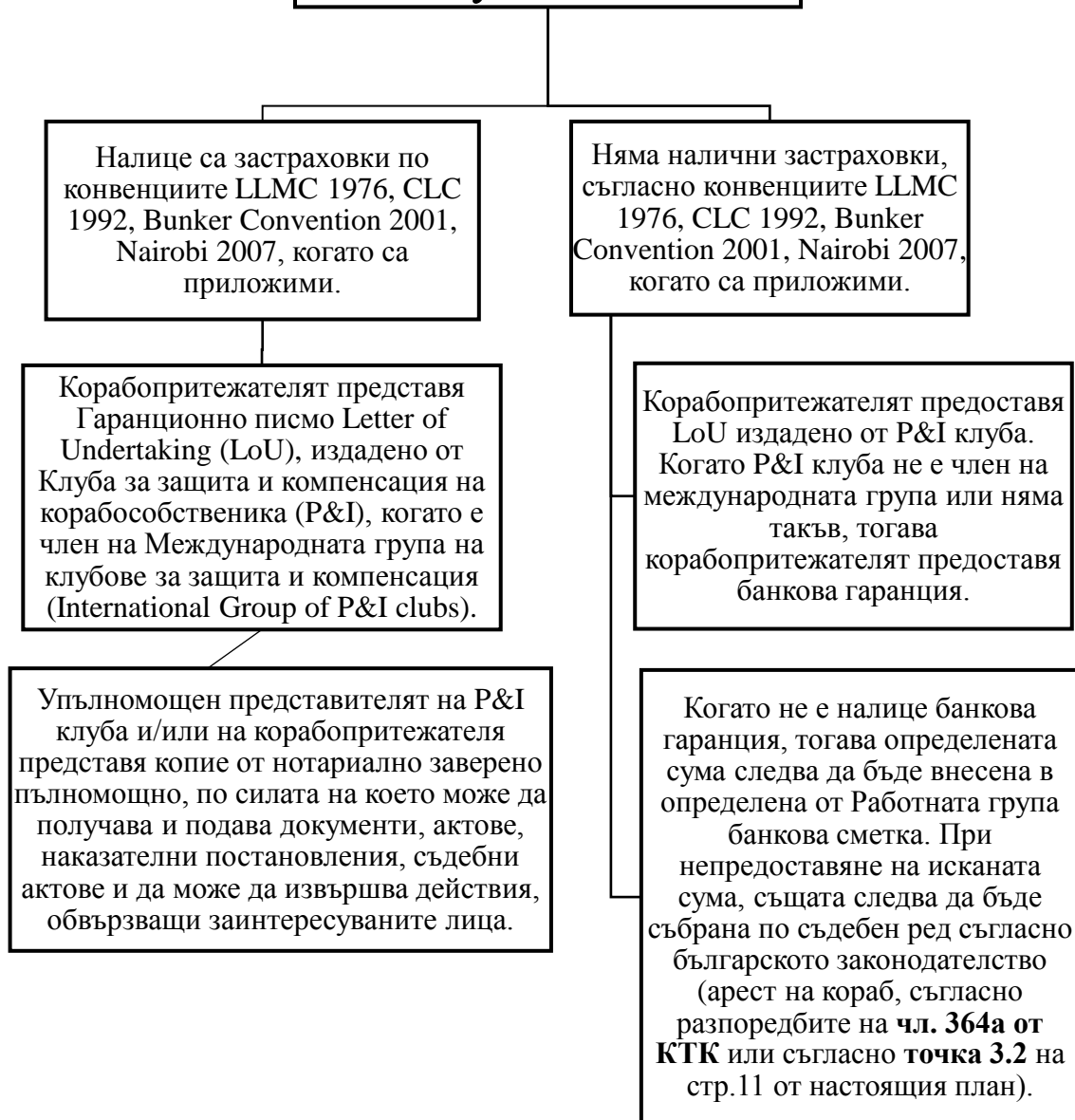
Необходимата сума (*Приложение 16*) се определя от работната група, определена от Директора на съответната териториална Дирекция „Морска администрация“, с оглед специфичните обстоятелства на всеки отделен случай. При преценката следва да се вземат предвид престоя и услугите, които ще бъдат предоставени на кораба, както и други непредвидени разходи.

Когато бъдат направени съответните разноси, следва да бъдат представени счетоводните и разходооправдателните документи, по смисъла на Закон за счетоводството (Обн. ДВ. бр. 95 от 8 декември 2015 г., изм. и доп. ДВ. бр. 74 от 20 септември 2016 г.) пред корабособственика или P&I клуба, издал гаранционното писмо. Същите документи следва да бъдат приложени към писмени искания за възстановяване на направени разноси.

Следва да се имат предвид тарифите на частноправните лица, при предоставяне на услуги свързани с приемането на кораба на място за убежище и по-нататъшно подаване на иск от страна на държавен орган с оглед избягване на нарушението на чл. 36 и сл. от Закон за защита на конкуренцията (Обн. ДВ. бр. 102 от 28 ноември 2008 г., посл. изм. и доп. ДВ. бр. 56 от 24 юли 2015 г.).

Всички разходи, направени вследствие на приемането на кораба в място за убежище, които не се покриват от финансовите обезпечения предоставени от същия, следва да се изискват от корабоприетеля съобразно националното законодателство.

Кораб подава искане  
за допускане до място  
за убежище.



## **ЧАСТ IX. ПРОВЕЖДАНЕ НА УЧЕНИЯ И АНАЛИЗ НА СЛУЧАИ С БЕДСТВАЩИ КОРАБИ, ПОИСКАЛИ МЯСТО ЗА УБЕЖИЩЕ ВЪВ ВЪТРЕШНИТЕ МОРСКИ ВОДИ И В ТЕРИТОРИАЛНОТО МОРЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

### **1. Провеждане на учения**

1.1. ИАМА провежда ежегодно национално учение (Table top exercise) по плана за „Приемане на кораби, нуждаещи се от помощ във вътрешните морски води и в териториалното море на Република България”.

Датата на учението се планира в началото на всяка календарна година от Изпълнителния Директор на ИАМА. Последният определя лицето, отговорно за изготвяне на плана, както и срок на изготвяне. Плана за учението се изготвя съгласно *Приложение 17* и се одобрява от Изпълнителния директор на ИАМА.

Планът за учението се изготвя от директора на съответната дирекция, която е домакин на учението, съгласно *Приложение 17*.

На учението могат да бъдат поканени за участие и представители на други ведомства и организации, които имат отношение към процеса за вземане на решение при приемане на бедстващ кораб в място за убежище.

Директорите на дирекции определят броя и конкретните участници в учението от съответните дирекции, както и участници от други ведомства и организации, които да бъдат поканени за участие.

1.2. Представител на ИАМА взема участие в учения, организирани от Главна дирекция „Мобилност и транспорт” към Европейската комисия и Европейската агенция за морска безопасност.

След провеждането на такива учения, представителят от ИАМА, участващ в него, запознава участниците на следващото национално учение по точка 1.1. с всички аспекти и изводи от проведеното учение.

### **2. Анализ на случаи с бедстващи кораби, поискали място за убежище във вътрешните морски води и в териториалното море на Република България**

Всички възникнали случаи с бедстващи кораби, които са поискали място за убежище във вътрешните морски води и в териториалното море на Република България и за които е активиран този план, в последствие се разглеждат и анализират в съответната ДМА по място на приемане на кораба с участието на представители на други ведомства и организации, имащи отношение по конкретния случай.

В 3-месечен срок след приключване на операция по приемане на кораб, Директорът на съответната ДМА изготвя доклад, съдържащ анализ на операцията и приложимостта на настоящия план и предлага мерки за повишаване ефективността при извършване на дейностите.

**Изготвен съгласно заповед № 3-117/07.06.2016г. на Изпълнителния Директор на ИАМА, от работна група в състав:**

Председател: **Георги Мотев** – директор на ГДАСД

Членове: **к.д.п. Валентин Енчев** – директор на ДМА-Варна


**к.д.п. Станимир Николов** – директор на ДМА-Бургас

**к.д.п. Валентин Джамбазов** – главен инспектор, отдел ПОРКК, ДМА-Варна

**Пламен Йорданов Бонев** – началник отдел МСКЦ, ГДАСД

**Георги Великов Стоянов** – главен инспектор, отдел ПОРКК, ДМА-Бургас

**Светослав Петров Димов** – главен експерт, отдел МСКЦ, ГДАСД

Председател на работната група: ..  ... /Георги Мотев/