**Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 11 от 26.04.2004 г. за прегледите на корабите и корабопритежателите**

*(обн., ДВ, бр. 52 от 2004 г., изм., бр. 101 от 2004 г., бр. 9 от 2009 г., бр. 30 от 2009 г., бр. 49 от 2009 г., изм. и доп., бр. 65 от 2013 г., изм., бр. 16 от 2014 г., изм. и доп., бр. 5 от 2015 г., бр. 89 от 2018 г.)*

**§ 1.** В чл. 2, т. 3 се изменя така:

„3. ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове:

а) по редовна линия между българско пристанище и пристанище в държава, която не е член на Европейския съюз и Европейското икономическо пространство, плаващи под българско знаме; или

б) по редовна линия между български пристанища при вътрешни превози в морски зони, където кораби от клас А могат да оперират съгласно чл. 3, ал. 2, т. 1 от Наредба № 20 от 8.09.2011 г. относно правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби (обн., ДВ, бр. 73 от 2011 г.).”

**§ 2.** В чл. 6 се създава ал. 6:

„(6) Проверките по реда на глава четвърта се извършват от инспектори, които отговарят на изискванията по ал. 1 и Приложение № 11 към чл. 27 на Наредба № 12 от 16.12.2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол (обн., ДВ, бр. 101 от 2010 г.).“

**§ 3.** В заглавието на глава четвърта думите „ро-ро фериботи и високоскоростни пътнически кораби” се заменят с „ро-ро пътнически кораби и високоскоростни пътнически плавателни съдове”.

**§ 4.** Член 32 се изменя така:

„Чл. 32.На проверки по тази глава подлежатро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове:

1. по редовна линия между българско пристанище и пристанище в държава, която не е член на Европейския съюз и Европейското икономическо пространство, плаващи под българско знаме; или

2. по редовна линия между български пристанища при вътрешни превози в морски зони, където кораби от клас А могат да оперират съгласно чл. 3, ал. 2, т. 1 от Наредба № 20 от 8.09.2011 г. относно правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби.”

**§ 5.** Член 34 се изменя така:

**„**Чл. 34. Проверките по реда на настоящата глава са:

1. предварителни проверки по чл. 35;

2. редовни проверки по чл. 37.

**§ 6.** Член 35 се изменя така:

„Чл. 35. (1) Преди да започне експлоатацията на ро-ро пътнически кораб или високоскоростен пътнически плавателен съд по редовна линия, Изпълнителна агенция „Морска администрация” извършва предварителна проверка, която включва:

а) проверка на съответствието с изискванията по приложение № 5; и

б) проверка съгласно приложение № 6 с цел установяване, че ро-ро пътническият кораб или високоскоростният пътнически плавателен съд отговарят на необходимите изисквания за безопасна експлоатация по редовна линия.

(2) Предварителната проверка се извършва от инспектор.

(3) По искане на Изпълнителна агенция „Морска администрация” и не по-рано от един месец преди започване на предварителната проверка дружествата представят доказателства, че изискванията по приложение № 5 са изпълнени.”

**§ 7.** Член 36 се изменя така:

„Чл. 36. (1) При извършване на предварителна проверка въз основа на оценка на риска на база на извършените предходни проверки Изпълнителна агенция „Морска администрация” може да не приложи някои изисквания или процедури от приложения № 5 и 6, свързани с годишен преглед от държавата на знамето или проверка, извършени през предходните шест месеца, ако са спазени процедурите и насоките за прегледите по хармонизираната система за преглед и освидетелстване на ИМО, посочени в HSSC, или процедурите, предназначени за постигане на същите цели. Служители на Изпълнителна агенция „Морска администрация” въвеждат информацията за резултатите от извършената проверка в базата данни за проверките по чл. 44.

(2) Когато ро-ро пътнически кораб или високоскоростен пътнически плавателен съд ще се експлоатира по редовна линия, Изпълнителна агенция „Морска администрация” може да вземе предвид предишни проверки и прегледи, извършени спрямо този ро-ро пътнически кораб или високоскоростен пътнически плавателен съд при експлоатацията по друга редовна линия. При условие, че Изпълнителна агенция „Морска администрация” е удовлетворена от предишните проверки и прегледи и те са приложими към условията на експлоатация по новата редовна линия, не е необходимо да се извършват проверките по чл. 35, ал. 1 преди началото на експлоатация на ро-ро пътническия кораб или високоскоростния пътнически плавателен съд по новата редовна линия.

(3) По искане на дружествата Изпълнителна агенция „Морска администрация” може да потвърди предварително, че е съгласна предишни проверки и прегледи да са приложими към условията на експлоатация по новата редовна линия.

(4) Когато вследствие на непредвидени обстоятелства има спешна необходимост от бързо въвеждане на заместващ ро-ро пътнически кораб или високоскоростен пътнически плавателен съд по редовна линия, и условията по ал. 2 не са изпълнени, за да не се прекъсва линията, Изпълнителна агенция „Морска администрация” може да разреши ро-ро пътническият кораб или високоскоростният пътнически плавателен съд да започне да се експлоатира, ако:

а) визуалната проверка и проверката на документите не пораждат опасение, че ро-ро пътническият кораб или високоскоростният пътнически плавателен съд не отговаря на необходимите изисквания за безопасна експлоатация; и

б) Изпълнителна агенция „Морска администрация” извърши предварителната проверка по чл. 35, ал. 1 в срок до един месец.”

**§ 8.** Член 37 се изменя така:

„Чл. 37. (1) Веднъж на всеки 12 месеца Изпълнителна агенция „Морска администрация” извършва:

а) проверка съгласно приложение № 6; и

б) проверка при експлоатация по редовна линия, която се извършва не по-рано от четири месеца и не по-късно от осем месеца след проверката по б. „а”. Тази проверка обхваща елементите по приложение № 7 и според професионалната преценка на инспектора - достатъчен брой елементи от приложения № 5 и № 6, за да се гарантира, че ро-ро пътническият кораб или високоскоростният пътнически плавателен съд продължава да отговаря на всички необходими изисквания за безопасна експлоатация.

(2) Извършената предварителна проверка по чл. 35 се счита за проверка по ал. 1, б. „а”.”

**§ 9.** Член 38 се изменя така:

„Чл. 38. Изпълнителна агенция „Морска администрация” може да извърши проверката по чл. 37, ал. 1, б. „а” едновременно или във връзка с годишния преглед от държавата на знамето, при условие че са спазени процедурите и насоките за прегледите по хармонизираната система за преглед и освидетелстване на ИМО, посочени в HSSC, или процедурите, предназначени за постигане на същите цели. ”

**§ 10.** Член 39 се изменя така:

„Чл. 39. (1) Изпълнителна агенция „Морска администрация” извършва проверка съгласно приложение № 6, когато на ро-ро пътническия кораб или високоскоростния пътнически плавателен съд се извършват ремонти, промени и модификации от значителен характер по смисъла на § 1., т. 36 от Наредба № 20 от 8 септември 2011 г. относно правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби или промяна в управлението или класа.

(2) Въз основа на оценка на риска на база на извършените предходни проверки Изпълнителна агенция „Морска администрация” може да не извърши проверката по ал. 1, в случай, че безопасната експлоатация на ро-ро пътническия кораб или високоскоростния пътнически плавателен съд не е засегната от промяната в управлението или класа на ро-ро пътническия кораб или високоскоростния пътнически плавателен съд

**§ 11.** Член 40 се изменя така:

„Чл. 40.(1) След приключване на проверка инспекторът изготвя доклад съгласно приложение № 6 към чл. 18 на Наредба № 12 от 16.12.2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол.

(2) Съдържащата се в доклада информация се въвежда от инспектора в базата данни за проверките по чл. 44.

(3) Копие от доклада от проверката инспекторът предоставя на капитана на кораба.”

**§ 12** Член 41 се изменя така:

„Чл. 41.(1) Изпълнителна агенция „Морска администрация” осигурява отстраняването на несъответствията, установени при извършена проверка.

(2) Когато откритите несъответствия са опасни за безопасността на ро-ро пътническия кораб или високоскоростния пътнически плавателен съд или представляват непосредствена опасност за здравето или живота на неговия екипаж и пътници, капитанът на пристанището или оправомощено от него длъжностно лице издава заповед за задържане на ро-ро пътническия кораб или високоскоростния пътнически плавателен съд, копие от която се предоставя на капитана на кораба.

(3) Заповедта по ал. 2 се отменя, когато капитанът на пристанището или оправомощено от него длъжностно лице установи, че несъответствията са отстранени или че ро-ро пътническият кораб или високоскоростният пътнически плавателен съд може, ако е необходимо при определени условия, да излезе в открито море или да се експлоатира без риск за безопасността и здравето на пътниците или екипажа или без риск за ро-ро пътническия кораб, високоскоростния пътнически плавателен съд или други кораби.

(4) Когато несъответствието по ал. 2, не може да се отстрани в пристанището, в което е установено, капитанът на пристанището или оправомощено от него длъжностно лице може да разреши на ро-ро пътническия кораб или високоскоростния пътнически плавателен съд да достигне до подходящ кораборемонтен завод.

(5) Когато общото състояние на ро-ро пътнически кораб или високоскоростен пътнически плавателен съд е очевидно под установените стандарти по смисъла на чл. 72 от Кодекса на търговското корабоплаване, капитанът на пристанището или оправомощено от него длъжностно лице може временно да преустанови проверката на този кораб или съд, докато дружеството предприеме необходимите мерки, за да гарантира, че ро-ро пътническият кораб или високоскоростният пътнически плавателен съд не е повече опасен за безопасността или здравето или вече не представлява непосредствена опасност за живота на екипажа и пътниците му, или за да гарантира, че отговоря на съответните изисквания от приложимите международни конвенции.

(6) При временно преустановяване на проверката по ал. 5 капитанът на пристанишето или оправомощено от него длъжностно лице издава заповед за задържане на кораба. Заповедта се отменя, когато проверката се поднови и приключи с констатация, че експлоатацията на ро-ро пътническия кораб или високоскоростния пътнически плавателен съд не представлява опасност за живота и здравето на екипажа и пътниците му, както и в случаите по ал. 3 и чл. 43, ал. 2.

(7) С цел да се намали натовареността на пристанището, капитанът на пристанището или оправомощено от него длъжностно лице може да разреши на ро-ро пътнически кораб или високоскоростен пътнически плавателен съд, за който е издадена заповед за задържане да се премести в друга част на пристанището, ако това е безопасно. Въпреки това опасността от създаване на натовареност на пристанището не се взема под внимание, когато се взема решение за задържане или за отмяна на заповедта за задържане.”

**§ 13.** Член 42 се изменя така:

„Чл. 42.(1) Заповедта за задържане се обжалва по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(2) Обжалването не спира действието на заповедта за задържане, освен ако се предприемат временни мерки в съответствие с националното законодателство.

(3) Изпълнителна агенция „Морска администрация” информира капитана на ро-ро пътническия кораб или високоскоростния пътнически плавателен съд, за който е издадена заповед за задържане, за правото на обжалване и приложимите процедури.

(4) Когато в резултат от обжалване заповедта за задържане се отмени или измени, Изпълнителна агенция „Морска администрация” гарантира, че това е своевременно отразено в базата данни за проверките по чл. 44.”

**§ 14.** Член 43 се изменя така:

„Чл. 43.(1) Ако при проверките по чл. 34 се установят несъответствия, водещи до издаването на заповед за задържане на кораба, разходите във връзка с проверките са за сметка на дружеството.

(2) Заповедта за задържане не се отменя, докато не се заплатят разходите по ал. 1 или не се предостави гаранция за тяхното изплащане.

**§ 15.** Член 44 се изменя така:

„Чл. 44. (1) Базата данни за проверките се разработва, актуализира и поддържа от Европейската комисия и има сходни функционални характеристики с базата данни за проверките по чл. 28 от Наредба № 12 от 16.12.2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол.

(2) След изготвяне на доклада по чл. 40, ал. 1 или отменяне на заповедта за задържане на кораба Изпълнителна агенция „Морска администрация” осигурява незабавно въвеждане в базата данни по ал. 1 на:

1. информацията във връзка с извършените проверки;

2. установените несъответствия при проверките;

3. заповедите за задържане.

(3) Информацията по ал. 1 се публикува не по-късно от 72 ч. от въвеждането й в базата данни за проверките.

**§ 16.** Член 45 се изменя така:

„Чл. 45. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ информира администрацията на всяка държава на знамето, която не е членка на Европейския съюз, относно изискванията на тази наредба към дружествата, експлоатиращи ро-ро пътнически кораби и високоскоростни пътнически плавателни съдове и опериращи между нейно и българско пристанище. ”

**§ 17.** В чл. 46 думите „ро-ро фериботите и високоскоростните пътнически кораби” се заменят с „ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове”.

**§ 18.** В чл. 47 думата „компаниите” се заменя с „дружествата”.

**§ 19.** В чл. 48 се правят следните изменения:

**1.** В ал. 1думите „компаниите и ро-ро фериботите” се заменят с „дружествата и ро-ро пътническите кораби”.

**2.** В ал. 2 думата „компания” се заменя с „дружество”, а думите „ро-ро фериботът” с „ро-ро пътническият кораб”.

**§ 20.** В чл. 49 се правят следните изменения:

**1.** В ал. 1 думата „компания” се заменя с „дружество”, а думите „ро-ро ферибот” с „ро-ро пътнически кораб”.

**2.** В ал. 2 думите „ро-ро фериботът” се заменят с „ро-ро пътническият кораб”.

**§ 21.** В Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. В § 1:

**а)** точка 6 се изменя така:

„6. „Високоскоростен пътнически кораб“ е плавателен съд съгласно определението в глава Х, правило 1 от SOLAS 74, и превозващ повече от 12 пътници”.

**б)** точка 7 се изменя така:

„7. „SOLAS 74“ е Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., включително протоколите и измененията към нея, в нейната актуализирана версия;”

**в)** точка 8 се изменя така:

„8. „Кодекс за високоскоростни плавателни съдове“ е Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове, който се съдържа в Резолюция MSC.36(63) на Комитета по морска безопасност на ИМО от 20 май 1994 г., или Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове, 2000 г. (2000 HSC Code), който се съдържа в Резолюция MSC.97(73) на ИМО от декември 2000 г., в техните актуализирани версии;”

**г)** точка 9 се изменя така:

„9. „HSSC“ са насоките на ИМО за извършване на прегледи по хармонизираната система за преглед и освидетелстване, в техните актуализирани версии;”

**д)** точка 10 се изменя така:

„10. „Редовна линия“ е серия от превози, извършвани от ро-ро пътнически кораб или високоскоростен пътнически плавателен съд, обслужващи трафика между две или повече определени пристанища, или серия от пътувания от и към същото пристанище без междинни спирания, или:

а) в съответствие с публикувано разписание; или

б) с такава честота или регулярност на превозите, че те съставляват разпознаваема систематична серия;

**е)** точка 11 се изменя така:

„11. „Морска зона“ е всяка морска зона или морски маршрут, установени съгласно чл. 3, ал. 1 от Наредба № 20 от 8 септември 2011 г. относно правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби;”

**ж)** точка 12 се изменя така:

„12. „Свидетелства“ са:

а) за ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове, извършващи международни превози – свидетелствата за безопасност, издадени съгласно SOLAS 74 или Кодекса за високоскоростни плавателни съдове, заедно със съответните приложени документи за оборудването;

б) за ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове, извършващи вътрешни превози – свидетелствата за безопасност, издадени в съответствие с чл. 14 от Наредба № 20 от 8 септември 2011 г. относно правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби, заедно със съответните приложени документи за оборудването;”

**з)** Създава се точка 13:

„13. „Администрация на държавата на знамето“ са компетентните органи на държавата, под чието знаме има право да плава ро-ро пътническият кораб или високоскоростният пътнически плавателен съд;”

**и)** Създава се точка 14:

„14. „Вътрешен превоз“ е плаване в морски зони от едно пристанище на държава членка до същото или друго пристанище в рамките на тази държава членка;”

**к)** Създава се точка 15:

„15. „Дружество“ е организацията или лицето, които са се съгласили да поемат всички задължения и отговорности, наложени от Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (ISM), в неговата актуализирана версия или в случаите, когато глава IX от SOLAS 74 не се прилага, собственикът на ро-ро пътническия кораб или високоскоростния пътнически плавателен съд или всяка друга организация или лице, като например управител или беърбоут чартьор, което е поело отговорността за експлоатацията на ро-ро пътническия кораб или високоскоростния пътнически плавателен съд от собственика;”

**л)** Създава се точка 16:

16. „Компетентен орган на държавата членка“ е Изпълнителна агенция „Морска администрация”.

**2.** Създава се §1а:

„§1а. С наредбата се въвеждат разпоредбите на чл. 1-10 на Директива (ЕС) 2017/2110 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 г. за система от проверки с оглед на безопасната експлоатация на ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове по редовни линии, за изменение на Директива 2009/16/ЕО и за отмяна на Директива 1999/35/ЕО на Съвета.”

**§ 22.** Отменя се Приложение № 2 към чл. 39 и чл. 62, ал. 1.

**§ 23.** Създава се Приложение № 5 към чл. 35, ал. 1, буква „а”.

„Приложение № 5 към чл. 35, ал. 1, буква „а”

Специфични изисквания към плавателните съдове по редовни линии

Проверява се дали:

1. капитанът получава съответната информация за наличието на брегови системи за навигационно насочване и други информационни системи, които да го подпомагат за безопасно извършване на превозите, преди ро-ро пътническият кораб или високоскоростният пътнически плавателен съд да започне да плава, както и дали той използва навигационното насочване и информационните системи, изградени от държавите членки;

2. се прилагат съответните разпоредби на параграфи от 2 до 6 на Комитета по морска безопасност/Циркулярно писмо 699 от 17 юли 1995 г. (MSC/Circular 699) „Ревизирани указания за инструкциите за безопасност на пътниците“;

3. на кораба е изложено на леснодостъпно място табло с условията за работа на борда на кораба и дали то съдържа:

а) плана за обслужване по море и в пристанище; и

б) максималния брой часове на работа или минималния брой часове за почивка, които се изискват за персонала на вахта;

4. капитанът е свободен при вземане на решения, които по неговата професионална преценка са необходими за безопасно плаване и експлоатация, по-специално при лошо време и бурно море;

5. капитанът поддържа дневник за навигационните дейности и инциденти, които са от значение за безопасността при плаване;

6. всяка повреда или постоянна деформация на врати във външната обшивка и площта от обшивката около тях, която би могла да застраши целостта на ро-ро пътническия кораб или високоскоростния пътнически плавателен съд, както и повреди и дефекти в механизмите за затваряне и укрепване на тези врати, се докладват незабавно на администрацията на държавата на знамето и държавата на пристанището и своевременно се отстраняват по задоволителен за тях начин;

7. има актуален план за предстоящия рейс преди потегляне на ро-ро пътническия кораб или високоскоростния пътнически плавателен съд по неговия маршрут и дали при изготвяне на плана се взимат изцяло под внимание насоките, установени в Резолюция A.893(21) от 25 ноември 1999 г. на Общото събрание на ИМО „Насоки при планиране на пътуване“;

8. има обща информация относно услугите и помощта за възрастни лица и хора с увреждания, които се намират на борда, и дали тази информация е предоставена на пътниците в подходящ вид за пътниците с увредено зрение.”

**§ 24.** Създава се Приложение № 6 към чл. 35, ал. 1, буква „б”:

„Приложение № 6 към чл. 35, ал. 1, буква „б”

Процедури при проверките

1. С проверките се цели да се гарантира, че са изпълнени задължителните изисквания, изготвени от държавата на знамето или от нейно име, по-конкретно тези във връзка с конструкцията, деленето на отсеци и устойчивостта, машините и електрическите уредби, натоварването и устойчивостта, противопожарната система, максималния брой пътници, спасителните средства, превоза на опасни товари, радиокомуникациите и корабоводенето.

За тази цел проверките включват:

— пускане на аварийния генератор;

— проверка на аварийното осветление;

— проверка на аварийния източник на електрозахранване за радиооборудването;

— тест на вътрешнокорабната високоговорителна система за съобщения;

— провеждане на противопожарна тренировка, включваща демонстриране на уменията на екипажа за използване на снаряжението на пожарникаря;

— проверка на работата на аварийната пожарна помпа при два пуснати пожарни шланга, свързани към пожарната магистрала;

— тестване на средствата за дистанционно аварийно спиране на подаването на гориво към котли, главни и спомагателни двигатели, както и за спиране на вентилатори;

— тестване на средствата за дистанционно и локално затваряне на противопожарните клапани;

— тестване на системите за откриване и известяване за пожари;

— тестване на правилното затваряне на противопожарните врати;

— проверка на работата на осушителните помпи;

— затваряне на вратите във водонепроницаемите прегради; от местните и дистанционните постове за управление;

— демонстрация, доказваща, че лицата от екипажа, заемащи съответните длъжности на кораба, са запознати с плана за борба за живучест на кораба;

— спускане поне на една дежурна лодка и една спасителна лодка на вода, запускане и тестване на системите им за задвижване и управление на руля и вдигането им обратно на борда;

— проверка на всички спасителни и дежурни лодки за правилното им оборудване съгласно инвентарния списък;

— тестване на системите за основно и аварийно управление на руля на кораба или плавателния съд.

2. Проверките са насочени към това, доколко членовете на екипажа познават и ефективно изпълняват процедурите за безопасност, аварийните процедури, процедурите по поддръжката, работните процедури, процедурите за безопасност на пътниците, процедурите за работа на мостика, товарните операции и операциите, свързани с обработката на превозни средства. Проверява се способността на морските лица да разбират и ако се налага, да дават и изпълняват заповеди и инструкции, а също и да докладват на работния език, вписан в корабния дневник. Проверяват се документирани доказателства, че членовете на екипажа са преминали успешно специално обучение, по-конкретно по отношение на:

— обучение по управление на тълпата;

— обучение по запознаване;

— обучение по безопасност за членовете на екипажа, които предоставят непосредствена помощ по отношение на безопасността на пътниците в пътническите помещения, и по-специално на възрастни лица и хора с увреждания при аварийни ситуации, и

— обучение по управление на кризи и поведение на хората.

Проверката включва оценка дали разписанието на дежурствата причинява несъразмерна умора, по-специално за членовете на екипажа на вахта.

3. Свидетелствата за правоспособност на членовете на екипажа на борда на плавателни съдове трябва да отговарят на изискванията на Наредба № 6 от 5 април 2012 г. за компетентност на морските лица в Република България (обн., ДВ, бр. 31 от 2012 г., доп., бр. 81 от 2013 г., изм. и доп., бр. 84 от 2014 г., бр. 83 от 2015 г., бр. 10 от 2017 г.).”

**§ 25.** Създава се Приложение № 7 към чл. 37, ал. 1, буква „б”:

„Приложение № 7 към чл. 37, ал. 1, буква „б”

Процедури за извършване на проверките при експлоатация по редовна линия

При извършване на проверки при експлоатация по редовна линия се проверява следното:

1. Информация за пътниците:

Дали не се надвишава броят на пътниците, за който е сертифициран ро-ро пътническият кораб или високоскоростният пътнически плавателен съд (наричан по-нататък „корабът“) и дали регистрацията на информацията за пътниците отговаря на изискванията на Наредба № 7 от 23 май 2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизане на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега (обн., ДВ, бр. 55 от 2001 г., изм. бр. 59 от 2003 г., бр.3 от 2005 г., бр. 32 от 2006 г., бр. 53 от 2006 г., бр.62 от 2006 г., бр. 44 от 2010 г., изм. и доп., бр. 83 от 2012 г., бр. 52 от 2016г.). Начинът, по който се предава на капитана информацията за общия брой пътници, и ако е уместно, начинът, по който се отчита броят на пътниците, които пътуват в двете посоки без слизане на брега.

2. Информация за натоварването и устойчивостта:

Дали, когато е приложимо, са монтирани и се използват надеждни тягомери. Дали са предприети мерки, за да се гарантира, че корабът не е претоварен и че съответната конструктивна товарна марка не е потопена във водата. Дали е извършена необходимата оценка на натоварването и устойчивостта. Дали товарните превозни средства и другите товари са претеглени, ако има такова изискване, и дали данните са предадени на кораба за използване при оценка на натоварването и устойчивостта. Дали плановете за борба за живучест са постоянно изложени и дали на командния състав са предоставени брошури по борба за живучест.

3. Подготовка на кораба за излизане на море:

Дали процедурата за подготовка на кораба за излизане на море, която трябва да включва утвърдителни доклади за затварянето на всички водонепроницаеми врати по външния борд, се спазва. Дали всички врати на палубата за превозни средства са затворени преди снемане на кораба от кея, или остават отворени достатъчно дълго, за да позволят преходният мост в носовата част да бъде затворен. Проверяват се затварящите приспособления при носовата част, вратите на кърмата и страничните врати и осигуряването на изправността на светлинната индикация за затваряне на вратите и телевизионната система за наблюдение на състоянието им на мостика. Всички проблеми, възникнали със светлинната индикация, особено с автоматите на вратите, трябва да се установяват и докладват.

4. Съобщения, свързани с безопасността:

Дали рутинните съобщения, свързани с безопасността, и наличието на инструкции и указания относно аварийни процедури са на подходящия език(ци). Дали съобщенията в началото на рейса, свързани с безопасността, се чуват във всички общи помещения, включително на откритите палуби, до които пътниците имат достъп.

5. Записи в корабния дневник:

Дали корабния дневник се преглежда, за да се гарантира, че вписванията са били извършени по отношение на затваряне на носовата част, кърма и други водонепроницаеми врати и врати, устойчиви на атмосферните условия, изпитване на водонепроницаемите врати на отсеците, изпитване на кормилен механизъм и др. Водоизместимост, височина над линията на потапяне (надводен борд) и стабилност се документират, също така и общият работен език на екипажа.

6. Опасни товари:

Дали всяка пратка от опасни или замърсяващи товари се превозва съгласно съответните разпоредби, и по-специално дали има декларация за опасните и замърсяващите товари (заедно с манифест или товарен план, показващ разположението им на борда), удостоверяваща, че превозът на конкретния товар е разрешен на пътнически кораби и че опасните и замърсяващите товари са правилно маркирани, етикетирани, подредени, укрепени и отделени.

Дали превозните средства, които превозват опасни и замърсяващи товари, са надлежно подредени и укрепени. Когато се превозват опасни и замърсяващи товари, дали на брега има копие от съответния манифест или товарен план. Дали капитанът знае за изискванията за уведомяване съгласно Наредба за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България (приета с ПМС № 200 от 2005 г., обн., ДВ, бр. 76 от 2005 г., изм., бр. 97 от 2010г., изм. и доп., бр.24 от 2012г., изм., бр.93 от 2015г.). Дали вентилацията на палубите за превозни средства е включена постоянно и се усилва, когато двигателите им работят; и дали има на мостика индикация за включена или изключена вентилация на тези палуби.

7. Укрепване на товарните превозни средства:

Каква е сигурността на укрепването на товарните превозни средства, например дали са на групи или поотделно. Дали има достатъчно стабилни точки за закрепване. Надеждността на крепежните елементи на товарните превозни средства по отношение на евентуални неблагоприятни метеорологични условия. Методът за укрепване на вагоните и мотоциклетите, ако има такива. Дали на кораба има ръководство за укрепване на товари.

8. Палуби за превозни средства:

Дали постоянно се спазва организацията за обхождане или телевизионно наблюдение на помещенията от специална категория и ро-ро товарните помещения, за да е възможно наблюдение на движението на превозни средства при неблагоприятни метеорологични условия и влизането на външни лица. Дали противопожарните врати и входове се държат затворени и дали са поставени предупреждения, за да стоят пътниците извън палубите за превозни средства, докато корабът е в морето.

9. Затваряне на водонепроницаемите врати:

Дали се изпълняват корабните инструкции, отнасящи се до манипулирането с конструктивните водонепроницаеми врати. Дали се провеждат задължителните тренировки. Дали управлението на водонепроницаемите врати от мостика е по възможност в положение „локално управление“. Дали в условията на ограничена видимост и опасни ситуации водонепроницаемите врати са затворени. Дали екипажът е инструктиран за правилния начин за работа с вратите и е запознат с опасностите от тяхната неправилна употреба.

10. Противопожарни обходи:

Дали се изпълняват ефективно инструкциите за противопожарни обходи, осигуряващи лесно откриване на огнище на пожар. Това трябва да включва помещенията от специална категория, в които не е инсталирана стационарна система за откриване и известяване за пожари. Тези помещения могат да бъдат проверявани, както е посочено в точка 8.

11. Комуникация в аварийни ситуации:

Дали има достатъчен брой членове на екипажа, които оказват помощ на пътниците в случай на аварийна ситуация, с разпределението по тревогите. Дали тези лица могат да бъдат разпознати лесно и дали могат да общуват с пътниците в аварийни ситуации, като се вземат предвид следните фактори в зависимост от това, което е подходящо и удачно:

а) езикът или езиците, говорещи се от повечето пътници, които се превозват по конкретен маршрут, според националността им;

б) вероятността използването на елементарен английски език да осигури помощ на пътник чрез елементарни инструкции, ако пътникът и членът от екипажа не използват общ език;

в) възможността за общуване по време на аварийна ситуация чрез други средства (например показване, знаци с ръце, привличане на вниманието към местата с инструкции, сборните пунктове, спасителните средства или пътищата за евакуация, когато е невъзможно словесно общуване);

г) дали са осигурени пълни инструкции за безопасност за пътниците на техния роден език или езици;

д) езиците, на които могат да се правят съобщения по време на аварийна ситуация или тренировка за предаване на жизненоважни указания на пътниците, както и за улесняване на членове на екипажа, оказващи помощ на пътници.

12. Общ работен език между членовете на екипажа:

Дали е установен работен език на борда, осигуряващ ефективност на действията, свързани с безопасността, както и дали този работен език е вписан в корабния дневник.

13. Оборудване за безопасност:

Дали животоспасяващите и противопожарните средства, включително противопожарните врати и другите елементи от конструктивната противопожарна защита, които могат лесно да се проверяват, се поддържат. Дали плановете за борба с пожарите са постоянно изложени, или на командния състав на кораба се предоставят брошури, които съдържат еквивалентна информация. Дали спасителните жилетки се съхраняват по подходящ начин, а детските спасителни жилетки са складирани на обозначени места. Дали схемата на разполагане на превозните средства не възпрепятства достъпа до средствата за борба с пожари, аварийните кранове, органите за управление на клапаните при бури и др., разположени на палубите за превозните средства.

14. Навигационно и радиооборудване:

Дали навигационното и радиокомуникационното оборудване, включително аварийните радиобуйове (EPIRBs), е изправно.

15. Допълнително аварийно осветление:

Дали има налично допълнително аварийно осветление, когато това се изисква, и дали се водят записи за дефектите.

16. Средства за евакуация:

Дали средствата за евакуация, включително пътищата за евакуация, са маркирани в съответствие с приложимите изисквания и дали са осветени от главния и аварийния източник на електрозахранване. Когато пътищата за евакуация минават през палуби за превозни средства, дали са взети мерки, за да могат превозните средства да не възпрепятстват пътищата за евакуация. Дали изходите, особено изходите от безмитни магазини, които е установено, че са блокирани от прекомерно количество стоки, не са препречени.

17. Чистота на машинното отделение:

Дали чистотата на машинното отделение е поддържана в съответствие с изискванията.

18. Изхвърляне на отпадъци:

Дали съоръженията за съхранение и изхвърляне на отпадъци са изправни.

19. Планирано техническо обслужване:

Дали дружествата разполагат със специфични постоянни заповеди, отразяващи системата за планирано техническо обслужване на всички зони, свързани с безопасността, включително носови и кърмови врати и бордови люкове заедно със системите за тяхното затваряне, но и поддръжката на машинното отделение и оборудването за безопасност. Дали има планове за периодични проверки на всички аспекти от тях, за да могат да се поддържат стандартите за безопасност на най-високо ниво. Дали са създадени процедурите за водене на отчет на неизправностите и тяхното надлежно отстраняване, както и за своевременното движение на информацията в тази връзка между капитана и упълномощеното лице на брега в административната структура на дружеството. Дали периодичната проверка на системите за затваряне на вътрешните и външните врати при носовата част на кораба включва индикаторите, системата за наблюдение, проходимостта на шпигатите в помещенията между носовата козирка и вътрешната врата и особено затварящите механизми и прилежащите им хидравлични системи.

20. Извършване на превоз:

Дали се прилага организация по време на рейс, непозволяваща прекомерното струпване на хора на едно място, наличието на места за сядане, както и блокирането на коридори, стълбища и аварийни изходи с багаж и пътници, които не могат да намерят места. Необходимо е също да се провери отсъствието на пътници на палубата за превозни средства преди отплаване на кораба и допускането им до нея след заставане на кея.”

Владимир Тодоров

за изпълнителен директор на

ИА „Морска администрация”

(съгласно чл. 9, ал. 5 от УП на

ИА „Морска администрация”)

**Изготвил:**

………………………………… Елеонора Караколева,

Младши експерт в дирекция МНРК, ИАМА, 04.06.20