

## **НАРЕДБА № 12 от 16.12.2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол**

*Издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн., ДВ, бр. 101 от 28.12.2010 г., в сила от 1.01.2011 г., изм. и доп., бр. 49 от 4.06.2013 г., в сила от 20.08.2013 г., бр. 85 от 14.10.2014 г.*

### **Раздел I Общи разпоредби**

**Чл. 1.** (1) С тази наредба се определят условията и редът за осъществяване на проверки по реда на държавния пристанищен контрол (ДПК) на чужди кораби на територията на Република България за установяване спазването на:

1. международните договори, по които Република България е страна, относно морската безопасност, морската сигурност, опазването на морската среда и условията на живот и работа на борда на корабите;

2. критериите за държавен пристанищен контрол на корабите и процедурите за проверка и задържане.

(2) Честотата на проверките на чуждите кораби зависят от техния рисков профил, като корабите с висок рисков профил се проверяват задълбочено и по-често.

(3) Проверките по ал. 1 се извършват от Изпълнителна агенция "Морска администрация" (ИА "МА") непрекъснато, с изключение на периода на нощното време.

(4) Разпоредбите на тази наредба не засягат допълнителните изисквания на конвенциите, отнасящи се до процедурите по уведомяване и докладване, свързани с ДПК.

### **Раздел II Приложно поле**

**Чл. 2.** (1) На проверка по реда на тази наредба подлежи всеки кораб и неговият екипаж, който посещава морските пристанища на Република България или място за заставане на котва, за да участва във взаимодействие кораб/пристанище.

(2) Проверки, извършени в морски води под юрисдикцията на Република България, но извън пристанище, се считат за проверки по ДПК и се извършват при спазване на разпоредбите на тази наредба.

(3) Проверките по реда на ДПК не ограничават правомощията на Република България, регламентирани в международните договори, по които тя е страна.

(4) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Проверката на условията на живот и труд на моряците на борда на кораб, който посещава пристанище на Република България или място за заставане на котва, за да участва във взаимодействие кораб/пристанище по реда на тази наредба, следва да гарантира, че условията на работа и живот на моряците на борда на този кораб отговарят на изискванията на Морската трудова конвенция от 2006 г. и приложимото национално законодателство, включително относно правата на моряците.

**Чл. 3.** (1) За кораби с бруто тонаж, по-малък от 500 бруто тона, се прилагат съответните изисквания на международните договори, по които Република България е страна.

(2) Когато съответните международни договори, посочени в приложение № 13, са неприложими, ИА "МА" предприема необходимите мерки, за да гарантира, че тези кораби не представляват явна заплаха за безопасността, здравето или околната среда.

**Чл. 4.** (Доп. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) При извършване на проверки по реда на тази наредба на кораб, плаващ под знамето на държава, която не е страна по съответен международен договор,

ИА "МА" предоставя режим на кораба и неговия екипаж не по-благоприятен от предоставения на екипажа и корабите, плаващи под знамето на държава, страна по договора. Такъв кораб се подлага на по-задълбочена проверка съгласно процедурите, установени с Парижкия меморандум за разбирателство по държавен пристанищен контрол.

**Чл. 5.** Разпоредбите на тази наредба не се прилагат за риболовни кораби, военни кораби, гранично-полицейски кораби, дървени кораби с елементарна конструкция, държавни кораби, използвани с нетърговска цел, и кораби за развлечение, които не извършват търговска дейност.

### Раздел III

#### Система за проверки и годишни задължения за проверки

**Чл. 6.** (1) Проверките по тази наредба се извършват в съответствие с реда за подбор, посочен в чл. 13 и приложение № 1.

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" извършва проверки на морски кораби, както следва:

1. на всички кораби с приоритет I, посочени в чл. 13, ал. 2, т. 1, посещаващи български пристанища и места за заставане на котва;

2. на кораби с приоритет I и приоритет II, посочени в член 13, ал. 2, т. 1 и 2, чиито брой съответства най-малко на годишния дял проверки на Република България от общия брой проверки, които годишно трябва да бъдат извършени в Европейския съюз (ЕС) и в региона на Парижкия меморандум за разбирателство по държавен пристанищен контрол (ПМР ДПК); този дял се определя от броя кораби, които акостираат в пристанища на Република България, съотнесен към общия брой кораби, които акостираат в пристанища във всяка държава в рамките на ЕС и на региона на ПМР ДПК.

(3) Проверките по тази наредба се извършват от инспектори, осъществяващи държавен пристанищен контрол, упълномощени от изпълнителния директор на ИА "МА".

(4) С оглед изчислението на дела на общия брой проверки, които годишно трябва да бъдат извършени в рамките на ЕС и в региона на ПМР ДПК, броят на корабите, посещаващи места за заставане на котва в Република България, не се взема предвид.

**Чл. 7.** (1) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да не извърши проверки по чл. 6, ал. 2 в случай, че общият брой на неизвършените проверки не надвишава:

1. 5 % от общия брой на корабите с приоритет I с висок рисков профил, определен съгласно приложение № 2;

2. 10 % от общия брой на корабите с приоритет I, различни от тези с висок рисков профил.

(2) Възможността за неизвършване на проверките по ал. 1 не се прилага за кораби, които съгласно информацията от базата данни за проверките посещават пристанища на ЕС на редки интервали.

(3) Корабите по ал. 2 се проверяват по приоритетен ред пред тези по чл. 6, ал. 2.

(4) Възможността за неизвършване на проверките по ал. 1 не се прилага за кораби с приоритет I с висок рисков профил, акостиращи на места за заставане на котва, които съгласно информацията от базата данни за проверките акостираат в пристанища на ЕС на редки интервали.

(5) Корабите по ал. 4 се проверяват по приоритетен ред пред тези по чл. 6, ал. 2.

**Чл. 8.** (1) Когато общият брой на кораби с приоритет I, посещаващи българските пристанища, превишава броя на корабите за проверка по чл. 6, ал. 2, т. 2, задължението за проверка се счита за изпълнено, когато ИА "МА" провери най-малко 30 % от общия брой на корабите с приоритет I, посетили българските пристанища и места за заставане на котва.

(2) Когато общият брой на кораби с приоритет I и приоритет II, посещаващи българските пристанища, е по-малък от броя на корабите за проверка по чл. 6, ал. 2, задължението за проверка се счита за изпълнено, когато ИА "МА" провери всички кораби с приоритет I и най-

малко 85 % от корабите с приоритет II, посетили българските пристанища и места за заставане на котва.

**Чл. 9.** (1) Проверката на кораб с приоритет I може да се отложи в следните случаи:

1. ако проверката може да бъде извършена при следващото посещение на кораба в българско пристанище, при условие че корабът междуременно не посети друго пристанище на ЕС или в региона на ПМР ДПК, когато това отлагане на проверката не надвишава 15 дни;

2. ако проверката може да бъде извършена в рамките на 15-дневен срок в друго пристанище на ЕС или в региона на ПМР ДПК, при условие че държавата, в която се намира пристанището, се е съгласила предварително да извърши проверката.

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" регистрира отложените проверки по ал. 1 в базата данни на ПМР ДПК, като същите не се считат за пропуснати проверки.

(3) Кораб с приоритет I, за който е приложено изключението по ал. 1 в пристанище на ЕС или в региона на ПМР ДПК, подлежи на задължителна проверка при посещението си в българско пристанище или място за заставане на котва.

**Чл. 10.** (1) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да не извърши проверка на кораб с приоритет I в случай, че причината за неизвършване на проверката е регистрирана в базата данни за проверките и е налице едно от следните условия:

1. когато извършването на проверката би застрашило безопасността на инспекторите, кораба или неговия екипаж, пристанището или морската среда;

2. корабът приставя единствено през нощта.

(2) В случаите по ал. 1, т. 2 ИА "МА" извършва проверка на корабите след преценка на рисковия профил на съответния кораб.

(3) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да не извърши проверка на кораб, застанал на котва, в следните случаи:

1. ако корабът бъде проверен в срок 15 дни в друго пристанище или място за заставане на котва в ЕС или в региона на ПМР ДПК, в съответствие с приложение № 1;

2. заставането на котва е само през нощта или времетраенето му е прекалено кратко, за да може проверката да бъде извършена в задоволителна степен и причината за пропускането на проверката е отбелязана в базата данни за проверките;

3. извършването на проверката би застрашило безопасността на инспекторите, кораба или неговия екипаж, на пристанището или морската среда и причината за пропускането на проверката е отбелязана в базата данни за проверките.

## Раздел IV

### Рисков профил на корабите

**Чл. 11.** (1) Всички кораби, посещаващи български пристанища или места за заставане на котва, подлежат на регистрация в базата данни за извършени проверки по реда на ДПК.

(2) За корабите по ал. 1 се изготвя рисков профил, който определя степента на приоритетност на проверката, интервалите между проверките и техния обхват.

(3) Рисковият профил на корабите се определя в съответствие с приложение № 1, част I и приложение № 2, като се взема предвид и броят на задържанията.

(4) За определяне на критериите, по които се извършва класирането на съответната държава на знамето съответно в "черния списък" или в "сивия списък" на ПМР ДПК, се прилагат разпоредбите на Регламент (ЕС) № 801/2010 на Комисията от 13 септември 2010 г. за прилагане на чл. 10, параграф 3 от Директива 2009/16/ЕО за Европейския парламент и на Съвета по отношение на критериите на държава на знамето.

## Раздел V

### Честота на проверките

**Чл. 12.** Кораб, посещаващ български пристанища или места за заставане на котва, подлежи на периодична или допълнителна проверка, както следва:

1. периодични проверки се извършват на предварително определени интервали според рисковия профил на кораба в съответствие с приложение № 1, част I; интервалът между периодичните проверки на корабите се увеличава с намаляването на риска, като за кораби с висок риск този интервал е не по-дълъг от шест месеца;

2. допълнителна проверка се извършва независимо от изминалото време от последната периодична проверка на кораб, за който се прилагат първостепенните фактори, посочени в приложение № 1, част II, т. 2А;

3. допълнителна проверка може да се извършва независимо от изминалото време от последната периодична проверка на кораб, за който се прилагат непредвидените фактори, посочени в приложение № 1, част II, т. 2Б, като решението за това се взема от инспектора по ДПК на ИА "МА".

## Раздел VI

### Подбор на корабите за проверка. Видове проверки

**Чл. 13.** (1) Координатор по ДПК в дирекция "МА - Варна", съответно в дирекция "МА - Бургас", извършва подбор на корабите за проверка в зависимост от техния рисков профил, определен в съответствие с правилата в приложение № 1, част I, както и при появата на първостепенни или непредвидени фактори в съответствие с приложение № 1, част II, т. 2А и 2Б.

(2) Координаторът по ал. 1:

1. извършва подбор на кораби, подлежащи на задължителна проверка, определени като кораби с "приоритет I", в съответствие със схемата за подбор, посочена в приложение № 1, част II, т. 3А;

2. извършва подбор на кораби, които отговарят на условията за проверка, определени като кораби с "приоритет II", в съответствие с приложение № 1, част II, т. 3Б.

**Чл. 14.** Проверките по тази наредба са:

1. първоначална проверка;
2. задълбочена проверка;
3. задължителна разширена проверка.

**Чл. 15.** (1) При всяка първоначална проверка на кораб инспекторът по ДПК като минимум извършва следното:

1. проверява свидетелствата и документите съгласно приложение № 3;

2. проверява дали установените през предходната проверка несъответствия, извършена от държава - членка на ЕС или на ПМР ДПК, са били отстранени;

3. проверява общото състояние на кораба, включително хигиената, машинното отделение и помещенията за екипажа;

4. (нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) проверява наличието и приема Морското трудово свидетелство и Декларацията за спазване на морските трудови норми, които се изискват съгласно Морската трудова конвенция от 2006 г., за prima facie доказателство за съответствие с изискванията на същата, включително относно правата на моряците, и с изключение на определените в Кодекса на конвенцията случаи проверките се ограничават до проверка на свидетелството и декларацията.

(2) Инспекторът по ДПК може да не извърши проверките по ал. 1, т. 1 на кораб, чиито несъответствия от проверка в предходното пристанище със срок за отстраняване "следващо пристанище" са били регистрирани в базата данни за проверките.

**Чл. 16.** (1) Задълбочена проверка се извършва, включително оперативен контрол, когато при проверката по чл. 15, ал. 1 възникнат явни основания, посочени в приложение № 4, да се предположи, че състоянието на кораба, неговото оборудване, комплектоването му с екипаж или

условията за живот и работа не отговарят на изискванията на международните договори, по които Република България е страна.

(2) За "явни основания" се считат, но не само посочените в приложение № 4.

(3) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) По отношение на условията на живот и труд на борда на кораба се извършва задълбочена проверка, когато при проверката, извършвана по чл. 15, ал. 1, на Морското трудово свидетелство и Декларацията за спазване на морските трудови норми се установи, че е налице едно от следните обстоятелства:

1. изискваните документи не са представени или не са поддържани, или се поддържат недостоверно, или че представените документи не съдържат информацията, която се изисква съгласно Морската трудова конвенция от 2006 г., или същите са невалидни;

2. има ясни основания да се смята, че условията на работа и живот на борда на кораба не отговарят на изискванията на Морската трудова конвенция от 2006 г.;

3. има основателни причини да се смята, че корабът е сменил знамето, под което плава, с цел да избегне спазването на изискванията на Морската трудова конвенция от 2006 г.;

4. има жалба, в която се твърди, че определени условия на живот и труд на борда на кораба не отговарят на изискванията на Морската трудова конвенция от 2006 г.

(4) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Проверката по ал. 3 се извършва във всички случаи, когато условията на живот и труд, за които се смята или твърди, че не съответстват на изискванията, представляват ясна заплаха за безопасността, здравето и сигурността на моряците или когато инспекторът има основание да смята, че всяко несъответствие представлява сериозно нарушение на изискванията на Морската трудова конвенция от 2006 г., включително и по отношение правата на моряците.

(5) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) При извършване на задълбочена проверка, когато са налице обстоятелствата, посочени в т. 1, 2 или 3 на ал. 3, обект на такава проверка са областите, посочени в приложение № 4А.

(6) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) При извършване на задълбочена проверка, когато са налице обстоятелствата, посочени в ал. 3, т. 4, проверката принципно се ограничава до областите, посочени в жалбата.

(7) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Когато в резултат на извършването на задълбочена проверка се установи, че условията на живот и труд на кораба не отговарят на изискванията на Морската трудова конвенция от 2006 г., инспекторът, извършил проверката, незабавно уведомява капитана на кораба за констатираните несъответствия и сроковете, в които същите трябва да бъдат отстранени. Ако инспекторът по ДПК счита подобни нарушения за значителни или ако те са предмет на жалба, подадена в съответствие с чл. 16, ал. 3, той уведомява за тези несъответствия съответните организации на корабособствениците и на моряците в Република България, както и може:

1. да уведоми представител на държавата, под чието знаме плава корабът;

2. да предостави съответната информация на компетентните власти на следващото пристанище на посещение.

(8) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г., изм., бр. 85 от 2014 г.) Изпълнителна агенция "Морска администрация" има право да предостави на генералния директор на Международното бюро по труда копие от доклада на инспектора по ДПК, извършил проверката, заедно с всички отговори на компетентните власти на администрацията на знамето, получени в рамките на предвидения срок, с цел съхраняване на информацията и уведомяване на лицата, които имат интерес да обжалват доклада.

(9) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Инспекторите по ДПК запазват конфиденциалността на източниците на жалби и оплаквания, съдържащи твърдения за опасност или несъответствие по отношение на условията на живот и труд на моряците или нарушения на законодателството, и по никакъв начин не информират корабособственика, представителя на корабособственика или оператора на кораба, че дадена инспекция е извършена като следствие

от такава жалба или оплакване.

**Чл. 17.** (1) В съответствие с приложение 1, част II, т. 3А и 3Б на задължителна разширена проверка подлежат:

1. кораби с висок рисков профил;
2. пътнически кораби, нефтени танкери, газовози, химикаловози или кораби за насипни товари, които са на повече от 12 години;
3. кораби с висок рисков профил или пътнически кораби, нефтени танкери, газовози, химикаловози или кораби за насипни товари, които са на повече от 12 години, в случай на първостепенни или непредвидени фактори;
4. кораби, подлежащи на повторна проверка след издадена заповед за отказ на достъп до пристанище съгласно чл. 21.

(2) Операторът или капитанът на кораба осигуряват в графика за товаро-разтоварните или други операции достатъчно време за извършването на задължителна разширена проверка.

(3) Корабът остава в пристанището до завършване на проверката при спазване на мерките за контрол по отношение на сигурността.

(4) При получаване на предварително уведомление, изпратено от кораб, който подлежи на задължителна разширена проверка, ИА "МА" уведомява кораба в случай, че тази проверка няма да бъде извършена.

(5) Обхватът на разширената проверка включва рисковите области, посочени в приложение № 5.

(6) Инспекторът по ДПК може да не извърши проверката по чл. 15, ал. 1, т. 3 на кораб, чиито несъответствия от проверка в предходното пристанище със срок за отстраняване "следващо пристанище" са били регистрирани в базата данни за проверките.

**Чл. 18.** При завършването на първоначална проверка, задълбочена проверка или задължителна разширена проверка инспекторът по ДПК изготвя доклад в съответствие с приложение № 6. Копие от доклада от проверката се връчва на капитана на кораба.

**Чл. 19.** (1) Инспекторите по ДПК извършват проверките, свързани със сигурността, в съответствие с указанията и процедурите, посочени в приложение № 7.

(2) Проверките за сигурност се прилагат към всички чуждестранни кораби, посочени в чл. 1, ал. 4 - 7 от Наредба № 53 от 2004 г. за условията и реда за постигане на сигурността на корабите и пристанищата (обн., ДВ, бр. 72 от 2004 г.; изм. и доп., бр. 94 от 2005 г., бр. 70 от 2007 г.), които посещават българско пристанище или застанат на котва.

(3) Изискванията относно разширените проверки по чл. 17 се прилагат спрямо ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове, посочени в т. 5 и 6 на § 1 от допълнителната разпоредба на Наредба № 11 от 2004 г. за прегледите на корабите и корабоприжателите (обн., ДВ, бр. 52 от 2004 г.; изм., бр. 101 от 2004 г.; доп., бр. 9 от 2009 г.; изм. и доп., бр. 30 и 49 от 2009 г.).

(4) Когато на чуждестранен кораб в българско пристанище е извършена проверка по чл. 33, ал. 1 и чл. 37 от Наредба № 11 от 2004 г., в зависимост от случая този специфичен преглед се регистрира в базата данни за проверките като задълбочена или задължителна разширена проверка и се взема предвид при прилагането на чл. 11 - 13.

(5) Прегледът по ал. 4 се взема предвид за изчисление степента на изпълнение на задължението за проверки, доколкото са обхванати всички области от приложение № 7.

(6) Отстраняването на несъответствия, задържането, отказът на достъп, както и последващите мерки след проверките на ро-ро ферибот или бързоходен пътнически кораб могат да се прилагат, дори когато корабът съответства на изискванията по чл. 42 от Наредба № 11 от 2004 г.

## Раздел VII Уведомление за пристигане на кораби

**Чл. 20.** (1) Операторът, агентът или капитанът на кораб, който в съответствие с чл. 17 подлежи на задължителна разширена проверка и плава към българско пристанище или място за заставане на котва, е длъжен да уведоми ИА "МА" чрез системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването за пристигането на кораба.

(2) Уведомленията по ал. 1 съдържат информацията, посочена в приложение № 8.

(3) Операторът, агентът или капитанът на кораб на път, посещаващ откритото морско пристанище на Република България, предоставя на ИА "МА" следната информация:

1. идентификация на кораба:

а) име на кораба;

б) повиквателен сигнал (позивни);

в) ИМО идентификационен номер;

г) идентификационен номер по морската мобилна комуникационна мрежа - "MMSI номер";

2. пристанище на местоназначение;

3. общ брой лица на борда.

(4) Операторът, агентът или капитанът на кораб на път към открито морско пристанище на Република България и превозващ опасни или замърсяващи товари предоставя на ИА "МА" освен информацията по ал. 3 и следната информация за товара, който превозва:

1. правилните технически имена на опасните или замърсяващите околната среда товари;

2. номерата по класификацията на ООН, ако има такива;

3. класа за опасност на товара по ИМО съгласно кодексите IMDG, IBC и IGC;

4. класа на кораба, както е определен от кодекса INF, когато такъв е налице;

5. количествата опасни или замърсяващи околната среда товари;

6. местоположението на опасните или замърсяващите околната среда товари на борда;

7. идентификационните номера на товарните транспортни единици, ако се превозват в товарни транспортни единици, различни от цистерни;

8. потвърждение, че на борда се намират списъкът, манифестът или подходящият товарен план, даващи подробности за опасните или замърсяващите околната среда товари, превозвани на борда, и разположението им на кораба;

9. веществата, посочени в приложение I към Конвенция MARPOL, таблицата с данните за безопасност с подробно описание на физикохимическите характеристики на стоките включително, ако е приложимо, техния вискозитет, изразен в cSt при 50 °C, и тяхната плътност при 15 °C и другите данни, които се съдържат в списъка с данните за безопасност в съответствие с Резолюция MSC.150 (77) на ИМО;

10. номерата за спешни случаи на товародателя или всяко друго лице или орган, което има сведения за физикохимичните характеристики на стоките и действията, които трябва да бъдат предприети при авария;

11. адрес, на който може да се получи подробна информация за товара.

(5) Информацията по ал. 3 се предоставя на ИА "МА" чрез системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в следните срокове:

1. най-малко двадесет и четири часа предварително, или

2. най-късно в момента, когато корабът напуска предишното пристанище, ако продължителността на пътуването е по-малка от двадесет и четири часа, или

3. ако пристанището на спиране не е известно или ако е променено по време на пътуването, в момента, когато тази информация стане налична.

(6) Информацията по ал. 4 се предоставя на ИА "МА" чрез системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в следните срокове:

1. най-късно при напускането на пристанището на натоварване, или

2. веднага след научаване на назначението или котвената стоянка, ако не е била на разположение в момента на напускане.

(7) Уведомленията по ал. 1 се извършват и по електронен път винаги когато е възможно.

(8) Операторът, агентът или капитанът на всеки кораб, посещаващ българско пристанище или котвена стоянка, е длъжен в срок от тридесет минути да уведоми ИА "МА" чрез системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването за действителното време на пристигане и действителното време на отплаване.

## **Раздел VIII**

### **Отказ на достъп до пристанище**

**Чл. 21.** (1) Изпълнителният директор на ИА "МА" издава заповед за отказ на достъп до българско пристанище или котвена стоянка за всеки кораб, който:

1. плава под знамето на държава, която по брой задържания попада в "черния списък" на ПМР ДПК, въз основа на регистрираната информация в базата данни за проверките, публикувана ежегодно от Европейската комисия (ЕК), и който е бил задържан или който е бил спиран от експлоатация повече от два пъти в течение на последните 36 месеца в пристанище или място за заставане на котва на държава - членка на ЕС, или държава, страна по ПМР ДПК;

2. плава под знамето на държава, която по брой задържания попада в "сивия списък" на ПМР ДПК въз основа на регистрираната информация в базата данни за проверките, публикувана ежегодно от ЕК, и който е бил задържан или който е бил спиран от експлоатация повече от два пъти в течение на последните 24 месеца в пристанище на държава - членка на ЕС, или държава, страна по ПМР ДПК.

(2) Изпълнителният директор на ИА "МА" може да не издаде заповед за отказ на достъп до българско пристанище или котвена стоянка в случаите по чл. 24, ал. 9.

(3) Заповедта за отказ на достъп до българско пристанище или котвена стоянка влиза в сила в момента, когато корабът напусне пристанището или мястото за заставане на котва, където е бил подложен на трето задържане и където е издадена заповедта за отказ на достъп.

(4) Заповедта за отказ на достъп до българско пристанище или котвена стоянка се отменя, ако са изпълнени следните условия:

1. изтекъл е тримесечен срок, считан от датата на издаване на заповедта за отказ на достъп до българско пристанище или котвена стоянка;

2. изпълнени са изискванията по т. 3 - 9 от приложение № 9.

(5) В случай че бъде издадена втора заповед за отказ на достъп до българско пристанище или котвена стоянка за един и същ кораб, срокът по ал. 4, т. 1 се увеличава на 12 месеца.

(6) При задържане на кораб, на който е бил отказан достъп два пъти, изпълнителният директор на ИА "МА" издава заповед за отказ на достъп до българско пристанище или котвена стоянка, което води до отказ на достъп по отношение на кораба във всяко пристанище и място за заставане на котва в рамките на ЕС. Този трети отказ на достъп може да бъде отменен след изтичане на срок 24 месеца от датата на издаване на заповедта при наличието на следните обстоятелства:

1. корабът плава под знамето на държава, която по брой задържания не попада нито в "черния", нито в "сивия списък" съгласно ал. 1;

2. задължителните свидетелства и свидетелствата за клас на кораба са издадени от организация или организации, които са признати съгласно Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби;

3. корабът е управляван от компания с високи показатели съгласно приложение № 1, част I.1;

4. спазени са условията, посочени в т. 3 - 9 от приложение № 9.

(7) На всеки кораб, който не отговаря на критериите, посочени в ал. 6, след изтичане на период от 24 месеца от издаване на заповедта се отказва за постоянно достъп до всяко българско пристанище и място за заставане на котва.



(8) На кораб, задържан след трети отказ на достъп, се отказва за постоянно достъп до българско пристанище или място за заставане на котва съгласно процедурите, посочени в приложение № 9.

## **Раздел IX**

### **Отстраняване на несъответствия и задържане**

**Чл. 22.** (1) Капитанът на пристанището делегира със заповед правомощието си за издаване на заповед за забрана за отплаване на кораб от съответното пристанище на инспекторите, осъществяващи проверки по реда на държавния пристанищен контрол.

(2) Когато несъответствията, описани в доклада за извършената проверка, представляват явна заплаха за безопасността, здравето или околната среда, инспекторът по ДПК издава заповед за задържане на кораба или преустановява операцията, по време на която са били открити. Заповедта за задържане се издава независимо от очакваната продължителност за престоя на кораба в пристанището.

(3) Инспекторът по ДПК при определяне, дали един кораб трябва да бъде задържан или не, прилага критериите, посочени в приложение № 10.

(4) Инспекторът по ДПК отменя заповедта за задържане или преустановяване на операцията тогава, когато констатира, че недостатъците са отстранени в съответствие с изискванията на конвенциите.

(5) За извършване на повторна проверка на кораба корабният агент подава писмено заявление до съответната дирекция "Морска администрация", че установените недостатъци са отстранени.

(6) Заявлението по ал. 5 се подава в работното време на съответната дирекция "Морска администрация".

(7) Заповедта за забрана за отплаване на кораба или за преустановяване на корабните операции подлежи на незабавно изпълнение и не може да бъде отменена преди отстраняването на недостатъците и заплащане на разноските съгласно чл. 29, т. 4.

(8) Инспекторът по ДПК издава заповед за задържане на кораб, когато корабът не е оборудван с устройство за записване на данните за движението на кораба (VDR), в случай че използването на такова устройство е задължително в съответствие с международен договор, по който Република България е страна.

(9) Ако недостатъкът по ал. 8 не може веднага да бъде отстранен в българското пристанище на задържане, инспекторът по ДПК разрешава отплаване на кораба до най-близкия подходящ кораборемонтен завод или поставя срок за отстраняване не по-дълъг от 30 дни, прилагайки изискванията на чл. 24 от тази наредба.

(10) Инспекторът по ДПК може да отложи или прекрати проверката на кораб при изключителни обстоятелства, когато общото му състояние е под стандартите, докато отговорните за експлоатацията му страни не предприемат необходимите мерки за привеждането му в съответствие с изискванията.

(11) В случай на задържане на кораб инспекторът по ДПК незабавно уведомява писмено и с приложен доклад от извършената проверка администрацията на държавата на знамето или, когато това е невъзможно - консула или в негово отсъствие най-близкия дипломатически представител на тази държава.

(12) Инспекторът по ДПК в съответствие с процедурите на ПМР ДПК уведомява и определените сървейъри или признати организации, отговорни за издаването на свидетелствата от името на администрацията на знамето.

(13) При осъществяването на държавния пристанищен контрол инспекторът по ДПК полага всички възможни усилия, за да се избегне неправомерното задържане или забавяне на даден кораб.

(14) Тежестта на доказването на обстоятелствата в подадена жалба срещу неправомерно задържане или забавяне на кораб се носи от корабопридетеля на кораба.

(15) За да се намали натовареността на пристанището, директорът на дирекция "МА - Варна", съответно на дирекция "МА - Бургас", може да разреши задържан кораб да бъде преместен в друга част на пристанището, ако това е безопасно. Тази причина не влияе при вземане на решение за задържане или за отмяна на задържане.

(16) За всяко извършено задържане на кораб ИА "МА" уведомява пристанищния оператор и органите по контрол на корабния трафик.

(17) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Когато в резултат на извършена от инспектор по ДПК задълбочена проверка се установи, че корабът не отговаря и на изискванията на Морската трудова конвенция от 2006 г. и е налице едно от следните обстоятелства:

1. условията на борда са очевидно опасни за безопасността, здравето и сигурността на моряците;

2. несъответствието представлява сериозно или повторно нарушение на изискванията на същата (включително относно правата на моряците),

инспекторът по ДПК предприема действия за задържане на кораба до отстраняването на всички несъответствия, посочени в т. 1 или 2, или одобрява план за действие за коригиране на такива несъответствия, при условие че се е уверил, че този план ще бъде изпълнен по възможно най-бърз начин.

(18) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) В случай на задържане на кораб в съответствие с ал. 2 инспекторите по ДПК отчитат обстоятелствата, посочени в част Б на Кодекса на Морската трудова конвенция от 2006 г., които обосновават такова задържане.

**Чл. 23.** (1) Корабопридетелят или негов представител в Република България имат право да обжалват заповедта за задържане или за отказ на достъп до българско пристанище. Обжалването не спира изпълнението на такава заповед.

(2) Обжалването по ал. 1 може да се извърши пред изпълнителния директор на ИА "МА" или пред местния административен съд в 14-дневен срок.

(3) Инспекторът по ДПК надлежно уведомява капитана на кораба, посочен в ал. 1, за правото му на обжалване и предвидения за това ред.

(4) Когато в резултат на обжалване или искане, направено от корабопридетеля или негов представител, се отмени или измени заповедта за задържане или за отказ на достъп, инспекторът въвежда незабавното съответно изменение в базата данни за проверките, като следи това изменение да бъде отразено в уебсайта, поддържан от ЕК, в срок до 24 часа.

**Чл. 24.** (1) Когато несъответствията, посочени в чл. 22, ал. 2, не могат да бъдат отстранени в пристанището на проверката, капитанът на пристанището може да разреши корабът да отплава до най-близкия подходящ кораборемонтен завод или пристанище, избрани от капитана на кораба при спазване на условията, определени от администрацията на държавата на знамето и съгласувани с капитана на българското пристанище. Тези условия трябва да гарантират, че корабът може да отплава без риск за безопасността и здравето на пътниците и екипажа, за други кораби или за околната среда.

(2) Когато решението по ал. 1 за изпращане на кораба в кораборемонтен завод се основава на неспазване на Резолюция А.744 (18) на ИМО по отношение на корабната документация или структурни недостатъци по корпуса на кораба, инспекторът по ДПК може да поиска измерване на дебелината на части от корабния корпус, преди корабът да получи разрешение за отплаване до определения кораборемонтен завод.

(3) В случаите по ал. 1 и 2 капитанът на пристанището уведомява писмено за условията на отплаването:

1. компетентните органи в държавата, където се намира кораборемонтният завод;

2. администрацията на държавата на знамето или, когато това е невъзможно - консула или в негово отсъствие най-близкия дипломатически представител на тази държава, както и

определените сървейъри или признати организации, отговорни за издаването на свидетелствата от името на администрацията на знамето;

3. администрациите - членки на Парижкия и Черноморския меморандум за разбирателство по държавен пристанищен контрол.

(4) В случай че бъде получено уведомление от чужда администрация за наложени от нея условия за отплаване на кораб, ИА "МА" чрез координатора по ДПК в дирекция "МА - Варна", съответно в дирекция "МА - Бургас", информира уведомяващата страна за предприетите мерки.

(5) Изпълнителният директор на ИА "МА" забранява посещение на българско пристанище или котвена стоянка на кораб, за който е налице едно от следните обстоятелства:

1. не е изпълнил условията за отплаване, определени от компетентните органи в чуждо пристанище от ПМР ДПК;

2. не е посетил определения от тези органи кораборемонтен завод.

(6) Забраната по ал. 5 се прилага, докато компетентните органи в чуждото пристанище, където са открити недостатъците, не уведомят ИА "МА" за отстраняването им. След получаване на уведомлението изпълнителният директор на ИА "МА" постановява отмяна на забраната.

(7) Ако кораб не е изпълнил условията за отплаване от българско пристанище или котвена стоянка или не посети определения кораборемонтен завод на територията на Република България, ИА "МА" чрез координатора по ДПК в дирекция "МА - Варна", съответно в дирекция "МА - Бургас", уведомява незабавно компетентните органи на всички останали държави - членки на ЕС, и ПМР ДПК.

(8) Преди да откаже влизане на кораб в българско пристанище, изпълнителният директор на ИА "МА" може да поиска консултации с администрацията на знамето на съответния кораб.

(9) В случай на непреодолима сила поради първостепенни мерки за безопасност, за да се намали рискът от замърсяване или за отстраняване на забележките, изпълнителният директор на ИА "МА" може да не приложи разпоредбите на ал. 5 и 6 и да разреши посещение на кораб в българско пристанище или котвена стоянка, ако корабоприетелят или капитанът на кораба са предприели адекватни мерки за изпълнение на изискванията за безопасност.

## **Раздел X Жалби**

**Чл. 25.** (1) (Доп. - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г., изм., бр. 85 от 2014 г.) Всички жалби, постъпили в ИА "МА", подлежат на първоначално разследване за тяхната основателност, като се предоставя възможност на всяко лице, пряко засегнато от тази жалба, да изрази позицията си.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г., бр. 85 от 2014 г.) Ако жалбата е основателна, ИА "МА" предприема необходимите действия по извършването на първоначално разследване, като проверява дали жалбата е от общ характер, засягаща всички моряци на борда на кораба или определена категория или част от тях, или се отнася само до индивидуалния случай на отделен моряк.

(3) В случаите, когато жалбата е основателна, след произнасянето по нея, ИА "МА" информира администрацията на държавата на знамето с копие до Международната организация на труда (МОТ), ако въпросът е от нейна компетентност, за предприетите последващи действия.

(4) Когато се прецени, че жалбата е явно неоснователна, ИА "МА" информира жалбоподателя за решението си и мотивите за това.

(5) Изпълнителна агенция "Морска администрация" е длъжна да не разкрива самоличността на жалбоподателя пред капитана или корабоприетеля на съответния кораб, като е длъжна да пази поверителност и относно самоличността на членовете на екипажа при разпитването им, и на събраната информация.

(6) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г., изм., бр. 85 от 2014 г.) Предвид

естеството на жалбата първоначалното разследване включва установяване дали са приложени процедурите за разглеждане на жалби на борда на кораба, както това е предвидено в Стандарт 5.1.5 на Морската трудова конвенция от 2006 г. Ако в резултат на първоначалното разследване на подадена жалба ИА "МА" счете за необходимо, предприема действия по извършването на задълбочена проверка.

(7) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г., изм., бр. 85 от 2014 г.) Изпълнителна агенция "Морска администрация" насърчава разрешаването на спора по дадена жалба на борда на кораба.

(8) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Когато в резултат на проведено разследване или извършена проверка в съответствие с този член се констатира несъответствие, което попада в обхвата на чл. 22, ал. 2, се прилагат разпоредбите на чл. 22, ал. 9.

(9) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Когато разпоредбите на ал. 6 не се прилагат и спорът по жалбата не е разрешен на борда на кораба, ИА "МА" незабавно уведомява администрацията на знамето на кораба и изисква становище и план за действие за отстраняване на нарушенията в рамките на определен срок.

(10) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Когато спорът по жалбата не е разрешен след действията, предприети в съответствие с ал. 7, ИА "МА" изпраща копие от доклада на инспектора по ДПК до генералния директор на Международното бюро по труда. Докладът трябва да бъде придружен с всички отговори, получени от администрацията на знамето на кораба в определения за това срок, като се уведомяват така също и съответните организации на корабособствениците и на моряците в Република България.

(11) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Изпълнителна агенция "Морска администрация" ежегодно изпраща на генералния директор на Международното бюро по труда статистически данни и информация относно разрешените спорове по жалби.

(12) (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Изпълнителна агенция "Морска администрация" разглежда всички жалби, подадени от моряците, намиращи се на борда на кораби, които посещават български пристанища, и в които жалби се твърди, че е допуснато нарушение на изискванията на Морската трудова конвенция от 2006 г., включително във връзка с нарушаване правата на моряците.

## Раздел XI

### Доклади на пилотите и на пристанищните власти

**Чл. 26.** (1) Всеки пилот, изпълнявайки обичайните си задължения по въвеждане или извеждане на кораб от пристанище, както и при пилотско провеждане в териториалните води, е длъжен незабавно да информира директора на дирекция "МА - Варна", съответно на дирекция "МА - Бургас", за забелязани явни недостатъци на пилотирувания кораб, които представляват риск за безопасността на корабоплаването или за околната среда.

(2) При изпълнение на обичайните си задължения пристанищните оператори или органите, извършващи контролни функции в района на пристанището, където се намира корабът, са длъжни незабавно да информират директора на дирекция "МА - Варна", съответно на дирекция "МА - Бургас", за забелязани явни недостатъци на обработвания кораб, които представляват риск за безопасността на корабоплаването или за околната среда.

(3) Пилотите и пристанищните оператори или органите, извършващи контролни функции в района на пристанището, докладват най-малко следната информация и по електронен път, когато това е възможно:

1. данни за кораба (име, ИМО номер, позивни и знаме);
2. данни за релацията (последно пристанище, крайно пристанище);
3. описание на констатирани нередности на борда на кораба.

(4) Изпълнителна агенция "Морска администрация" предприема и регистрира

необходимите действия за отстраняване на докладваните от пилотите и пристанищните оператори или органите, извършващи контролни функции в района на пристанището, нередности.

## Раздел XII

### Професионална характеристика на инспекторите по държавен пристанищен контрол

**Чл. 27.** (1) Проверките се осъществяват само от инспектори, които отговарят на критериите за квалификация, посочени в приложение № 11, и които са овластени да извършват ДПК.

(2) При извършване на проверките по ал. 1 инспекторите, осъществяващи ДПК, могат да привличат по своя преценка и други експерти.

(3) Не могат да бъдат назначавани за инспектори и привличани като експерти лица, които имат търговски интерес към пристанището, в което се извършва проверката, или към проверявания кораб. Инспекторите не могат да бъдат наемани от неправителствени организации, издаващи задължителни свидетелства и свидетелства за клас или осъществяващи необходимите прегледи при издаването на тези свидетелства на корабите, нито да работят за сметка на такива организации.

(4) Инспекторите, осъществяващи ДПК, се легитимират с идентификационна инспекторска карта съгласно чл. 370, ал. 3 и 4 от Кодекса за търговското корабоплаване, в която се посочва, че инспекторът е упълномощен да извършва проверките по тази наредба.

(5) Професионалната компетентност на инспекторите се осигурява чрез:

1. покриване на минималните критерии съгласно приложение № 11, преди да бъдат упълномощени за извършване на проверките по ал. 1;

2. периодично обучение и оценяване в съответствие с хармонизираната система на ЕС.

## Раздел XIII

### База данни за проверките

**Чл. 28.** (1) Операторът на системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването поддържа общата за ЕС и ПМР ДПК информационна система SafeSeaNet, като в срок един час след заставане и снемане въвежда съответно в системата действителното време на пристигане и действителното време на заминаване на всеки кораб.

(2) Въвеждането на информацията по ал. 1 освобождава ИА "МА" от задължението за предоставяне на данни съгласно приложение № 12, т. 1.2, 2.1 и 2.2.

(3) Инспекторът по ДПК веднага след изготвяне на доклада от проверката на кораб го прехвърля в базата данни за проверките. Координаторът по ДПК в дирекция "МА - Варна", съответно в дирекция "МА - Бургас", потвърждава доклада в рамките на 72 часа от прехвърлянето му в тази база данни.

(4) Инспекторът по ДПК при прилагане на процедурите за проверки, използва информацията, регистрирана в базата данни за проверките.

## Раздел XIV

### Обжалване и възстановяване на разходите и санкции

**Чл. 29.** Заповедта за задържане на кораба или за преустановяване на операцията подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

**Чл. 30.** (1) В случай че посочените в чл. 14 и 17 проверки потвърдят или разкрият неизправности по отношение изискванията на международен договор, по който Република България е страна, които дават основание за задържането на даден кораб, всички разходи, свързани с проверките, се покриват от корабоприетеля или от неговия представител в

България.

(2) Всички разходи, свързани с проверките, извършени от ИА "МА" съгласно чл. 21 и чл. 24, ал. 5, са за сметка на корабоприитежателя.

(3) В случай на задържане на кораб всички разходи, свързани със задържането в пристанището, са за сметка на корабоприитежателя.

(4) Задържането се отменя едва след пълното изплащане или предоставянето на достатъчна гаранция за възстановяването на разходите.

## Раздел XV

### Предоставяне на данни и обмен на информация

**Чл. 31.** (1) Изпълнителна агенция "Морска администрация" ежегодно, най-късно до 1 април, предоставя на Европейската комисия информацията, посочена в приложение № 12, т. 1, за изтеклата година при спазване на установените в приложението срокове.

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" ежегодно предоставя на Европейската комисия информацията, посочена в приложение № 12, т. 2, за изтеклата година при спазване на установените в приложението срокове.

### ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

#### § 1. По смисъла на тази наредба:

1. "Адекватни мерки" са навременни, уместни и достатъчни мерки, предприети с цел съответствие с изискванията за безопасност.

2. "База данни за проверките" е информационната система, която допринася за въвеждането на системата за държавен пристанищен контрол в Общността и се отнася до данните, свързани с проверки, извършени в Общността и в региона на Парижкия меморандум.

3. "Взаимодействие кораб/пристанище" са взаимодействията, възникващи, когато даден кораб е пряко и непосредствено засегнат от действия, включващи придвижването на хора или товари или предоставянето на пристанищни услуги към или от кораба.

4. "Действително време на пристигане" е точният час на получаване на "свободна практика" от кораба, но не по-рано от приключване на маневрата по заставане на котва или швартоване, когато ще застане на кей или буй.

5. "Действително време на заминаване" е точният час на закриване на свободна практика.

6. "Жалба" е всяка информация или доклад, подадени от всяко лице или организация, които имат законен интерес във връзка с безопасността на кораба, включително безопасността или рисковете за здравето на екипажа на кораба, условията на живот и работа на борда и предотвратяването на замърсяването.

7. "Задълбочена проверка" е проверка, чрез която корабът, неговото оборудване и екипаж биват подложени цялостно или частично, според случая, на задълбочен преглед при условията, посочени в чл. 16, ал. 1, който обхваща конструкцията на кораба, оборудването, екипажа, условията на живот и работа и спазването на оперативните процедури на борда на кораба.

8. "Задължително свидетелство" е свидетелство, издадено от държава на знамето или от нейно име в съответствие с конвенции.

9. "Задържане" е писмена забрана за кораб да отплава в открито море поради констатирани неизправности, които поотделно или взети заедно правят кораба немореходен.

10. "Заповед за отказ на достъп" е решение, издадено на капитана на кораб, на компанията и на държавата на знамето, с което същите се уведомяват, че на кораба ще бъде отказан достъп до всички пристанища и места за заставане на котва на ЕС.

11. "Инспектор" е служител в ИА "МА" или друго лице, което е надлежно оправомощено от

ИА "МА" да извършва проверки по реда на държавния пристанищен контрол и е отговорен пред ИА "МА".

12. "Компания" е корабособственикът или всяка друга организация или лице, като например управител или беърбоут чартъора, което е поело отговорността за експлоатацията на кораба от корабособственика и което, поемайки тази отговорност, се е съгласило да поеме и всички задължения и отговорности, наложени от Международния кодекс за управление на безопасността (ISM).

13. "Кораб" е всеки морски плавателен съд, за който се прилагат една или повече от конвенциите, плаващ под знаме, различно от това на държавата на пристанището.

14. "Кораб на място за заставане на котва" е кораб в пристанище или в друг район под юрисдикцията на пристанище, но когато не е на кей, извършващ взаимодействие кораб/пристанище.

15. "Корабопритежател" е лице, което експлоатира кораба от свое име независимо от това, дали е собственик на кораба, или го ползва на друго законно основание, или е наемател по договор за беърбоут чартър.

16. "Нощно време" е периодът между 22,00 ч и 06,00 ч.

17. "ПМР ДПК" е Парижкият меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол, подписан в Париж на 26 януари 1982 г., в неговата актуализирана версия.

18. "Призната организация" е класификационна организация или друга частна структура, осъществяващи законоустановени задачи от името на администрацията на държавата на знамето.

19. "Първоначална проверка" е посещение на борда на кораб от инспектор, за да се провери дали корабът отговаря на изискванията на съответните конвенции и регламенти, което включва най-малко проверките, които се изискват съгласно чл. 15, ал. 1.

20. "Разширена проверка" е проверка, която обхваща най-малко точките, изброени в приложение № 5. Разширената проверка може да включва задълбочена проверка, ако тя е ясно обоснована в съответствие с чл. 17, ал. 5.

21. "Рамка и процедури за системата за доброволен одит на държавите - членки на ИМО", е Резолюция А.974(24) на асамблеята на ИМО.

22. "Регион на Парижкият меморандум" е географският район, в който държавите, подписали Парижкият меморандум, извършват проверки в контекста на Парижкият меморандум.

23. "Спиране на операция" е писмена забрана за продължаването на операция на кораб поради констатирани неизправности, които поотделно или взети заедно биха направили опасно нейното продължаване.

24. "Свидетелство за клас" е документ, който удостоверява съответствието с Конвенция SOLAS 74, глава II-1, част А-1, правило 3-1.

25. "SafeSeaNet" е общностна система за обмен на морска информация, разработена от Европейската комисия в сътрудничество с държавите членки за гарантиране на прилагането на общностното законодателство.

26. "Търговски интерес към пристанището" е налице, когато лице извършва за своя или чужда сметка морски превоз на товари или пътници, ремонт или снабдяване на кораба.

27. "Търговски интерес към проверявания кораб" е налице, когато лице извършва за своя или чужда сметка обслужване, ремонт или снабдяване на проверявания кораб.

28. "Явна заплаха" е обстоятелство, което по недвусмислен начин представлява непосредствена опасност за безопасността, живота и здравето на хората и опазване на морската среда.

29. "Явни основания" са налице, когато инспекторът констатира обстоятелства, които въз основа на неговата професионална преценка дават основание за задълбочена проверка на кораба, неговото оборудване или екипаж.

30. (Нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) "Жалба" е информация, подадена

от моряк, професионална организация, асоциация, синдикат или от всяко лице, имащо интерес към безопасността на кораба, включително интерес към рисковете по отношение здравето и безопасността на моряците на борда.

**§ 1а.** (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Всички позовавания в тази наредба на конвенции, международни кодекси и резолюции, включително и по отношение на свидетелства и други документи, се смятат за позовавания на тези конвенции, международни кодекси и резолюции в актуалните им версии.

**§ 1б.** (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Наредбата не води до понижаване на общото равнище на закрила на морските лица, произтичащо от социалното право на Европейския съюз в областите, към които се прилага наредбата, в сравнение с положението, което вече е установено. Ако при прилагането на разпоредбите на наредбата инспектор по ДПК установи нарушение на правото на Европейския съюз на борда на кораби, плаващи под знамето на държава – членка на Европейския съюз, в съответствие с националното законодателство, той незабавно уведомява всички компетентни органи с оглед предприемането на подходящи последващи действия.

**§ 2.** С тази наредба се въвеждат изискванията на Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, от 2009 г.).

## **ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

**§ 3.** Наредбата се издава на основание чл. 73, ал. 3 от Кодекса за търговското корабоплаване и отменя Наредба № 12 от 2003 г. за прегледите по реда на държавния пристанищен контрол (обн., ДВ, бр. 59 от 2003 г.; изм. и доп., бр. 26 от 2006 г.).

**§ 4.** Наредбата влиза в сила от 1 януари 2011 г.

---

### **ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА**

към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 12 от 2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол (ДВ, бр. 85 от 2014 г.)

§ 8. Наредбата въвежда изискванията на Директива 2013/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 12 август 2013 г. за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 218 от 2013 г.).

*Приложение № 1  
към чл. 6, ал. 1  
(Изм. и доп. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.)*

### **Елементи на общностната система за държавни пристанищни проверки**

Общностната система за държавни пристанищни проверки включва следните елементи:

#### **Част I**

#### **Рисков профил на корабите**

Рисковият профил на кораб се определя чрез съчетаването на следните общи параметри и параметри, свързани с историята на кораба:

1. Общи параметри



а) Вид кораб

Пътнически кораби, нефтени танкери, химикаловози, газовози и кораби за насипни товари представляват повишен риск.

б) Възраст на кораба

Корабите на повече от дванадесет години представляват повишен риск.

в) Показатели на държавата на знамето

- Корабите, плаващи под знамето на държава с голям брой задържания в рамките на Общността и в региона на Парижкия меморандум, представляват повишен риск.

- Корабите, плаващи под знамето на държава с малък брой задържания в рамките на Общността и в региона на Парижкия меморандум, представляват понижен риск.

- Корабите, плаващи под знамето на държава, която е била подложена на одит и за която според случая е предаден план за коригиращи действия съгласно рамката и процедурите на доброволната система за одит на държавите - членки на ИМО, представляват понижен риск. Веднага след като са приети мерките по чл. 11, държавата на знамето на такъв кораб демонстрира, че спазва изискванията на Кодекса за прилагане на задължителните актове на ИМО.

г) Признати организации

- Корабите, на които са издадени свидетелства от признати организации с ниски или много ниски показатели за брой задържания в рамките на Общността и в региона на Парижкия меморандум, представляват повишен риск.

- Корабите, на които са издадени свидетелства от признати организации с високи показатели за брой задържания в рамките на Общността и в региона на Парижкия меморандум, представляват понижен риск.

- Корабите, на които са издадени свидетелства от организации, признати съгласно условията на Регламент (ЕО) № 391/2009, представляват понижен риск.

д) Показатели на компанията

- Корабите на компания с ниски или много ниски показатели, обусловени от броя неизправности и задържания на нейните кораби в рамките на Общността и в региона на Парижкия меморандум, представляват повишен риск.

- Компания с високи показатели, обусловени от броя неизправности и задържания на нейните кораби в рамките на Общността и в региона на Парижкия меморандум, представляват понижен риск.

2. Параметри, свързани с историята на кораба

- Корабите, които са били задържани повече от един път, представляват повишен риск.

- Корабите, които по време на проверка(и), извършена(и) през периода, посочен в приложение II, са имали по-малко на брой неизправности от посоченото в приложение II, представляват понижен риск.

- Корабите, които не са били задържани през периода, посочен в приложение № 2, представляват понижен риск.

Параметрите на риска се съчетават, като се използва скала за оценка, която отразява относителното влияние на всеки параметър върху цялостния риск на кораба, с цел да се определят следните рискови профили на кораба:

- повишен риск,

- стандартен риск,

- понижен риск.

При определянето на тези рискови профили се отдава по-голямо значение на параметрите, които се отнасят до вида кораб, показателите на държавата на знамето и показателите на признатите организации и на компаниите.

## **Част II Проверки на корабите**

### **1. Периодични проверки**

Периодичните проверки се провеждат на предварително определени интервали от време. Тяхната честота се определя от рисковия профил на корабите. Интервалът между периодичните проверки на корабите с повишен риск не надвишава шест месеца. Интервалът между периодичните проверки на кораби с други рискови профили се увеличава с намаляването на риска.

Изпълнителна агенция "Морска администрация" извършва периодична проверка на:

- Всеки кораб с високорисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в Общността или в региона на Парижкия меморандум, през последните шест месеца. Корабите с повишен риск започват да отговарят на условията за проверка от петия месец.

- Всеки кораб със стандартен рисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в Общността или в региона на Парижкия меморандум, през последните 12 месеца. Корабите със стандартен риск започват да отговарят на условията за проверка от 10-ия месец.

- Всеки кораб с нискорисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва на Общността или в региона на Парижкия меморандум, през последните 36 месеца. Корабите с понижен риск започват да отговарят на условията за проверка от 24-тия месец.

## 2. Допълнителни проверки

Корабите, за които се прилагат изброените по-долу първостепенни или непредвидени фактори, се подлагат на проверка независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка. Необходимостта от предприемане на допълнителна проверка въз основа на непредвидени фактори зависи от професионалната преценка на инспектора.

### 2А. Първостепенни фактори

Корабите, за които се прилагат изброените по-долу първостепенни фактори, се подлагат на проверка независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка:

- Корабите, които са с прекратен или отнет клас поради съображения за безопасност след последната извършена проверка в Общността или в региона на Парижкия меморандум.

- Корабите, които са предмет на доклад или уведомление от страна на друга държава членка.

- Корабите, които не фигурират в базата данни за проверките.

- Корабите, които:

- са участвали в сблъскване или засядане по пътя си към пристанището;

- са обвинени в предполагаемо нарушение на разпоредбите за изхвърляне на вредни вещества или отпадъчни води, или

- са извършили опасно маневриране, без да спазват мерките за организация на трафика, приети от ИМО, или практиките и процедурите за безопасно корабоплаване.

### 2Б. Непредвидени фактори

Корабите, за които се прилагат следните непредвидени фактори, могат да се подлагат на проверка независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка. Решението за извършване на допълнителна проверка зависи от професионалната преценка на компетентния орган.

- Корабите, които не са спазили съответната приложима версия на Препоръката на ИМО за корабоплаване при влизане в Балтийско море.

- Корабите, притежаващи свидетелства, издадени от призната преди това организация, чието признаване е било оттеглено след последната проверка в Общността или в региона на Парижкия меморандум.

- Корабите, за които съгласно чл. 26 от тази наредба е съобщено от пилотите или от пристанищните власти или органи, че имат явни недостатъци, които могат да застрашат безопасността на корабоплаването или да представляват заплаха за околната среда.

- Корабите, които не отговарят на изискванията, свързани със съответните уведомления,

посочени в член 20 от тази наредба, в Директива 2000/59/ЕО и Директива 2002/59/ЕО и ако е уместно, в Регламент (ЕО) № 725/2004.

– Корабите, които са били предмет на доклад или жалба, включително подадена на сушата жалба, от капитана, член на екипажа или друго лице или организация, имащи законен интерес от безопасната експлоатация на кораба, условията на живот и работа на борда или предпазването от замърсяване, освен ако Изпълнителна агенция "Морска администрация" не определи доклада или жалбата като явно неоснователни.

- Кораби, които са били задържани преди повече от три месеца.

- Кораби с неотстранени неизправности или за неизправности, които са със срок на отстраняване преди отплаване, с изключение на кораби, чиито неизправности са със срок на отстраняване до 14 дни след отплаване.

- Кораби, за които е получено съобщение за проблеми с товара и по-специално за вредни и опасни товари.

- Кораби, които са били експлоатирани по начин, създаващ опасност за лицата на борда, имуществото или околната среда.

- Кораби, за които има информация от сигурен източник, че рисковите им параметри са по-високи от записаните.

– Корабите, за които е одобрен план за действие за отстраняване на нередности по член 22, ал. 17, но чието изпълнение не е проверено от инспектор.

### 3. Схема за подбор

3А. Корабите с приоритет I се проверяват, както следва:

а) Разширена проверка се извършва на:

- всеки кораб с високорисков профил, който не е преминал проверка през последните шест месеца,

- всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 12 месеца.

б) Първоначална или задълбочена проверка се извършва на:

- всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 12 месеца.

в) В случай на първостепенен фактор:

- задълбочена или разширена проверка в зависимост от професионалната преценка на инспектора по ДПК се извършва на всеки кораб с високорисков профил и на всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари на повече от 12 години,

- задълбочена проверка се извършва на всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години.

3Б. Изпълнителна агенция "Морска администрация" проверява кораб с приоритет II, както следва:

а) Разширена проверка се извършва на:

- всеки кораб с високорисков профил, на който не е извършвана проверка през последните пет месеца,

- всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари на повече от 12 години със стандартен рисков профил, на който не е извършвана проверка през последните 10 месеца, или

- всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари на повече от 12 години с нискорисков профил, на който не е извършвана проверка през последните 24 месеца.

б) Първоначална или задълбочена проверка се извършва на:

- всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари на повече от 12 години със стандартен рисков профил, на който не е извършвана проверка през последните 10 месеца, или

- всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари на повече от 12 години с нискорисков профил, на който не е извършвана проверка през последните 24 месеца.

в) В случай на непредвиден фактор:

- задълбочена или разширена проверка в зависимост от професионалната преценка на инспектора по ДПК се извършва на всеки кораб с високорисков профил и на всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари на повече от 12 години,

- задълбочена проверка се извършва на всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години.

**Приложение № 2**  
**към чл. 7, ал. 1, т. 1**

### Структура на рисков профил на кораб

		Профил				
		кораб с високорисков профил (КВРП)		кораб със стандартен рисков профил (КСРП)	кораб с нискорисков профил (КНРП)	
Общи параметри		Критерии	Оценка в точки	Критерии	Критерии	
1	Тип на кораба	Химикаловоз Газовоз Нефтен танкер Кораб за насипни товари Пътнически кораб	2	Кораб, който не представлява повишен или понижен риск	Всички типове	
2	Възраст на кораба	Всички типове > 12 г.	1		На всякаква възраст	
3а	Знаме	Черен, сив и бял списък	Черен - силно повишен риск, повишен риск.		2	Бял
			Среден до повишен риск. Черен - среден риск		1	
3б	ИМО одит		-	-	Да	
4а	Призната организация	Показатели	Висок	-	-	Висок
			Среден	-	-	-
			Нисък	Нисък	1	-
			Много нисък	Много нисък		-

4б	Признати от ЕС			-	-	Да
5	Компания	Показатели	Висок	-	-	Висок
			Среден	-	-	-
			Нисък	Нисък	2	-
			Много нисък	Много нисък		-
Параметри, свързани с историята на кораба						
6	Брой регистрирани забележки при всяка проверка през предходните 36 месеца	Забележка и	Неотговарящ на условията		-	<= 5 (и поне една извършена проверка през предходните 36 месеца)
7	Брой задържания през предходните 36 месеца	Задържания	>= 2 задържания		1	Няма задържания
<p>КВРП са кораби, които отговарят на критериите за общ сбор от 5 или повече точки по скалата за оценка.</p> <p>КНРП са кораби, които отговарят на всички критерии за нискорискови параметри.</p> <p>КСРП са кораби, които не са нито КВРП, нито КНРП.</p>						

**Приложение № 3 към чл. 15, ал. 1, т. 1**  
**(Изм. и доп. - ДВ, бр. 49 от 2013 г.,**  
**в сила от 20.08.2013 г.)**

### Списък на свидетелства и документи

1. Международно свидетелство за тонаж (1969 г.)
2. Свидетелства:
  - Свидетелство за сигурност на пътнически кораб;
  - Свидетелство за сигурност на конструкцията на товарен кораб;
  - Свидетелство за сигурност на оборудването и снабдяването на товарен кораб;
  - Свидетелство за сигурност на радиосредствата на товарен кораб;
  - Свидетелство за освобождаване;
  - Свидетелство за сигурност на товарен кораб.
3. Международно свидетелство за сигурност на кораба (ISSC).
4. Документ за непрекъснат документален запис на историята на кораба.
5. Международно свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние.
  - Свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние.
6. Международно свидетелство за годност за превоз на опасни химически товари наливно.
  - Свидетелство за годност за превоз на опасни химически товари наливно.
7. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с нефт.
8. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване при превозване на вредни течни вещества в наливно състояние.
9. Международно свидетелство за товарните водолинии (1966 г.)

- Международно свидетелство за освобождаване по товарните водолинии.
- 10. Дневник за нефтените операции, части I и II.
- 11. Регистър на товара.
- 12. Документ за надеждно комплектуване на кораба с екипаж.
- 13. Свидетелства и всички други документи, издавани в съответствие с разпоредбите на STCW 78/95.
- 14. (изм. - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Медицински свидетелства (Морска трудова конвенция от 2006 г.).
- 15. (изм. - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Таблица с условията за работа на борда на кораба (Морска трудова конвенция от 2006 г. и STCW 78/95).
- 16. (изм. - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Записи с работното време и времето за почивка на моряците (Морска трудова конвенция от 2006 г.).
- 17. Информация за устойчивост.
- 18. Копие от Документа за съответствие на компанията и Свидетелството за безопасна експлоатация, издадени в съответствие с Международния кодекс за безопасна експлоатация на корабите и предотвратяване на замърсяване (SOLAS 74, глава IX).
- 19. Свидетелства за здравината на корпуса и машинното оборудване на кораба, издадени от съответната призната организация (изискват се само ако корабът поддържа своя клас при призната организация).
- 20. Свидетелство за съответствие със специалните изисквания към кораби, превозващи опасни товари.
- 21. Свидетелство за сигурност на високоскоростен кораб и разрешително за експлоатация на високоскоростен кораб.
- 22. Манифест за опасни товари или товарен план за опасни товари.
- 23. Дневник със записите за проведени учебни тревоги и на записите за проверка и поддръжка на спасителните средства и противопожарните средства.
- 24. Свидетелство за сигурност на кораб със специално предназначение.
- 25. Свидетелство за безопасност на морска платформа.
- 26. За нефтени танкери записът от системата за наблюдение и контрол на разтоварване на нефт за последния преход с баласт.
- 27. Екипажен списък, противопожарен план, а за пътнически кораби - план за борба с аварията.
- 28. Аварийен план за замърсяване с нефт.
- 29. Доклади от извършени прегледи (за кораби за насипни товари и нефтени танкери).
- 30. Доклади за предишни проверки по реда на държавен пристанищен контрол.
- 31. За ро-ро пътнически кораби информация за максималното съотношение А/А.
- 32. Документ за разрешение за превоз на зърно.
- 33. Ръководство за укрепване на товара.
- 34. План за управление на отпадъците и дневник за отпадъци.
- 35. Система за подпомагане на капитани на пътнически кораби при вземане на решения.
- 36. План за взаимодействие при спасителни операции за пътнически кораби, които плават по редовни линии.
- 37. Списък на ограниченията в оперирането за пътнически кораби.
- 38. Наръчник на кораб за насипни товари.
- 39. План за товарене и разтоварване за кораби за насипни товари.
- 40. Свидетелство за наличието на застраховка или друго финансово обезпечаване на гражданската отговорност за щети от замърсяване с нефт (Международна конвенция за гражданската отговорност за щети при замърсяване с нефт, 1992 г.).

41. Свидетелства, които се изискват съгласно Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците при морски искиове.

42. Свидетелство, което се изисква съгласно Регламент (ЕО) № 392/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно отговорността на пътническите превозвачи по море в случай на произшествие.

43. Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха.

44. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с отпадъчни води.

45. (нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Морско трудово свидетелство съгласно Морската трудова конвенция от 2006 г.

46. (нова - ДВ, бр. 49 от 2013 г., в сила от 20.08.2013 г.) Декларация за спазване на морските трудови норми съгласно Морската трудова конвенция от 2006 г.

#### *Приложение № 4 към чл. 16, ал. 1*

#### **Примери за "Явни основания"**

##### ***А. Примери за явни основания за задълбочена проверка:***

1. Кораби, определени в приложение I, част II, точки 2А и 2Б.
2. Дневникът за нефтените операции не е бил воден правилно.
3. Установени несъответствия в корабната документация.
4. Индикации, че членовете на екипажа не са в състояние да покрият изискванията, свързани с комуникацията на борда съгласно член 18 от Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно минималната степен на обучение на морските лица.
5. Установено фалшиво свидетелство на член на екипажа или член на екипажа не е лицето, на което е било издадено свидетелството.
6. Капитан на кораб, офицер или моряк притежава свидетелство, издадено от страна, която не е ратифицирала STCW 78/95.
7. Налице са доказателства, че товарни или други операции не са извършени безопасно или в съответствие с указанията на ИМО, например съдържанието на кислород в системата за пълнене на товарните танкове надхвърля допустимото.
8. Капитанът на нефтен танкер не е извършил запис за разтоварванията съгласно системата за наблюдение и контрол за последния преход под баласт.
9. Екипажният списък не е актуален или членовете на екипажа не познават задълженията си при борба с пожари или при заповед за напускане на кораба.
10. Излъчването на фалшив сигнал за бедствие не е последвано от утвърдената процедура за отмяна.
11. Липса на основно оборудване или снабдяване, изисквани от конвенциите.
12. Изключително нехигиенични условия на борда на кораба.
13. Общото впечатление и наблюденията на инспектора са, че структурата и корпусът на кораба са в лошо състояние, което може да подложи на риск здравината на корпуса, неговата водонепроницаемост или устойчивостта му на атмосферни влияния.
14. Получени информация или доказателство за това, че капитанът или екипажът не са запознати със съществени операции на борда на кораба, свързани с неговата безопасност или с предотвратяване на замърсяване, или че тези операции не са били изпълнени.
15. Липсва таблица с правилата за работа на борда на кораба или записи за часовете за работа и почивка от моряците.

##### ***Б. Примери за явни основания за контрол върху сигурността на кораба:***

1. Инспекторът по ДПК може да реши, че са налице явни основания за допълнителни мерки за контрол върху сигурността по време на първоначалната проверка, както следва:

1.1. Международното свидетелство за сигурност (ISSC) на кораба е невалидно или е с изтекъл срок на валидност.

1.2. Нивото на сигурност на кораба е по-ниско от това на пристанището.

1.3. Не са проведени тренировки, свързани със сигурността на кораба.

1.4. Записите от последните 10 случая на взаимодействие кораб/пристанище или кораб/кораб са непълни.

1.5. Доказателство или наблюдение за това, че основни членове от екипажа на кораба не могат да комуникират помежду си.

1.6. Доказателство в резултат на наблюдения за това, че съществуват сериозни неизправности в съоръженията за сигурност.

1.7. Информация или жалба от трети страни, свързана със сигурността на кораба.

1.8. Корабът има издадено впоследствие временно международно свидетелство за сигурност на кораба и, според професионалната преценка на инспектора, с искането за такова свидетелство една от целите на кораба или компанията е да избегне цялостното спазване на SOLAS 74, глава XI-2 и част А от Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищата след изтичане на срока на валидност на първоначалното временно свидетелство.

2. В случай че са налице описаните по-горе явни основания, инспекторът незабавно информира офицера по сигурността на пристанището (освен ако инспекторът не е също така надлежно упълномощен служител по сигурността), след което същият решава какви допълнителни мерки за контрол са необходими, като взема предвид нивото на сигурност в съответствие с правило № 9 от SOLAS 74, глава XI.

3. Явните основания, различни от посочените, са от компетенцията на офицера по сигурността на пристанището.

*Приложение № 4а към чл. 16  
(Ново - ДВ, бр. 49 от 2013 г.,  
в сила от 20.08.2013 г.)*

**Области, обект на подробна проверка от страна на инспектора, който извършва проверка по линия на държавния пристанищен контрол, в съответствие с чл. 16**

Минимална възраст

Медицинско свидетелство

Квалификации на моряците

Моряшки трудови договори

Ползване на услугите на лицензирани или сертифицирани, или регулирани частни служби за набиране и настаняване на моряците

Работно време и почивки

Окомплектоване на кораба с екипаж

Жилищно настаняване

Съоръжения за отдых и възстановяване на борда

Храна и сервиране

Безопасност на труда и предотвратяване на злополуки

Медицинско обслужване на борда

Процедури за разглеждане на жалби на борда

Изплащане на трудови възнаграждения.



### **Разширени проверки на кораби**

Разширената проверка се отнася до цялостното състояние, свързано със следните рискови области:

- Документация.
- Състояние на структурата на корпуса.
- Устойчивост на атмосферни влияния.
- Аварийни системи.
- Радиосвързки.
- Товарно-разтоварни операции.
- Пожарна безопасност.
- Аларми.
- Условията на живот и работа.
- Навигационно оборудване.
- Спасителни средства.
- Опасни товари.
- Главни и спомагателни двигатели.
- Предотвратяване на замърсяване.

Освен това според тяхната практическа осъществимост или евентуални ограничения, свързани с безопасността на хората, кораба или пристанището, разширената проверка включва проверката на специфични елементи на рисковите области в зависимост от типа на проверявания кораб съгласно чл. 17, ал. 4.

### *Приложение № 6 към чл. 18*

#### **Доклад за извършена проверка**

Докладът за извършена проверка трябва да включва най-малко следните елементи:

##### **I. Общи положения:**

1. име на инспектора, изготвил доклада;
2. дата и място на извършената проверка;
3. име на проверения кораб;
4. знаме;
5. тип на кораба (съгласно посоченото в свидетелството за управление на безопасната експлоатация на кораба и предотвратяване на замърсяването);
6. ИМО идентификационен номер;
7. позивни;
8. бруто тонаж (GT);
9. дедуейт (където е приложимо);
10. година на построяване, определена според датата, фигурираща в свидетелствата за безопасност на кораба;
11. класификационна организация или класификационни организации, както и всяка друга организация според случая, коя(и)то е(са) издала(и) свидетелства за клас на този кораб, ако има такива;
12. признатата организация или организации и/или всяка друга страна, издала(и) свидетелства за клас на този кораб в съответствие с приложимите конвенции от името на държавата на знамето;
13. име и адрес на компанията или оператора;

14. име и адрес на наемателя, наел кораба, и вида на договора за корабите, превозващи наливни или насипни товари;
15. крайна дата на изготвяне на доклада за извършена проверка;
16. забележка, че подробната информация относно проверка или задържане може да бъде публикувана.

II. Информация, отнасяща се до проверката:

1. свидетелства, издадени в изпълнение на съответните конвенции, орган или организация, който/която е издал(а) съответното(ите) свидетелство(а), с посочване на датите на издаване и изтичане на валидността;
2. места или оборудване на кораба, които са били проверявани при задълбочена или разширена проверка;
3. пристанище и дата на последния междинен, годишен или подновителен преглед и име на организацията, която е извършила прегледа;
4. вид проверка (проверка, задълбочена проверка, разширена проверка);
5. характер на забележките;
6. предприети мерки.

III. Допълнителна информация в случай на задържане:

1. дата на заповедта за задържане;
2. дата на отмяна на заповедта за задържане;
3. характер на забележките, служещи като основание за заповедта за задържане (позоваване на конвенции, ако е приложимо);
4. посочване, ако е приложимо, дали е налице отговорност на признатата организация или на всеки друг частен субект, извършил прегледа по отношение на забележките, които самостоятелно или взети заедно са довели до задържане;
5. взети мерки.

*Приложение № 7 към чл. 19, ал. 1*

### **Процедури за контрол на корабите**

"Процедури по държавен пристанищен контрол" към ПМР ДПК и следните инструкции в последната им версия:

1. Инструкция 33/2000/02: Оперативен контрол на фериботи и пътнически кораби.
2. Инструкция 35/2002/02: Указания за инспекторите по държавен пристанищен контрол относно електронните карти.
3. Инструкция 36/2003/08: Ръководство за проверка на условията на работа и живот.
4. Инструкция 37/2004/02: Указания за съответствие с Конвенция STCW 78/95, както е изменена.
5. Инструкция 37/2004/05: Указания за проверка на работното време/времето за почивка.
6. Инструкция 37/2004/10: Указания за инспекторите по държавен пристанищен контрол по въпросите на сигурността.
7. Инструкция 38/2005/02: Указания за инспекторите по държавен пристанищен контрол за проверка на устройството за записване на данните от пътуването (VDR).
8. Инструкция 38/2005/05: Указания за MARPOL 73/78 приложение I;
9. Инструкция 38/2005/07: Указания за контрола на схемата за оценяване на състоянието на еднокорпусни нефтени танкери.
10. Инструкция 39/2006/01: Указания за инспектора по държавен пристанищен контрол във връзка с Кодекс - ISM.

11. Инструкция 39/2006/02: Указания за инспектора по държавен пристанищен контрол по контрола на GMDSS.

12. Инструкция 39/2006/03: Оптимизация на контролния лист за забрана за достъп до пристанище и уведомяване.

13. Инструкция 39/2006/10: Указания за инспектора по държавен пристанищен контрол за проверка на баластни танкове и симулация на авария на основното захранване (тестване с прекъсване на захранването).

14. Инструкция 39/2006/11: Ръководство за проверка на структурата на корабите за насипни товари.

15. Инструкция 39/2006/12: Кодекс за добрата практика на инспекторите по държавен пристанищен контрол.

16. Инструкция 40/2007/04: Критерии за оценка на отговорността на признати организации (R/O).

17. Инструкция 40/2007/09: Указания за инспектора по държавен пристанищен контрол за прилагане на приложение VI на MARPOL 73/78.

### *Приложение № 8 към чл. 20, ал. 3*

#### **Уведомяване**

Информация, която трябва да бъде предоставена в съответствие с чл. 20, ал. 1:

Посочената по-долу информация се предоставя на ИА "МА" чрез системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването поне три дни преди предвиденото време на пристигане в българско пристанище или на мястото за заставане на котва, или преди корабът да напусне предходното пристанище, ако плаването се очаква да продължи по-малко от три дни:

1. идентификационни данни на кораба (име, позивна, ИМО идентификационен номер или номер MMSI);

2. предвидено времетраене на престоя;

3. за танкери:

- конфигурация: еднокорпусни, еднокорпусни със SBT, двукорпусни;

- състояние на товарните и на баластните танкове: пълни, празни, запълнени с инертен газ;

- обем и вид на товара;

4. предвидени дейности в крайното пристанище или място за заставане на котва (товарене, разтоварване, други);

5. предвидени задължителни контролни прегледи и значителни работи по поддръжка и ремонт, които ще бъдат извършени в крайното пристанище;

6. дата на последната извършена разширена проверка в региона на Парижкия меморандум.

### *Приложение № 9 към чл. 21, ал. 4, т. 2*

#### **Разпоредби относно отказа на достъп до пристанища и местата за заставане на котва в рамките на Общността**

1. Ако са изпълнени условията съгласно чл. 21, ал. 1 и третото задържане на кораб се извърши в българско пристанище, ИА "МА" уведомява писмено капитана на кораба, че ще бъде

издадена заповед за отказ на достъп, която ще се приложи веднага след като корабът напусне пристанището след отстраняване на забележките, довели до задържането.

2. Копие от заповедта за отказ на достъп се изпраща до администрацията на държавата на знамето, съответната призната организация, останалите държави членки, както и до останалите страни, подписали ПМ ДПК, до Комисията и секретариата на ПМ ДПК. Регионалният координатор по ДПК незабавно актуализира базата данни за проверките с информация относно отказа на достъп.

3. За да бъде отменена заповедта за отказ на достъп, корабоприитежателят трябва да отправи официално искане до ИА "МА". Към искането се прилага документ от администрацията на държавата на знамето, издаден след извършване на преглед и удостоверяващ, че корабът напълно съответства на приложимите разпоредби на конвенциите.

4. Когато е необходимо, искането за отмяна на заповедта за отказ на достъп трябва да бъде придружено и от документ на класификационната организация, дала клас на кораба, след извършване на преглед, удостоверяващ, че корабът е в съответствие със стандартите за клас, утвърдени от въпросната организация.

5. Заповедта за отказ на достъп може да се отмени само след като изтече срокът, посочен в чл. 21, ал. 5 от тази наредба и след извършване от ИА "МА" на повторна проверка на кораба в одобрено пристанище.

Ако одобреното пристанище се намира в държава членка, ИА "МА" може да поиска компетентните власти на тази държава членка да разрешат на кораба да влезе в това пристанище, за да осъществи повторната проверка. В такива случаи до отмяната на заповедта за отказ на достъп до пристанище корабът не може да извършва никакви товарно-разтоварни операции.

6. Ако причините за задържането, довели до издаване на заповед за отказ на достъп, включват структурни дефекти на кораба, ИА "МА" може да изиска някои пространства, включително товарни пространства и танкове, да бъдат подготвени и на разположение за проверка по време на повторната проверка.

7. Повторната проверка се извършва от ИА "МА" или от компетентния орган на крайното пристанище със съгласието на ИА "МА". Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да изиска предизвестие до 14 дни за повторната проверка и представяне на доказателство, удовлетворяващо ИА "МА", че корабът отговаря напълно на приложимите изисквания на конвенциите.

8. Повторната проверка е разширена проверка, която трябва да обхване най-малко елементите, посочени в приложение № 5.

9. Всички разходи за тази разширена проверка се поемат от корабоприитежателя.

10. Ако резултатите от разширената проверка удовлетворяват ИА "МА", заповедта за отказ на достъп трябва да бъде отменена и компанията да бъде уведомена за това писмено.

11. Изпълнителна агенция "Морска администрация" уведомява в писмена форма и администрацията на държавата на знамето, съответната класификационна организация, останалите държави членки, страните по ПМ ДПК, Европейската комисия и секретариата на ПМ ДПК. Регионалният координатор по ДПК незабавно актуализира базата данни за проверките относно отмяната на отказа на достъп.

*Приложение № 10 към чл. 22, ал. 3  
(Изм. и доп. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.)*

## **Критерии за задържане на кораб**

### **Въведение**

Преди да реши да задържи кораб, инспекторът е длъжен да приложи критериите,

посочени в точки 1 и 2 по-долу.

Ако основанието за задържане е следствие от повреди, настъпили по време на плаването към българско пристанище, корабът не се задържа, при условие че:

а) са спазени изискванията на правило I/11, буква в) от Конвенция SOLAS 74 относно уведомяването на администрацията на държавата на знамето, на определения сървейър или на признатата организация, която отговаря за издаването на съответното свидетелство;

б) преди влизането в пристанище капитанът или корабоприетелят е предал на органа за държавен пристанищен контрол в българското пристанище подробна информация за обстоятелствата около произшествието и за претърпяната повреда, както и информация относно уведомяването на администрацията на държавата на знамето;

в) повредите са отстранени и удовлетворяват администрацията на държавата на знамето (признатата организация); и

г) администрацията на държавата на знамето (признатата организация) е гарантирала, че неизправностите, които представляват ясна заплаха за безопасността, здравето или околната среда, са отстранени.

#### 1. Основни критерии

##### Времеви режим

Кораб, който не е годен да излезе в открито море, трябва да бъдат задържан, без да се взема предвид очакваната продължителност на престоя на кораба в пристанището.

##### Критерий:

Корабът се задържа, ако недостатъците са толкова сериозни, че налагат връщане на инспектор по ДПК на кораба, за да се убеди, че те са отстранени, преди корабът да отплава.

Необходимостта инспекторът по ДПК да се върне на кораба е мярка, която зависи от сериозността на недостатъците и е за предпочитане. Това обаче не налага такова задължение във всички случаи. В конкретни случаи инспекторът може да се увери, че недостатъците са отстранени, по други начини.

#### 2. Прилагане на основните критерии

Преди да реши да задържи кораб, инспекторът по ДПК е длъжен да провери дали:

1. корабът разполага със съответните валидни документи;

2. екипажът съответства на документа за надеждно комплектуване на

кораба с екипаж.

По време на проверката инспекторът по ДПК е длъжен да прецени способността на кораба и/или екипажа за извършване на предстоящия рейс:

3. да го извърши безопасно;

4. безопасно да обработва, превозва и следи за състоянието на товара;

5. безопасно да експлоатира машинното отделение;

6. да поддържа задвижването и управлението на кораба в съответствие с

изискванията;

7. да води ефективна борба с пожари във всяка част на кораба, ако това се окаже необходимо;

8. да напусне кораба бързо и безопасно и да проведе спасителни работи, ако това се окаже необходимо;

9. да предотврати замърсяване на околната среда;

10. да поддържа адекватна устойчивост на кораба;

11. да поддържа адекватна водонепроницаемост на кораба;

12. да съобщи за бедствие, ако това се окаже необходимо;

13. да осигури безопасни и здравословни условия на борда;

14. да предостави възможно най-изчерпателна информация в случай на произшествие.

Ако отговорът на една от тези оценки е отрицателен, при отчитане на всички установени несъответствия, корабът трябва категорично да бъде задържан. Съчетание от по-малко сериозни

несъответствия може също да бъде основание за задържането на кораба.

3. Примерен списък на несъответствия, които могат сами по себе си поради своята сериозност да са основание за задържане на кораб:

#### 3.1. Общи положения

Липсата на валидни свидетелства и документи, изисквани според съответните правни инструменти. За кораб, плаващ под знамето на държава, която не е страна по съответна конвенция или която не прилага друг международноправен акт, се прилага клаузата "не благоприятно третиране", т.е. корабът не може да отплава, преди да изпълни предписанията в рапорта за инспекция.

3.2. Несъответствия, попадащи в обхвата на Конвенция SOLAS 74

1. Неизправности в работата и поддържането на главен двигател и спомагателни механизми, както и на електрическите инсталации.

2. Недостатъчна чистота на машинното отделение, непочистени санини, нарушена изолация на тръбопроводи, замърсени с нефтопродукти изпускателни тръбопроводи, неизправност на санинните помпи.

3. Неизправности на аварийния генератор, осветлението, акумулаторите и превключвателите.

4. Неизправности в основното или аварийно управление на руля.

5. Липса, недостатъчен капацитет или лошо състояние на личните спасителни средства, спасителните лодки и устройствата за спускането им на вода.

6. Липса, несъответствие с изискванията или лоша пожароизвестителна система, пожарни аларми, противопожарно оборудване, стационарна система за гасене на пожари, вентилационни клапани, противопожарни клапани, устройства за бързо затваряне до степен, която не им позволява ефективно използване.

7. Липса, лошо състояние или неизправност на противопожарната система на товарната палуба на танкерите.

8. Липса, несъответствие или лошо състояние на светлини, фигури или звукови сигнали.

9. Липса или неизправност на радиооборудването за комуникация при бедствие и за безопасност.

10. Липса или неизправност на навигационно оборудване в съответствие с изискванията на правило V/16.2 от Конвенция SOLAS 74.

11. Липса на коригирани навигационни карти и/или подходящи навигационни публикации, необходими за предстоящия рейс, освен ако се разполага с одобрен тип система за изобразяване на електронни карти и информация (ECDIS), функционираща въз основа на официални данни.

12. Липса на искроуловителна вентилация за помпените помещения.

13. Сериозни нарушения на изискванията за експлоатация, описани в раздел 5.5 от приложение 1 към ПМ ДПК.

14. Числеността, съставът или сертифицирането на екипажа не съответстват на документа за надеждно комплектуване на кораба с екипаж.

15. Невъзможност за изпълнение на програмата за задълбочен преглед в съответствие с Конвенция SOLAS 74, глава XI, правило 2.

#### 3.3. Области, попадащи в обхвата на Кодекс IBC

1. Превоз на вещество, което не е вписано в свидетелството за годност (Certificate of Fitness) или липса на информация за товара.

2. Липсващи или повредени предпазни устройства за високо налягане.

3. Електрически инсталации, които не са конструктивно безопасни или не са съобразени с изискванията на Кодекса.

4. Източници на възпламеняване в опасни участъци.

5. Нарушаване на специалните изисквания.

6. Превишаване на максимално допустимото количество товар за танк.

7. Недостатъчна термична защита за чувствителни продукти.

3.4. Области, попадащи в обхвата на Кодекс IGC

1. Превоз на вещество, което не е вписано в свидетелството за годност, или липса на информация за товара.

2. Липсващи затварящи механизми за жилищни или служебни помещения.

3. Газопрониклива преграда.

4. Дефектна задрайка на въздушен люк.

5. Липсващи или повредени бързо затварящи се клапани.

6. Липсващи или повредени предпазни клапани.

7. Електрически инсталации, които не са конструктивно безопасни или не са съобразени с изискванията на Кодекса.

8. Неработещи вентилатори в района на товарните помещения.

9. Неработещи аларми за налягане в товарните танкове.

10. Повредени система за откриване на газ и/или система за откриване на токсични газове.

11. Превоз на вещества, които трябва да са химически стабилизирани и за които няма валидно свидетелство за инхибитор.

3.5. Области, попадащи в обхвата на LL 66

1. Обширни повредени или корозирали участъци, дупки по палубата или корпуса, влияещи на мореходността или устойчивостта на локални натоварвания, освен ако не са предприети временни ремонтни работи, позволяващи на кораба да извърши преход до пристанище, където да бъде извършен окончателен ремонт.

2. Установена недостатъчна устойчивост.

3. Липса на достатъчна и надеждна информация в одобрен вид, позволяваща на капитана бързо и лесно да организира товаренето и баластирването на кораба така, че да поддържа достатъчен запас от устойчивост на всеки етап и при различни условия на плаването и да се избегне формирането на недопустимо натоварване на конструкцията на кораба.

4. Липса, лошо състояние или неизправности на затварящи устройства за люковете и водонепроницаеми врати.

5. Претоварване.

6. Липса на товарна марка или невъзможност тя да бъде разчетена.

3.6. Области, попадащи в обхвата на MARPOL 73/78, приложение I

1. Липса, значително износване или неизправност на съоръженията за филтриране на нефто-водните смеси, системата за следене и контрол на изхвърлянето на нефтени продукти или алармената система с праг от 15ppm.

2. Недостатъчна остатъчна вместимост за предстоящия рейс на слоп и/или слъдж танковете.

3. Липсва дневник за нефтените операции.

4. Монтирано непозволено отклонение за изхвърляне на отпадъци.

5. Липсваща или несъответстваща на правило 13G(3)(б) от MARPOL 73/78 папка с докладите за извършени прегледи.

3.7. Области, попадащи в обхвата на MARPOL 73/78, приложение II

1. Липса на наръчника P&A.

2. Товарът не е категоризиран.

3. Няма регистърна книга за товара.

4. Превоз на нефтоподобни вещества, без да са спазени изискванията или без съответно изменено свидетелство.

5. Монтирано непозволено отклонение за изхвърляне на отпадъци.

3.8. Области, попадащи в обхвата на MARPOL 73/78, приложение V

1. Липса на план за управление на отпадъците.

2. Няма дневник за отпадъците.

3. Екипажът на кораба не е запознат с изискванията относно изхвърлянето/унищожаването на отпадъците от плана за управление на отпадъците.

3.9. Области, попадащи в обхвата на STCW 78/95 и Директива 2008/106/ЕО

1. Членове на екипажа не притежават свидетелство, не притежават подходящо свидетелство, не притежават валидно разрешение или не могат да представят документно доказателство за това, че са подали молба за потвърждение от администрацията на държавата на знамето.

2. Доказателство за това, че дадено свидетелство е било получено чрез измама или лицето, което притежава това свидетелство, не е същото, на което това свидетелство първоначално е било издадено.

3. Неспазване на приложимите предписания за безопасно комплектуване на кораба с екипаж, определени от администрацията на държавата на знамето.

4. Несъответствие на организирането на навигационна или машинна вахта с изискванията, определени за кораба от администрацията на държавата на знамето.

5. Липса в състава на вахтата на лице със съответната квалификация за работа с оборудването, което е от съществено значение за безопасното корабоплаване, радиокомуникациите, свързани с безопасността или предотвратяването на замърсяване на морската среда.

6. Непредставяне на доказателство за професионална квалификация за изпълнение на задълженията, възложени на членовете на екипажа във връзка с безопасността на кораба и предотвратяването на замърсяване.

7. Невъзможност да бъдат осигурени за първата вахта в началото на плаването и за последващите вахти лица, които са достатъчно отпочинали и по всякакъв друг начин годни за вахта.

3.10. (Загл. изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Области, попадащи в обхвата на Морската трудова конвенция от 2006 г.

1. Недостатъчно количество храна за прехода до следващото пристанище.

2. Недостатъчно количество питейна вода за прехода до следващото пристанище.

3. Силно занижени хигиенни условия на борда.

4. Липса на отопление в жилищните помещения на кораб, опериращ в райони, където температурите могат да бъдат изключително ниски.

5. Недостатъчна вентилация в жилищните помещения на кораба.

6. Прекомерно количество отпадъци, блокиране на коридори или жилищни помещения с оборудване или товар или други небезопасни условия в тях.

7. Явно доказателство за това, че членовете на екипажа, които са на вахта или друго дежурство за първата вахта или последващите вахти, са изморени.

8. (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Условията на борда представляват явна заплаха за безопасността, здравето или сигурността на морските лица.

9. (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Нередността представлява тежко или многократно нарушение на изискванията на Морската трудова конвенция от 2006 г. (включително на правата на морските лица) по отношение на условията на живот и труд на морските лица на кораба, предвидени в морското трудово свидетелство и декларацията за спазване на морските трудови норми на кораба.

3.11. Области, неизискващи задържане, но изискващи например спиране на товарно-разтоварните операции

Отклонение от правилното функциониране (или поддръжка) на инерт газ системата, механизмите или оборудването, свързани с товара, се оценява като достатъчно основание за спиране на товарно-разтоварните операции.



### Минимални критерии за инспекторите

1. Инспекторите трябва да имат подходящи теоретични знания и практически опит с кораби и тяхната експлоатация. Те трябва да са компетентни по отношение прилагането на конвенциите и съответните процедури при държавен пристанищен контрол. Тези знания и компетентност по отношение на изпълнението на международните изисквания и изискванията на ЕС трябва да се придобиват чрез документиран програми за обучение.

2. Инспекторите трябва най-малко:

а) да имат подходяща квалификация, получена в морска институция, и подходящ плавателен стаж като сертифициран офицер, който притежава или е притежавал валидно свидетелство за професионална квалификация STCW II/2 или III/2 без ограничение относно района на плаване, мощността на КСУ или тонажа; или

б) да са издържали одобрен от компетентен български държавен орган изпит за инженер-корабостроител, инженер-механик или инженер в морската област и да имат стаж не по-малко от пет години като такива; или

в) да имат съответната университетска степен или еквивалентна на нея и да са подходящо обучени и получили квалификация за инспектори по безопасност на корабите.

3. Инспекторът трябва:

- да е изпълнявал в продължение на поне една година функциите на инспектор на държавата на знамето, свързани с прегледи и сертифициране съобразно конвенциите, или да е бил ангажиран с мониторинга на дейностите на признатите организации, с които ИА "МА" има подписани договори, или

- да е придобил еквивалентно ниво на компетентност чрез провеждането на обучение на място с продължителност от поне една година чрез участие в проверките по реда на държавния пристанищен контрол под ръководството на опитни служители в държавния пристанищен контрол.

4. Инспекторите, посочени в т. 2, буква "а", трябва да имат не по-малко от 5 години стаж, включващ плавателен стаж като офицер от палубна или машинна команда или като инспектор на държавата на знамето или като помощник-инспектор по държавен пристанищен контрол. Този стаж трябва да включва най-малко две години плавателен стаж като офицер от палубна или машинна команда.

5. Инспекторите трябва да могат да общуват устно и писмено с членовете на екипажите на английски език.

6. Инспекторите, които не отговарят на изброените по-горе критерии, но работят като такива преди влизането в сила на Директива 2009/16 ЕС, запазват правата си.

7. Инспекторите, извършващи проверките по чл. 19, ал. 1 и 2, трябва да притежават необходимата квалификация, която включва достатъчен теоретически и практически опит в областта на морската сигурност, като:

а) добро разбиране на морската сигурност и начина, по който тя се прилага за операциите, които се подлагат на преглед;

б) добро познаване на работно ниво на технологиите и техниките за сигурност;

в) познаване на принципите, процедурите и техниките за извършване на проверки;

г) познаване на работно ниво на операциите, които се подлагат на преглед.

**Данни, които се предоставят в рамките на мониторинг на изпълнението**

1. Изпълнителна агенция "Морска администрация" предоставя на ЕК данните по таблица 1, отнасящи се за изтеклата година.

1.1. Брой инспектори, работещи от тяхно име в рамките на държавния пристанищен контрол в следната таблична форма, при спазване съответно на буква "а" и буква "б".

**Таблица 1**

Пристанище/район	Брой инспектори на пълно работно време (А)	Брой инспектори на непълно работно време (Б)	Прехвърляне на (Б) към пълно работно време (В)	Общо (А+В)
Пристанище Х/или район Х ...				
Пристанище Y/или район Y ...				
ОБЩО				

а) Когато проверките, извършвани в рамките на държавния пристанищен контрол, представляват само част от работата на инспекторите, общият брой инспектори трябва да бъде превърнат в брой, равен на броя на инспекторите на пълно работно време. Когато един и същи инспектор работи на повече от едно пристанище или в повече от един географски район, приложимото съответствие в непълно работно време трябва да се отчита във всяко пристанище.

б) Тази информация трябва да бъде предоставена на национално равнище и за всяко българско пристанище. За целите на това приложение под пристанище трябва да се разбира индивидуално пристанище или географския район, обслужван от един инспектор или екип от инспектори, обхващащ по целесъобразност повече от едно индивидуално пристанище.

1.2. Общ брой индивидуални кораби, посетили пристанища на национално равнище. Този брой представлява броят на корабите, които попадат в обхвата на тази наредба и са влезли в български пристанища, отчетен еднократно.

2. Изпълнителна агенция "Морска администрация" предоставя на Европейската комисия следните списъци:

2.1. Списък с посещенията на индивидуални кораби, различни от редовни пътнически и товарни фериботни линии, влезли в български пристанища или уведомили на място за заставане на котва, като за всяко движение на кораба се посочват неговият ИМО номер, датата на пристигането му и пристанището. Списъкът се представя под формата на електронен формуляр на всяко шестмесечие, позволяващ автоматично извеждане и обработване на посочената информация. Списъкът се предава в срок четири месеца след края на периода, за който се отнасят данните.

2.2. Отделни списъци с редовните пътнически и товарни фериботни линии, посочени в параграф "Б", т. 1, не по-късно от шест месеца след влизане в сила на тази наредба и впоследствие всеки път, когато настъпят промени в тези линии. За всеки кораб в списъка се посочват неговият ИМО номер, името му и маршрутът, по който се движи. Списъкът се представя под формата на електронен формуляр, позволяващ автоматично извеждане и обработване на посочената информация.

"Конвенции" по смисъла на тази наредба са:

1. Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. (LL 66);
2. Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (SOLAS 74);
3. Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. и Протоколът към нея от 1978 г. (MARPOL 73/78);
4. Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците от 1978 г. (STCW 78/95);
5. Конвенцията за международните правила за предпазване от сблъскване на море от 1972 г. (COLREG 72);
6. Международната конвенция за тонажно измерване на корабите от 1969 г. (ITC 69);
7. (Отм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.);
8. Международната конвенция за гражданска отговорност за щети от замърсяване с нефт от 1992 г. (CLC 92);
9. Протоколите и измененията на конвенциите по т. 1 - 8, които са в сила за Република България;
10. (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Морската трудова конвенция от 2006 г. (МТК от 2006 г.);
11. (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Международната конвенция за контрол на вредните противообрастващи системи на корабите от 2001 г. (AFS 2001);
12. (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсяване с корабно гориво от 2001 г. (Конвенцията за корабното гориво от 2001 г.).