
**MODERN CHALLENGES FOR THE MARITIME SECURITY OF THE REPUBLIC
OF BULGARIA**

Vyara Zhekova, PhD

G.S. Rakovski National Defence College, Bulgaria viarajekova@yahoo.com

Sabin Sabev, PhD

Vasil Levski National Military University - Veliko Turnovo Province, Bulgaria sisabev@nvu.bg

Abstract: In the contemporary reality the separate national countries are indeed facing many challenges. The safety issue is now especially important and topical, compared to the preceding decades: the safety of the state, of the institutions, of the individual citizens, the alliance safety, the safety of the whole world are all at stake in the modern global world. Safety has many dimensions today, one of which is the safety of the sea and seaside territories. This issue is especially topical also for Bulgaria, considering its Black sea coast and adjacent aquatory. The present article will be dealing namely with this aspect of safety.

Considering that Republic Bulgaria to the Black sea countries community again put in front of her the issues of safety at sea, search and rescue of people and vessels, protection of the state seaside infrastructure. Beside the usual dangers, stalking our seaside territories, now we have to be ready to respond also to the contemporary challenges.

Governments must fulfill their obligations and carry the responsibilities set forth in international regulations, procedures and practices contained in the documents of International Maritime Organization (IMO) and other relevant binding documents, participants who represented them, and also to take whatever measures may be necessary to ensure their observance. The state maritime politics should be the regulating connection with the public, as for the internal and external attitudes appearing upon carrying out the maritime activity. The state maritime politics should be the leading and main factor for realization of the national interests of Bulgaria in this area, as well as to ensure a high level of national security and defense of the country. The state politics for protection of human life at sea, the ecology of the sea and the protection of the critical sea-shore infrastructure including the cultural and material valuables upon disasters, are organizing connected and are very important priority, originated from the constitutional obligation of the country, to guarantee safety of people and fulfilling its international engagements.

The seas are Europe's lifeblood. Europe's maritime spaces and its coasts are central to its well-being and prosperity. Shipping is vital for state's and Europe's international and domestic trade and remains the backbone of the maritime cluster. However, this industry will only continue to prosper if the Union keeps working to establish a high level of maritime safety and security. This will be helpful to safeguard human lives and the environment while promoting such co-ordination between the parties on an international level playing field. The basic task of a seaside country is to ensure the safety of navigation. This brings to normal maritime business conditions and guarantees the human rights, regarding life and health at sea. Being a party per the International Search and Rescue Convention, 1979, Republic Bulgaria has a number of engagements, regarding the establishment, maintenance and administration of an adequate system for search and rescue of people in distress at sea. We are trying to regulate everything in our world with the help of normative acts, sticking to the dictum of placing law above everything, but when comes to search and rescue at sea activities, I believe human life should be treasured above all!

Keywords: national security, economic security, maritime security, national priorities, search and rescue at sea.

**СЪВРЕМЕННИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД МОРСКАТА СИГУРНОСТ
НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

д-р Вяра Жекова

Военна академия „Г. С. Раковски” – София, Република България viarajekova@yahoo.com

д-р Събин Събев

Национален военен университет „Васил Левски” – Велико Търново, Република България
sisabev@nvu.bg

Резюме: В съвременните реалности предизвикателствата пред отделните национални държави са наистина много. Днес, още повече от предходните десетилетия, на дневен ред с особено голяма тежест стои въпросът за сигурността: сигурността на държавата, на институциите, на отделните граждани, съюзната сигурност, сигурността на света. Всички те са поставени на карта в съвременния глобален свят. Сигурността днес има много измерения. Едно от тях е сигурността на море и на крайморските територии. Този въпрос е особено актуален и за България, предвид нейното черноморско крайбрежие и прилежащата ѝ акватория. Именно този аспект на сигурността ще бъде разгледан в настоящата статия.

Принадлежността на Република България към общността на черноморските държави отново поставя пред нея въпроса за сигурността на море, търсенето и спасяването на хора и съдове, опазването на крайморската инфраструктура. Освен обичайните опасности, които дебнат крайморските ни територии, сега трябва да сме готови да отговорим и на съвременните предизвикателства.

Правителствата трябва да изпълняват задълженията си и да носят отговорностите, посочени в международните правила, процедури и практики, които се съдържат в документите на Международната морска организация (ММО) и други съответни задължителни документи. Участниците, които ги представляват, също трябва да вземат всички необходими мерки, за да гарантират спазването им. Морската политика на страната трябва да бъде регулиращата връзка с обществеността, за вътрешните и външните нагласи на обществото, появяващи се при реализиране на морската дейност. Държавната морска политика следва да бъде водещият и основен фактор за реализиране на националните интереси на България в тази област, както и по отношение на гарантиране на високо ниво на националната сигурност и отбрана на страната. Политиката на страната по отношение защитата на човешкия живот на море, на екологията на морското пространство, защитата на критичната брегова морска инфраструктура, включително културните и материалните ценности при бедствия, е много важен приоритет за държавата. Той е закрепен конституционно като задължение за страната, за да се гарантира безопасността на хората и изпълнението от страна на държавата на международните ѝ ангажменти.

Моретата са жизненоважни за Европа. Морските пространства на Европа и нейните брегови зони са в центъра на нейното благополучие и просперитет. Морските доставки са от жизненоважно значение за международната и вътрешна търговия на страната и на Европа и остават гръбнакът на морския отрасъл. Въпреки това, тази индустрия ще продължи да просперира само, ако Европейският съюз продължи да работи, за да се установи високо ниво на морска сигурност. Това би допринесло за запазването на човешкия живот и околната среда, насърчавайки подобно сътрудничество между страните на равнопоставена основа в международен план. Основна задача на една морска държава е осигуряването на безопасността на корабоплаването. По този начин се създават нормални условия за морския бизнес и се гарантират правата на човека по отношение на неговия живот и здраве на море. Като страна по Международната конвенция за търсене и спасяване от 1979 г., Република България има редица ангажменти по отношение на изграждане, поддържане и администриране на адекватна система на търсене и спасяване на хора, търпящи бедствие на море. В нашия свят се опитваме да регламентираме всичко посредством нормативните актове, като се придържаме към максимата да поставим правото над всичко, но когато става въпрос за дейности по търсене и спасяване на море, според мен е необходимо да поставим човешкия живот над всичко!

Ключови думи: национална сигурност, икономическа сигурност, морска сигурност, национални интереси, търсене и спасяване на море.

I. МОРСКА СИГУРНОСТ. НАЦИОНАЛНИ И МЕЖДУНАРОДНИ ПРИОРИТЕТИ

Дейността по търсене и спасяване услуга (ТИС/SAR), е изпълнението на мониторинг на бедствията, комуникация, координация, функциите по търсене и спасяване на море, включително предоставяне на медицинска помощ, първа помощ, или медицинска евакуация, чрез използване на публични и частни ресурси, включително сътруднители самолети, кораби, и други превозни средства и съоръжения. Правителствата трябва да изпълняват задълженията си и да носят отговорностите, посочени в международни правила, процедури и практики, които се съдържат в документите на Международната морска организация (ИМО) и други съответни задължителни документи, участниците които ги представляват, както и да се вземат всички необходими мерки, за да се гарантира спазването на море. Преди всичко Националният координатор за SAR следва да се определя по способности и специфична компетентност. Изпълнението на тези изисквания ще допринесе за повишаване на ефективността на SAR и ще реализира превенция на възможността то възникне на конфликт на интереси. Компетентните органи на всяка страна, в която законът се прилага по Споразумението за сътрудничество относно

Eleventh International Scientific Conference
KNOWLEDGE IN PRACTICE
16-18 December, 2016 Bansko, Bulgaria

морското търсене и спасяване в акваторията на Черно море (крайбрежни държави (споразумение Анкара) 27 ноември, 1998), са посочени в Приложение 1 / Член 1.

Таблица 1

България:	Министерство на транспорта
Грузия:	Морска администрация към Министерство на транспорта; (Промяна през 2007 г. - Министерство на икономиката и развитието)
Румъния:	Министерство на транспорта
Русия:	Морска администрация към Министерство на транспорта на Руската федерация
Турция:	Под секретариат за морско дело на министър-председателя
Украйна:	Министерство на транспорта (Промяна през 2011 г.)

Споразумение за сътрудничество относно търсене и спасяване в района на Черно море, Приложение 1

Според научните изследвания, вероятността от смъртни случаи на хора, попаднали в беда при масови инциденти в района на Черно море, е около 300 души всяка година. Предвид навлизането на големи пътнически кораби след 2005 г., разширяването на пътническите терминали в района на Черно море, тази вероятност няма да бъде реална и трябва да се разглежда като минимална. Минимумът, върху който трябва да бъде направена оценка на необходимите ресурси за българската национална система SAR, е готовност за незабавно търсене и спасяване, като 1/3 от хората в беда трябва да бъдат приети на борда, а за другите 2/3 от тях да е осигурена алтернатива, да има готовност за аварийна помощ, която следва да бъде предоставена от кораби, преминаващи от сцената на събитието или в отговорния район SAR на страната. От друга страна, следва да се обърне по-сериозно внимание на Международната конвенция за безопасността на човешкия живот на море, изискванията (SOLAS) планирани за SAR, между морската рисков координационен център (MRCC) и пътническите агенции, чиито кораби влизат или преминават през Българският отговорен район SAR (BMSRR) (SOLAS 74, регулиране V / 7.3.).

1.1. МОРСКА ПОЛИТИКА, ПРИНЦИПИ И ПОСТУЛАТИ

Държавната морска политика трябва да бъде регулиращата връзка с обществеността, на вътрешните и външни нагласи, появяващи се при извършване на морската дейност. Държавната морска политика следва да бъде водещият и основен фактор за реализиране на националните интереси на България в тази област, както и на националните приоритети в областта на сигурността и отбраната. Държавната морска политика следва да допринесе за утвърждаването на страната като морска държава, да се създадат благоприятни условия за постигане на целите и задачите при разработването на морските дейности. Държавната морска политика трябва да бъде контролиращият елемент по прилагане на принципите на сигурността на морския транспорт (MTS).

1.2. ДЪРЖАВНАТА ПОЛИТИКА ПО ПРИОРИТЕТ МОРСКА СИГУРНОСТ

Държавната политика за защита на човешкия живот на море, на екологията на морското пространство и защита на критичната брегова и морска инфраструктура, включително културните и материалните ценности при бедствия, са организирани и свързани дейности, много важен приоритет, конституционно задължение за гарантиране на сигурност на хората и изпълнението на международните ангажименти на страната. Най-важните цели на държавната политика за защита на човешкия живот, екологията и опазването на критичната инфраструктура на море и в крайморските райони са:

- изграждане на обединена спасителна система при бедствия, аварии, инциденти и кризи;
- класифициране на отговорностите според предпазните мерки;
- предотвратяване на развиващи се рискови фактори при появата на заплахи;
- използване по най-ефективен начин на формални и доброволни спасителни организации;
- гарантиране на националните програми за възстановяване.

1.3. СИГУРНОСТ НА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ

Функциите по сигурност на морския транспорт са свързани с осигуряване на безопасността на корабоплаването: хора, кораби и техния товар, безопасност на морския път и защита на околната среда. Тези функции се отнасят до процеса на движение на корабите от едно пристанище до друго и в момента на възникване на морски инцидент. Това изисква да се създадат и поддържат морски специализирани сили и средства, за предотвратяване на бедствия и отстраняване на техните последствия. Това изискване определя като особено важно мястото и ролята на дейностите по търсене и аварийно-спасителна дейност

в системата за сигурност на морския транспорт. Не би било ефективно да се създаде система за защита при бедствия, ако дейността по „търсене и спасяване“ не съществува.

1.3.1 Обществени приоритети за България са балансът на интересите между личността, обществото и държавата.

1.3.2. Основните характеристики на морската сигурност са:

- сигурността на море - търсене и спасяване;
- защита на морската среда от намесата на човешката дейност;
- компетентен надзор на правителството с цел ефективно прилагане на целите на тези дейности;
- взаимодействие между органите от морския транспорт, инфраструктурата и държавната власт (местно самоуправление), регионални специализирани граждански организации и други, свързани с международни и национални административни и морални ангажименти по отношение на възможността за упражняване на граждански контрол.

1.3. ИНТЕГРИРАНА МОРСКА ПОЛИТИКА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

Моретата са жизненоважни за Европа. Морските пространства на Европа и нейните брегове са основа на нейното благополучие и просперитет - те са търговските пътища на Европа, регулатор на климата, източник на храна, енергия и ресурси, и предпочитано място за пребиваване и отпочиване за нейните граждани.

Нарастващата конкуренция за морското пространство и кумулативното въздействие от човешките дейности върху морските екосистеми доведе до фрагментиране и неадекватност на взетите решения в областта на морското дело. За решаването на настоящото положение, което застрашава в сериозна степен сигурността на Съюза, се налага по-голямо сътрудничество и интегриран подход между отделните държави.

Морският транспорт е от жизненоважно значение за международната и вътрешна търговия на Европа, и остава гръбнакът на морския отрасъл. Въпреки това, тази индустрия ще продължи да просперира само, ако Съюзът продължи да работи, за да се установи високо ниво на морска сигурност, което би допринесло за запазване на човешкия живот и околната среда, както и насърчаването на равнопоставеността между отделните държави на международно равнище.

1.3. ОТГОВОРНОСТИ И ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТТА НА БЕДСТВИЯТА, ТЪРСЕНЕТО И СПАСЯВАНЕ НА МОРЕ

Според Закона за защита при бедствия Министерският съвет формулира държавната политика в областта на защитата при бедствия. Министерският съвет трябва да:

1. Осигури цялостното управление на защита при бедствия.
2. Приемне програма за Национална защита при бедствия и годишните планове за нейното изпълнение.
3. Приемне Национален план за защита при бедствия и Национален план за извършване на спасителни и неотложни аварийно-ремонтни и възстановителни дейности.

В рамките на обхвата на техните компетенции, министрите и органите по член 19 (4) от Закона за администрацията, трябва: 1. Да анализират възможните източници на рискове и възможността за прилагане на превантивни дейности, за да се премахне или ограничи въздействието на рисковите фактори, които биха могли да причинят настъпване на бедствие. 2. Да участват в разработването на планове за защита при бедствия, на планове за изпълнение на спасителни, аварийно-ремонтни и възстановителни дейности, както и на външни аварийни планове; 3. Да поддържат подготвени сили и средства и да осигурят участието на структурите, които им докладват, като съставни части на интегрираната спасителна система, в съответствие с плановете за изпълнение на спасителни и аварийни ремонтни, на възстановителни дейности. Законът третира въпроса за отговорностите и политиката по отношение за всички национални системи за сигурност (по суша, море и въздух).

В нашия свят се опитваме да регламентираме всичко посредством нормативните актове, като се придържаме към максимата да поставим правото над всичко, но когато става въпрос за дейности по търсене и спасяване на море, е необходимо да поставим човешкия живот над всичко!

II. НАЦИОНАЛНИ СИСТЕМА ЗА МОРСКА СИГУРНОСТ

Основна задача на една морска държава е обезпечаването на сигурността на корабоплаването. По този начин се създават нормални условия за морския бизнес и се гарантират правата на човека по отношение на неговия живот и здраве на море. Необходимостта от сигурна система за навигация, както и изискванията към системата, се регулират от множество международни и национални правни актове.

Eleventh International Scientific Conference
KNOWLEDGE IN PRACTICE
 16-18 December, 2016 Bansko, Bulgaria

Във връзка с това Република България е ратифицирала през десетилетията различни международни спогодби и актове, освен действащите в страната Конституция и други актове в националното законодателство, които имат отношение по тази тема. Всички те следва да не влизат в противоречие едни с други.

Като страна по Международната конвенция за търсене и спасяване от 1979 г., Република България има редица ангажменти по отношение на изграждане, поддържане и администриране на адекватна система по търсене и спасяване на хора, търпящи бедствие на море. Търсенето и спасяването (ТиС) тогава, когато се отнася за застрашен човешки живот, е задължение на всяка държава - страна по гореспомената конвенция, а освен това и дълг на всеки, който в една или друга степен е обвързал живота или работата си с морето. Ето защо тази дейност следва да бъде сред основните приоритети на държавната политика в областта на морския транспорт. Системата по търсене и спасяване включва комплекс от служби, средства и мероприятия, посредством които се осигурява своєвременна и ефективна реакция от страна на държавата в случай на бедствие на море. Разбира се, една такава система трябва да отговаря на специфичните особености на конкретната държава и по-специално на нейния отговорен район за търсене и спасяване. Фактори, като размер и конфигурация на района, интензивност на корабоплаването в него и в близост до него, особености на бреговата ивица, капацитет на спасителните служби на съседни държави и др., са определящи за това как ще бъде изградена системата за търсене и спасяване на Република България.

На територията на Република България Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (ИАМА) е натоварена с функциите и отговорностите по обезпечаване на сигурността на корабоплаването, както и с дейностите по търсене и спасяване на море. Тя е юридическо лице на бюджетна издръжка към Министерство на транспорта на Република България. Статутът на ИАМА е регламентиран в Кодекса на търговското корабоплаване - чл. 360, ал. 1. Дейността, структурата, организацията и съставът на агенцията се определят с Устройствен правилник, приет от Министерския съвет.

В Морския спасително-координационен център (МСКЦ) се носи 24-часово непрекъснато дежурство на смени. През 2015 година са получени и обработени общо 96 сигнала за бедствие, от които действителни са 45 сигнала, което представлява 47% от общия брой. Проведени са 22 операции, при които са спасени 59 души. Тенденцията за получените сигнали се запазва постоянна, като в сравнение с 2014 г. броят на сигналите с малко е занижен (100 сигнала за 2014 г.). От получените и обработени действителни сигнали за инциденти се налага извода, че за своєременно реагиране със спасителни катери, същите трябва да са развърнати в критичните райони за инциденти (Калиакра, Златни пясъци, Бяла-Обзор, Емине и южно от Созопол). В северния район през 2015 г. средства за търсене и спасяване бяха разположени единствено във Варна и Каварна, като в края на лятото катер беше позициониран и в Бяла, а в южния район дежурни съдове имаше в Бургас, Приморско и Св.Влас. Налага се разполагането и на катер северно от нос Калиакра, поради факта че там района е специфичен в метео- и хидрообстановка, и броя на инцидентите в този район се запазва, а няма близко разположени средства за реакция. МСКЦ участва в международен проект за контрол на корабоплаването и в дейности по линия на международни организации и европейски структури в областта на ТиС по море, както и в международни форуми като проведената през месец октомври в Истанбул Единадесетата конференция по ТИС на черноморските държави.

Таблица 2
Получени сигнали за бедствие в МСКЦ - Варна през 2015 г.

Месец	сигнали	От тях Д / Н / Ф	В БМОРТС ДА / НЕ
Януари	5	1 / 1 / 3	2 / 3
Февруари	5	0 / 0 / 5	1 / 4
Март	8	4 / 0 / 4	6 / 2
Април	2	0 / 0 / 2	1 / 1
Май	5	2 / 0 / 3	2 / 3
Юни	3	1 / 0 / 2	1 / 2
Юли	20	10 / 0 / 10	16 / 4
Август	20	11 / 0 / 9	16 / 4
Септември	14	10 / 0 / 4	14 / 0

Eleventh International Scientific Conference
KNOWLEDGE IN PRACTICE
 16-18 December, 2016 Bansko, Bulgaria

Октомври	4	2 / 0 / 2	4 / 0
Ноември	6	2 / 0 / 4	3 / 3
Декември	4	2 / 0 / 2	3 / 1
Всичко:	96	45 / 1 / 50	69/27

Годишен отчет ТиС 2015, ИАМА

Освен Изпълнителна агенция „Морска администрация“ в България действа и сдружението с идеална цел Булсар, създадено през 1996 година, за координация, търсене и спасяване на бедстващи хора, оцелели след катастрофи в българския морски отговорен район. Името е съчетание от букви, подсказващи националния признак и от началните букви на английския израз “Search and Rescue” (търсене и спасяване). Сдружението е учредено на 20.04.1996 г. във Варна. Пререгистрирано по Закона за юридическите лица с нестопанска цел, като “сдружение с нестопанска цел в обществена полза”, Булсар е вписано в централния регистър на юридическите лица с нестопанска цел към Министерството на правосъдието.

В края на 2015 година правителството на Република България одобри промени в Наредбата за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България, поради въвеждането на европейските изисквания за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация, разписани в Директива 2014/100/ЕС. Всичко това предполага да се улесни обменът и споделянето на информация, както и използването на Системата за морска информация и обмен (SafeSeaNet), на интегрираната информационна система и на платформата за осигуряване на сближаването и оперативната съвместимост на морските системи и приложения. Системата SafeSeaNet е създадена с цел повишаване на морската безопасност, пристанищната и морската сигурност, опазването на околната среда и готовността за предприемане на действия в случай на замърсяване, дава възможност за обмен на допълнителна информация за улесняване на ефикасно движение и транспорт по море.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

За да започне процес по коригиране и/или изменение на сегашната система и организация на ТиС и изготвяне на Стратегия или Концепция за бъдещата дейност по ТиС в Република България задължително трябва да се извърши: цялостна оценка, включително и на риска на дейността до сега, анализ на морската аварийност в българския отговорен район и в целия черноморски регион, оценка на корабоплаването и тенденции в неговото развитие в близките 10 години и не на последно място оценка, анализ и перспективи за развитие на досегашните участници в ТиС: ИАМА, ВМС, ГрПолиция и други.

Разработването на национална стратегия за морско търсене и спасяване трябва да бъде насочена към решаването на основния въпрос – каква система трябва да създаде и поддържа България за да бъде адекватна на сегашните и бъдещите опасности от инциденти на море и конкретно за българския отговорен район, който ще носи отговорността по организацията, функционирането и развитието на системата за ТиС на море.

По света има различни модели на организация : военен, смесен и граждански. Всеки един от тях си има предимства и недостатъци. За България е особено важно не да измисляме нов – български модел, а да се обединим около този модел, който е оптимален като организация, действие, функциониране, ефективност и финансиране. Не на последно място следва да се извърши цялостен преглед на националното законодателство и международните актове, касаещи търсенето и спасяването на море, с цел изглаждането на противоречията и в крайна сметка тяхната хармонизация.

ИЗТОЧНИЦИ

[1] Белев, Б., Търсене и спасяване на море, Издател Е-литера.

[2] Годишен отчет ТиС 2015, ИАМА.

[3] Конституция на Република България, Обн., ДВ, бр. 56 от 13.07.1991 г., в сила от 13.07.1991г., (изм. и доп., бр.85 от 26.09.2003г., изм. и доп., ДВ. бр.18 от 25.02.2005 г., бр. 27 от 31.03.2006 г., бр.78 от 26.09.2006 г. - Решение № 7 на Конституционния съд от 2006 г., бр. 12 от 6.02.2007 г., изм. и доп. ДВ. бр.100 от 18 Декември 2015г.).

[4] Международна конвенция за търсене и спасяване по море, 1979, Ратифицирана със закон, приет от 38-о Народно събрание на 12.05.1999 г. - ДВ, бр. 47 от 21.05.1999 г. Издадена от Министерството на

Eleventh International Scientific Conference
KNOWLEDGE IN PRACTICE
16-18 December, 2016 Bansko, Bulgaria

транспорта, обн., ДВ, бр. 75 от 24.08.1999 г., в сила от 7.08.1999 г., изм., бр. 61 от 26.07.2005 г., в сила от 1.01.2000 г.

[5] Наредба за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България (загл. Изм., ДВ, БР. 97 от 2010 г., в сила от 10.12.2010 г.) ДВ. бр. 93 от 01.12.2015.

[6] Agreement On Cooperation Regarding Maritime Search And Rescue Services Among Black Sea, (Ankara Agreement) 27 November 1998.

[7] Agreement for co-operation among the Parties in respect of services within the Black Sea, 11 November 2002.

[8] AREA SEARCH AND RESCUE PLANS, Notification of an Agreement on Search and Rescue Regions and co-ordination of search and rescue services in accordance with paragraph 2.1.4 of the Annex to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION LONDON, Ref. T2-OSS/2.6, SAR.6/Circ.24, 25 April 2005.

[9] Disaster Protection Act, Promulgated, State Gazette, No. 102/19.12.2006, amended, SG No. 41/22.05.2007, amended and supplemented, SG No. 113/28.12.2007, effective 1.01.2008, amended, SG No. 69/5.08.2008, SG No. 102/28.11.2008, amended and supplemented, SG No. 35/12.05.2009, effective 12.05.2009, amended and supplemented, SG No. 74/15.09.2009, effective 15.09.2009, amended and supplemented, SG No. 93/24.11.2009, effective 25.12.2009, supplemented, SG No. 61/6.08.2010, amended and supplemented SG No. 88/9.11.2010, effective 1.01.2011, amended, SG No. 98/14.12.2010, effective 1.01.2011, SG No. 8/25.01.2011, effective 25.01.2011, supplemented, SG No. 39/20.05.2011

[11] International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).

[12] Overview of activity – 2012, BULSAR, 2012.

[13] Recommendations to master in case of sinking or grounding, N. Gerchev.

[14] <http://bulsar.org>

[15] <http://www.imo.org>

[16] <http://www.marad.bg>

Авторите на статията изказват своята искрена и голяма признателност, и благодарност на Пламен Бонев, Началник отдел МСКЦ, Главна дирекция „Аварийно-спасителна дейност“, Изпълнителна агенция „Морска администрация“, капитан Никифор Герчев, Кирил Пенчев и к-н Ир Мирослав Койчев, благодарение на които получиха както материалите, така информацията и пълното съдействие за тази статия.