



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
2025

Морски произшествия и инциденти



Съдържание:

1. ВЪВЕДЕНИЕ	3
2. АНАЛИЗ НА МОРСКИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ ПРЕЗ 2025 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 ЕМСР.....	12
4. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ НА НБРПВВЖТ. ОБУЧЕНИЕ. ДРУГИ ДЕЙНОСТИ .	13
5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	13

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 2025 г.

2.1. Получени уведомления за морски произшествия и инциденти през 2025 г.

През 2025 г. НБРПВВЖТ е получил общо 61 уведомления за морски произшествия и инциденти. За сравнение, през 2024 г. получените уведомления са 55, за 2023 г. - 72, за 2022 г. - 58, а през 2021 г. са 43, като е налице леко увеличение на получените уведомления за морски произшествия/инциденти с 6 бр. спрямо 2024 г., намаление с 11 броя спрямо 2023 г., увеличение с 3 бр. спрямо 2022 г., с 3 бр. спрямо 2022 г. и увеличение с 18 броя спрямо 2021 г.

Намаляването спрямо 2024 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. Освен това военните действия, водещи се в Черно море доведоха до значително намаляване на корабния трафик в региона, което също е основен допринасящ фактор.

2.2. Спецификации на морските произшествия и инциденти според типа

След разглеждане на получените 61 уведомления, през 2025 г. морските произшествия и инциденти според техния тип могат да бъдат разделени на:

- 1 много тежки произшествия;
- 3 тежки произшествия;
- 3 инциденти;
- 54 събития.



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

През 2025 г. е регистрирано 1 много тежко произшествие. То е свързано с потъване на м/к EILEEN в отговорната зона за търсене и спасяване на Република България. Предвид на факта, че потъването е извън териториалното море на Република България, флагът на кораба е на трета страна и нито един от членовете на екипажа не е български гражданин, същото излиза извън правомощията за разследване от страна на НБРПВВЖТ. Съгласно Международния кодекс на IMO за разследване на морски произшествия и инциденти, задължението за разследване пада върху държавата на знамето на кораба, т.е. на Камерун. Всички заинтересувани страни са надлежно уведомени по съответния ред.

През 2025 г. са регистрирани 3 бр. тежки произшествия – пожар на моторна яхта в пристанище Варна, засядане на м/к IRMGARD по време на подход за влизане в пристанище Бургас – изток и пожар на 2 бр. риболовни кораби в пристанище Балчик.

Регистрираните инциденти са 3 бр. – контакт с кран при извършване на маневра на м/к ALINA в пристанище Варна – запад, леко засядане на влекач ALKAID в КРЗ – Одесос и контакт с нанос на м/к HARUN KONAN, също в Одесос ПБМ.

Регистрирани са 54 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 7 бр., като от тях се изключат тези, класифицирани като събития.

Тенденция за 2025 г. спрямо 2024 г. е намаляването на морските произшествия и инциденти с 1 бр.

2.3. Морски произшествия и инциденти според типа на кораба

От общо регистрирани 61 получени уведомления, въввлечените кораби по тип за 2025 г. са както следва:

- кораби за генерални товари – 24;
- кораби за насипни товари – 8;
- комбинирани химикаловози/продуктовози – 3;
- кораби за превоз на растително масло – 3;
- риболовни кораби – 2;
- танкери за суров петрол – 3;
- газовози (LPG) – 2;
- контейнеровози – 2;
- кораб за превоз на животни – 1;
- речни кораби – 1;
- влекачи – 2;
- моторни яхти и лодки – 2;
- продуктовози – 1;
- катамарани – 1;
- случаи, при които няма замесени кораби или не са установени такива – 6.



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 преобладаващите типове кораби, посещаващи българските пристанища и/или плаващи в българските морски пространства изобщо.

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

Вълечените в морските произшествия/инциденти кораби през 2025 г. според държавата на знамето са общо 51, като от тях плаващи под знамето на:

- България – 8;
- Барбадос – 3;
- Белиз – 1;
- Вануату – 3;
- Гамбия – 2;
- Гвинея - Бисау – 1;
- Камерун – 5;
- Кипър – 1;
- Коморски острови – 1;
- Либерия – 4;
- Малта – 3;
- Маршалски острови – 2;
- Монголия – 1;
- Нидерландия – 3;
- Палау – 2;
- Панама – 6;
- Португалия – 1;
- Северна Корея – 1;
- Сейнт Китис енд Нейвис – 1;
- Танзания – 1;
- Того – 1;
- Турция – 2;



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 (8 бр.) и кораби, плаващи под т.нар. „удобни флагове“ – Камерун (5 бр.), Панама (6 бр.) и Либерия (4 бр.).

Спрямо 2024 г., през 2025 г. броят на произшествията/инциденти/събития с български кораби бележи увеличение с 1 бр.

От общи брой морски произшествия и инциденти са изключени тези, които не са свързани с кораби или при които знамето е неустановено.

2.5. Смъртни случаи и наранявания в морски произшествия и инциденти през 2025 г.

През 2025 г. няма регистрирани произшествия със загинали членове на екипажи на кораби. Регистрираните медицински събития са 2, при които почива един член на екипаж от сърдечен удар, но подобни случаи не попадат в хипотезата на морско произшествие, тъй като не са пряко свързани с експлоатацията на кораб. Аналогично, на 08.03.2025 г. е регистриран смъртен случай на – падане в хамбар на суперинтендант на кораб под чуждо знаме, който не е български гражданин на кораб в ремонт, т.е. извън експлоатация.

2.6. Морски произшествия и инциденти според локацията.

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

- 5 в открито море (над 12 мили от брега);
- 8 в териториалното море на Република България;
- 21 в български пристанища, от които:
 - 15 в пристанище Варна (включват се всички отделни пристанища);
 - 5 в пристанище Бургас (включват се всички отделни пристанища);
 - 1 в пристанище Балчик;
- 5 на котвени стоянки:
 - 3 на котвени стоянки във Варна;
 - 1 на котвена стоянка в Бургас;
 - 1 на котвена стоянка - Калиакра;
- 16 във вътрешните морски води на Република България:
 - 3 във Варна - Канал 1;
 - 1 във Варна – Стар канал;
 - 3 във Варненско езеро;
 - 3 на Варна - рейд;
 - 6 в Бургас;
- 1 във Вътрешни водни пътища.



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

Най-голям дял на морските произшествия/инциденти е в български пристанища (21 бр.), от които 15 бр. са в пристанище Варна.

На второ място (16 бр.) са произшествията/инцидентите във вътрешните морски води на Р. България, като 10 от тях са в района на Варна.

8 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.

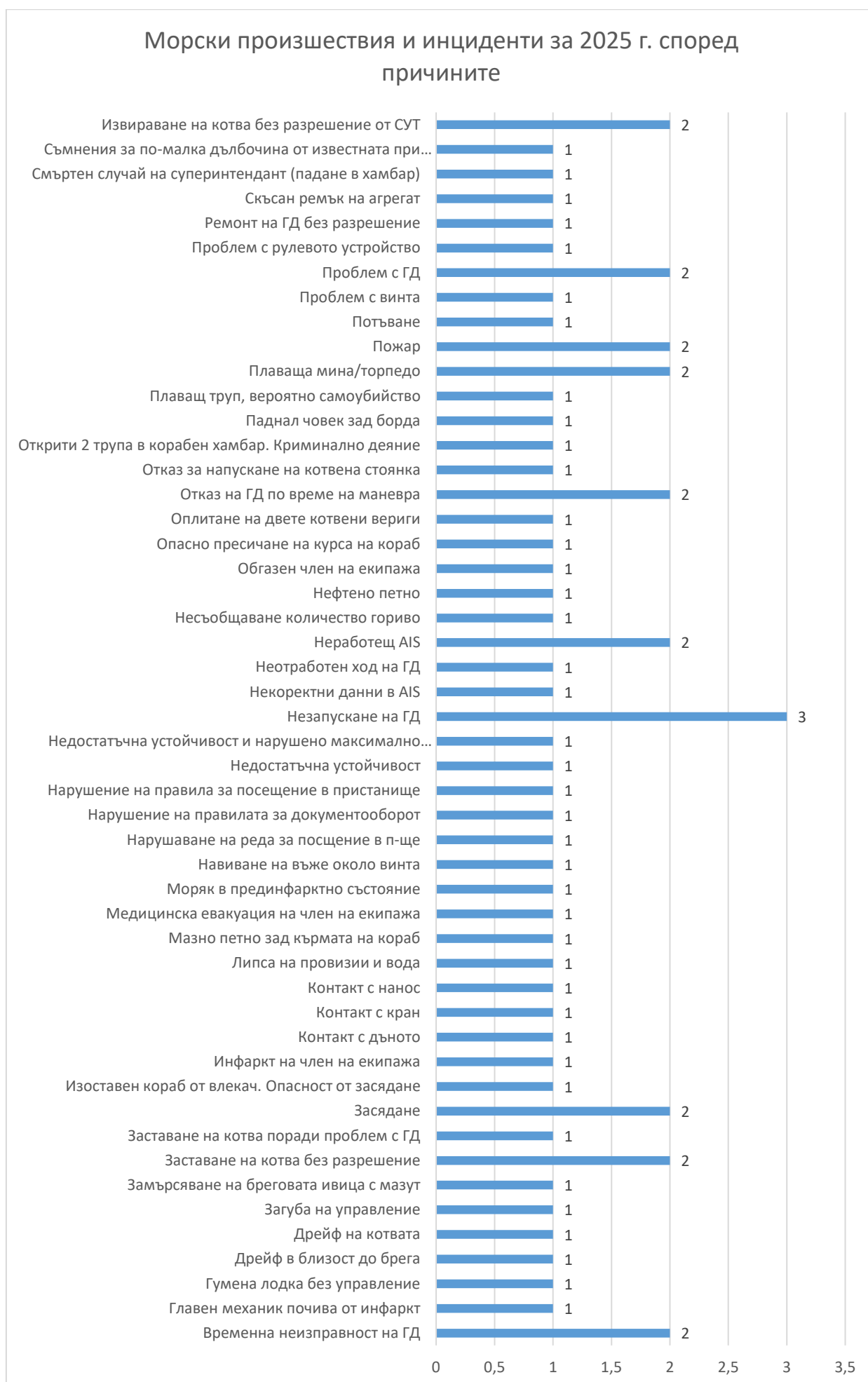
В графиката на фиг. 5 се разглеждат и морски произшествия/инциденти във Вътрешните водни пътища, въпреки че дейността на НБРПВВЖТ не включва разследване на произшествия и инциденти с речни кораби, плаващи по вътрешните водни пътища.

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

В зависимост от причините, които пораждат морските произшествия и инциденти, през 2025 г. същите могат да се класифицират със съответната честота, както е показано на фиг.6.

Следва да бъде отбелязано, че в общо 51 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 12 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 фигурират 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 2025 г. според причините

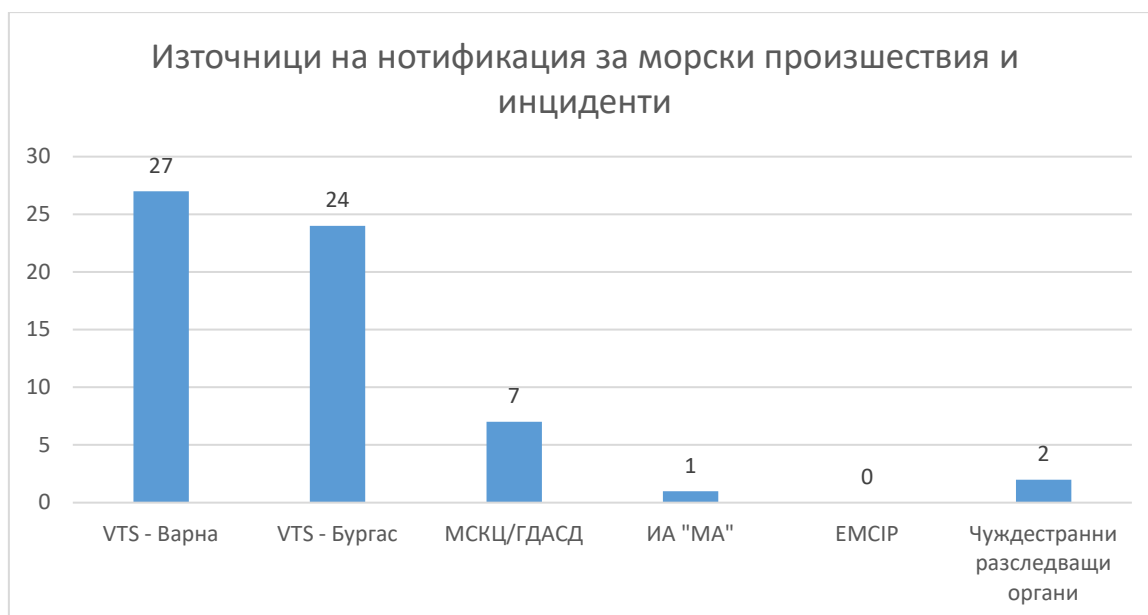
2.8. Източници на уведомления за морски произшествия и инциденти

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 „Пристищна инфраструктура“, ако са регистрирали или са били информирани за произшествието или морския инцидент.

През 2025 г. НБРПВВЖТ е получил доклади за морски произшествия, инциденти и събития, както следва:

- 27 - VTS – Варна (Система за управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването, Варна);
- 24 - VTS – Бургас (Система за управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването, Бургас);
- 7 - 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);
- 2 – Чуждестранни разследващи органи.



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 (27) и VTS – Бургас (24). 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 корабоприжателите/корабните оператори, въпреки нормативното им задължение за това и многократното напомняне от страна на Борда. Въпреки горното, през 2025 г. НБРПВВЖТ не получи нито едно уведомление за произшествие или инцидент от корабоприжателите 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 2025 г. не бяха регистрирани много тежки морски произшествия в български териториални води или на кораби под българско знаме, които да налагат разследване от страна на НБРПВВЖТ.

За всяко едно морско произшествие или инцидент през 2025 г. бе извършена надлежна оценка, като резултатите бяха документирани писмено в Информационна карти за всеки конкретен случай.

През 2025 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 2025 г. НБРПВВЖТ няма публикуван доклад за морско произшествие, като причините за това, че няма регистрирани много тежки морски произшествия в български териториални води или на кораби под българско знаме, които да налагат разследване.

3.2.2. Публикуване на междинни доклади от разследване.

През 2025 г. не се наложи публикуване на междинни доклади от страна на НБРПВВЖТ.

3.3. Изготвяне на ранни предупреждения

През 2025 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 ЕМСІР

През 2025 г. НБРПВВЖТ уведоми Европейската комисия чрез Европейската база данни за морски произшествия (ЕМСІР) за 4 събития, както следва:

- 2025/002868 – м/к „SAKAR”, IMO № 9104811, кораб за насипни товари, плаващ под знамето на Република България, на 10.04.2025 г., при преход от Санкт Петербург за Гданск главния механик на кораба получава инфаркт и почива.

- 2025/003621 – м/к “IRMGARD”, IMO № 9590967, кораб за насипни товари, плаващ под знамето на Либерия, на 09.06.2025 г., при подхождане за влизане в пристанище Бургас – изток засяда и блокира входа на пристанището.

- 2025/003643 – м/к „ALINA“, IMO № 8027901, кораб за генерални товари, плаващ под знамето на Коморски острови, на 11.06.2025 г., при маневра за заставане в пристанище Варна – запад, поради неотработване на заден ход на главния двигател контактува с брегови кран, без последствия за кораба и крана.

- 2025/007861 – м/к „HARUN KONAN“, IMO № 9385427, кораб за генерални товари, плаващ под знамето на Република Турция, на 10.10.2025 г., при маневра за снемане от кей на Одесос ПБМ контактува с натрупан нанос.

4. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ НА НБРПВВЖТ. ОБУЧЕНИЕ. ДРУГИ ДЕЙНОСТИ

4.1. Международна дейност на морското направление на НБРПВВЖТ

През 2025 г., поради възникнали неотложни служебни ангажименти, служители на НБРПВВЖТ не взеха участие в международни събития в т.ч. и в петнадесетото заседание на Групата за постоянно сътрудничество, организирано от Европейската агенция по морска безопасност (EMSA) и Главна дирекция „Транспорт“ на Европейската комисия.

4.2. Обучение на служителите на морското направление на НБРПВВЖТ

Предвид на факта, че служител на НБРПВВЖТ премина през 2024 г. успешно обучение в курс „Обща основна учебна програма за обучение на разследващи произшествия във връзка с безопасността“, през 2025 г. не бяха планирани обучения в същия курс, предлаган от Международната агенция по морска безопасност (EMSA).

4.3. Разработване на самостоятелна интернет страница на НБРПВВЖТ

През 2025 г. бе окончателно 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 попълване на база данни от проведени разследвания.

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.