

НАРЕДБА 23 от 24.10.2011 г. за докладване и разследване на морски произшествия и инциденти (Загл. изм. – ДВ, бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.)

Издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн., ДВ, бр. 87 от 4.11.2011 г., изм. и доп., бр. 30 от 15.04.2016 г., изм., бр. 12 от 11.02.2020 г., в сила от 1.02.2020 г.

Раздел I

Общи разпоредби

Чл. 1. (1) (Изм. – ДВ, бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) С тази наредба се определят условията и редът за разследване на морски произшествия и инциденти.

(2) Разследването се извършва с цел установяване на обстоятелствата, при които е възникнало и протекло произшествието, установяване на причините и последствията от произшествието, както и с цел предприемане на мерки за предотвратяване на подобно произшествие в бъдеще.

(3) Разследването по реда на тази наредба е независимо, не се извършва с цел установяване на степента на вината или отговорността и не пречатства извършването на гражданско, административно-наказателно или наказателно производство.

(4) (Доп. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., изм., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) Разследването на морски произшествия и инциденти се извършва от инспектори по разследването – служители в Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ). Разследването се извършва възможно най-ефективно и бързо.

(5) (Изм. – ДВ, бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) При разследване на морски произшествия и инциденти се спазват насоките на Международната морска организация (ИМО) и Международната организация на труда относно справедливото отношение към морските лица.

(6) (Изм. – ДВ, бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) При работата си инспекторите по разследването се ръководят от Кодекса на международните стандарти и препоръчителни практики за

разследване на безопасността при морски произшествия или морски инциденти, Кодекса на търговското корабоплаване и Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

(7) (Нова, изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Бордът по ал. 4 изпълнява задачите си възможно най-ефективно и обективно – без натиск или упражняване на влияние, при осигурена независимост на дейността му. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, служителите на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията или което и да е друго лице, чиито интереси биха могли да влязат в конфликт с дейността на борда, не могат да участват в разследването, изготвянето на докладите за причините за произшествието или морския инцидент и при формулиране на препоръките за безопасност.

(8) (Нова – ДВ, бр. 30 от 2016 г., изм., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Управителният съвет на НБРПВВЖТ разработва и представя в дирекция "Финанси" на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията бюджет за следващата финансова година и тригодишна бюджетна прогноза. При разработването им членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия и инциденти заявява ресурсните потребности за разследване на морските произшествия и инциденти.

Чл. 2. (1) Целта на наредбата е подобряване на морската безопасност и предотвратяване на замърсяването на околната среда от плавателни съдове, както и намаляване на риска от бъдещи морски произшествия.

(2) Постигане на целите по ал. 1 се извършва чрез:

1. (изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) улесняване на бързото провеждане на разследванията във връзка с безопасността и точен анализ на морските произшествия и инциденти, за да се определят причините за тях;

2. (изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) гарантиране на своевременно и точно докладване на резултатите от разследванията във връзка с безопасността и на предложенията за мерки, насочени към подобряване на безопасността на корабоплаването.

(3) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт е задължен да докладва изцяло причините за морското произшествие или морския инцидент, дори и в случай, че от резултатите може да се направи заключение за наличието на вина или отговорност.

Чл. 3. (1) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) Наредбата се прилага за произшествия и морски инциденти, които са:

1. (изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) възникнали във вътрешните морски води и в териториалното море на Република България;
2. настъпили на или с кораб, плаващ под българско знаме, независимо от мястото на произшествие;
3. засегнали други значими интереси на Република България;
4. (нова – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) засегнали речни кораби, плаващи във вътрешните морски води и в териториалното море на Република България, или морски кораби, плаващи по вътрешните водни пътища.

(2) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) Наредбата не се прилага за произшествия и морски инциденти, настъпили:

1. с военни кораби или кораби, предназначени за превоз на войски, и други кораби, принадлежащи на Република България или експлоатирани от нея изключително за правителствени нетърговски цели;
2. с кораби, които не са задвижвани по механичен начин, дървени кораби с примитивна конструкция, яхти и плавателни съдове за развлекателни пътувания, използвани за нетърговски цели, освен ако са или ще бъдат снабдени с екипаж и превозват или ще превозват повече от 12 пътници с търговски цели;
3. (доп. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) с плавателни съдове по вътрешни водни пътища, които плават само по вътрешни водни пътища;
4. с рибарски съдове с дължина до 15 метра;
5. със стационарни офшорни сондажни платформи.

Раздел II

Разследване във връзка с безопасността

(Загл. изм. – ДВ, бр. 12 от 2020 г. , в сила от

1.02.2020 г.)

Чл. 4. (1) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт извършва разследвания във връзка с безопасността независимо от наказателни или други паралелно провеждащи се разследвания за определяне на отговорност или вина.

(2) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Разследване във връзка с безопасността, извършвано от НБРПВВЖТ, не може да бъде възпрепятствано, спирано или забавено поради други разследвания.

(3) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт работи в сътрудничество с органите на другите държави – членки на Европейския съюз, извършващи разследвания във връзка с безопасността, в съответствие с изискванията на Европейската комисия за осъществяване на постоянно сътрудничество по чл. 10, ал. 1 и в съответствие с ал. 4 – 6.

(4) (Нова – ДВ, бр. 30 от 2016 г., изм., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт си сътрудничи със и взаимно се подпомага с органите на други държави – членки на Европейския съюз, когато разследването във връзка с безопасността се извършва от друга държава – членка на Европейския съюз.

(5) (Нова – ДВ, бр. 30 от 2016 г., изм., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт си сътрудничи със и взаимно се подпомага с органите на други държави – членки на Европейския съюз, когато разследването във връзка с безопасността се извършва от държава – членка на Европейския съюз, която е определена за водеща разследването държава в съответствие с чл. 7, ал. 2.

(6) (Нова – ДВ, бр. 30 от 2016 г., изм., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт координира дейността си с тази на другите разследващи органи до степента, необходима за постигане на целите на разследването.

Раздел III

Задължение за разследване

Чл. 5. (1) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Разследване във връзка с безопасността се извършва задължително при възникване на много тежко произшествие, което е:

1. (изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) възникнало във вътрешните морски води и в териториалното море на Република България;
2. настъпило на или с кораб, плаващ под българско знаме, независимо от мястото на произшествие;
3. засегнало други значими интереси на Република България.

(2) (Изм. и доп. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., изм., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) В случай на тежко произшествие, както и при всяко друго морско произшествие или морски инцидент членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия и инциденти след извършването на предварителна оценка взема писмено решение дали да се извърши разследване във връзка с безопасността. При вземане на решенията се отчита сериозността на морското произшествие или морския инцидент, вида засегнат плавателен съд и/или товар и възможността резултатите от разследването във връзка с безопасността да спомогнат за предотвратяване на бъдещи произшествия или морски инциденти.

(3) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) В случай на тежко произшествие, когато членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия и инциденти реши да не се извършва разследване във връзка с безопасността, същият изготвя писмени мотиви и уведомява за това Европейската комисия, като изпраща информацията по чл. 17, ал. 2.

(4) (Отм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.).

(5) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Обхватът и практическите условия за провеждането на разследвания във връзка с безопасността се определят от НБРПВВЖТ, в случай че той е водещ разследването, като се взема предвид становището на разследващите органи на значително заинтересованите държави.

(6) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от

1.02.2020 г.) При провеждане на разследвания във връзка с безопасността НБРПВВЖТ следва принципите на общата методика за разследване на морски произшествия и морски инциденти, съгласно Регламент (ЕС) 1286/2011 на Комисията от 9 декември 2011 г. за приемане на обща методика за разследване на морски произшествия и инциденти, разработена съгласно член 5, параграф 4 от Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета. Инспекторите по разследване могат да се отклоняват от посочената методика в конкретни случаи, когато според тяхната професионална преценка може да бъде обоснована необходимостта за това и ако е нужно за постигане на целите на разследването.

(7) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.**, в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт започва незабавно разследванията във връзка с безопасността след получаване на информация от лицата по чл. 6 за настъпило морско произшествие или морски инцидент и във всички случаи не по-късно от два месеца след настъпването му.

Раздел IV

Задължение за известяване

Чл. 6. (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) (1) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.**, в сила от 1.02.2020 г.) В случай на произшествие или морски инцидент, попадащ в обхвата на чл. 3, ал. 1, следните длъжностни лица и организации незабавно изпращат доклад до НБРПВВЖТ:

1. капитанът или ако е в невъзможност, най-старшото длъжностно лице на кораба;
2. (изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) корабособственикът и/или операторът на участващите в морския инцидент кораби;
3. (Изм. - ДВ, бр. 30 от 2016 г.) Изпълнителна агенция "Морска администрация" и Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", ако са регистрирали или са били информирани за произшествието или морския инцидент.

(2) Лицата по ал. 1 включват в доклада по ал. 1 информацията, посочена в приложение 1, с която разполагат.

Раздел V

Ръководство или участие в разследвания във

връзка с безопасността

(Загл. изм. – ДВ, бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.)

Чл. 7. (1) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Всяко произшествие или морски инцидент е предмет само на едно разследване във връзка с безопасността, провеждано от една държава или една водеща разследването държава с участието на всички други значително заинтересовани държави.

(2) (Изм. и доп. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) В случай на разследване във връзка с безопасността, което включва две или повече държави - членки на ЕС, членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия и инциденти участва в преговорите и подписва споразумение с разследващите органи на тези държави членки, в което се определят водещата разследването държава и процедурите, по които ще се извършва разследването. Водещата разследването държава може да бъде Република България или друга държава – членка на Европейския съюз. Водещата държава се определя възможно най-скоро по взаимно съгласие от държавите – членки на Европейския съюз, които са засегнати от произшествието или морския инцидент. Членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия и инциденти е длъжен да положи всички усилия, за да постигне съгласие с представителите на другите държави – членки на Европейския съюз, относно процедурите, по които ще се извършва разследването.

(3) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Независимо от разпоредбите на ал. 1 НБРПВВЖТ отговаря за разследването във връзка с безопасността при произшествия, попадащи в обхвата на тази наредба, и координацията между значително заинтересованите държави членки до момента, когато се споразумеят коя от тях да е водеща разследването държава.

(4) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) При подготовката на споразумението по ал. 2 следва да се отчита, че значително заинтересованите държави имат еднакви права и достъп до свидетели и доказателствен материал като държавите членки, провеждащи разследването във връзка с безопасността. В случай че НБРПВВЖТ по чл. 1, ал. 4 е водещ разследването, задължително в доклада му се включва становището на значително

заинтересованите държави.

(5) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Паралелни разследвания във връзка с безопасността за едно и също произшествие или морски инцидент, засягащи друга държава - членка на ЕС, се провеждат в изключителни случаи, за което Република България уведомява Европейската комисия за основанията за провеждане на такива паралелни разследвания.

(6) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) В случаите на провеждани паралелни разследвания на едно и също произшествие НБРПВВЖТ си сътрудничи със съответните органи на държавите - членки на ЕС, провеждащи паралелно разследване на същото произшествие, като обменя с тях всяка информация от значение, събрана в хода на съответните разследвания, с цел да се достигне до общи заключения.

(7) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Когато в териториалното море или вътрешните води на Република България възникне произшествие или морски инцидент и има засегнат "ро-ро" ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, НБРПВВЖТ започва разследване във връзка с безопасността.

(8) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт започва разследване във връзка с безопасността в случай на произшествие или морски инцидент извън териториалното море или вътрешните води на Република България, когато има засегнат "ро-ро" ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд и последното пристанище на пребиваване е било на територията на Република България.

(9) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) В случаите по ал. 7 и 8 НБРПВВЖТ носи отговорност за провеждане на разследването във връзка с безопасността и за координацията със значително заинтересованите държави, докато се постигне споразумение коя от тях да е водеща разследването държава.

Раздел VI

Разследващи органи

Чл. 8. (1) (Изм. и доп. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., изм., **бр. 12 от 2020**

г. , в сила от 1.02.2020 г.) Разследването на морски произшествия и инциденти се извършва от комисия с председател члена на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия и инциденти и членове – инспектори по разследване на морски произшествия, определена със заповед на председателя на управителния съвет на НБРПВВЖТ. До определянето на комисията членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия и инциденти предприема действия за организиране и започване на разследване на произшествието или морския инцидент.

(2) (Доп. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., изм., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) В случаите на необходимост НБРПВВЖТ може да привлича допълнително и външни експерти. Външните експерти следва да са безпристрастни, независими и спрямо тях да не е налице конфликт на интереси при участието им в разследванията. Те са длъжни да декларират писмено тези обстоятелства пред председателя на управителния съвет на НБРПВВЖТ преди извършването на каквито и да са действия, които са част от разследването.

(3) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт събира и анализира данни, свързани с морската безопасност, с цел превенция.

(4) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Инспекторите имат достъп до всяка информация от значение за провежданото разследване и имат правото:

1. на свободен достъп до всяка зона или местопроизшествие, както и до всеки кораб, аварирал плавателен съд или конструкция, в това число товар, оборудване или други останки;

2. да описват незабавно доказателствения материал и контролираното претърсване за изваждане на отломки, останки и други части или вещества за изследване или анализ;

3. да изискат изследване или анализ на посочените в т. 2 обекти и да имат свободен достъп до резултатите от такива изследвания или анализ;

4. да разполагат със свободен достъп, да копират и използват всякаква необходима информация и записани данни, включително данните от устройството за записване на данните от пътуване (VDR), свързани с кораба, рейса, товара, екипажа или всяко друго лице,

предмет, състояние или обстоятелство;

5. на свободен достъп до резултатите от изследването на телата на жертвите или от пробите, взети от телата на жертвите;

6. да изискват и да разполагат с резултатите от изследването или от пробите, взети от лицата, свързани с експлоатацията на кораба, или друго съответно лице;

7. (изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) да разпитват свидетели в отсъствието на всяко лице, чиито интереси би могло да се счете, че възпрепятстват разследването във връзка с безопасността;

8. да получават протоколи от посещенията и съответна информация от държавата на знамето, корабособствениците, класификационните организации и от всички други компетентни страни, когато тези страни или представителите им са установени в Република България;

9. да поискат съдействие от компетентните органи в съответните държави, включително инспектори от държавата на знамето и държавата на пристанището, гранична полиция, службата по движението на корабите, екипи за търсене и спасяване, пилоти или друг пристанищен или корабен персонал.

(5) (Нова – ДВ, бр. 30 от 2016 г., изм., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) За всеки инспектор се съставя годишен план за обучение и повишаване на квалификацията му. Средствата за обученията и за повишаване на квалификацията се определят от председателя на управителния съвет на НБРПВВЖТ при заявяване на ресурсните потребности на НБРПВВЖТ по чл. 1, ал. 8. Обученията се подбират така, че да се гарантира, че инспекторите притежават необходимата компетентност и познания за изпълнение на задълженията си, както и достатъчен практически опит, за да изпълняват правомощията си по разследване.

Раздел VII

Поверителност

Чл. 9. (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Следните документи не се предоставят за други цели освен за разследване във връзка с безопасността, освен ако компетентният орган в Република България определи, че е налице първостепенен обществен интерес от разгласяването на:

1. (изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) всички свидетелски и други показания, обяснения и бележки, взети или получени от НБРПВВЖТ в хода на разследването във връзка с безопасността;

2. (изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) документи, разкриващи самоличността на лицата, дали показания по време на разследването във връзка с безопасността;

3. (изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) информация, свързана с лицата, засегнати от морското произшествие или морския инцидент, която е от особено чувствително или лично естество, включително информация относно тяхното здраве.

Раздел VIII

Сътрудничество в рамките на Европейския съюз и със значително заинтересовани трети държави

Чл. 10. (1) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт си сътрудничи с разследващите органи на държавите - членки на ЕС, в съответствие с изискванията на Европейската комисия за осъществяване на постоянно сътрудничество по чл. 10, т. 2 от Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 131 от 2009 г.).

(2) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт участва в работата на Групата за постоянно сътрудничество на държавите - членки на ЕС, и групите за сътрудничество в областта на разследването на морски произшествия на Европейската агенция за морска безопасност (EMSA).

Чл. 11. (1) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) При разследванията във връзка с безопасността НБРПВВЖТ си сътрудничи във възможно най-голяма степен със съответните органи на значително заинтересованите трети държави.

(2) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.)

Значително заинтересованите трети държави по взаимно съгласие се допускат до разследването във връзка с безопасността, ръководено от НБРПВВЖТ, съгласно тази наредба на който и да е етап от разследването.

(3) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Сътрудничеството на Република България при разследване във връзка с безопасността, провеждано от значително заинтересована трета държава, не засяга установените с наредбата изисквания за провеждане и докладване на разследвания във връзка с безопасността. Когато значително заинтересована трета държава ръководи разследване във връзка с безопасността, което засяга Република България, НБРПВВЖТ може да реши да не провежда паралелно разследване във връзка с безопасността, при условие че разследването във връзка с безопасността, ръководено от третата държава, се провежда в съответствие с Кодекса на международните стандарти и препоръчителни практики за разследване на безопасността при морски произшествия или морски инциденти.

Раздел IX

Разходи

Чл. 12. (1) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Разходите за извършване на лабораторни изследвания, експертизи и дешифриране на носителите на информация за рейса на кораба, включително и в чужбина, свързани с разкриване на причините за произшествие, са за сметка на НБРПВВЖТ.

(2) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт осигурява необходимото оборудване за разследване и средства за индивидуална защита за служителите, участващи в разследването на произшествие, съгласно номенклатурата, препоръчана от IMO и EMSA.

(3) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Когато се иска помощ от държава - членка на ЕС, която не участва в разследването във връзка с безопасността, държавите членки се договарят за възстановяване на направените разходи.

Раздел X

Запазване на доказателствата

Чл. 13. (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) Страните, засегнати при произшествия и морски инциденти, попадащи в приложното поле на наредбата, полагат всички усилия, за да:

1. запазят цялата информация от навигационни карти, корабни дневници, електронни и магнитни аудио- и видеозаписи, включително информация от VDR и други електронни устройства, по отношение на периода преди, по време на и след произшествието;

2. предотвратят записване върху или друга промяна на такава информация;

3. (изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) предотвратят намеса чрез всякакво друго оборудване, за което може основателно да се смята, че има отношение към разследване във връзка с произшествието, когато се касае за разследване на безопасността;

4. (изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) съберат и запазят бързо всички доказателства за целите на разследванията във връзка с безопасността.

Раздел XI

Докладване на произшествия

Чл. 14. (1) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Разследванията във връзка с безопасността, провеждани съгласно наредбата, приключват с публикуването на доклад във формат, посочен в приложение 2. В случаите, когато характерът и констатациите от разследвано сериозно произшествие не биха спомогнали за предотвратяването на бъдещи произшествия и морски инциденти, НБРПВВЖТ приключва разследването с опростен доклад.

(2) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Докладите от разследването във връзка с безопасността по ал. 1 се публикуват на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в срок от 12 месеца от датата на произшествието или морския инцидент.

(3) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) В срока по ал. 2 НБРПВВЖТ изготвя окончателен доклад за произшествието, включително неговите заключения и

препоръки, когато има такива. В случай че не е възможно да се изготви окончателен доклад в рамките на този срок, НБРПВВЖТ изготвя междинен доклад.

(4) (Нова – ДВ, бр. 30 от 2016 г., изм., **бр. 12 от 2020 г.**, в сила от 1.02.2020 г.) След изготвянето на проекта на окончателен или опростен доклад същите се предоставят за коментари на заинтересованите страни за срок от 1 календарен месец. Получените коментари се разглеждат от НБРПВВЖТ и ако се приемат за уместни, се включват в доклада. Ако НБРПВВЖТ не е съгласен с коментарите или част от тях на някоя от заинтересованите страни, уведомява съответната страна за мотивите за своето несъгласие. Всички тези действия се извършват в рамките на срока по ал. 2.

(5) (Предишна ал. 4, изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.**, в сила от 1.02.2020 г.) В случаите, когато Република България е водеща държава по разследването, членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия и инциденти изпраща копие от проекта на окончателния, опростения или междинния доклад на Европейската комисия. Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт взема предвид евентуалните технически забележки на Европейската комисия по отношение на проекта на окончателния доклад, които не засягат констатациите по същество.

Раздел XII

Препоръки за безопасност

Чл. 15. (1) (Доп. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., изм., **бр. 12 от 2020 г.**, в сила от 1.02.2020 г.) Адресатите на препоръките за безопасност, направени от НБРПВВЖТ, са длъжни да ги изпълняват без забавяне и писмено да уведомят НБРПВВЖТ за предприетите мерки и за сроковете за тяхното въвеждане, съответно причините за неизпълнението на мерките. Управителният съвет на НБРПВВЖТ извършва контрол за изпълнението на препоръките за безопасност и в случай на тяхното неизпълнение в указаните срокове може да определи нови срокове и да информира за това адресатите.

(2) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.**, в сила от 1.02.2020 г.) Управителният съвет на НБРПВВЖТ може да дава препоръки за безопасност въз основа на анализ на данни и от цялостните

резултати от проведените разследвания във връзка с безопасността.

(3) Препоръките по ал. 2 по никакъв начин не определят отговорността или вината за дадено произшествие.

Раздел XIII

Система за ранно предупреждение

Чл. 16. (1) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) На всеки етап от разследването във връзка с безопасността и в случай, че НБРПВВЖТ прецени, че са необходими спешни действия на ниво Европейски съюз с цел предотвратяване на риска от нови произшествия, членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия и инциденти незабавно информира Европейската комисия за необходимостта да се отправи ранно предупреждение.

(2) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) На всеки етап от разследването във връзка с безопасността и в случай, че управителният съвет на НБРПВВЖТ прецени, че са необходими спешни действия на национално ниво с цел предотвратяване на риска от нови произшествия, членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия и инциденти незабавно информира заинтересованите страни и отправя ранно предупреждение.

Раздел XIV

Европейска база данни за морски произшествия

Чл. 17. (1) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт уведомява Европейската комисия относно упълномощените лица, които ще имат достъп до европейската база данни за морски произшествия.

(2) (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия и инциденти уведомява Европейската комисия относно произшествията и морските инциденти в съответствие с формата в приложение 3.

(3) (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия и инциденти предоставя на Европейската

комисия получените данни от разследването във връзка с безопасността в съответствие със схемата на Европейската информационна платформа за морски произшествия (EMCIP).

Раздел XV

(Нов – ДВ, бр. 30 от 2016 г.)

Справедливо отношение към морските лица

Чл. 18. (Нов – ДВ, бр. 30 от 2016 г., изм., **бр. 12 от 2020 г.**, в сила от 1.02.2020 г.) При разследването на произшествия и морски инциденти във вътрешните морски води и териториалното море се спазват Насоките на ИМО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие.

ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 1. По смисъла на наредбата:

1. "Бързоходен пътнически плавателен съд" е бързоходен плавателен съд, както е определен в правило 1, глава X от Конвенцията SOLAS от 1974 г., както е изменена към датата на приемане на Директива 2009/18/ЕО, който превозва повече от 12 пътници.

2. "Водеща разследването държава" е държавата, която поема отговорността за извършване на разследването по взаимно споразумение между значително заинтересованите държави.

3. "Значително заинтересована държава" е държава:

а) под чието знаме плава корабът, обект на разследването;

б) (изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) в чието териториално море или вътрешни води се е случило произшествието или морския инцидент;

в) където произшествието е причинило или е застрашило със сериозни вреди околната среда, включително акватория и територия на тази държава;

г) (изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) където последствията от произшествието или морския инцидент са застрашили или причинили сериозни вреди на държавата или на изкуствени острови, инсталации или структури, върху които тази държава има юрисдикция;

д) където в резултат на произшествието граждани на тази държава са загубили живота си или са получили сериозни увреждания;

е) която има важна информация, считана от водещата разследването държава, че може да бъде от полза за разследването;

ж) която по някаква друга причина установява интерес, считан за важен от водещата разследването държава.

4. (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) "Инспектори по разследване" са длъжностни лица от НБРПВВЖТ, които имат правото да провеждат или да участват в провеждане на разследване във връзка с безопасността.

5. (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) "Кодекс на ИМО за разследване на морски произшествия и морски инциденти" е актуализираната версия на Кодекса за разследване на морски произшествия и морски инциденти.

6. "Много тежко произшествие" е произшествие с кораб, водещо до пълната му загуба, загуба на живот или силно замърсяване.

7. "Морски инцидент" е събитие или последователност от събития, които не се класифицират като произшествие, които са причинени директно във връзка с експлоатацията на кораба и които застрашават или ако не бъдат отстранени, биха застрашили безопасността на кораба, екипажа, други лица или околната среда.

8. (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) "Насоки на ИМО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие" са насоките, приложени към Резолюция LEG.3(91) на Правния комитет на ИМО от 27 април 2006 г. и одобрени от Управителния орган на Международната организация по труда на неговата 296-а сесия от 12 - 16 юни 2006 г.

9. "Препоръка за безопасност" е всяко предложение, включително за целите на регистрация или контрол, направено от:

а) (изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) разследващия орган на държавата, която провежда или ръководи разследването във връзка с безопасността въз основа на информацията, произтичаща от такова разследване;

б) (изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) Европейската комисия на база на проведен анализ на данни и резултатите от проведени разследвания във връзка с безопасността.

10. "Произшествие" е събитие или последователност от събития, които имат като резултат някое от следните последствия, директно свързани с експлоатацията на кораба:

а) смърт или сериозно нараняване на човек;

б) изчезване на човек от кораба;

в) (доп. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) загуба, предполагаема загуба или абандон на кораба;

г) материални щети, нанесени на кораба;

д) засядане или неспособност за самостоятелно придвижване на кораб или участието на кораба в сблъсък;

е) материални щети на морската инфраструктура извън кораба, които могат сериозно да застрашат безопасността на кораба, друг кораб или човек;

ж) тежки вреди на околната среда или възможни тежки вреди на околната среда, причинени от повредата на кораб или кораби.

Независимо от горното, произшествието не е умишлено действие или бездействие, което има за цел да причини вреда на безопасността на кораба, човек или околната среда.

11. (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г., **бр. 12 от 2020 г.**, в сила от 1.02.2020 г.) "Разследване във връзка с безопасността относно морски произшествия или морски инциденти" е процес, провеждан публично с цел тяхното предотвратяване в бъдеще. Този процес включва събиране и анализ на информация и заключения, включително определяне на обстоятелствата, причините и допринасящите фактори и даване на препоръки за безопасност.

12. "Ро-ро ферибот" е морски пътнически плавателен съд със съоръжения, които позволяват на пътни или железопътни превозни средства да се придвижват на колела към и от плавателния съд и който превозва повече от 12 пътници.

13. "Тежко произшествие" е произшествие, което не се класифицира като много тежко и включва: пожар, експлозия, засядане, контакт с дъното, брегови обект или съоръжение или друг плавателен съд, щети от лошо време или лед, напукване на корпуса или предполагаеми корпусни дефекти и други водещи до структурна щета, правеща кораба немореходен, като проникване на вода в корпуса, спиране на главния двигател, големи щети в жилищни

помещения или замърсяване (независимо от количеството) и/или повреда, налагаща теглене или брегова помощ.

14. (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.** , в сила от 1.02.2020 г.) "Устройство за записване на данните от пътуване" (VDR) се разбира в съответствие с определението, съдържащо се в Резолюция А.861(20) на Асамблеята на ИМО и Резолюция MSC.163(78) на Комитета по морска безопасност на ИМО.

§ 2. (Отм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.).

§ 3. Тази наредба въвежда изискванията на Директива 2009/18/ЕО от 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 4. Тази наредба отменя Наредба 23 от 2005 г. за разследване на произшествия в морските пространства и вътрешните водни пътища (обн., ДВ, бр. 95 от 2005 г.; изм., бр. 91 от 2010 г.).

§ 5. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията издава указания по прилагането на наредбата.

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба 23 от 2011 г.

за докладване и разследване на произшествия в морските пространства

(ДВ, бр. 30 от 2016 г.)

§ 13. Навсякъде в наредбата думата "инцидентите" се заменя с "морските инциденти", думата "инцидента" се заменя с "морския инцидент", думата "инциденти" се заменя с "морски инциденти" и думата "инцидент" се заменя с "морски инцидент".

Приложение 1

към чл. 6, ал. 2

Информация за настъпило произшествие

1. Име на кораба.
2. Знаме на кораба.
3. ИМО номер.
4. Корабособственик.
5. Вид на произшествието:
 - 5.1 потъване;
 - 5.2 засядане;
 - 5.3 сблъскване (данни за втория кораб или информация за обекта/предмета, с който е осъществен сблъсъкът);
 - 5.4 пожар;
 - 5.5 пострадал член на екипажа или пътник;
 - 5.6 повреди по кораба и товара вследствие на лошо време;
 - 5.7 други.
6. Място на произшествието и координати.
7. Дата и час.
8. Екипаж (има ли български граждани).
9. Предприети действия по спасяване, ако се налагат.
10. Предполагаеми щети и пострадали лица.
11. Друга информация, свързана с произшествието.

Приложение 2

към чл. 14, ал. 1

(Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.,

бр. 12 от 2020 г. ,

в сила от 1.02.2020 г.)

Съдържание на доклада от разследването във връзка с безопасността

(Загл. изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.**, в сила от 1.02.2020 г.)

В доклада се определя единствената цел на разследването във връзка с безопасността и се посочва, че препоръката за безопасност в никакъв случай не поражда презумпция за отговорност или вина и по отношение на съдържанието и стила докладът не е изготвен с цел използването му в съдебно производство.

(Докладът следва да не се позовава на свидетелски показания, нито да свързва лице, посочено в доклада, с лице, дало показания в хода на разследването във връзка с безопасността.)

1. (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) Резюме

В тази част се описват основните факти, свързани с морското

произшествие или морския инцидент: какво се е случило, кога, къде и как се е случило; описва се също така дали в резултат на това са възникнали смъртни случаи, телесни повреди, щети по кораба, товара, трети страни или околната среда.

2. Фактическа информация

В тази част се включват няколко отделни раздела, в които се предоставя достатъчно информация, която разследващият орган определя като фактическа, потвърждава анализа и улеснява разбирането.

Тези раздели включват по-конкретно следната информация:

2.1. Данни за кораба:

- 2.1.1. знаме/регистър;
- 2.1.2. идентификационни данни;
- 2.1.3. основни характеристики;
- 2.1.4. собственост и управление;
- 2.1.5. информация за конструкцията;
- 2.1.6. минимално комплектуване с екипаж за сигурност;
- 2.1.7. разрешен товар.

2.2. Информация за рейса:

- 2.2.1. посетени пристанища;
- 2.2.2. вид на рейса;
- 2.2.3. информация за товара;
- 2.2.4. екипаж.

2.3. (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) Информация за морското

произшествие или морския инцидент:

2.3.1. (изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) вид морско произшествие

или морски инцидент;

2.3.2. дата и час;

2.3.3. (изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) координати и местоположение

на морското произшествие или морския инцидент;

2.3.4. външни и вътрешни условия;

2.3.5. експлоатация на кораба и участък от рейса;

2.3.6. място на борда;

2.3.7. информация за човешкия фактор;

2.3.8. последици (за хората, кораба, товара, околната среда, други).

2.4. Участие на бреговите органи и действия при аварийната ситуация:

2.4.1. кой е участвал;

2.4.2. какви средства са използвани;

2.4.3. колко бързо се е реагирало;

2.4.4. какви действия са предприети;

2.4.5. какви резултати са постигнати.

3. (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) Описание

В тази част морското произшествие или морския инцидент се възстановява последователно, в хронологичен ред на събитията преди, по време на и след морското произшествие или морския инцидент и участието на всеки фактор (т. е. лице, материал, среда, оборудване или външен фактор). Периодът, обхванат от описанието, зависи от развитието във времето на онези конкретни аварийни събития, които непосредствено са допринесли за морското произшествие или морския инцидент. В тази част също така се включва всякаква подробна информация, засягаща проведеното разследване, в това число и резултатите от изследванията или пробите.

4. (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.**, в сила от 1.02.2020 г.) Анализ

В тази част се включват няколко отделни раздела, в които се предоставя анализ на всяко аварийно събитие с коментар за резултатите от всякакви свързани изследвания или проби, извършени в хода на разследването във връзка с безопасността, и на всякакви действия по безопасността, които може вече да са били предприети с цел предотвратяване на морски произшествия.

Тези раздели следва да включват най-малко информация за:

4.1. контекст и среда на аварийното събитие;

4.2. човешки грешки и пропуски, случаи, които включват опасни материали, последици за околната среда, отказ на оборудването и влияние на външни фактори;

4.3. фактори, оказали влияние, които включват функции, свързани с хора, дейности на борда на кораба, брегово управление или регулаторно влияние.

Анализът и коментарът позволяват докладът да стигне до логични заключения, като се установят всички фактори, оказали влияние, включително свързаните с рискове, за които съществуващите предпазни средства, целящи предотвратяване на аварийното събитие, и/или онези, насочени към отстраняване или намаляване на последиците от него, се оказват неадекватни или липсват.

5. Заключение

В тази част се обобщават установените фактори, оказали влияние, и липсващите или неадекватни предпазни средства (материални, оперативни,

символични или процедурни), за които следва да се предприемат действия по безопасност с цел предотвратяване на морски произшествия.

6. (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.**, в сила от 1.02.2020 г.) Препоръки за безопасност

Когато е уместно, в тази част от доклада се включват препоръки за безопасност, произтичащи от анализа и заключенията и свързани с конкретни области, като законодателство, проектиране, процедури, проверка, управление, здравеопазване и безопасност на работното място, обучение, ремонтна дейност, поддръжка, брегова помощ и действия при аварийна ситуация. Препоръките за безопасност са адресирани към онези, които са компетентни да ги приложат, като корабособственици, ръководители, признати организации, морски власти, служби по движението на корабите, органи за реагиране при аварийни ситуации, международни морски организации и европейски институции, с цел предотвратяване на морски произшествия. Тази част също съдържа междинни препоръки за безопасност, които евентуално са били направени, и всякакви мерки за безопасност, предприети в хода на разследването във връзка с безопасността.

7. Допълнения

Когато е целесъобразно, към доклада на хартиено копие и/или в електронна форма се прилага следният неизчерпателен списък с информация:

- 7.1. снимки, видеоизображения, аудиозаписи, навигационни карти, чертежи;
- 7.2. приложими стандарти;
- 7.3. използвани технически термини и съкращения;
- 7.4. специални проучвания на безопасността;
- 7.5. друга информация.

Приложение 3

към чл. 17, ал. 2

(Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.,

бр. 12 от 2020 г. ,

в сила от 1.02.2020 г.)

Данни при известяване относно морско произшествие или морски инцидент

(Част от Европейската информационна платформа за морски произшествия)

(Загл. изм. - ДВ, бр. 30 от 2016 г.)

1. Отговорна държава членка/лице за контакт.
2. Провеждащо разследването лице от държавата членка.
3. Роля на държавата членка.

4. Засегната брегова държава.
5. Брой значително заинтересовани държави.
6. Значително заинтересовани държави.
7. Известяващ орган.
8. Час на известяване.
9. Дата на известяване.

10. Име на кораба.

11. Номер по ИМО/позивни.

12. Знаме на кораба.

13. (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) Вид морско произшествие или морски инцидент.

14. Вид на кораба.

15. (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) Дата на морското произшествие или морския инцидент.

16. (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) Час на морското произшествие или морския инцидент.

17. Координати - географска ширина.

18. Координати - географска дължина.

19. (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) Местоположение на морското произшествие или морския инцидент.

20. Пристанище на отплаване.

21. Пристанище на местоназначение.

22. Система за разделно движение на кораби.

23. Участък от рейса.

24. Експлоатация на кораба.

25. Място на борда.

26. Човешки жертви:

26.1. екипаж;

26.2. пътници;

26.3. други.

27. Тежки телесни повреди:

27.1 екипаж;

27.2. пътници;

27.3. други.

28. Замърсяване.

29. Щети по кораба.

30. Щети по товара.

31. Други щети.

32. (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) Кратко описание на морското произшествие или морския инцидент.

33. (Изм. – ДВ, **бр. 12 от 2020 г.**, в сила от 1.02.2020 г.) Кратко описание на причините да не бъде предприето разследване във връзка с безопасността.

Бележка. (Изм. – ДВ, бр. 30 от 2016 г.) Подчертаните точки означават, че следва да се предоставят данни за всеки кораб, ако в морското произшествие или морския инцидент участва повече от един кораб.