



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
НАЦИОНАЛЕН БОРД
ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ
ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ, ВОДНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

ОДОБРЯВАМ:

(П)
ХРИСТО ХРИСТОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ
НА НБРПВВЖТ

ГОДИШЕН ДОКЛАД – АНАЛИЗ
2024

Морски произшествия и инциденти



Съдържание:

1. ВЪВЕДЕНИЕ	3
2. АНАЛИЗ НА МОРСКИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ ПРЕЗ 2024 г.	4
3. ИЗВЪРШЕНИ РАЗСЛЕДВАНИЯ НА МОРСКИ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ. ПУБЛИКУВАНЕ НА ДОКЛАДИ. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ. ИЗГОТВЯНЕ НА РАННИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ. УВЕДОМЯВАНЕ НА ЕК ОТ НБРПВВЖТ В ЕМСІР.....	12
4. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ НА НБРПВВЖТ. ОБУЧЕНИЕ. ДРУГИ ДЕЙНОСТИ .	13
5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	14



Драгажен кораб „MILFORD“

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) е независим специализиран държавен орган към Министерския съвет на Република България, който извършва разследване на морски произшествия и инциденти, възникнали във вътрешните морски води и в териториалното море на Република България, настъпили на или с кораб, плаващ под българско знаме, независимо от мястото на произшествие, засегнали други значими интереси на Република България, засегнали речни кораби, плаващи във вътрешните морски води и в териториалното море на Република България, или морски кораби, плаващи по вътрешните водни пътища.

Бордът е постоянно действащ колегиален орган, който се състои от управителен съвет (председател и двама заместник – председатели) и инспектори по разследване.

Разследването на морски произшествия и инциденти се осъществява 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 (2-ма). Комисията се определя със заповед на председателя на управителния съвет на НБРПВВЖТ за всеки конкретен случай, като при необходимост могат да бъдат привлечени и външни експерти.

НБРПВВЖТ провежда задължително разследване на всяко много тежко морско произшествие. В случай на тежко морско произшествие, както и при всяко друго морско произшествие или инцидент членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия след извършване на предварителна оценка взема писмено решение дали да се извършва разследване във връзка с безопасността. Критерии за вземане на решения са сериозността на морското произшествие или инцидент, вида засегнат плавателен съд и/или товар, вредните последици за околната среда и възможността резултатите от разследването да спомогнат за предотвратяване на бъдещи произшествия или морски инциденти.

Морски произшествия и инциденти, за които се изисква уведомление на ЕК, се регистрират в Европейската база данни за морски произшествия (EMCIP), а финалните доклади по разследване се предоставят на Международната морска организация (ИМО) и Европейската комисия.

Извършваните от НБРПВВЖТ разследвания имат за цел да съдействат за повишаване на безопасността на морския транспорт и за предотвратяване на морски произшествия, като се установяват причините и обстоятелствата за възникване на конкретно произшествие, без да се правят заключения за наличието на вина или за разпределяне на отговорност.

Разследването се извършва в съответствие с чл. 79 от Кодекса на търговското корабоплаване и Наредба № 23 от 24 октомври 2011 г. за докладване и разследване на морски произшествия и инциденти при прилагане на Кодекса на Международната морска организация (ИМО) за разследване на морски произшествия и морски инциденти, както и вторичното право на ЕС.

По смисъла на националното и международно законодателство:

- **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) 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.

- **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;

- **Много тежко произшествие е произшествие** с кораб, водещо до пълната му загуба, загуба на живот или силно замърсяване на околната среда;

- **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;

Органограма, представяща структурата на НБРПВВЖТ, е показана на фиг. 1:



Фиг.1 – Структура на НБРПВВЖТ

2. АНАЛИЗ НА МОРСКИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ ПРЕЗ 2024 г.

2.1. Получени уведомления за морски произшествия и инциденти през 2024 г.

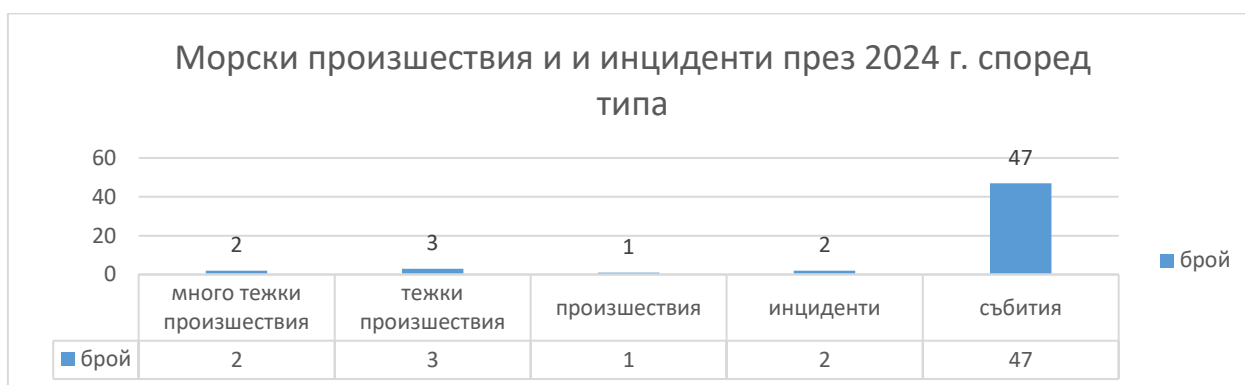
През 2024 г. НБРПВВЖТ е получил общо 55 уведомления за морски произшествия и инциденти. За сравнение, през 2023 г. получените доклади са 72, за 2022 г. - 58, а през 2021 г. са 43, като е налице намаляване на получените уведомления за морски произшествия/инциденти с 17 бр. спрямо 2023 г., с 3 бр. спрямо 2022 г. и увеличение с 12 броя спрямо 2021 г.

Намаляването спрямо 2023 г. на броя на регистрираните морски произшествия и инциденти е подчинено по-скоро на случайни фактори, отколкото на закономерности, както и на засиления контрол на НБРПВВЖТ.

2.2. Спецификации на морските произшествия и инциденти според типа

След разглеждане на получените 55 уведомления, през 2024 г. морските произшествия и инциденти според техния тип могат да бъдат разделени на:

- 2 много тежки произшествия;
- 3 тежки произшествия;
- 1 произшествие;
- 2 инциденти;
- 47 събития.



Фиг. 2 – Класификация и брой на морски произшествия и инциденти според типа

През 2024 г. са регистрирани 2 бр. много тежки произшествия. Първото е свързано с падане на член на екипажа във водата и последващ смъртен случай, а при второто се касае за потъване на дълбачка с последващ нефтен разлив. Двата случая се разследват от ИА „Морска администрация“ предвид на факта, че са свързани с речни кораби, плаващи по вътрешни водни пътища. Съгласно националното законодателство, НБРПВВЖТ няма правомощия за разследване на произшествия, свързани с речни кораби, плаващи по вътрешни водни пътища.

През 2024 г. е регистрирано 1 бр. тежко произшествие – скъсване на буксирно въже на кораб и нараняване на член на екипажа при извършване на маневра за заставане на кей във района на Варненско езеро.

Регистрирани са 47 бр. събития, които по своя характер не попадат в класификацията за морски произшествия или инциденти, но за които са получени уведомления, поради което същите са надлежно отбелязани в базата данни на НБРПВВЖТ.

Общия брой морски произшествия и инциденти са 8 бр., като от тях се изключат тези, класифицирани като събития.

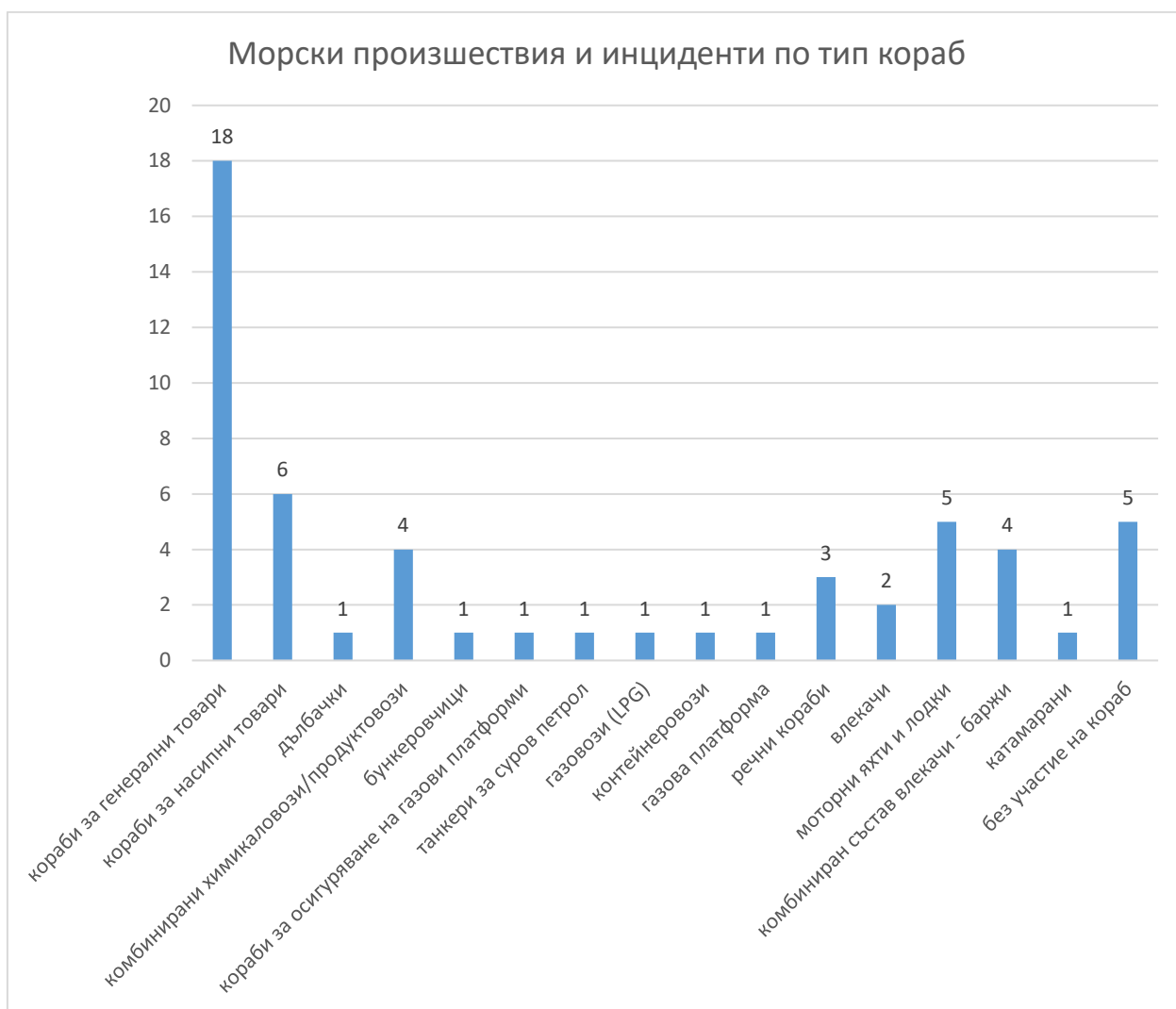
Тенденция за 2024 г. спрямо 2023 г. е намаляването на морските произшествия и инциденти с 14 бр.

2.3. Морски произшествия и инциденти според типа на кораба

От общо регистрирани 55 получени уведомления, въввлечените кораби по тип за 2024 г. са както следва:

- кораби за генерални товари – 18;
- кораби за насипни товари – 6;
- дълбачки – 1;
- комбинирани химикаловози/продуктовози – 4;

- бункеровчици – 1;
- кораби за осигуряване на газове платформи – 1;
- танкери за суров петрол – 1;
- газовози (LPG) – 1;
- контейнеровози – 1;
- газова платформа – 1;
- речни кораби – 3;
- влекачи – 2;
- моторни яхти и лодки – 5;
- комбиниран състав влекачи - баржи – 4;
- катамарани – 1;
- случаи, при които няма замесени кораби или не са установени такива – 5.



Фиг. 3 – Морски произшествия и инциденти според типа на кораба

От фиг. 3 е видно, че при корабите за генерални товари морските произшествия/инциденти имат най-голям дял, следвани от корабите за насипни товари, което е логично, предвид на факта, че това са преобладаващият тип кораб, посещаващ българските пристанища и/или плаващи в българските морски пространства изобщо.

2.4. Морски произшествия и инциденти според държавата на знамето на въвлечените в тях кораби.

Въвлечените в морските произшествия/инциденти кораби през 2024 г. според държавата на знамето са общо 46, като от тях плаващи под знамето на:

- България – 7;
- Антигуа и Барбуда – 1;
- Белиз – 1;
- Вануату – 1;
- Великобритания – 1;
- Грузия – 1;
- Гърция – 2;
- Кипър – 1;
- Коморски острови – 1;
- Либерия – 6;
- Малта – 1;
- Маршалски острови – 2;
- Нидерландия – 2;
- Норвегия – 1;
- Палау – 2;
- Панама – 5;
- Португалия – 2;
- Того – 3;
- Сейнт Китис енд Нейвис – 1;
- Сент Винсент – 1;
- Сиера Леоне – 2;
- Словакия – 1;
- Турция – 2;
- Украйна – 1.



Фиг. 4 – Морски произшествия и инциденти според държавата на знамето

Най-голям дял в морските произшествия/инциденти според държавата на знамето, имат плаващите под знамето на Република България (7 бр.) и кораби, плаващи под т.нар. „удобни флагове“ – Либерия (6 бр.) и Панама (5 бр.). Под знамето на Нидерландия случаите са 3.

Спрямо 2023 г., през 2024 г. броят на произшествията/инциденти/събития с български кораби бележи намаление с 8 бр.

2.5. Смъртни случаи и наранявания в морски произшествия и инциденти през 2024 г.

В резултат на 2 много тежки произшествия, посочени в т. 2.2, е загинал 1 човек.

Случаите на нараняване са общо 3 при 1 произшествие, 1 инцидент и 1 събитие.

Следва да бъде отбелязано, че 2 смъртни случая (удавяне при преобръщане на лодка и 1 случай на самоубийство) не попадат в хипотезата за морско произшествие и инцидент, т.е. не попадат в приложното поле на Наредба № 23 за докладване и разследване на морски произшествия и инциденти и не могат да бъдат включени в статистическия анализ.

Спрямо 2023 г. смъртните случаи намаляват с 5, а броят на пострадалите намалява с 2 бр.

2.6. Морски произшествия и инциденти според локацията.

Според локацията, морските произшествия и инциденти могат да бъдат обобщени, както следва:

- 1 в открито море (над 12 мили от брега);
- 12 в териториалното море на Република България;
- 18 в български пристанища, от които:
 - 11 в пристанище Варна (включват се всички отделни пристанища);
 - 5 в пристанище Бургас (включват се всички отделни пристанища);
 - 1 в пристанище Балчик;
 - 1 в пристанище Созопол;
- 2 на рейдове:
 - 0 на рейд Варна;
 - 2 на рейд Бургас;
- 3 на котвени стоянки:
 - 0 на котвени стоянки във Варна;
 - 2 на котвена стоянка в Бургас;
 - 1 на котвена стоянка южно от Балчик;
- 16 във вътрешните морски води на Република България:
 - 3 във Варна - Канал 1;
 - 2 във Варна – Стар канал;
 - 5 във Варненско езеро;
 - 5 при подход към Варна;
 - 1 в Бургас;
- 3 в Река Дунав.



Фиг. 5 – Морски произшествия и инциденти в зависимост от локацията

Най-голям дял на морските произшествия/инциденти е в български пристанища (18 бр.), от които 11 бр. са в пристанище Варна.

На второ място (16 бр.) са произшествията/инцидентите във вътрешните морски води на Р. България, като 15 от тях са в района на Варна.

12 е общия брой на събитията в териториалното море на Република България.

Следва да бъде отбелязано, че основния брой произшествия/инциденти са в район Варна, което е логично, предвид сложността на плаване в каналите, Варненското езеро, както и голям относителен дял на корабите, на които е планиран ремонт в кораборемонтните предприятия, свързано с лошото им общо техническо състояние.

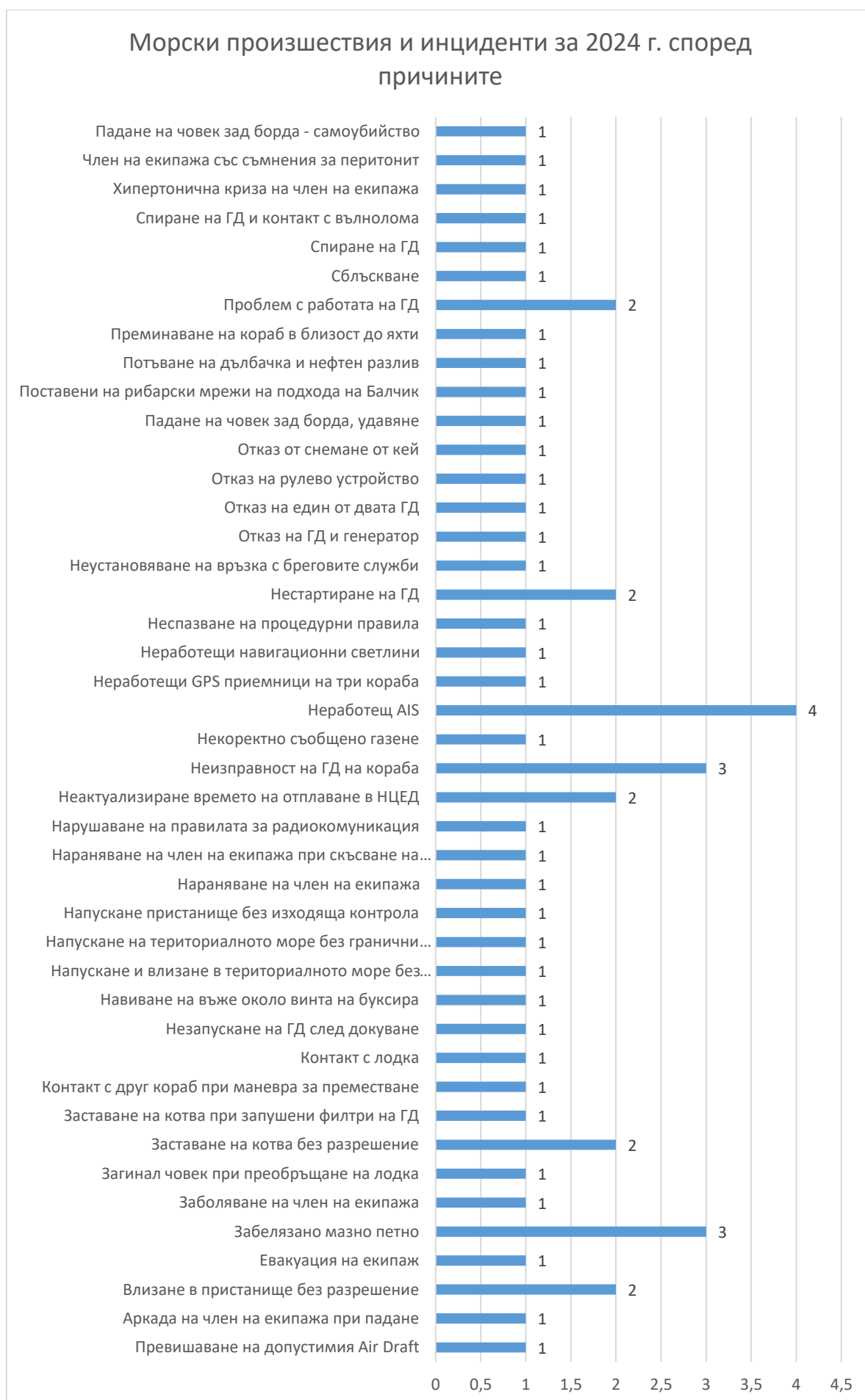
В графиката на фиг. 5 се разглеждат случаите на Река Дунав, въпреки че дейността на НБРПВВЖТ не включва разследване на произшествия и инциденти с речни кораби, плаващи по вътрешните водни пътища.

2.7. Спецификация на морските произшествия и инциденти в зависимост от причините

В зависимост от причините, които пораждат морските произшествия и инциденти, през 2024 г. същите могат да се класифицират със съответната честота, както е показано на фиг.6.

Следва да бъде отбелязано, че в общо 35 от случаите произшествията/инцидентите имат неповтарящи се по честота причини, т.е. имат уникален характер. Случаите на някакъв вид неизправност на главния двигател или спирането му са общо 11 на брой. Основните причини са като цяло относително лошото техническо състояние на корабите, посещаващи български пристанища, както и факта, че някои от корабите се отправят на ремонт в съответните кораборемонтни предприятия (главно във Варна), или излизат от ремонт, т.е. са извън експлоатация със съществуващи неизправности.

В статистическите данни са включени и случаи, които не попадат в определенията за морски произшествие или инцидент, но са включени като докладвани събития



Фиг. 6 – Морски произшествия и инциденти за 2024 г. според причините

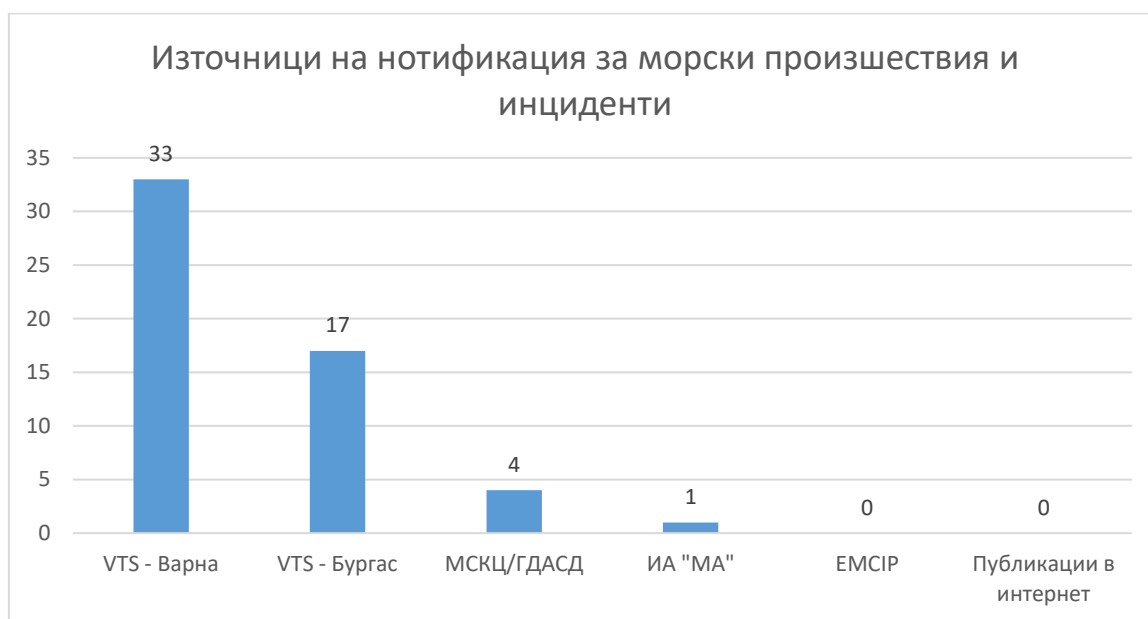
2.8. Източници на уведомления за морски произшествия и инциденти

Съгласно чл. 6, ал. 1 от Наредба № 23 от 24.10.2011 г. за докладване и разследване на морски произшествия и инциденти (посл. изм. ДВ бр. 12 от 2020 г.), следните длъжностни лица и организации незабавно изпращат уведомление до НБРПВВЖТ в случай на произшествие или морски инцидент:

- капитанът или ако е в невъзможност, най-старшото длъжностно лице на кораба;
- корабособственикът и/или операторът на участващите в морския инцидент кораби;
- ИА „Морска администрация“ и ДП „Пристанищна инфраструктура“, ако са регистрирали или са били информирани за произшествието или морския инцидент.

През 2024 г. НБРПВВЖТ е получил доклади за морски произшествия, инциденти и събития, както следва:

- 33 - VTS – Варна (Система за управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването, Варна);
- 17 - VTS – Бургас (Система за управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването, Бургас);
- 4 - Морски спасително – координационен център (МСКЦ)/ГДАСД (Главна дирекция „Аварийно – спасителна дейност“, ИА „Морска администрация“);
- 1 – ИА „МА“ (Изпълнителна агенция „Морска администрация“);
- 0 – Европейска база данни за морски произшествия (EMCIP);
- 0 – По публикации в интернет.



Фиг. 7 – Източници на уведомления за морски произшествия и инциденти

Видно е, че най – много уведомления за морски произшествия/инциденти са получени от системите за управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването - VTS – Варна (33) и VTS – Бургас (17). Големият брой на уведомления, получени от службите във Варна, е в корелация с голямата концентрация на морски произшествия и инциденти в района. Логично е големия брой получаване на уведомления от VTS, тъй като те на практика осъществяват непосредствено наблюдения и контрол на обстановката в реално време.

Продължава негативната тенденция от предходни години за неуведомяване на НБРПВВЖТ от страна на корабоприетелите/корабните оператори, въпреки нормативното им задължение за това и многократното напомняне от страна на Борда. Въпреки горното, през 2024 г. НБРПВВЖТ не получи нито едно уведомление за произшествие или инцидент от корабоприетатели или корабни оператори.

3. ИЗВЪРШЕНИ РАЗСЛЕДВАНИЯ НА МОРСКИ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ. ПУБЛИКУВАНЕ НА ДОКЛАДИ. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ. ИЗГОТВЯНЕ НА РАННИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ. УВЕДОМЯВАНЕ НА ЕК ОТ НБРПВВЖТ В ЕМСІР

3.1. Извършени разследвания на морски произшествия и инциденти.

През 2024 г. НБРПВВЖТ завърши разследването на 1 бр. много тежко морско произшествие:

На 3.07.2023 г. др/к "MILFORD" извършва преход от Бургас, България за Констанца, Румъния с цел бункеровка на гориво. В 21:03 часа двама души от екипажа на кораба попадат в товарното помещение (horreg), което е запълнено с баласт (морска вода), като впоследствие са засмукани от тръбата на преливното устройство.

Вахтен рулеви, извършващ обход, излиза на палубата и чува викове за помощ. Ситуацията е докладвана веднага на вахтения помощник – капитан, обявена е общокорабна тревога и са предприети спасителни действия, които са неуспешни и пострадалите загиват. Корабът е насочен към пристанище Варна, където телата на загиналите са извадени от тръбата на преливното устройство.

Комисията по разследване счете, че основната причина за много тежкото произшествие е нарушаване на правилата за безопасност, изразяващи се във влизане приживе на загиналите в товарно помещение, намиращо се под баласт. Допринасящ фактор бе нетрезвото състояние на двамата. Смъртта им е причинена от механична асфиксия от удавяне.

За всяко едно тежко морско произшествие през 2024 г. бе извършена надлежна оценка, като резултатите бяха документирани писмено в Информационна карти за всеки конкретен случай. През 2024 г. не се наложи извършване на разследване на тежко морско произшествие, предвид на факта, че оценките не показаха очаквано подобряване на безопасността. По - голяма част от причините бяха във временни неизправности, с адекватни реакции от страна на екипажите и пилотите, което не наложи провеждане на разследване във връзка с безопасността.

3.2. Публикуване на доклади за морски произшествия.

3.2.1. Публикуване на окончателни доклади от разследване.

През 2024 г. НБРПВВЖТ публикува 1 бр. окончателен доклад от разследване във връзка с безопасността, както следва:

3.2.1.1. Окончателен доклад от разследване на много тежко морско произшествие - смърт на двама членове на екипажа в преливна тръба на драгажен кораб „MILFORD“ на 03.07.2023 г.

Окончателният доклад от разследването бе завършен и публикуван на интернет страницата на НБРПВВЖТ на 12.02.2024 г.

В хода на разследването, комисията извърши щателен анализ на събраните доказателства и проучи и анализира значителен обем от фактологичен материал.

Копие от проекта на окончателния доклад бе изпратен на всички заинтересовани страни за бележки и коментари.

В резултат на произшествието, корабният оператор предприе следните превантивни действия:

- Екипажите на всички кораби, оперирани от GLANFORD LTD, са известени за произшествието, като информацията е сведена в пълен обем;

- В системата за управление на безопасността е изготвена процедура, регламентираща категорична забрана за достъп до корабното товарно помещение в условията на работа по драгиране и плаване под баласт, като същевременно е съставен сценарий за тренировка за действие при попаднал в помещението и пострадал член на екипажа. Освен това се провеждат периодични тренировки за действие по гореописания сценарий;

- На всички кораби, оперирани от GLANFORD LTD, е инсталирана система за видеонаблюдение (CCTV), позволяваща наблюдение от мостика на главна палуба;

- Всички кораби, оперирани от GLANFORD LTD, са снабдени с дрегери за алкохол, като е въведена система за произволно тестване на членове на екипажа.

Предвид предприетите действия от корабния оператор, Комисията по разследване не отправи препоръки за безопасност

3.2.2. Публикуване на междинни доклади от разследване.

През 2024 г. не се наложи публикуване на междинни доклади от страна на НБРПВВЖТ.

3.3. Изготвяне на ранни предупреждения

През 2024 г. не бяха констатирани належащи спешни действия за подобряване на морската безопасност, които да изискват уведомяване на Международната морска организация и Европейската комисия.

3.4. Докладвани морски произшествия и инциденти в EMCIP

През 2024 г. НБРПВВЖТ уведоми Европейската комисия чрез Европейската база данни за морски произшествия (EMCIP) за 1 произшествие, както следва:

- 2024/001365 – м/к „ЕМОНА”, IMO № 8008101, кораб за генерални товари, плаващ под знамето на Сиера Леоне, на 29.03.2024 г. при маневра за отплаване на кораба от терминал Варна – Запад главния двигател не стартира. С помощта на два влекача плавателния съд е провлачен за швартовка. Случаят е класифициран като тежко произшествие, изготвена е предварителна оценка и е взето решение да не се разследва.

4. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ НА НБРПВВЖТ. ОБУЧЕНИЕ. ДРУГИ ДЕЙНОСТИ

4.1. Международна дейност на морското направление на НБРПВВЖТ

През 2024 г., служител на НБРПВВЖТ взе участие в следната международна среща:

- Четиринадесето заседание на Групата за постоянно сътрудничество, организирано от Европейската агенция по морска безопасност (EMSA) и Главна дирекция „Транспорт“ на Европейската комисия.), проведено в гр. Лисабон, Португалия, от 04 до 06 юни 2024 г. в сградата на Европейската агенция по морска безопасност (EMSA);

В горепосочената среща участникът от наша страна взе активно участие в проведените дискусии, като за срещата беше изготвен отчетен доклад с приложени материали от събитието с цел ползване от всички служители на Борда.

Групата за постоянно сътрудничество се изгради и утвърждава като ключов фактор за координиране усилията на разследващите морски произшествия органи на страните-членки на Европейския съюз, Европейската агенция за морска безопасност и Главна дирекция „Транспорт“ на Европейската комисия за усъвършенстване и уеднаквяване на нормативната база и утвърждаване на най-добрите практики в разследването на морски произшествия и като резултат подобряване на сигурността на корабоплаването.

От своя страна Европейската информационна платформа за морски произшествия се явява изключително полезно средство и информационна база данни, съдържаща

информация за различни видове морски произшествия и даваща възможност за анализ, посочващ тенденциите, което от своя страна позволява предприемане на мерки по превенция на бъдещи произшествия, опазване на човешкия живот и предотвратяване на замърсяването на морската среда.

Активното участие на НБРПВВЖТ в заседанията на Групата за постоянно сътрудничество допринася за въвеждане на по-високи стандарти в разследването на морски произшествия в Република България

4.2. Обучение на служителите на морското направление на НБРПВВЖТ

Обучението на служителите от морското направление на НБРПВВЖТ се осъществява по утвърдена от председателя на УС Програма за обучение и повишаване на професионалната квалификация на инспекторите от НБРПВВЖТ.

През 2024 г. служител от Борда взе участие в курс „Обща основна учебна програма за обучение на разследващи произшествия във връзка с безопасността“. Курсът представлява обучение, което се проведе от 04.03.2024 г. в комбинирана форма - неприсъствена част с помощта на електронна платформа за обучение MaKCs на EMSA и присъствена част от 23-27 септември 2024 г. за преминалите електронната част на обучението.

Курсът, в този си вид, се провежда за първи път от EMSA. Предназначен е да даде фундаментални знания и умения на разследващите морски произшествия в иновативен формат. За периода на обучение, който обхваща близо 6 месеца, се премина през огромно количество полезен материал, като използването на платформа за обучение помогна на участниците да изберат удобно за тях време, без да се откъсват от преките си служебни задължения. Присъствената форма, която е 5 работни дни, представляваше по същество решаване на казус, като морското произшествие се разгледа във всички негови етапи. Приносът за участниците бе безспорен, като освен това бяха минимизирани разходите за обучаемите, в сравнение с подобни курсове в други учебни институции.

Служителят на НБРПВВЖТ премина успешно пълния курс на обучение и получи сертификат за подготовка (Certificate of Training).

4.3. Разработване на самостоятелна интернет страница на НБРПВВЖТ

През 2024 г. бе разработена и качена във виртуалното пространство самостоятелна интернет страница на НБРПВВЖТ на електронен адрес: <https://www.ntib.bg>.

Следва да бъде отбелязано, че същата е в процес на допълнителна разработка и допълване с данни, поради което е възможно някои нейни елементи да не функционират в пълен обем.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

НБРПВВЖТ разполага с квалифицирани разследващи инспектори на морски произшествия и инциденти. Същият поддържа постоянна готовност 24 часа в денонощието, 7 дни в седмицата за незабавна реакция в случай на морско произшествие/инцидент.