

МОРСКИ
ПРОСТРАНСТВЕН ПЛАН
НА РЕПУБЛИКА
БЪЛГАРИЯ
2021-2035

ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

фл. адм. проф. д.в.н. Боян МЕДНИКАРОВ
к-н I р. проф. д-р Калин КАЛИНОВ
к-н I р. д-р Тодор КАЛИНОВ
к-н I р. д-р Валентин ВАСИЛЕВ
доц. д-р Никола СТОЯНОВ

9

СЪДЪРЖАНИЕ

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ	ii
СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА.....	iii
1. Специфика на Черноморския регион от позиция на сигурността	1
1.1. Структура на националните морски пространства, като среда за упражняване на морския суверенитет на държавата и другите суверенни права, свързани с морето	1
1.2. Международно-правен режим на морските пространства на Република България	4
1.3. Специфика на Черноморския регион от позиция на сигурността.....	7
1.4. Институционална рамка на националната система за сигурност.....	10
2. Райони, свързани със сигурността	20
2.1. Военни полигони.....	20
2.2. Военни пристанища	24
2.3. Други райони, свързани със сигурността	30
3. Маршрути на военните кораби и морски трафик	43
4. Обобщени изводи за съвместимостта на разнотипните зони и препоръки за отстраняване на проблемните области.....	49
ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ	58

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1: Райони, които могат да бъдат обявявани за временно забранени за корабоплаване.	22
Таблица 2: Райони, които могат да бъдат обявявани за временно опасни за корабоплаване	24
Таблица 3: Координати на райони, забранени за заставане на котва, риболов с придънни средства, за подводни и драгажни работи, за придънно тралене и взривове	36
Таблица 4: Координати на райони за изхвърляне на земни маси	39
Таблица 5: Координати на постоянно действащи полигони за подготовка на водолази от Военноморските сили	41
Таблица 6: Координати на система за разделно движение	46
Таблица 7: Координати на Препоръчителни пътища	47
Таблица 8: Препоръчани пътища за малки пътнически кораби с водоизместимост до 300 тона	48
Таблица 9: Райони за извършване на военни дейности, които са в конфликт със схемата за разделно движение и активирането им ще създаде конфликт с функционирането на СРД 54	

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

АИС	Автоматизирана информационна система
БДЧР	Басейнова Дирекция „Черноморски район“
БЧК	Българско Черноморско крайбрежие
ВВМУ	Висше военноморско училище
ВМВ	Вътрешни морски води
ВМС	Военноморски сили
ДВ	Държавен вестник
ДПШИ	Държавно предприятие Пристанищна инфраструктура
ЕС	Европейски съюз
ЗМПВВПРБ	Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
ИАМА	Изпълнителна агенция „Морска администрация“
ИАРА	Изпълнителна агенция „Рибарство и Аквакултури“
ИИЗ	Изключителна икономическа зона
ИО	Институт по океанология на БАН
МВР	Министерство на вътрешните работи
МО	Министерство на отбраната
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МПП	Морско пространствено планиране
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МС	Министерски съвет
МСКЦ	Морски спасителен координационен център
МТИТС	Министерство на транспорта информационните технологии и съобщенията
НМП	Национални морски пространства
ООН	Организация на обединените нации
ПЗ	Прилежаща зона
РДВ	Рамкова директива за водите
РДМС	Рамкова директива за морска стратегия

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

РИОСВ	Регионална инспекция по околна среда и води
СРД	Система за разделно движение
ТМ	Териториално море
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
IMO	International maritime organization
SSAS	Ship Security Alert System
VTMIS	Vessel Traffic Management Information Systems

ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

1. Специфика на Черноморския регион от позиция на сигурността

Настоящото изследване е изпълнено с отчитане на разработките, съществуващи в предметната област. Конкретно ползваните в изследването разработки представят националната школа в областта на морската сигурност. Тяхната подредба във времева последователност е:

1. „Участие на военноморските сили на Република България в контрола на националните морски пространства”, дисертация за получаване на образователна и научна степен “Доктор”, разработена от Петър Дерелиев. 2004 г.
2. „Изграждане и използване на системата за защита на морския суверенитет на Република България в променящата се среда за сигурност“, дисертация за получаване на образователна и научна степен “Доктор на науките”, разработена от Боян Медникаров. 2006 г.
3. „Защита на морската критична инфраструктура на Република България в променящата се среда за сигурност“, дисертация за получаване на образователна и научна степен “Доктор”, разработена от Недко Димитров.. 2008 г.
4. „Морската политика на България в променящата се среда на сигурност в Черноморския регион“, дисертация за получаване на образователна и научна степен “Доктор”, разработена от Сияна Люцканова. 2015 г.
5. „Взаимодействие на Военноморските сили с останалите компоненти на морската мощ на държавата в интерес на националната сигурност“, дисертация за получаване на образователна и научна степен “Доктор”, разработена от Димитър Йорданов. 2017 г.

В по-подробна степен резултатите са представени в сборната монография „Функционално зонироване на националните морски пространства за създаване на информационна система за управление на крайбрежната зона“ с авторски колектив под ръководството на Недко Димитров, издадена през 2018 г.

1.1. Структура на националните морски пространства, като среда за упражняване на морския суверенитет на държавата и другите суверенни права, свързани с морето

Средата, в която действат институциите, осигуряващи морския суверенитет на държавата и реализирането на другите суверенни права, свързани с морето, са морските пространства на региона на Черно море. Естествено те включват националните морски пространства (НМП) на Р. България, но също така и морски пространства на другите черноморски страни. Необходимостта НМП на останалите черноморски държави също да се разглежда като част от средата, касаеща морския суверенитет на страната, се обуславя от затворения характер

на морето и възможността отделни процеси, възникнали в НМП на съседни държави да застрашат суверенитета и интересите на Р. България.

НМП на страната са дефинирани в съответствие с международното право и националното законодателство. Те имат сложна структура и включват в себе си земните недра, морското дъно, морето и функционално са свързани с въздушното пространство и Космоса над тях. В тях държавата има големи права и важни интереси. Ефикасното им използване е свързано със следните специфични и функционално обособени зони: вътрешни морски води (ВМВ), териториално море (ТМ), прилежаща зона (ПЗ), изключителна икономическа зона (ИИЗ) и континентален шелф. Към НМП се включват и част от прилежащата към морето суша, а също така и част от други водни пространства (устията на реките, канали, езера и т.н.).

Сложната структура на морските пространства се определя от факта, че те са формирани на границата на три макросфери (физическа, информационна и морална) и на три стихии (вода, суша и въздух), което обосновава разнообразието от геополитически, военностратегически, географски, икономически, правни, информационни, екологически аспекти, свързани с осигуряването на морския суверенитет.

От функционална гледна точка в морските пространства могат да се разграничат следните обособени зони и райони, пряко свързани с осигуряването на морския суверенитет:

- свързани с отбраната на страната – това са райони и зони, в които оперират формирания от ВМС на страната или коалиционни (съюзни) сили за защита на морския суверенитет, такива са: морският театър на военните действия, операционната зона на ВМС, отговорните зони на военноморските бази, зоната на операциите, зоната на морските комуникации и др.;
- крайбрежен район – част от морската среда и сушата, за означаването на която се използват термини (“черноморско крайбрежие”, “крайбрежна зона” и пр.). Тук се осъществява взаимодействието между различните аспекти на използване на морето. В него са обособени зони с различно предназначение: пристанищни комплекси, пунктове за базиране и кораборемонт, селища, складови райони, природни резервати, защитени зони, курорти. За външна граница на крайбрежния район може да се приеме 200 метровата изобата ;
- подводно пространство – има изключително важно значение при осигуряване на националната сигурност, изучаването на шелфа, и морското дъно, съхраняване на биологичните ресурси и екологическото състояние на морето;
- морска (дълбоководна, офшорна) зона – разположена след 200 метровата изобата и се свързва с експлоатацията на морето и неговите ресурси;
- морски район за териториална компетенция на Изпълнителна агенция “Морска администрация” – обхваща НМП на Р. България и националния район за търсене и спасяване. В рамките му дирекции “Морска администрация”- Варна и Бургас имат райони с постоянно фиксирани граници. В района агенцията упражнява контрол по спазването на условията за безопасност на корабоплаването, по опазване на морската

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

среда, контрол на трафика в каналите и пристанищата, осъществява търсене и спасяване на море;

- морска зона на Главна дирекция “Гранична полиция”- по принцип обхваща пристанищата, ВМВ, ТМ, ПЗ, българската част на р. Дунав, другите гранични реки и се свързва с охрана на държавната морска граница и контрола за спазването на граничния режим в морските пространства;
- национален район за търсене и спасяване – границите му почти съвпадат с тези на Района за полетна информация (Flight Information Region). Границите му са съобразени с ТМ и ИИЗ на съседните държави;
- морски пътища – около тях се гради цялата морска политика и концепциите за защита на националните интереси. Най-важни обекти на контрол са основните трасета (коридори) и интензивността на потоците. Морските пътища се делят на:
 - каботажни (крайбрежни, вътрешнодържавни), които осигуряват връзката между собствените морски пристанища и са строго регламентирани от националните документи. Във ВМВ и ТМ те са определени чрез Системата за разделно движение;
 - външни морски пътища - свързват по между им черноморските пристанища, в това число с Проливната зона. От тях най-голям интерес представлява морската част на Коридор № 8 (до Варна и Бургас), чието развитие е с приоритетно национално значение. Външните морски пътища не са регламентирани, но т.к. се отчитат морските течения, навигационни и други фактори (социални, политически, военни и др.), в НМП са се оформили относително постоянни морски транспортни коридори. След годините на икономическата криза се увеличава количеството на корабите, транзитно преминаващите през нашите НМП, в посока север-юг.
- зони за безопасност – установяват се около изкуствените острови, инсталации и съоръжения и включват водния стълб от морската повърхност до дъното и обикновено са на разстояние до 500 м. от външния им край. Тяхното установяване и поддържане е елемент от операциите по осигуряване на морския суверенитет;
- защитени територии по крайбрежието, природни и исторически резервати, архитектурни забележителности и археологически обекти – за условията на Р. България тези специфични зони са обект на защита от различни закони, но грижите за тях все още не са обединени в единна концепция. Това обстоятелство е източник на много противоречия и крие опасности за опазването на историческите и природни богатства на страната ни.

Сложната структура на НМП обуславя и комплексността на мероприятията и действията по защита на морския суверенитет на държавата. Нейното познаване осигурява разбирането за пространствените рамки на използването на силите и средствата, привличани за защита на морския суверенитет.

1.2. Международно-правен режим на морските пространства на Република България

Въз основа на принципите на международното право, ВМВ и ТМ, както и въздушното пространство над тях, дъното и земните им недра, са част от територията на страната, ето защо върху тях държавата упражнява суверенитет, а в останалите морски пространства има определени суверенни права. За да се изяснят тези възможности на държавата е необходимо да се анализира международно-правния режим на НМП.

Първа стъпка, в този процес е класифицирането на морски пространства, по отношение на суверенните права на държавата, което се извършва в следна последователност:

- 1) Определяне на факта на принадлежност на даденото морско пространство в пределите на държавната територия;
- 2) определяне на степента на подчиненост на морското пространство, включено в пределите на държавната територия, неговата юрисдикция;
- 3) определяне на статута на морските пространства, които въпреки, че не влизат в състава на държавната територия, се подчиняват на държавната юрисдикция;
- 4) определяне на статута на морските пространства, които не са подчинени на суверенитета или каквато и да било юрисдикция на крайбрежната държава.

Кратка характеристика на основните документи, регламентиращи правния режим в националните морски пространства е представен в Приложение № 1.

Суверенитетът над териториалното море и вътрешните морски води, над въздушното пространство над тях, както и върху повърхността и недрата на тяхното дъно е международно признато правомощие. Все пак режимът на ТМ се отличава от режима на другите части от територията и ВМВ, поради някои специални норми на международното право.

Правилата, установени от крайбрежната държава в ТМ, са насочени към защита на нейната вътрешна и външна сигурност чрез упражняване на твърдо определени права: правото на юрисдикция над чуждестранните търговски кораби; правото за осъществяване на административен, митнически, данъчен, санитарен и друг контрол; правото на риболов и на други промишлени и търговски дейности по крайбрежието. Въпреки това съгласно чл. 17-26 от Конвенцията по морско право, крайбрежната държава е длъжна да съблюдава правото на мирно преминаване на чуждестранните кораби през ТМ. Преминаването означава плаване през ТМ с цел неговото пресичане, без да се влиза във ВМВ или да се спира на котва на рейд или акостира в пристанищно съоръжение, извън ВМВ. То трябва да бъде непрекъснато и бързо. Съгласно чл. 19 на Конвенцията „...Преминаването е мирно, доколкото не нарушава мира, добрия ред или сигурността на крайбрежната държава...“.

Мирният преход може да включва и спиране (акостиране) в ТМ и ВМВ само ако те са елемент на плаването или са станали необходими поради непреодолима сила (повреда или бедствие) или с цел да се окаже помощ на лица, кораби или въздухоплавателни средства,

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

които са в опасност или търпят бедствие. По време на мирния преход чуждестранните кораби са длъжни да съблюдават законите и обичаите на крайбрежната държава. Установено е, че преминаването на чуждестранните рибарски кораби няма да се счита за мирно, ако те нарушат забраните за риболов в ТМ .

В тази връзка по отношение чуждестранните кораби държавата установява правила, относно начините за осъществяване на радиовръзка, за режима на забранените или други зони, навигационни правила и др.

При определени условия и при изпълнение на предвидени изисквания крайбрежната държава може временно да преустанови правото на мирно преминаване на чуждестранните кораби за някои райони в своето ТМ. Това става чрез обявяване от страна на МО (чрез ВМС) на “забранени райони за плаване”, “временно забранени райони за плаване” и “забранени райони за заставане на котва”.

В ТМ държавата се ползува от ред изключителни права:

- да провежда изследвания, като е длъжна да информира за препятствията за мореплаването, които се създават в тази връзка. Тя може да разреши провеждането на изследвания от друга държава, като има права за участие в тях или на достъп до получените резултати;
- да осъществява морска промишлена дейност;
- да организира и осъществява каботажни превози;
- да осъществява пилотаж в свои води, като установява изискванията относно плаването в определени райони с оглед осигуряване на безопасно провеждане на корабите от пилотски служби;
- да изисква съблюдаването на установения митнически и пограничен режим, с оглед осигуряване на нейните политически, икономически и отбранителни интереси.

Границите на ТМ обикновено се измерват от белега на брега при отлив, но при естуар на река или малък залив те се измерват от т.н. изходни линии, определящи границите на ВМВ на държавата. Ширината на ивицата на териториалното море е спорен въпрос в международното право. По традиция тя бе 3 морски мили, но днес повечето държави са установили 6- или 12-милна зона на ТМ.

Анализирайки суверенните права на държавата в ПЗ, трябва да се отбележи известно разминаване на националното ни законодателство с Конвенцията по морско право. Съгласно нея в ПЗ крайбрежната държава може да упражнява контрола, за предотвратяване на нарушения на нейните митнически, данъчни, емиграционни или санитарни закони и правила. Аналогичният текст в ЗМПВВПРБ (чл. 38) определя, че в ПЗ се осъществява контрол „...за предотвратяване нарушаването на митническите, финансовите, граничните и санитарните разпоредби...”. Вижда се, че законодателят е разширил обхвата на контрола, упражняван от държавата в ПЗ, като вместо по-тясното “данъчни” е записано по-широкото понятие “финансови” закони, и вместо “емиграционни” – доста по-общото “гранични”

законали. Това може да стане причина органите, прилагащи закона, изпълнявайки разпоредбите на националното законодателство, да нарушат международното право.

Съгласно чл. 55 и 57 от Конвенцията по морско право изключителната икономическа зона представлява "... район, който се намира извън пределите на териториалното море и е прилежащ към него"; "тази зона попада в откритото море, чиято широчина не трябва да надвишава 200 морски мили, отмервани от изходните линии, от които се отмерва широчината на териториалното море..", в който крайбрежните държави могат да упражняват права относно изследване, експлоатиране, опазване и стопанисване на живите и неживи ресурси.

ИИЗ има особен правен статут, който я отличава както от териториалното, така и от откритото море и я характеризира като вид морско пространство със специфичен режим, което има функционален характер с оглед упражняването на суверенни права и съответната юрисдикция на крайбрежната държава. Според чл. 56 от Конвенцията в ИИЗ крайбрежната държава има:

- суверенни права за проучване, разработване и опазване на природните ресурси, както живите така и неживите, във водите, покриващи морското дъно и в неговите недра, а също така и за управление на тези ресурси и по отношение на другите видове дейност по икономическото проучване и разработване на посочената зона, като производство на енергия по пътя на използване на водите, теченията и вятъра;
- юрисдикция, по отношение: създаването и използването на изкуствени острови, инсталации и съоръжения; морските научни изследвания; защитата и опазването на морската среда.

Анализът показва, че ИИЗ не се подчинява на суверенитета на нито една държава, а на крайбрежната държава са предоставени точно определени суверенни права (което съвсем не е равнозначно на суверенитет върху зоната) от функционален характер за точно определен вид икономическо използване.

Крайбрежната държава има широки права да регулира експлоатацията на живите ресурси в ИИЗ, тяхната охрана и стопанисване. Тя определя чрез закони и правила: издаването на разрешения за експлоатация на живите ресурси, използването на риболовни кораби и обзавеждане, събирането на такси или други заплащания; видовете живи организми, които могат да се ловят и риболовните квоти; сезоните и районите на ловуване; размерите и количеството на риболовните средства, а също количеството, размера и типове риболовни кораби, които могат да бъдат използвани; размера и възрастта на рибите и другите рибни ресурси, ловът на които е позволен, а също така и други видове дейности, свързани с тяхната експлоатация в тази зона. Освен това крайбрежната държава е длъжна да осигури опазването на живите ресурси в зоната, така щото тяхното състояние "да не се подлага на опасност в резултат на прекомерна експлоатация", и да сътрудничи за тези цели с компетентните международни организации (чл. 61, т. 2).

Изключителната юрисдикция по отношение на изкуствените острови, инсталации и съоръжения (чл. 56, т. 1, б.б. “а” и “б”) определя и юрисдикция по отношение на митническите, данъчните, санитарните и емиграционните правила (чл. 60, т. 2) на тях. Около тези съоръжения могат да бъдат определени зони на сигурност с широчина до 500 m (чл. 60, т.т. 4 и 5). Тези изкуствени съоръжения нямат териториално море (чл. 60, т. 8) и не могат да се строят в районите, където биха били препятствие за използването на морските пътища, имащи съществено значение за международното корабоплаване (чл. 60, т. 7).

В ПЗ и ИИЗ държавата може да обявява “временно опасни райони” за плаване или за полети на авиацията. Обикновено тези райони се обявяват в интерес на сигурността на корабоплаването, полетите и другите дейности в и над морето в хода на големи военни учения с използване на оръжия с голяма далечина на стрелба, при изследователски работи и др. Държавата не може да забрани на чуждестранните кораби и самолети да навлизат в съответните райони, но не носи отговорност в случай на евентуалното им поразяване в тях.

Върху континенталния шелф страната има суверенни права за търсене, проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на естествените му богатства, които включват: енергийните, минералните и други небιологични ресурси на морското дъно и в неговите недра, както и живите организми, принадлежащи към прикрепените видове. Държавата има изключителното право да извършва, да разрешава и да регулира провеждането на сондажни работи в този район, независимо от тяхната цел, да изгражда, да разрешава изграждането и да регулира създаването на инсталации и съоръжения, които се намират под нейната юрисдикция.

Държавата осъществява и суверенни права върху радиочестотния спектър и позициите на геостационарната орбита, определени за Р. България с международни споразумения.

Анализът на международно-правния режим на НМП на Р. България показва, че в тях са обособени зони, в които държавата има пълен или частично ограничен суверенитет, както и зони, в които международното право ѝ дава определени суверенни права. Запазването на националния суверенитет и реализирането на всички суверенни права на държавата, свързани с морето, налага отлично познаване и стриктно прилагане на съответна национална нормативна уредба, както и непрекъснато ѝ усъвършенстване.

1.3. Специфика на Черноморския регион от позиция на сигурността

Високата степен на интензивност в Черноморския регион, породена от силно дефрагментираното развитие и разнопосочност на интересите на държавите, правят анализа на средата многообразен с трудна предсказуемост. Предвид глобалните предизвикателства с регионални измерения и разсъждавайки за задачите на ВМС и останалите институции с морска компетентност, се затвърждава разбирането, че те трябва да осигурят защитата на националния суверенитет в един по-широк контекст. Това не е само опазване на

териториалната цялост от външни агресори, а тук става дума за комплексна защита на всички национални интереси на България, свързани с националните морски пространства.

Насоките и приоритетите на политиките са неизменно обвързани с променящата се среда за сигурност в глобален и регионален план, чиито особености оказват пряко влияние върху динамиката на политическите, икономически и обществено-социални процеси. Планирането на национално отговорни отбранителни приоритети и тяхното изпълнение от една страна ще осигури максимално усвояване на всички икономически възможности, и от друга страна е необходим инструмент за осигуряване на сигурна и безопасна среда в динамично променящия се Черноморски регион. Предизвикателствата са многообразни и включват липсващата обща „идентичност” на черноморските страни, значителните разлики в политическата легитимация и икономическо състояние, т.нар. „замразени конфликти” и периодичното им размразяване, опитите за налагане на доминантната роля на Русия, събитията в Турция, които според реномирани международни аналитични институти свалиха нивото на демократичност в страната и региона в пъти надолу, рискове и заплахи, които наричаме „хибридни” с особено силно проявление в морето и засягащи морските интереси на държавите и редица други.

Множество фактори формират средата за сигурност в Черноморския регион. Моментното състояние позволява разглеждане и оценка на развиващите се процеси, като биха могли да се очертаят няколко вероятни сценарии за развитие на базата на декларираните и следвани дългосрочни цели на най-важните актьори в тях. Силно дефрагментираното развитие на региона и разнопосочност на интересите на държавите в него правят средата сложна за прогнозиране. Без да бъде напълно изчерпателен, анализът има за цел да дефинира областите, в които морските институции, в частност ВМС, ще имат ключова роля за защитата на националната сигурност и интереси на страната.

Две са условията, които определят рамката на анализа. Първото е свързано с членството ни в евроатлантическите структури- нашата отбрана се осъществява в контекста на съюзническата, т.н. колективна отбрана. Пълноправното ни членство в ЕС предполага и допълващи ангажименти в контекста на Общата политика за сигурност и отбрана (ОПСО) на ЕС, една сфера, част от общата външна политика на ЕС, също така много сериозен фактор в средата за сигурност на континента и в региона. Действията на ВМС, операциите, които провежда, и необходимите способности за този кръг задачи няма как да не бъдат съобразявани с контекста на задачите, които НАТО си поставя от една страна, и няма как да пренебрегват основните положения на политиката на ЕС по отношение на Черноморския регион.

Следващо условие за този анализ е средата, в която ще се решават тези задачи- изключително динамична в нашия регион, много сложна среда за сигурност в Източното Средиземноморие и факта, че от нашите ВМС се очаква да действат именно в тези два района, където проблемите на сигурността нерядко стават дори драматични, защото освен Черно море в качеството си на натовски сили те действат и в Средиземноморието.

Разбира се, освен задачите за конкретното военноморско присъствие стои и проблема за осигуряване на безпрепятственото гарантиране на готовност за оказване на всички видове критични услуги в морето - на компании, хора, екипажи и летателни апарати, които са ангажирани с обслужването на тези платформи. Възниква въпрос за по-нататъшното развитие на морската патрулна авиация, за да може тя да притежава капацитета да достига до тези райони, да пренася хора там, да стои по-продължително и да контролира ситуацията.

Друг аспект пак в този контекст е проектът за изграждане на газовия хъб „Балкан”. Създаването му ще доведе до формирането на по същество нов тип пристанище. То ще промени значително направлението на морския трафик. Всичко това също поставя необходимостта от решаване на широк кръг от задачи, от охраната на тези комуникации, гарантирането на сигурността на корабите в далечната, средната морска зона и непосредствено до бреговете на страната, осигуряване на безопасността на корабоплаването, готовността за оказване на критични услуги в контекста на търсене и спасяване, в контекста на борба с нефтени разливи и др. В това направление се полагат не малко усилия. Необходимо е стимулиране на научно-изследователската и образователна работа в тази актуална сфера, което да изгради и поддържа капацитет. Пример за такава база е създаването на оперативен Интегриран център за управление и мониторинг на бреговата зона във ВВМУ „Н.Й.Вапцаров”, който с възможностите си предлага широко поле за научно сътрудничество, обучение и практическо приложение в реално време.

Още един специфичен аспект в контекста на критичните услуги на море е свързан с откриването и началото на работа на новото летище в Истанбул. То се намира северозападно от града, много по-близо е до българската граница и по същество то започва сериозно да ангажира нашата система за Ръководство на въздушното движение. Факт е, че именно нашата служба ще контролира кацанията в Истанбул чрез така наречената „далечна преводна”. Това плюс засиления авиационен трафик над българските национални морски пространства заради затварянето на въздушното пространство над Украйна и Египет повишава риска от авиационни аварии. Адекватната реакция на държавата в един такъв лош сценарий, свързан с факторите време на реакция и множество човешки жертви, може да има негативни ефекти върху международния имидж на страната. Това поставя въпроса за подобряване на организацията по отношение на готовност за действия при такава ситуация. Отново възниква въпроса кои са платформите в морето, които ще бъдат ангажирани с търсене и спасяване, особено в отдалечени зони. Изниква необходимост от бързоходни морски платформи на ВМС, които да бъдат ангажирани в такава операция и разбира се нарастване на капацитета на морската авиация на България. Факт е, че в момента нито една институция освен ВМС не разполага с капацитет за оказване на подкрепа на операции по търсене и спасяване на море в отдалечени райони.

1.4. Институционална рамка на националната система за сигурност

За гарантиране на суверенните права на държавата е изградена Национална система за морски суверенитет.

Основен компонент на тази система се явяват Военноморските сили на република България. Те изпълняват задачите си във взаимодействие с различни ведомства. Приведеното по-долу описание на системата за морски суверенитет е изцяло заимствано от дисертация за присъждане на образователната и научна степен „доктор“ по професионално направление 9.2. „Военно дело“, научна специалност 05.12.01 „Организация и управление на въоръжените сили“ на тема: “Взаимодействие на военноморските сили с останалите компоненти на морската мощ на държавата в интерес на националната сигурност” с автор доктор Димитър Йорданов.

1. ВМС на Република България

Съгласно „Доктрина за морски операции“ (Национална публикация на въоръжените сили на Република България НП 3.1) и „План за развитие на Въоръжените сили до 2020 г.“, ВМС (самостоятелно или съвместно в национален или коалиционен формат) са основното силово средство за защита на националните морски пространства и националните интереси в открито море, чрез провеждане или участие в морски операции. Те защитават интересите на Република България в морското пространство и във взаимодействие с другите видове въоръжени сили гарантират суверенитета и териториалната цялост на страната. Това се осъществява, като се поддържат способности за участие в изпълнението на мисиите и задачите на въоръжените сили.

Военноморските сили самостоятелно и във взаимодействие изпълняват задачи по защита на морския суверенитет и спазване на държавните интереси в следните направления:

- Контрол на нарушения на суверенните права и юрисдикция в НМП и Задържане на кораб нарушител;
- Охрана на морската държавна граница;
- Отбрана на територията на страната;
- Военноморско сътрудничество и управление на корабоплаването (NCAGS).

Друга задача на Военноморските сили е упражняването на интегриран контрол по подфункции:

- Изграждане и поддържане на опозната картина в морските пространства на Република България;
- Контрол на граничния и митнически режим;

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

- Контрол за действията на яхти, лодки и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечения;
- Контрол на риболовна дейност;
- Контрол на водолазната дейност.

Съществена е ролята на Военноморските сили по осигуряване на безопасност в широк контекст – от техническа до търсене и спасяване със следните частни направления:

- Борба с тероризъм;
- Борба със съвременните заплахи (асиметрични, хибридни и виртуални заплахи);
- Защита на важни стратегически обекти и морската критична инфраструктура;
- Защита на офшорната промишленост;
- Сигурност на пристанища.

Военноморските сили участват и в дейностите по екология и защита на околната среда, като изпълняват задачи по:

- Защита и опазването на морската среда;
- Наблюдение и навременно откриване на замърсяващи кораби;
- Борба с последствията от нефтени разливи.

Не на последно място следва да се отчете и участието на ВМС в гарантиране на функционирането на държавната икономика по направления:

- Безопасност на корабоплаването чрез: издаване на известия до мореплавателите, разпространение на хидро-метеорологична информация, навигационно осигуряване, извършване на хидрографска и картографска дейност;
- Помощ на населението при бедствия и кризи (вкл. при инцидент в пристанище);
- Търсене и спасяване.

2. Главна дирекция "Гранична полиция" (ГДГП)

Главна дирекция "Гранична полиция" (ГДГП) е национална специализирана структура за осъществяване на дейности (оперативно-издирвателна; охранителна; разследване на престъпления; информационна; контролна; превантивна; административно наказателна и предоставяне на административни услуги) в граничната зона, в зоните на граничните контролно-пропускателни пунктове, международните летища и пристанища, във вътрешните морски води, териториалното море, прилежащата зона, континенталния шелф, българската част на река Дунав и другите гранични реки и водоеми.

Структурата за управление на ГДГП е тристепенна (Дирекция, Регионална дирекция, Граничен полицейски участък). Въведен е на практика принципът "една граница - едно

звено за охрана”. По този начин един регионален граничен сектор охранява и контролира част от държавната граница, съответно прилежаща към съседна държава - Румъния, Сърбия, Македония, Гърция, Турция, както и Черно море.

Правомощията на ГД „Гранична полиция“ се простират в гранична зона, обхващаща територията с дълбочина 30 км, която на сухоземната граница се определя от линията на държавната граница, а на морската и речната граница - от линията на брега, и в която ГДГП осъществява правомощията си по извършване на граничен контрол, в който се включва гранично наблюдение и гранични проверки.

Дейността и правомощията на Главна дирекция “Гранична полиция” по охраната на морската държавна граница и контрол на граничния режим в морските пространства, бреговата ивица и пристанищата са регламентирани в Закона за Министерство на вътрешните работи и Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Р България (ЗМПВВПРБ). Те могат да се обобщят в следните задачи: охрана на морската държавна граница; контрол на граничния режим във вътрешните морски води и териториалното море, акваторията на пристанищата и в граничната зона на бреговата ивица; осъществяване на пропускателен режим и паспортен граничен контрол в пристанищата за обществен транспорт на Р България; по режима на плаване, риболов и промишлено стопанска дейност в морските пространства; контрол по опазване на околната и водната среда, флората и фауната, защитените видове и местности; откриване и задържане на нарушителите на морската държавна граница; разкриване, предотвратяване и разследване на незаконни дейности в морските пространства - нелегална миграция, контрабанда на стоки, наркотици и оръжие, незаконен риболов и други.

Управлението на охраната на морската държавна граница и контрола по спазването на граничния режим се осъществява от Дирекция “Гранична полиция” чрез Регионална дирекция "Гранична полиция" - Бургас посредством:

1. Морски сили, включващи база гранично-полицейски кораби за изпълнение на гранично-полицейските задачи на море.
2. Брегови сили, включващи: гранични участъци, постове за техническо и визуално наблюдение, гранични контролно-пропускателни пунктове и оперативен център за събиране и анализ на информацията и координиране дейността на отделните звена.
3. Мобилна група за бордови контрол на плавателни средства - специализирано подразделение за бързо реагиране при извънредни ситуации и форсмажорни обстоятелства.

Гранично-полицейското пространство на Р България по р. Дунав се простира от речен километър (р.км.) 845,650 до р.км. 374,100.

3. Изпълнителна агенция „Морска администрация“

Изпълнителна агенция „Морска администрация“ е юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, със седалище

София и с териториални дирекции във Варна, Бургас, Русе и Лом. Агенцията организира и координира дейности по осигуряване безопасността на корабоплаването в морските пространства и във вътрешните водни пътища на Република България, осигурява реалната връзка между държавата и корабите, плаващи под българско знаме, упражнява контрол за спазването на условията за безопасност на корабоплаването спрямо корабите, плаващи под българско или чуждо знаме, предоставянето на услуги по управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването в морските пространства, вътрешните водни пътища, каналите, пристанищата на Република България и другите, определени по съответния ред райони, упражнява държавен екологичен контрол на корабоплаването за предотвратяване замърсяването на околната среда от кораби.

Териториалната компетентност на Агенцията се разпростира върху вътрешните морски води, териториалното море, българския участък на р. Дунав, сухоземната крайбрежна ивица, имаща широчина 100 метра, отчитана от линията на най-големия отлив, територията на пристанищата и специализираните пристанищни обекти, с изключение на военните пристанища, изключителната икономическа зона на Република България в съответствие с Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право, българския морски отговорен район за търсене и спасяване в съответствие с Международната конвенция за търсене и спасяване по море, реки, които се използват за корабоплаване и се вливат в Черно море.

Агенцията осъществява дейностите по търсене и спасяване в българския морски отговорен район за търсене и спасяване и във вътрешните водни пътища на Република България чрез Главна дирекция "Аварийно-спасителна дейност" с местонахождение във Варна и с териториални звена в Бургас и Русе. Тази дирекция поддържа при денонощен режим на работа сили и средства за координиране и провеждане на операции по търсене и спасяване на човешки живот и за оказване на помощ на търпящи бедствие кораби и самолети в българския морски отговорен район за търсене и спасяване и във вътрешните водни пътища на Република България. Тя е структурирана с 4 отдела: "Морски спасително-координационен център" (МСКЦ), "Спасителни средства – Черно море", "Аварийно-спасителна дейност - р. Дунав" и отдел за разработване и управление на проекти за нуждите на изпълнителната агенция.

Морският спасително-координационен център (МСКЦ) на Р. България е структуриран като отдел в Главна дирекция „Аварийно-спасителна дейност ; (ГДАСД) на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и се намира в сградата на Брегови център – Варна. МСКЦ има следните основни функции: поддържа непрекъснато дежурство с цел приемане на сигнали за бедствие на море, сигнали за замърсяване на морето и сигнали от системата SSAS; предприема действия при получаване на сигнал за бедствие, сигнал за замърсяване или сигнал от системата SSAS; организира и координира операции по търсене и спасяване на море, съвместно с други държавни институции и доброволчески организации.

МСКЦ е оборудван с необходимите средства за комуникация. Към него е присъединена бреговата радиостанция Варна радио, която осигурява непрекъснато 24-часово наблюдение на международните канали и честоти за бедствие, водене на трафик при бедствия, разпространяване (излъчване) на морска информация за безопасност на национални и международни канали. С въвеждането на Глобалната морска система за бедствие и безопасност (GMDSS) през 1999 г. радиостанциите станаха част от тази глобална система. Добавиха се задачи по осигуряване наблюдението на канали за безопасност на Цифрово избиращелно повикване (DSC), тяхното препредаване или потвърждение.

Бреговата радиостанция Варна радио осигурява зона А2 от GMDSS, като покрива съответния морски район със сигнал на DSC на честота за бедствие 2187,5 kHz 24 часа в денонощието. Бреговата радиостанция Варна радио осигурява зона А1 от GMDSS, като покрива съответния морски район със сигнал на DSC на 70 канал 24 часа в денонощието. За целта операторите от станцията използват техническите съоръжения от системата на VTMIS (Система за управление и информационно осигуряване на корабоплаването).

Една много важна система в глобалното осигуряване на безопасно корабоплаване е системата NAVTEX. Излъчваната NAVTEX-информация се състои от нормалните за системата навигационни и метеорологични предупреждения, метеопрогнози, препредаване на съобщения за бедствия и когато се наложи, съобщения за издирване на кораби, излъчили фалшиви сигнали за бедствие, които още не са прекратени. Варна радио осигурява излъчването на NAVTEX съобщения за България и Румъния, като обслужва българското и румънското крайбрежие на английски език от 1987г.

Особено полезна за нуждите на морското търсене и спасяване е информацията от системата VTMIS, изградена и въведена в експлоатация през 2004г. Освен информацията за позициите на кораби в морските пространства на България изградената система за пеленгуване на радиоизлъчването на морските честоти (RDF) дава възможност за определяне на позициите на малките съдове по радиоизлъчването.

В МСКЦ дежурният непрекъснато следи всички комуникационни канали, посредством които се получават сигнали за бедствие на море, за замърсяване на морето или от системата за сигурност на корабите (SSAS). Такива комуникационни канали са: Inmarsat-C терминал; локална УКВ радиостанция с DSC контролер; терминал на системата за УКВ радиовръзка с дистанционно управление на приемо-предавателите; телефон; факс; електронна поща; терминал на системата за спешни повиквания с единен европейски номер 112.

Организацията на работата и документирането на процесите по ТС на море в МСКЦ детайлно са регламентирани в процедура към Системата за управление на качеството (СУК) на ИАМА (ПК 10-01).

МСКЦ на този етап разполага с 2 спасителни катери тип „Тангра”, 6 малки катера проект “PARKER 900 BALTIC” и 2 големи проект “PARKER 1400 INTERCEPTOR” (съответно по 3 и 1 за двата центъра Варна и Бургас)

На катерите (по един от п-ще Варна и п-ще Бургас) се носи 24-часово дежурство с 15-минутна готовност за излизане на море, по график утвърден от Директорите на „Морска администрация” - Варна и Бургас.

Също така при денонощен режим на работа, дирекцията поддържа сили и средства в обединения авиационен и морски спасително-координационен център за координиране и провеждане на операции по търсене и спасяване на човешки живот и за оказване на помощ на търпящи бедствие кораби и самолети в българския морски отговорен район за търсене и спасяване и във вътрешните водни пътища на Република България.

Изпълнителна агенция "Морска администрация" има функции и за изпълнението на разпоредбите по обезпечаване сигурността на корабите, плаващи под българско знаме и пристанищата и пристанищните райони в Република България, както и контролира спазването на изискванията за свободен достъп в пристанищата.

В рамките на териториалната си компетентност дирекциите на ИАМА осъществяват държавен пристанищен контрол спрямо корабите, плаващи под чуждо знаме, в съответствие с изискванията на националното законодателство, вторичното право на ЕС и международните договори, по които Република България е страна, осъществяват контрол за спазване на изискванията за свободен достъп в пристанищата, осъществяват контрол за изпълнението на мерките, предвидени в плановете за сигурност на пристанищата и на пристанищните райони, както и в правилата за сигурност на пристанищата, осъществяват контрол за изпълнението на мерките, предвидени в плановете за защита при бедствия на пристанищните оператори.

4. Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Според чл. 115л от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" (ДППИ) е юридическо лице по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон.

ДППИ има Главно управление в София, четири клона-териториални поделения в Бургас, Варна, Лом и Русе, както и три специализирани поделения: дирекция „Ръководство на корабния трафик – Черно море”, дирекция „Ръководство на корабния трафик – река Дунав” и дирекция „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали”.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" управлява инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт в съответствие с разпоредбите на ЗМПВВПРБ. Дейността на ДППИ обхваща изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт, поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения и други, обслужващи пристанищата за обществен транспорт, управление на собствеността в пристанищата за обществен транспорт, отговорност за наличието, изпълнението и поддържането на плановете за

сигурност на пристанищните райони, които включват пристанище за обществен транспорт, обезпечаване на достъп до пристанищата, изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система, навигационното осигуряване на корабоплаването във вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата.

ДППИ отговаря още за предоставяне на информация за управлението на трафика и информационното обслужване на корабоплаването, разпространяване на морска информация за безопасност и поддържане. ДППИ предоставя услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност (СМСББ), далекосъобщителни услуги кораб - бряг и бряг – кораб, услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и предоставяне на речни информационни услуги на корабния трафик, както и разпространение на хидрометеорологична информация.

ДППИ предоставя услуги чрез отдел Брегова станция Варна радио в съответствие със Световната морска система за бедствия и безопасност (GMDSS), като се осигурява непрекъснато 24 часово наблюдение на международните канали и честоти за бедствие (зони А1 и А2 от GMDSS), разпространява се морска информация за безопасност (информация, свързана с хидрометеорологичната обстановка, навигационни предупреждения и всякаква друга информация, свързана с условията и безопасността на корабоплаването. Бреговата станция осигурява също и комуникациите при морски бедствия и аварии.

Дирекция "Ръководство на корабния трафик - Черно море" извършва цялостната дейност по техническата експлоатация и поддръжка на съоръженията, апаратурите, системите и подсистемите за обслужване на корабния трафик и информационно обслужване на морските пристанища, включващи основните и спомагателните съоръжения на VTS, VTMIIS, GMDSS и SSN.

Националната „Система за управление трафика на плавателни съдове / Vessel Traffic Management and Information Systems (VTMIIS)“ интегрира всички комуникационни и информационни подсистеми в единна национална морска информационна система. Трафика се управлява от два равнопоставени брегови центъра, разположени във Варна и Бургас, които са взаимно заменяеми. Управлението на системата от двата центъра се отнася, както за цялата зона, така и за определени сектори за обслужване. В съответствие със създадената организация БЦ Бургас управлява и наблюдава корабния трафик в морските пространства южно от нос Емине до река Резовска, а БЦ Варна - северно от нос Емине до Дуранкулак.

Дирекция "Ръководство на корабния трафик - река Дунав" осъществява предоставянето на речните информационни услуги в българската част на река Дунав чрез основен брегови РИС център и локални брегови центрове (VTS центрове). Всички елементи на речната система (БУЛРИС) са напълно съвместими с аналогичните системи в другите страни по река Дунав в изпълнение на Директива 2005/44/ЕС.

5. Пристанищни оператори

Пристанищата в Република България се стопанисват от пристанищни оператори, които са сключили съответни договори за концесия. В общия случай, това са търговски дружества, които оперират пристанищните комплекси и носят отговорност за предоставяне на нужните услуги за нормалното функциониране на търговското корабоплаване самостоятелно или чрез сключване на договори с външни изпълнители.

От интерес за нас и настоящата разработка, не са толкова конкретните имена на тези оператори и пристанищата, които оперират, колкото какви са техните отговорности по отношение на сигурността им, като елемент от националната сигурност. Пристанищата за обществен транспорт, както и отделните пристанищните терминали са част от критичната инфраструктура по нашето черноморско крайбрежие и организирането и осигуряването на сигурността им е от съществено значение за нормалното функциониране на тези региони.

Орган за сигурност в пристанището е всеки оператор на терминал от това пристанище, като този орган за сигурност в пристанището е отговорен за наличието, изпълнението и поддържането на план за сигурност на пристанището. Освен това, органът за сигурност в пристанището е длъжен да осигурява и поддържа техническите средства за постигане на сигурността на пристанището или пристанищния терминал, посочени в плана за сигурност, както и да определи офицер по сигурността на пристанището. Създава се и пристанищен съвет за сигурност.

Офицерът по сигурността е служител на пристанищния оператор и лице за контакт с представителите на Министерството на транспорта, Министерството на вътрешните работи и Министерството на финансите по въпросите на сигурността на пристанището или пристанищния терминал.

6. Други структури

Басейнова Дирекция „Черноморски район” (БДЧР) е създадена със заповед на Министъра на околната среда и водите от 2002 год., в съответствие с изискване на Директива 60/ 2000 на Европейския съюз и националното законодателство и е регионално поделение на Министерството на околната среда и водите (МОСВ). Основната цел на управлението на водите е постигане и/ или поддържане на добро състояние на всички води (подземни и повърхностни) като неделим и жизненоважен ресурс, чрез прилагане на басейновия принцип за устойчиво ползване на водите, осигуряващо в оптимална степен сегашните и бъдещите нужди на населението и икономиката на страната, както и на водните екосистеми.

Черноморският район за басейново управление на водите обхваща територията на водосборните области на реките, вливащи се в Черно море от северната до южната граница на България, включително вътрешните морски води и териториалното море. В зоната си на отговорност, БДЧР има отговорности по мониторинга на екологичното и химичното състояние на морските води.

„Поддържане чистотата на морските води” АД е акционерно дружество, дейността на което се заключава в реализиране на реактивно въздействие за решаване на екологични кризи, свързани със замърсяване на водите. Дейностите включват: поддържане чистотата на морските води, акваторията на пристанища и канали, почистване на петна от нефт и нефтопродукти в териториалното море и вътрешните морски води при аварийни разливи, техническо обезпечаване и мерки за ограничаване на опасността от замърсяване при товаро-разтоварните операции и ремонт, приемане и преработване на твърди и нефтени отпадъци, получени при експлоатацията на морските плавателни съдове, пристанищата и свързаните с тях дейности.

Главна дирекция "Национална полиция" (ГДНП) е национална специализирана структура за осъществяване на оперативна-издирвателна и охранителна дейност, разследване на престъпления и осъществяване на информационна, контролна и превантивна дейност на територията на компетентност, които включват и крайбрежните и пристанищните райони (Варна и Бургас.) В тях органите на ГДНП решават задачи за опазване на обществения ред, за предотвратяване, разкриване и участие в разследването на престъпления.

Главна дирекция "Борба с организираната престъпност" (ГДБОП) е национална специализирана структура за осъществяване на дейности по противодействие на организирана престъпна дейност, свързана с наркотични вещества, техните аналози и прекурсори, трафик на хора, превеждане през границата на страната на отделни лица или групи от хора, както и подпомагане на чужденци да пребивават или да преминават в страната, трафик на културни ценности, огнестрелни оръжия, взривни, химически, биологични и други общоопасни средства и вещества, както и с оръжия, изделия и технологии с двойна употреба, терористични действия, използване на общоопасни средства и вещества, внушаване на страх, вземане на заложници, отвличане на лица с цел получаване на материални облаги и насилствени действия.

Главна дирекция "Пожарна безопасност и защита на населението" (ГДПБЗН) е национална специализирана структура на МВР за осъществяване на дейности по осигуряване на пожарна безопасност и защита при пожари, бедствия и извънредни ситуации. Дейността се осъществява чрез превантивна дейност, държавен противопожарен контрол, пожарогасителна и спасителна дейност, неотложни аварийно-възстановителни работи, оперативна защита при наводнения и операции по издирване и спасяване, и химическа, биологическа и радиационна защита, ранно предупреждение и оповестяване при бедствия и при въздушна опасност на органите на изпълнителната власт и населението.

Държавна агенция „Национална сигурност” е специализиран орган за контраразузнаване и сигурност, чиято основна мисия е разкриване, предотвратяване, пресичане и неутрализиране на заплахите за националната сигурност, свързани с опасности за единството на нацията, териториалната цялост и морския суверенитет на страната. Агенцията е създадена, за да осигури ненамеса във вътрешните работи на българската държава от страна на външни фактори, да предоставя необходимата информация на

висшите органи на държавна власт за провеждане на политиката по националната сигурност и вземане на решения в съответствие с националните интереси. Чрез ДАНС се осъществява и координация и взаимодействие в съответствие с международни задължения на страната и в интерес на националната сигурност с чужди специални служби за противодействие на международния тероризъм и други форми на международната организирана престъпност в морските пространства на република България.

Пилотска служба има касателство по отношение безопасността на маневрирането при влизане/излизане от пристанищните терминали. Дейността на отделните фирми, ангажирани в пилотска дейност, се регламентира на база на Наредба № 1 за условията и реда за осъществяване на пилотската дейност в Република България на МТИТС от 09.02.2001г.

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията като цяло провежда държавната политика в областта на транспорта, организира и ръководи подготовката на транспорта за работа в условия на кризи, за транспортно и съобщително осигуряване на страната, въоръжените сили и органите по сигурността при привеждането им от мирно на военно положение.

Агенция „Митници“ участва в контрола в НМП, като гарантира безопасността и сигурността на гражданите, защитават финансовите интереси на ЕС и държавите-членки, защитава от нелоялна и незаконна търговия, докато улесняват законната търговия, увеличава конкурентно способността на европейския бизнес чрез съвременни методи на работа в лесно достъпна електронна среда.

Регионални инспекции за опазване и контрол на общественото здраве (РИОКОЗ) извършват: контрол по спазването на здравните изисквания към стоките, продуктите и дейностите със значение за здравето на човека и факторите на жизнената среда обектите с обществено предназначение, контрол върху заразните болести, промоция на здравето и интегрирана профилактика на болестите, контрол върху здравословното състояние на контактните лица и на други лица по епидемични показания, оценка, наблюдение и контрол на замърсителите в питейните води; консултативна, методическа и експертна помощ в областта на опазване на общественото здраве.

Здравни заведения при възникване на кризи, в съответствие с планове за организиране на взаимодействието, оказват медицинска помощ и лечение на пострадали от тероризъм, природни бедствия, промишлени аварии.

Районни инспекции по околната среда и водите (РИОСВ) са регионални органи на Министерството на околната среда и водите, който провежда държавната политика по опазване на околната среда на местно ниво. Имат контролни, регулиращи и информационни функции в следните насоки: опазване и защита на въздуха, водите и почвата от замърсяване и увреждане, опазване и екологосъобразно използване на земните недра и подземните природни богатства; управление на отпадъците, събиране и

предоставяне на информация за състоянието на околната среда и водите. При осъществяване на регулиращите функции, разработват или участват в разработването на документи, или провеждат дейности, свързани с политиката на държавата в областта на опазването на околната среда. При осъществяване на контролните функции, извършват превантивен, текущ и последващ контрол, свързан с прилагането на нормативните актове, регламентиращи качеството на компонентите на околната среда и факторите, които ѝ въздействат.

Изпълнителна агенция „Рибарство и аквакултури” (ИАРА) осъществява дейностите, свързани с държавното и оперативното управление на сектор „Рибарство“ в рамките на Общата политика по рибарство на Европейския съюз (ЕС), държавния надзор, контрола върху риболовните дейности в рибностопански води и е определена за Управляващ орган по отношение на средствата от Европейския фонд по рибарство (ЕФР) на ЕС.

Национална ветеринарномедицинска служба извършва граничен ветеринарномедицински контрол, контрол на дезинфекцията, дезинсекцията, дератизацията и девастацията, ветеринарно-санитарен контрол при производството, съхраняването, пускането на пазара, търговията и транспортирането на суровини и храни от животински произход, контрол за безопасност на специфични растителни продукти, фуражни суровини, фуражни добавки, премикси, комбинирани и медикаментозни фуражи, контрол върху производството, съхраняването, търговията и употребата на ветеринарномедицински продукти.

Областни администрации Варна и Бургас организират отбранително-мобилизационната подготовка на населението, ръководят защитата му при бедствия и аварии и отговарят за спазването на обществения ред, ръководят планирането и подготовката на административно-териториалната единица за отбрана, утвърждават областните транспортни схеми, осъществяват международните контакти на областта на регионално ниво.

Следва да се посочи, че има и редица международни инициативи, касаещи сигурността в Черноморския регион. В Приложение 2 са представени основните от тях.

2. Райони, свързани със сигурността

Към тези райони се отнасят всички райони, към които по причини, свързани със сигурността се прилага по-специфичен режим.

2.1. Военни полигони

Целта за ползване на военните полигони се определя от редица фактори: разположение; период, в който ще се използва; хидрометеорологични условия; налични ресурси; цел и характер на провежданата дейност; корабен трафик в конкретния момент и др. Основните варианти за предназначение на военните полигони са следните:

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

1. За провеждане на артилерийски и ракетни стрелби по въздушни, морски и подводни цели.
2. За провеждане на артилерийски и ракетни стрелби по брегови цели.
3. За провеждане на стрелби от авиацията.
4. За провеждане на стрелби с торпедно оръжие.
5. За провеждане на бойни упражнения с противоподводни бомби.
6. За провеждане на минни операции (поставяне, търсене и унищожаване на учебни котвени и/или дънни мини).
7. За провеждане на подводни взривни дейности.
8. За провеждане на учения по тактическо маневриране и водене на бойни действия на кораби, плаващи самостоятелно или съвместно (в състава на група).
9. За провеждане на учения на разнородни противоподводни сили с участие на подводници.
10. За провеждане на учения по водене на бойни действия против надводен, въздушен и подводен противник.
11. За провеждане на учения с действия на амфибийни сили.
12. За провеждане на потапяне, изплаване, управление и маневриране под вода.
13. За водене на бойни действия от подводници против надводни кораби и подводници.
14. За провеждане на тренировки по контрол на корабоплаването.
15. За провеждане на тренировки по комуникационен обмен.
16. За провеждане на тренировки по борба за живучест на корабите.
17. За провеждане на водолазни спускания.
18. За обучение и тренировки на водолази и леководолази по спущане под вода и извършване на подводна работа.
19. За обучение и тренировки на водолази за извършване на аварийно-спасителна дейност.
20. За провеждане на учения по търсене и спасяване.
21. За провеждане на учения по мащабни спасителни операции на екипажи и пътници на кораби и самолети, аварирани в/над района за търсене и спасяване, за който Република България отговаря.

Изброените райони се обявяват за „забранени за корабоплаване“ при използването им.

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

Таблица 1: Райони, които могат да бъдат обявявани за временно забранени за корабоплаване.

Район	№ на точка	Граници	
		Географска дължина, (N)	Географска дължина, (E)
4	1	43° 24,35'	028° 16,5'
	2	43° 24,35'	028° 20,5'
	3	43° 22,8'	028° 20,5'
	4	43° 22,8'	028° 16,5'
5	1	43° 21,5'	028° 10,0'
	2	43° 21,5'	028° 21,5'
	3	43° 19,0'	028° 21,5'
	4	43° 15,0'	028° 07,0'
6	1	43° 21,7'	028° 28,0'
	2	43° 21,7'	028° 33,2'
	3	43° 18,5'	028° 30,6'
7		Окръжност с R=500 м. и център т. к.	
	1	43° 21,0'	028° 10,5'
8	1	43° 12,4'	027° 57,5'
	2	43° 12,1'	027° 57,6'
10	1	43° 04,7'	027° 54,6'
	2	43° 06,6'	027° 59,1'
	3	43° 02,8'	027° 59,1'
12	1	42° 42,1'	027° 54,1'
	2	42° 44,0'	027° 58,5'
	3	42° 40,3'	027° 58,5'
13	1	42° 41,7'	027° 45,0'
	2	42° 41,7'	027° 51,3'
	3	42° 37,6'	027° 51,3'
	4	42° 40,0'	027° 45,0'
14	1	42° 38,0'	027° 41,5'
	2	42° 38,0'	027° 44,0'
	3	42° 32,0'	027° 44,0'
	4	42° 32,0'	027° 41,5'
15	1	42° 32,0'	027° 32,5'
	2	42° 32,0'	027° 38,0'
	3	42° 29,5'	027° 38,0'
	4	42° 29,5'	027° 32,5'
16	1	42° 28,2'	027° 36,1'
	2	42° 27,5'	027° 36,5'
	3	42° 27,3'	027° 36,0'
	4	42° 28,05'	027° 35,6'
17	1	42° 27,0'	027° 45,4'
	2	42° 27,0'	028° 08,4'
	3	42° 10,0'	028° 23,0'
	4	42° 10,0'	027° 57,8'

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

Район	№ на точка	Граници	
		Географска дължина, (N)	Географска дължина, (E)
18	5	42° 25,5'	027° 44,5'
	1	42° 24,3'	027° 43,3'
	2	42° 26,1'	027° 47,6'
	3	42° 22,4'	027° 47,6'
19	1	42° 10,3'	027° 50,5'
	2	42° 19,0'	028° 03,0'
	3	42° 14,7'	028° 12,5'
	4	42° 06,3'	027° 53,7'
20	1	42° 18,5'	027° 47,7'
	2	42° 20,4'	027° 52,0'
	3	42° 16,7'	027° 52,0'
FOXTROT	1	43° 07,0'	029° 00,0'
	2	43° 07,0'	029° 21,0'
	3	42° 37,0'	029° 21,0'
	4	42° 37,0'	029° 00,0'
HOTEL	1	43° 06,9'	028° 07,4'
		и R=1 NM	
Карантината	1	43° 10' 29"	27° 55' 07"
	2	43° 10' 59"	27° 55' 07"
	3	43° 10' 59"	27° 55' 55"
	4	43° 10' 17"	27° 56' 55"
Паша дере	1	43° 07' 59"	27° 56' 19"
	2	43° 07' 59"	27° 57' 25"
	3	43° 05' 59"	27° 57' 13"
	4	43° 05' 59"	27° 55' 25"
Ставрова банка	1	42° 32' 29"	27° 38' 25"
	2	42° 32' 29"	27° 40' 55"
	3	42° 31' 35"	27° 40' 55"
	4	42° 29' 59"	27° 38' 25"
Лафина	1	42° 09' 41"	27° 51' 55"
	2	42° 09' 41"	27° 54' 25"
	3	42° 07' 29"	27° 56' 43"
	4	42° 07' 29"	27° 54' 43"
Родни Балкани	1	43° 06' 00"	27° 55' 30"
	2	43° 06' 00"	27° 56' 06"
	3	43° 03' 50"	27° 54' 31"
	4	43° 03' 50"	27° 55' 20"

Източник: Известия до мореплавателите, излъчвани от Хидрографска служба на Военноморските сили, до 2020 г

Таблица 2: Райони, които могат да бъдат обявявани за временно опасни за корабоплаване

Район	№ на точка	Граници	
		Географска дължина, (N)	Географска дължина, (E)
11	1	42° 53,0'	028° 00,0'
	2	42° 53,0'	029° 00,0'
	3	42° 10,0'	029° 00,0'
	4	42° 10,0'	028° 00,0'
ALPHA	1	43° 07,0'N	028° 40,0'E
	2	43° 07,0'N	029° 21,0'E
	3	42° 37,0'N	029° 21,0'E
	4	42° 37,0'N	028° 40,0'E
ECHO	1	43° 07,0'N	028° 17,5'E
	2	43° 07,0'N	029° 00,0'E
	3	42° 37,0'N	029° 00,0'E
	4	42° 37,0'N	028° 17,5'E
INDIA	1	43° 12,4'N	027° 57,3'E
	2	43° 12,4'N	027° 57,7'E
	3	43° 12,1'N	027° 57,7'E
	4	43° 12,1'N	027° 57,3'E
Пашадере – дълбоководен	1	43° 10' 00"	28° 19' 00"
	2	43° 10' 00"	28° 24' 30"
	3	43° 06' 00"	28° 24' 30"
	4	43° 06' 00"	28° 19' 00"

Източник: Известия до мореплавателите, излъчвани от Хидрографска служба на Военноморските сили, до 2020 г

2.2. Военни пристанища

Основното военно пристанище е база Бургас. Пунктът за базиране Варна следва да се разглежда като свързан и описан от частта, касаеща пристанище-Варна.

Доколкото голяма част от информацията, касаеща военното пристанище е чувствителна по отношение на сигурността, то се прилага само явната част от паспорта на военно пристанище Бургас.

1. Общо описание: Военно пристанище Бургас

1.1. Предназначение

Вид обект: Пункт за базиране – Бургас – на ВМС.

Отговорна институция: Министерство на отбраната.

Номер по ред, дата на регистрация, с. в регистъра: Не подлежи на регистрация в ИА „Морска администрация“.

Удостоверение за експлоатационна годност: Не притежава.

Наложени ограничения на експлоатационната годност: Не са наложени.

Оператор: Командир на Пункта за базиране.

1.2. Местоположение

Област, община, населено място: Област Бургас, община Бургас, с. Атия.

Географски координати: ПБ – Б, се разполага на нос Атия, в югоизточната част на едноименната бухта (южния бряг на Бургаския залив, на 3 мили югоизточно от фара на пристанище Бургас). На северния край на нос Атия е разположен пост за наблюдение и свързки. Наблюдателната кула на поста се вижда от всички направления. В края на мола на пристанището е построен светещ навигационен знак. Основният Пункт за базиране на ВМБ – Б, разполага с пристан за военни кораби, морска кейова стена с рейдови пост и светещ знак на края на продължаващия ги мол, административни сгради, сгради с учебни кабинети и казармен район, склад за нефтопродукти (намира се в западната каменна кариера), базов складов район, ремонтна база с две корабни места, хелинг и цехове за кораборемонт. Кейовите места са с положени тръбопроводи за прясна вода и пара, кабелни линии за електрозахранване и телефонна свързка [Лоция 1955].

Хидрометеорологична характеристика на района: В района няма приливно-отливни течения, оказващи влияние на безопасността на корабоплаването. Посоката на преобладаващите ветрове зимно време е от N и NE, а лятно време е променлива. Акваторията на пристанището е защитена от всички ветрове, дори при североизточен щорм вълната в залива слабо се чувства. Пристанището много рядко е затворено поради мъгла, а когато това се случи, трае само за няколко часа. Не се образува лед в акваторията на пристанището дори през най-студените дни [Лоция 1955].

1.3. Инфраструктура

А. Транспортна инфраструктура [рейдове (по регулацията на чл. 14 от Допълнителни разпоредби на ЗМПВВПРБ), райони за изчакване и подходи (по „Известие до мореплавателите“)]:

Морски транспорт: Рейд Атия и гаванът обхващат:

- Рейд – акваторията, заключена между линиите н. Атия – о. Св. Анастасия – н. Чукаля, входните огньове Атия и бреговата черта.

- Гаван – акваторията, заключена между входните огньове, кейовете и причалите.

Непосредственото влизане в гавана е осигурено със светещ навигационен створ.

Железопътен транспорт: Няма.

Автомобилен транспорт: Директна връзка с националната пътна мрежа – главен път Е-87.

Б. Обслужваща инфраструктура (по регулацията на чл. 5, т. 31 от Допълнителните разпоредби на ЗУТ – „система от сгради, съоръжения и линейни инженерни мрежи на

транспорта, водоснабдяването и канализацията, електроснабдяването, топлоснабдяването, газоснабдяването, далекосъобщенията, хидромелиорациите, третирането на отпадъците и геозащитната дейност“):

- Електрификация: Електроснабдителен и електроразпределителен участък – Бургас, на EVN България.

- ВиК: „Водоснабдяване и канализация“ ЕАД – Бургас [съгласно: www.vik-burgas.com].

- Комуникации (съобщения): Регионално управление „Далекосъобщения“ – Бургас, към БТК: „Българска телекомуникационна компания“ ЕАД, и комуникационно-информационната система на ВМС [съгласно: <http://mim.hit.bg/btk.htm>].

2. Специфика на обекта

2.1. Физическо описание (схеми)

Територия на ПБ – Б (размерности, взаимно разположение и връзки между стационарните обекти – закрити/открити площи, прилежащи райони/зони, схеми): ПБ – Б, е разположен на н. Атия. Нос Атия се намира на 2,1 мили източно от нос Чукаля. Източният и западният бряг на носа се спускат стръмно към морето, а северният е по-нисък и по-полегат. В северната и западната част на носа се виждат отделни масивни постройките, принадлежащи на основния Пункт за базиране. Носът лесно се разпознава по кръглото възвишение в средата му – Буджака, висок 109 m и обрасъл с рядка гора. От източната и западната част на носа се забелязват стари каменни кариери. В северния край на нос Атия се вдава риф от подводни и надводни камъни, на разстояние два кабелта. При тихо време рифът се очертава като тъмно петно и може да се разпознае по големия надводен камък, който се намира в средата му. Теренът е собственост на Министерството на отбраната. Територията на Пункта за базиране е разделена на следните основни части:

1. Район на НиС пост;
2. Пристанищна част (морска кейова стена с рейдови пост и светещ знак на края на продължаващия ги мол, пристан за военните кораби, пристан за ремонтиращи се кораби);
3. Казармено-битова част (административни сгради, район с жилищно-битова част, военен клуб, учебни кабинети, стрелбище и спортни съоръжения);
4. Логистична част (обслужващи складови райони, складов район за нефтопродукти, автопарк и ремонтна база с цехове и хелинг).

Отделните части са свързани с пътна мрежа с асфалтобетонна настилка.

Площ на обекта: Общата площ на поземления имот е 1035,92 дка. Територията към настоящия момент е неурегулирана. Пристанищната част включва мол със светещ навигационен знак, морска кейова стена с рейдови пост и кран, пристан за военните кораби, пристан за ремонтиращите се кораби с кран, ремонтна база с цехове и хелинг. Теренът в южно направление, между бреговата черта и охранителните съоръжения, разположени

непосредствено до стария път Бургас – Созопол, е с мочурлив, труднодостъпен характер, с изключение на пътната асфалтобетонна връзка с останалата част от основния Пункт за базиране на ВМБ – Б. Районът попада в потенциална защитена зона Бакърлъка.

Прилежащи райони/зони: Нефтоналивен терминал „Роса“, парк „Росенец“, остров Света Анастасия, бухта Вромос, национален път Е-87 [съгласно: съседните поземлени имоти на поземлен имот № 009001 по кадастралния план на местност Отманли, землище с. Атия, община Бургас].

2.2. *Акватория на ПБ – Б* (прилежащата към територията на Пункта за базиране водна площ, с естествени или придобити по изкуствен начин условия за защита от вълните и затлачване, която притежава нужните площи и дълбочина за безопасно маневриране и заставане на кей на най-големия разчетен кораб): Акваторията на ПБ – Б, се разполага в бухта Атия. Бухта Атия се вдава в брега между н. Чукаля и н. Атия. Широчината на бухтата при входа е 2,1 мили. Западният бряг на бухтата е обрасъл с гора. На него има няколко почивни станции. Южният бряг е нисък и на места мочурлив, а източният е висок и стръмен. В югоизточната част на бухтата се намира Пунктът за базиране – Б.

Рейд и гаван Атия обхващат:

- Рейд – акваторията, заключена между линиите: нос Атия – остров Света Анастасия – нос Чукаля, входните огньовете Атия и бреговата черта.

- Гаван Атия – акваторията, заключена между входните огньовете, кейовете и пирсовете. Дълбочината на гавана, съгласно последните официални промери, е 5,00 – 6,00 m [Лочия 1955].

2.3. *Държавен пристанищен контрол:* Държавният пристанищен контрол се изпълнява върху военните кораби и техните екипажи, в съответствие с установените условия и правила във ВМС. Държавният пристанищен контрол в Пункта за базиране – Б, се изпълнява от съответните специализирани служби на ВМС.

2.4. *Входен и изходен граничен контрол.* Входният и изходният граничен контрол в основен Пункт за базиране на ВМБ се извършват по заявка на командването на Пункта от ГКПП – Бургас.

Не се разрешава извършване на операции на кораба преди приключване на входния и след приключване на изходния граничен контрол. Кораб, преминал изходен граничен контрол, не може да остава повече от два часа на кейовото място. След изтичане на срока се извършва нов граничен контрол. При констатиране на физически контакти на лицата, намиращи се на борда на заминаващи в задгранично плаване кораби след извършен изходен граничен контрол, с брега, с други физически лица или с други плавателни средства, с изключение на пилотите и пилотските катери, се извършва бордови контрол от мобилната група за бордови контрол на плавателни средства.

Граничен паспортно-визов контрол: Граничният паспортно-визов контрол в Пункта за базиране се извършва по заявка на командването на Пункта. Граничният паспортно-визов контрол се осъществява от служителите на Регионален граничен сектор – Бургас, на Национална служба „Гранична полиция“. Екипажът и пътниците нямат право да напускат кораба преди извършване на паспортно-визовия контрол [съгласно регулацията на: чл. 101, ал. 1 от ЗМПВВПРВ; Наредба № I-11 за охраната на морския участък от държавната граница на Република България, обн. „Държавен вестник“, бр. 11, 1.02.2005 г.; чл. 9 (3) от Наредба за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване, обн. „Държавен вестник“, бр. 5, 17.01.2006 г.].

Митнически контрол: Митническият контрол на Пункта за базиране се извършва по заявка на командването на Пункта. Митническият контрол се изпълнява от митническия подпункт на ГКПП към Регионална митническа дирекция – Бургас. При бункероване на кораби командването на Пункта за базиране – Б, представя документ за зареждане на горивото и кантарна бележка за количеството на митническия служител в митническото учреждение в района на пристанището [съгласно регулацията на: чл. 101, ал. 1 от ЗМПВВПРВ; чл. 9 (3) от Наредба за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване, обн. „Държавен вестник“, бр. 5, 17.01.2006 г.].

Здравен контрол: Граничният здравен контрол на Пункта за базиране – Б, се извършва от Регионалната инспекция за опазване и контрол на общественото здраве (РИОКОЗ – Бургас) по заявка на командването на Пункта за базиране – Б [съгласно регулацията на: чл. 101, ал. 1 от ЗМПВВПРВ; чл. 57, ал. 2 от Закона за здравето и чл. 10, 11 и 12 от Наредба за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване, обн. „Държавен вестник“, бр. 5, 17.01.2006 г.].

Ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол: Пунктът за базиране – Б, не изпълнява подобен контрол [съгласно: чл. 101, ал. 1 от ЗМПВВПРВ].

Контрол на транспортните средства: Пунктът за базиране – Б, не изпълнява подобен контрол, тъй като се контролират само пътни транспортни средства за международен превоз [съгласно: чл. 101, ал. 1 от ЗМПВВПРВ].

2.5. Описание на прилежащите зони (обекти)

Нефтоналивен терминал „Роса“, парк „Росенец“, остров Света Анастасия, бухта Вромос, национален път Е-87 [съгласно: съседните поземлени имоти на поземлен имот № 009001 по кадастралния план на местност Отманли, землище с. Атия, община Бургас].

- Нефтоналивен терминал „Роса“ е разположен на нос Чукаля. Нос Чукаля се намира на 2,5 мили източно от нос Форос. Носът е нисък, бреговете му са каменисти и стръмни. На него има рибарска постройка с червен покрив, която се вижда отдалече. Около носа има плитковина с широчина до 3 каб. Територията на нефтоналивния терминал е разделена на три основни части: база за нефт и нефтопродукти, база за химически продукти и обслужващата ги пристанищна част. Показателите за застрояване са: максимална плътност на застрояване – 47,8%; Кинт 0,8 – 0,9; минимално озеленяване – 48,4%. За територията на нефтения терминал се предвижда зонирание с оглед осигуряване на зони за дейности, които не са били развити; предстои тяхното разширение или са абсолютно необходими за привеждане на нефтения терминал в съответствие с действащите норми и правила. Нефтеният терминал разполага с три пирса с обща дължина 300 m, със съответните кейови съоръжения за заставане на танкери.

- Парк „Росенец“.

- Остров Света Анастасия (ш. 42028□,12, д. 27033□,23) се намира на 8,5 каб. североизточно от нос Чукаля. Дължината на острова по направление север – юг е 1,1 каб., а ширината му – 0,5 каб. Височината на острова е около 10 m. Бреговете му са стръмни и недостъпни, освен в югозападния край, където може да се излезе на острова от малък железобетонен пристан. Пристанът е построен от железни релси, с железобетонна настилка и размери: дължина 17 m; широчина на челната част 13 m. Височината му над морското ниво е 1,3 m. Дълбочината при челото на пристана е 1,5 m. Островът е обкръжен с риф, който около южния му бряг е широк 1,5 каб. Дълбочината в края на рифа е 5 m. Близко до северния и източния бряг на острова има надводни камъни, непосредствено до които дълбочината рязко се изменя. Десетметровата изобата минава на 0,2 – 0,5 каб. от бреговете му. В северозападната част на острова, близо до брега, се намира бялата кръгла железобетонна кула на маяк „Света Анастасия“ (ш. 42028□,12, д. 27033□,26), с жилищно помещение в основата ѝ. Освен маяка, на острова има още две постройки от бивш манастир, които са превърнати в хотел.

В района на остров Света Анастасия се наблюдава магнитна аномалия. Между острова и нос Чукаля магнитната аномалия се движи от –2,80 до +16,80, а северно от острова е +50.

- Бухта Вромос се вдава южно на 1 миля в брега, между н. Атия и лежащия на 2 мили източно от него нос Акин. Западният и източният бряг на бухтата са каменисти, високи около 20 m, и обривисти, а южният е по-нисък, но също така обривист и придружен с тясна пясъчна коса. Дълбочините при входа на бухтата са около 20 m, а в средната ѝ част са 13 – 14 m. Десетметровата изобата минава на 2,5 – 3,5 каб. от брега, а петметровата – на 0,5 – 1,5 каб. В западната част на бухтата, на 2,5 каб. от брега, има малки рифове и отделни подводни камъни. Банка с най-малка дълбочина 0,8 m се намира на 8,5 каб. югоизточно от нос Атия и на 3 каб. от брега.

- От юг районът на Пункта за базиране граничи със стария път Бургас – Созопол, намиращ се в непосредствена близост и успореден на главен път Е-87. Охранителните съоръжения на Пункта за базиране – Б, преминават от района на светещия входен знак на гавана на

пристанището за военни кораби до около 250 m след пътната връзка между главния път и преминаващия успоредно на него стар път с територията на Пункта за базиране. След това охранителното ограждение на Пункта за базиране завива към бреговата черта и отделя територията на основния Пункт за базиране – Б, от частни земеделски имоти. Теренът между бреговата черта и охранителното ограждение е с мочурлив, труднодостъпен характер и дълбочина от около 500 m. Този терен се пресича единствено от асфалтовобетонна пътна връзка на Пункта за базиране – Б, с главен път Е-87. Главен път Е-87 в тази си част, в продължение на повече от 2500 m, представлява прав участък с четири платна, без надлези, пригоден за военновременна писта за излитане и кацане на самолети.

2.6. *Перспективи за развитие на основния обект*

Пунктът за базиране – Б, се развива в съответствие с актуализираните изменения на Плана за организационно изграждане и модернизация на Въръжените сили. ПБ – Б, разполага с необходимата логистична база и подготвени кадри за съхранение и обслужване на мобилни оперативни резерви за регионалната система за управление при кризи, особено в частта ѝ при възникване на опасност от терористично нападение и предприемане на мероприятия за повишаване на защитеността на съответните обекти от националната критична инфраструктура. Създаването на мобилни екипи на основата на разполагаемите кадри и оборудването им със съответните средства за подводно наблюдение решава голяма част от проблемните въпроси по защитеността от терористични нападения на тези обекти.

2.3. Други райони, свързани със сигурността

Зона “КОТВЕНИ СТОЯНКИ”

Характеристика.

Представлява система от защитени от опасни направления на вятъра котвени места. Всяко котвено място притежава специфични характеристики - безопасни дълбочини, безопасни разстояния, защитени от силни ветрове направления. Намират се във функционална зависимост от схемата за разделно движение и препоръчаните пътища. Заемането на котвено място става след санкция на ИА „Морска администрация”, получено по надлежния ред. Забранено е заставането на котва в девиационните полигони. Корабите на рейд са длъжни: да поддържат връзка с рейдовия пост, да имат вдигнати държавното си знаме и знамето на Република България от 0800 часа до залез слънце, да приветстват първи военен кораб, да поддържат главния двигател в готовност в зависимост от метеорологичната обстановка, да имат най-малко половината от екипажа си на борда, да изпълняват изискванията на МППСМ, да имат готовност за оказване на помощ. На корабите на рейд се забранява: да стоят на борд с изключение на бункеровчици и при оказване на помощ, да качват лица без разрешение на ГКПП, да изхвърлят зад борд всякакви отпадъци, да сменят позициите си без разрешение на рейдовия пост.

Забранено е използването на корабните спасителни лодки за снемане и качване на пасажери.

А) Райони за котвени стоянки във Варненски залив

Район 1. Районът за котвени стоянки, ограничен от линиите, които съединяват точките:

№	N $\varphi^{(o/'/' / \cdot)}$	E $\lambda^{(o/'/' / \cdot)}$
1.	43° 12' 50	27° 57' 80
2.	43° 12' 80	28° 00' 00
3.	43° 11' 80	27° 57' 80
4.	43° 12' 00	28° 00' 00

Районът е определен за котвени стоянки през зимния период, както следва (1 октомври – 30 април).

Южно от нос Галата

Район 2. Районът за котвени стоянки, ограничен от линиите, които съединяват точките:

№	N $\varphi^{(o/'/' / \cdot)}$	E $\lambda^{(o/'/' / \cdot)}$
1.	43° 09' 30	27° 57' 10
2.	43° 08' 98	27° 58' 14
3.	43° 06' 80	27° 56' 50
4.	43° 06' 00	27° 57' 81

Районът е определен за котвени стоянки през зимния период, както следва (1 май – 30 септември).

Във Варненско езеро

Район 3. Районът за котвени стоянки (две котвени места), ограничен от линиите, които съединяват точките:

№	N $\varphi^{(o/'/' / \cdot)}$	E $\lambda^{(o/'/' / \cdot)}$
1.	43° 12' 50	27° 51' 65
2.	43° 12' 18	27° 51' 85
3.	43° 11' 83	27° 50' 93
4.	43° 12' 02	27° 50' 80

Район 6. Район за котвена стоянка на един кораб до 10,000 тона дедуейт и газене до 9,5 m, ограничен от окръжност с център φ 43° 11,8 N; λ 27° 51,6 E и радиус 1,4 кабелта.

Район 7. Районът за котвени стоянки, ограничен от линиите, които съединяват точките:

№	N $\varphi^{(o/'/' / \cdot)}$	E $\lambda^{(o/'/' / \cdot)}$
1.	43° 11' 03	27° 48' 50
2.	43° 11' 25	27° 48' 50
3.	43° 11' 25	27° 49' 20
4.	43° 10' 97	27° 49' 20

Североизточно от устието на Камчия

Район 4. Районът за котвени стоянки на корабите под карантина и с опасни товари е ограничен от линиите, които съединяват точките:

№	N φ (° / ' / ")	E λ (° / ' / ")
1.	43° 05' 00	27° 56' 50
2.	43° 05' 50	27° 57' 80
3.	43° 04' 50	27° 56' 30
4.	43° 04' 50	27° 57' 70

Южно от пристанищен терминал Балчик

Район 5. Районът за котвени стоянки е с център φ 43° 23,00 N и λ 28° 10,10 E и с радиус 5 каб.

Б) РАЙОНИ ЗА КОТВЕНИ СТОЯНКИ НА КОРАБИТЕ ОТ ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ БУРГАС

Район 1. Район за котвени стоянки за кораби с максимална дължина до 150 m, ограничен от линиите, които съединяват точките:

№	N φ (° / ' / ")	E λ (° / ' / ")
1.	42° 28' 10	27° 29' 10
2.	42° 27' 80	27° 29' 10
3.	42° 27' 50	27° 29' 70
4.	42° 27' 30	27° 29' 70
5.	42° 27' 30	27° 30' 50
6.	42° 28' 10	27° 30' 50

Югоизточно от пристанище Бургас

Район 2. Район за котвени стоянки за танкери с водоизместване до 5000 t, ограничен от линиите, които съединяват точките:

№	N φ (° / ' / ")	E λ (° / ' / ")
1.	42° 28' 10	27° 30' 60
2.	42° 27' 50	27° 30' 60
3.	42° 27' 50	27° 31' 20
4.	42° 28' 10	27° 31' 20

Северно от нефтено пристанищен терминал „Росенец“

Район 3. Район за котвени стоянки за кораби с максимална дължина над 150 m, ограничен от линиите, които съединяват точките:

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

№	N φ (° / ' / ")	E λ (° / ' / ")
1.	42° 30' 00	27° 32' 00
2.	42° 29' 40	27° 32' 00
3.	42° 30' 00	27° 33' 40
4.	42° 29' 40	27° 33' 40

Западно от остров „Света Анастасия“

Район 4. Район за котвени стоянки за танкери с водоизместване над 5000 t, ограничен от линиите, които съединяват точките:

№	N φ (° / ' / ")	E λ (° / ' / ")
1	42° 30' 00	27° 33' 40
2	42° 29' 40	27° 33' 40
3	42° 29' 40	27° 34' 80
4	42° 30' 00	27° 34' 80

Северозападно от остров „Света Анастасия“

Район 5. Район за кораби под карантина и за кораби, превозващи опасни товари, ограничен от линиите, които съединяват точките:

№	N φ (° / ' / ")	E λ (° / ' / ")
1	42° 28' 20	27° 32' 20
2	42° 28' 20	27° 32' 60
3	42° 27' 80	27° 32' 60
4	42° 27' 70	27° 32' 20

Котвената стоянка за корабите, посещаващи пристанищен терминал Несебър, е на дистанция 0,7 морски мили югоизточно от входен фар – Несебър.

ЗОНА “РАЙОНИ, ЗАБРАНЕНИ ЗА ПЛАВАНЕ”

Характеристика

Компетентните институции обявяват райони, забранени за плаване в териториалното море и ВМВ. В зависимост от функционалното си предназначение биват постоянно забранени и временно забранени за плаване. Контролът на плаването във вътрешните морски води, в териториалното море и във вътрешните водни пътища на Република България на български и чуждестранни яхти, лодки и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение се осъществява самостоятелно и съвместно от Изпълнителна агенция "Морска администрация", Главна дирекция "Гранична полиция" на Министерството на вътрешните работи и от Военноморските сили. Плаването се осъществява извън забранените райони. Полигоните за подготовка на ВМС (зоните и отделни райони) се обявяват „временно забранени за плаване”, когато са в териториалните и вътрешните води на Република

България. В случаите, когато тези действия са извън териториалните води, се обявяват за „временно опасни за плаване”.

Източно от нос Шабла

Район 011. Районът е ограничен от окръжност с радиус 5 кабелта и център в точка с координати: φ 43° 30.50 N, λ 28° 43.25 E.

Район 012. Районът е ограден от окръжност с размери 5 кабелта и център с координати: φ 43° 32.30 N, λ 28° 41.50 E.

Във Варненското езеро

Район 013. Районът е разположен на 1 каб. източно и западно от линията, която съединява буйовете в точките:

№	N φ (°/' / .)	E λ (°/' / .)
1.	43° 12' 34	27° 57' 46
2.	43° 12' 08	27° 57' 56

В района на пристанище Варна

Район 014. Районът е ограничен от линиите, които съединяват точките:

№	N φ (°/' / .)	E λ (°/' / .)
1.	43° 11' 49	27° 55' 07
2.	43° 11' 49	27° 55' 13
3.	43° 11' 40	27° 55' 13
4.	43° 11' 40	27° 55' 07

Във Варненското езеро

Район 015. Районът е ограничен от линиите, които съединяват точките:

№	N φ (°/' / .)	E λ (°/' / .)
1.	43° 11' 51	27° 50' 65
2.	43° 11' 51	27° 50' 88
3.	43° 11' 35	27° 50' 88
4.	43° 11' 35	27° 50' 65

Южно от нос Галата

Район 016. Районът е ограничен от линията, преминаваща през точките с координати:

№	N φ (°/' / .)	E λ (°/' / .)
1.	43° 03' 90	27° 55' 20
2.	43° 06' 40	27° 55' 90

и паралелите, прекарани през тези две точки на запад, до пресичането им с бреговата черта.

Източно от Черни нос

Район 017. Районът е ограден от окръжност с радиус 5 кабелта и център с координати:

φ 42° 53.86 N, λ 28° 03.43 E;

Западно от нос Атия

Район 018. Районът е ограден от окръжност с радиус 2 кабелта и център с координати:

φ 42° 27.52 N, λ 27° 34.67 E;

ЗОНА „РАЙОНИ, ЗАБРАНЕНИ ЗА ЗАСТАВАНЕ НА КОТВА, РИБОЛОВ С ПРИДЪННИ СРЕДСТВА, ЗА ПОДВОДНИ И ДРАГАЖНИ РАБОТИ, ЗА ПРИДЪННО ТРАЛЕНЕ И ВЗРИВОВЕ”

Характеристика.

Райони, забранени за заставане на котва, риболов с придънни средства, за подводни и драгажни работи, за придънно тралене и взривове са площи, разположени във вътрешните води или териториалното море на Република България. В тях е забранено заставането на котва, риболов с придънни средства, подводни и драгажни работи, придънно тралене и подводни взривове, поради някои от следните причини:

- наличие на инфраструктура, съоръжения и оборудване, които могат да бъдат увредени в резултат на изброените по-горе дейности;
- наличие на потънали военни кораби в районите, които могат да бъдат увредени в резултат на изброените по-горе дейности;
- наличие на исторически и археологически обекти в районите, които могат да бъдат увредени в резултат на изброените по-горе дейности;
- необходимост от защита на природното богатство в районите, което може да бъде увредено в резултат на изброените по-горе дейности;
- наличие на рискови фактори (например стари минни заграждения или изхвърлени в морето боеприпаси), които представляват заплаха за провеждащите изброените по-горе дейности и водят до неприемливо ниво на риска.

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

Разположение

Таблица 3: Координати на райони, забранени за заставане на котва, риболов с придънни средства, за подводни и драгажни работи, за придънно тралене и взривове

№	Географска ширина	Географска дължина
РАЙОН № 310 ограничен от линиите, съединяващи т.к.		
1.	43° 07,00' N	27° 55,70' E
2.	43° 03,15' N	28° 11,85' E
3.	43° 03,10' N	28° 18,45' E
4.	43° 03,05' N	28° 20,55' E
5.	43° 02,25' N	28° 20,50' E
6.	43° 02,15' N	28° 21,90' E
7.	43° 01,35' N	28° 23,70' E
8.	43° 00,50' N	28° 22,95' E
9.	43° 01,20' N	28° 21,30' E
10.	43° 02,20' N	28° 11,35' E
11.	43° 06,00' N	27° 55,40' E
РАЙОН № 311 ограничен от бреговата черта, източния вълнолом и линиите, съединяващи т.к.		
1.	43° 12,70' N	27° 56,70' E
2.	43° 11,25' N	27° 56,70' E
3.	43° 11,25' N	27° 55,30' E
РАЙОН № 312 ограничен от бреговата черта и линиите, съединяващи т.к.		
1.	43° 34,00' N	28° 35,30' E
2.	43° 34,00' N	28° 49,90' E
3.	43° 30,00' N	28° 49,90' E
4.	43° 23,00' N	28° 47,90' E
5.	43° 21,00' N	28° 29,90' E
6.	43° 21,65' N	28° 27,90' E
РАЙОН № 313 ограничен от бреговата черта и линиите, съединяващи т.к.		
1.	43° 23,10' N	28° 25,60' E
2.	43° 23,00' N	28° 26,90' E
3.	43° 22,70' N	28° 26,90' E
4.	43° 22,70' N	28° 25,60' E
РАЙОН № 314 ограничен от окръжност с R=2.7 кабелта и център т.к. Ш=43°21,00' N, Д=28°10,40' E		
РАЙОН № 315 ограничен от линиите, съединяващи т.к.		
1.	43° 14,80' N	28° 01,70' E
2.	43° 10,90' N	28° 16,90' E
3.	43° 09,00' N	28° 15,90' E
4.	43° 12,95' N	27° 59,90' E
РАЙОН № 316 ограничен от окръжност с R=2.5 кабелта и център т.к. Ш=42°53,90' N, Д=28°07,30' E		
РАЙОН № 317 ограничен от бреговата черта и линиите съединяващи т.к.		
1.	42° 27,45' N	27° 32,40' E

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

№	Географска ширина	Географска дължина
2.	42° 28,35' N	27° 32,95' E
3.	42° 28,15' N	27° 33,45' E
4.	42° 27,25' N	27° 32,85' E
РАЙОН № 318 ограничен от линиите, съединяващи т.к.		
1.	42° 28,20' N	27° 36,00' E
2.	42° 27,50' N	27° 36,40' E
3.	42° 27,35' N	27° 35,90' E
4.	42° 28,05' N	27° 35,50' E
РАЙОН № 319 ограничен от дъга на окръжност с R=4.5 кабелта, направления 090° и 313°, прекарани през фара на остров Свети Иван, бреговата черта на острова и център т.к. Ш=42°26,30' N, Д=27°41,40' E		
РАЙОН № 322 ограничен от линиите, съединяващи т.к.		
1.	43° 13,00' N	27° 58,65' E
2.	43° 13,00' N	27° 58,80' E
3.	43° 12,60' N	27° 58,50' E
4.	43° 12,60' N	27° 58,65' E
РАЙОН № 324 ограничен от окръжност с R=1.0 кабелта и център т.к. Ш=43° 08,05' N, Д=27° 57,20' E		
РАЙОН № 327 ограничен от линиите, съединяващи т.к.		
1.	43° 11,70' N	27° 54,55' E *
2.	43° 11,70' N	27° 54,65' E
3.	43° 11,60' N	27° 54,65' E *
4.	43° 11,60' N	27° 54,50' E *
5.	43° 11,70' N	27° 54,45' E *
РАЙОН № 328 ограничен от линиите, съединяващи т.к.		
1.	43° 11,10' N	27° 54,40' E *
2.	43° 11,10' N	27° 54,55' E *
3.	43° 10,95' N	27° 54,55' E *
4.	43° 10,95' N	27° 54,35' E *
РАЙОН № 329 ограничен от линиите, съединяващи т.к.		
1.	43° 11,40' N	27° 53,20' E *
2.	43° 11,30' N	27° 53,35' E *
3.	43° 11,20' N	27° 53,25' E *
4.	43° 11,35' N	27° 53,10' E *
РАЙОН № 330 ограничен от линиите, съединяващи т.к.		
1.	43° 11,50' N	27° 54,40' E *
2.	43° 11,45' N	27° 54,55' E *
3.	43° 11,40' N	27° 54,55' E *
4.	43° 11,40' N	27° 54,40' E *
РАЙОН № 331 ограничен от линиите, съединяващи т.к.		
1.	43° 18,40' N	28° 03,30' E *
2.	43° 18,00' N	28° 05,15' E
3.	43° 17,45' N	28° 04,90' E
4.	43° 17,90' N	28° 02,95' E *

№	Географска ширина	Географска дължина
РАЙОН № 334 ограничен от окръжност с R=4.0 кабелта и център т.к. Ш=43°10,10' N, Д=28°00,10' E		
РАЙОН № 335 , състоящ се от окръжност с R= 500м. и център т. к. Ш=42°32,60' N, Д=27°35,20' E и район, ограничен от бреговата черта и линиите, съединяващи т.к.		
1.	42° 33,70' N	27° 34,60' E *
2.	42° 33,60' N	27° 34,65' E
3.	42° 32,75' N	27° 35,25' E
4.	42° 32,65' N	27° 35,00' E
5.	42° 33,55' N	27° 34,40' E *
РАЙОН № 336 ограничен от бреговата черта и линиите, съединяващи т.к.		
1.	43° 32,65' N	28° 36,35' E*
2.	43° 32,65' N	28° 37,00' E
3.	43° 32,10' N	28° 37,00' E
4.	43° 32,10' N	28° 36,30' E*
РАЙОН № 337 ограничен от окръжност с R=5.0 кабелта и център т.к. Ш=43°11,40' N, Д=28°04,25' E		

Забележка: (*) означава, че тази точка е на брега.

Източник: Сборно описание на режима на плаване на невоенни кораби в морските пространства на Република България. Варна. Хидрографска служба на ВМС, Държавна инспекция по корабоплаване. 1997.

Продължителност на възможно и пределно налагане на забраната

Причините, поради които се формират райони, забранени за заставане на котва, риболов с придънни средства, за подводни и драгажни работи, за придънно тралене и взривове обуславят дълъг или неограничен период за налагане на забраната. Забраната следва да бъде отменена след отпадане на причината, например демонтаж на съоръжение, отпадане на необходимостта от поддържане и охрана на съоръжение, разчистване на минно заграждение или пренасяне на археологически обект.

Особености, свързаност с други зони

Свързаността на районите, забранени за заставане на котва, риболов с придънни средства, за подводни и драгажни работи, за придънно тралене и взривове със схеми за разделно движение, препоръчителни пътища и райони, забранени за корабоплаване е географска.

Възможно е да възникне и в практиката се наблюдава в припокриване на райони, забранени за заставане на котва, риболов с придънни средства, за подводни и драгажни работи, за придънно тралене и взривове със схеми за разделно движение, препоръчителни пътища и райони, забранени за корабоплаване.

Припокриването с райони, забранени за корабоплаване е възможно да бъде деконфликтано според характера на дейността, заради която е наложена забраната. Пример за такова деконфликтане е при припокриване с район забранен за плаване поради

провеждане на учение на военни формирования, те се съобразяват с ограничението и не се провеждат забранени дейности в част от полигона.

Припокриването със схеми за разделно движение, фарватери и препоръчителни пътища не е възможно винаги да бъде избегнато, но е необходимо да се избягва, поради наличието на вероятност за възникване на аварийни ситуации, при които кораб ще изпусне котвата си, ще се наложи аварийно да застане на котва или потъне.

Съществуващи указания по сигурност и безопасност.

Към настоящия момент сигурността и безопасността в райони, забранени за заставане на котва, риболов с придънни средства, за подводни и драгажни работи, за придънно тралене и взривове със схеми за разделно движение, препоръчителни пътища и райони, забранени за корабоплаване е организирана нормативно и организационно въз основа на водещите световни практики, натрупаният опит и законовите изисквания. Създадена е организация за следене на спазването на забраната.

ЗОНА „РАЙОНИ ЗА ИЗХВЪРЛЯНЕ НА ЗЕМНИ МАСИ”

Характеристика

Райони за изхвърляне на земни маси са площи, разположени във вътрешните води или териториалното море на Република България. В тях се изхвърлят земни маси, получени в резултат на драгажни дейности. Заплахите, възникващи за корабоплаването през тези зони са:

- навигационна авария с кораб, участващ в превоза и изхвърлянето на земни маси;
- засядане, в резултат на навлизане в района поради грешно определяне на мястото на кораба и промяна на дълбочините при изхвърляне на земни маси;
- инцидент при детонация на боеприпас, изхвърлен със земните маси и детонирал в следствие на въздействие от корабна котва, придънен трал, дейности на водолази или подводен взрив.

Разположение

Таблица 4: Координати на райони за изхвърляне на земни маси¹

№	Географска ширина	Географска дължина
РАЙОН № 411 , точка с координати Г.Ш.=43°23,50' N, Г.Д.=28°13,30' E		
РАЙОН № 412 ограничен от линиите, свързващи т.к.		
	43° 08,60' N	27° 56,40' E

¹ ЗМПВВПРБ, Чл. 62. (Изм. - ДВ, бр. 61 от 2010 г.) Изхвърлянето на земни маси и дънни утайки в морските пространства на страната се разрешава само в райони, определени от директора на басейновата дирекция, съгласувано с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

№	Географска ширина	Географска дължина
1	43° 08,60' N	27° 57,50' E
2	43° 07,00' N	27° 56,80' E
3	43° 07,00' N	27° 55,70' E

РАЙОН (за депониране на драгажни маси от пристанище Варна) с радиус 500 м. и център т.к. Г.Ш.=43°08,20' N, Г.Д.=28°12,727' E

РАЙОН (за депониране на драгажни маси от пристанище Бургас) с радиус 300 м. и център т.к. Г.Ш.=42°32,75' N, Г.Д.=27°54,67' E

Капацитет на възможно и пределно използване

Капацитетът на пределното използване на район за изхвърляне на земни маси е функция от площта му, релефа на дъното, дълбочините в началото на използването му, изхвърлените количества, максимална дълбочина, до която могат да бъдат натрупвани и влиянието на натрупването върху съседни зони.

Особености, свързаност с други зони

Свързаността със зоните, в които се осъществява морския трафик традиционно е резултат на случайни събития или пропуски при планирането на районите. Случайните събития са навигационни аварии в резултат на ниска точност или грешно определяне на мястото на кораба. В резултат на пропуски при планирането може да не се отчитат силни течения и влиянието на релефа на дъното, което да доведе до сместване на земни маси извън района за изхвърлянето им.

Съществуващи указания по използване на „Райони за изхвърляне на земни маси”

Към настоящия момент сигурността и безопасността в райони за изхвърляне на земни маси е организирана нормативно и организационно въз основа на водещите световни практики, натрупания опит и законовите изисквания. Създадена е организация за следене на спазването на забраната.

Зона „РАЙОНИ ЗА ПОДВОДНА ДЕЙНОСТ С УЧЕБНИ ИНТЕРЕСИ И ПОДВОДЕН ТУРИЗЪМ”

Характеристика

Районите за подводна дейност с учебни интереси и подводен туризъм заемат площи във вътрешните води и териториалното море на Република България. В тях се извършват водолазни дейности за работа, спорт, туризъм и развлечения.

Постоянно са определени само границите на полигоните за подготовка на водолази от Военноморските сили, а границите на другите райони за такива дейности се определят за времето на използването им, като се ограничава режима на корабоплаване в тях по реда на Наредба № Н-7 от 12 юни 2008 г. за извършване на водолазна и друга подводна дейност.

Съгласно Наредба № Н-7 от 12 юни 2008 г. за извършване на водолазна и друга подводна дейност водолазните работи биват:

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

- аварийно-спасителни работи;
- корабни водолазни работи за оглед, експертиза, почистване и отстраняване на повреди по подводната част на корпуса на кораб или в наводнени корабни отсеци;
- подводно-технически водолазни работи;
- съдоподемни работи;
- специални работи за търсене, изваждане или унищожаване на боеприпаси;
- за обезпечаване на научни изследвания и изпитвания;
- за улов и култивиране на риба и други морски организми.

Същата наредба определя, че спорт, туризъм и развлечения, при които се използва водолазна екипировка и оборудване са водолазна дейност, а не работа. На основание чл. 3 (1), т. 2а на Наредбата водолазна или друга подводна дейност се забраняват в районите, обхванати от системата за движение.

Разположение

Таблица 5: Координати на постоянно действащи полигони за подготовка на водолази от Военноморските сили

Полигон	№ на точка	Граници					
		Географска ширина, N			Географска дължина, E		
		°	'	''	°	'	''
Карантината	1	43	10	29	27	55	07
	2	43	10	59	27	55	07
	3	43	10	59	27	55	55
	4	43	10	17	27	56	55
Пашадере	1	43	07	59	27	56	19
	2	43	07	59	27	57	25
	3	43	05	59	27	57	13
	4	43	05	59	27	55	25
Пашадере дълбоководен	1	43	10	00	28	19	00
	2	43	10	00	28	24	30
	3	43	06	00	28	24	30
	4	43	06	00	28	19	00
Ставрова банка	1	42	32	29	27	38	25
	2	42	32	29	27	40	55
	3	42	31	35	27	40	55
	4	42	29	59	27	38	25
Лафина	1	42	09	41	27	51	55
	2	42	09	41	27	54	25
	3	42	07	29	27	56	43
	4	42	07	29	27	54	43
Родни балкани	1	43	06	00	27	55	30
	2	43	06	00	27	56	06

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

Полигон	№ на точка	Граници					
		Географска ширина, N			Географска дължина, E		
		°	'	"	°	'	"
	3	43	03	50	27	54	31
	4	43	03	50	27	55	20

Забележка: Поради малките размери на районите, координатите на точките, които определят разположението ми са дадени във формат градуси, минути, секунди.

Източник: Наредба № Н-7/12.06.2008 г. за извършване на водолазна и друга подводна дейност, издадена от министъра на отбраната, министъра на вътрешните работи и министъра на транспорта. Обн. ДВ. бр.59 от 1 Юли 2008г., изм. и доп. ДВ. бр.14 от 18 Февруари 2014г.

Другите райони за водолазна и подводна работа или дейност се обявяват в „Известие до мореплавателите“, обявено от Хидрографска служба на Военноморските сили по ред, определен в Наредба № Н-7 от 12 юни 2008 г. за извършване на водолазна и друга подводна дейност. Тези райони не са с постоянни граници, както са полигоните за подготовка на водолазите от Военноморските сили.

Капацитет на възможно и пределно използване

Капацитетът на районите за подводна дейност с учебни интереси и подводен туризъм не подлежи на предварително определяне, поради следните характерни черти на дейността в тези зони:

- зоните не притежават постоянни граници, освен полигоните на Военноморските сили, а се определят въз основа на уведомление от извършителя на дейността;
- много от участниците, особено тези за спорт и развлечение, не се характеризират с групи, които са с постоянен състав, ниво на подготовка и оборудване;
- изменението на разположението и размерите на районите не позволява определянето на входящите данни за някакъв примерен капацитет.

Особености, свързаност с други зони

Свързаността на районите за подводна дейност с учебни интереси и подводен туризъм със системата за движение, фарватерите и препоръчителните пътища се обуславя от заплахата, корабите поради грешка в определянето на мястото на кораба да навлязат в тях и да предизвикат инциденти и аварии с водолазите и осигуряващите ги плавателни средства.

Съществуващи указания по използване на „Райони за подводна дейност с учебни интереси и подводен туризъм“

Указанията по използване на райони за подводна дейност с учебни интереси и подводен туризъм, осигуряват необходимата безопасност, посредством изискванията на в Наредба № Н-7 от 12 юни 2008 г. за извършване на водолазна и друга подводна дейност.²

² Наредбата забранява извършването на дейности за спорт, туризъм и развлечение в районите, обхванати от системата за движение в морските пространства на Република България. Там е указан и редът за обозначаване на водолазите и осигуряващите ги плавателни средства.

3. Маршрути на военните кораби и морски трафик

ЗОНА “СХЕМА ЗА РАЗДЕЛНО ДВИЖЕНИЕ”

Морските пространства на Република България са регламентирани от 1987г. първоначално в Закона за морските пространства, а от 2000г. в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанища. Те са изцяло основани на духа и препоръките на Конвенцията на ООН по морско право от 1982г., която България е подписала и ратифицирала. Според закона българските морски пространства са пет юридически категории: вътрешни морски води, териториално море, прилежаща зона, континентален шелф и изключителна икономическа зона.

Външните граници на последните четири морски пространства се отмерват от т.нар. изходни линии. България има по-съществени вътрешни морски води само в районите на Варненския и Бургаския залив, разбирани за нашата цел като ориентири. И в двата случая споменатите води са ограничени от морето към брега с прави отсечки. Във Варненския залив правите свързват нос Калиакра с нос Тузла, нос Тузла с нос Екрене и нос Св. Константин и нос Иланджик южно от Галата. В Бургаския залив вътрешните морски води са ограничени от правите, свързващи нос Емине с Маслен нос и Маслен нос с нос Рохи-северно от Царево. Посочените прави отсечки и бреговата ивица извън техния обхват са изходните линии, от които се измерват в посока към открито море останалите четири морски пространства.

Изключителната икономическа зона (ИИЗ) е нов статут на морското право, въведен от Конвенцията по морско право на ООН. Всяка държава с излаз на море има право да регламентира своя ИИЗ в морското пространство до 200 мили (370 км) пред своите брегове. В тази зона държавата не упражнява суверенитет, а суверенни права. Според най-важното суверенно право на никого не се позволява да експлоатира живите богатства на морските пластовете и морското дъно в чужда ИИЗ без специално разрешение от държавата собственик. Поради ограничените размери и специфичната форма на Черно море нито една от черноморските държави не може да установи за себе си ИИЗ от 200 мили, без да оцети интересите на другите.

Южната граница на морските пространства на страната е определена от Споразумението между Република България и Република Турция за определяне на границата в района на устието на река Резовска/ Мутлудере и разграничаване на морските пространства между двете държави в Черно море от 1999 г. Между България и Румъния се водят разговори за делимитиране на морската граница, но все още не е постигнато окончателно съгласие. Двете държави при влизането си в Европейски съюз са поели ангажимента да се определят границата на морските си пространства на базата на консенсус. В най-източната си точка изключителната икономическа зона на страната се среща с водите около Крим на около 120 морски мили (220 км) от българския бряг (или от нос Шабла).

С развитието на законодателството за управление на водите и влизането на България в Европейския съюз през 2007 г. определенията за морските пространства бяха свързани с други определения за видове води и разширяващи се задължения за тяхното интегрирано управление. Устойчивото използване на водите и опазването на екосистемите са основата на създадените чрез две европейски директиви „рамки“ от общи подходи, задачи, принципи, дефиниции и фундаментални меки. Тези документи са Рамковата директива за водите 2000/60 ЕКС (РДВ) и Рамкова директива за морска стратегия 2008/56/ЕС (РДМС). Транспонирани са основно в Закона за водите от 2000г., многократно разширяван и допълван през годините.

Предназначението на РДВ е да наложи рамка за опазването на вътрешните повърхностни води, преходните води, крайбрежните води и подземните води.

РДМС обхваща всички морски пространства, тяхното дъно, всички недра под тях от изходната линия, служеща за определяне на териториалното море, до пределите на зоната, в която държавата-членка има или упражнява юрисдикция.

Морският трафик на търговски кораби, снабдени с автоматизирана информационна система (АИС) съгласно правило 19 на глава 5 на конвенция СОЛАС'74, пътуващи ежедневно в районите на Босфора, Бургас, Варна, Констанца, Одеса и Азовско море надвишава 2500 кораба едновременно. Ако се добавят необорудваните с АИС рибарски кораби (под 15 м.), яхтите и другите плавателни средства за развлечение, броят им значително ще се увеличи. Също така през последните десетилетия трафикът на кораби постоянно се увеличава, което създава и предпоставки за възникване на повече инциденти и морски катастрофи.

Прилагането на системата за движение в морските пространства на Република България цели повишаване сигурността на човешкия живот на море, осигуряване безопасност на корабоплаването, по-добра защита на околната среда от замърсяване от кораби и намаляване на риска от произшествия в корабоплаването.

Системата за движение в морските пространства на Република България се състои от:

- Схеми за разделно движение;
- двупосочни пътища;
- препоръчителни пътища;
- райони, които трябва да се избягват;
- райони, в които е забранено заставане на котва;
- крайбрежни зони за движение;
- зони за кръгово движение;
- предпазни зони;
- дълбоководни пътища.

Фарватерът е път за плавателни съдове, безопасен в навигационно отношение и обозначен на местността и/или на карта проход във водното пространство (река, езеро, море, пролив, фиорд, канал и др.), характеризира се с достатъчна дълбочина и отсъствия на препятствия за преминаващите съдове. При реките фарватерът обикновено минава по линията на най-голяма дълбочина (талвег). Фарватерът се обозначава с навигационно оборудване – шамандури, вежи, створни знаци и др. Фарватерът е безопасна в навигационно и минно отношение тясна полоса в границите на която се осъществява насоченото движение на корабите. Фарватерите могат да бъдат:

- Действащи (основни) и запасни (резервни);
- плитководни, предназначени, само за плаване на малко и среднотонажни кораби и дълбоководни, предназначени за плаване на всякакви кораби;
- морски, предназначени за безопасното плаване на корабите в открито море и прибрежни, предназначени за плаване на корабите край крайбрежието и за влизане в пристанищата;
- праволинейни, състоящи се от един участък и начупени, състоящи се от няколко участъка с различно направление;
- оборудвани с навигационни средства за удържане на кораба на оста на фарватери и не оборудвани.

Дължината на фарватера зависи от географските условия на района и от характера на навигационната опасност. Ширината му се определя от условията на местността и от назначението на фарватера. Елементите на фарватерите са показани на навигационните карти и на ръководствата за плаване.

Характеристика:

Схемата за разделно движение се състои от 13 части. Служи за извършване на плаване между пристанищата по крайбрежието и подхождане (излизане) към (от) тях от всички чуждестранни и български кораби с водоизместване над 300 ВТ. Корабите трябва да плават само в определените коридори за движение, като спазват правилото разделителната зона (линия) да се намира винаги от левия им борд. В коридорите за движение трябва да се влиза и да се излиза по правило в краищата им. Когато корабът напусне коридора в някой междинен участък или влезе в него отстрани, това трябва да става по възможно най-малък ъгъл към основната посока за движение. Пресичането на коридорите за движение трябва да се избягва, а когато е наложително, да става по възможност перпендикулярно на основната посока на движение. При плаване по схемата за разделно движение мореплавателите са длъжни да спазват изискванията на правило 10 от МППСМ- 72. Срещата с пилотските кораби трябва да става във вътрешните коридори за кръгово движение (част V и IX), а по искане- и в мористите коридори (части III, VII и XI).

Схемата за разделно движение се намира във функционална връзка с препоръчителните пътища за плаване до пристанищен терминал Балчик и Каварна, препоръчан път до пристанищен терминал Несебър, както и с препоръчителните пътища за малки пътнически

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

кораби с водоизместимост до 300 тона от Варненския рейд до пристанищен терминал Балчик, от пристанищен терминал Балчик до Каварна, от Варненския рейд до пристанищен терминал Несебър, от пристанищен терминал Несебър до рейд Бургас, от рейд Бургас до Созопол, от Созопол до Приморско, и от Приморско до пристанище Царево. СРД се намира във функционална връзка и със системата от ФВК и котвените места по БЧК.

Таблица 6: Координати на система за разделно движение

ЧАСТ I – включва два коридора за движение и разделителна зона ограничена от линии, които съединяват точките:			
1	43° 21.68'	028° 30.93'	
2	43° 26.54'	028° 35.76'	на 036° от т.1
3	43° 26.03'	028° 36.66'	
4	43° 21.43'	028° 31.37'	на 220° от т.3
ЧАСТ II - включва два коридора за движение и разделителна зона ограничена от линии, които съединяват точките:			
1	43° 19.95'	028° 32.39'	
2	43° 20.39'	028° 40.58'	на 086° от т.1
3	43° 19.38'	028° 40.62'	
4	43° 19.56'	028° 32.42'	на 270° от т.3
ЧАСТ III – включва коридор за кръгово движение срещу хода на часовниковата стрелка около зона с радиус 2 кабелта и център:			
1	43° 19.68'	028° 29.11'	
Ширина на коридора е 22 кабелта.			
ЧАСТ IV – включва два коридора за движение между нос Калиакра и нос Галата, разделени от зона с широчина 4 кабелта, оста на която минава през точки:			
1	43° 18.78'	028° 26.06'	
2	43° 11.89'	028° 02.94'	на 248° от т.1
Широчината на коридорите е 10 кабелта. Посоката на движение в северозападния коридор е 248°, а в югоизточния 068°.			
ЧАСТ V – включва коридор за кръгово движение срещу хода на часовниковата стрелка около зона с радиус 2 кабелта и център:			
1	43° 10.98'	027° 59.91'	
Широчината на коридора е 22 кабелта			
ЧАСТ VI - включва два коридора за движение между нос Галата и нос Емине, разделени от зона с широчина 4 кабелта, оста на която минава през точките:			
1	43° 08.58'	027° 59.67'	
2	42° 42.07'	027° 56.94'	на 184° от т.1
Широчината на коридора е 10 кабелта. Посоката на движение в западния коридор е 184°, а в източния 004°.			
ЧАСТ VII – включва коридор за кръгово движение срещу хода на часовникова-та стрелка около зона с радиус 2 кабелта и център:			
1	42° 39.68'	027° 56.71'	
Широчина на коридора е 22 кабелта.			
ЧАСТ VIII - включва два коридора за движение, разделена от зона с широчина 0,4 nm, оста на която минава през точките:			

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

1	42° 37.96'	027° 54.44'	
2	42° 30.79'	027° 45.05'	на 224° от т.1

Широчината на коридора е 1,0 nm. Посоката на движение в северозападния коридор е 224°, а в югоизточния е 044°.

ЧАСТ ІХ - включва коридор за кръгово движение срещу хода на часовниковата стрелка около зона с R= 0,2 nm и център:

1	42° 28.78'	027° 42.41'	
---	------------	-------------	--

Широчина на коридора е 2,6 nm.

ЧАСТ Х – включва два коридора за движение, разделена с линия, съединяваща точките:

1	42° 28.75'	027° 38.62'	
2	42° 28.68'	027° 33.11'	на 269° от т.1

Широчина на коридора е 5 кабелта. Посоката на движение в северния коридор е 269°, а в южния 089°.

ЧАСТ ХІ - включва коридор за кръгово движение срещу хода на часовниковата стрелка около зона с радиус 6 кабелта:

1	42° 29.18'	028° 04.51'	
---	------------	-------------	--

Широчина на коридора е 23 кабелта.

ЧАСТ ХІІ – включва два коридора за движение и разпределителна зона, ограничена от линии, които съединяват точките:

1	42° 31.55'	028° 02.17'	
2	42° 37.49'	027° 58.04'	на 333° от т.1
3	42° 37.68'	027° 58.51'	
4	42° 31.93'	028° 03.11'	на 149° 50' от т.3

ЧАСТ ХІІІ – включва два коридора за движение и разпределителна зона, ограничена от линии, които съединяват точките:

1	42° 28.62'	028° 00.55'	
2	42° 28.63'	027° 46.21'	на 270° от т.1
3	42° 29.04'	027° 46.19'	
4	42° 29.42'	028° 00.53'	на 088° от т.3

Таблица 7: Координати на Препоръчителни пътища

Препоръчан път до Балчик и Каварна				
№	Ширина	Дължина	Посока	Плаване
1	43° 12.88'	028° 01.91'		
2	43° 15.08'	028° 05.31'	048° – 228°	3,3
3	43° 22.28'	028° 08.91'	020° – 200°	7,6
4	43° 22.28'	028° 21.21'	090° – 270°	9,0
5	43° 19.98'	028° 25.91'	124° – 304°	4,1

1. Корабите, които плават за Балчик от точка 3, продължават с курс 020° до т.к. Ш= 43° 23.78', Д= 028° 09.63'.

2. Корабите, които плават за Каварна от точка 4, продължават с курс 000,0° до т.к. Ш=43° 24.18', Д= 028° 21.21'.

3. На чуждестранните невоенни кораби се разрешава плаване до пристанищен терминал Балчик, като се спазват строго следните условия:

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

- да отиват и да се връщат по обявения препоръчан път;
- идващите кораби от юг подхождат към т.1, преминават през точките 2 и 3 и застават на котвена стоянка Балчик. Идващите от изток, подхождат към точка 5, преминават през точка 4 и 3 и застават на котвена стоянка Балчик. Влизането и излизането в (от) пристанищен терминал Балчик се извършва с пилот, който може да се вземе от Балчик или Варна, или подходна точка 1 пред Каварна. Пилотажът Варна – Балчик или подходна точка 1 (пред Калиакра) – Балчик се счита за външен пилотаж;
- на котвена стоянка Балчик могат да застават не повече от два чуждестранни кораба до 700 GRT всеки.

Препоръчан път до -Несебър

1	42° 31.53'	027° 42.16'		
2	42° 39.08'	027° 43.43'	007° – 187°	7,6

Източник: Сборно описание на режима на плаване на невоенни кораби в морските пространства на Република България. Варна. Хидрографска служба на ВМС, Държавна инспекция по корабоплаване. 1997.

Таблица 8: Препоръчани пътища за малки пътнически кораби с водоизместимост до 300 тона

Препоръчан път от Варненския рейд до Балчик

1	43° 11.13'	027° 55.31'		
2	43° 12.93'	028° 01.12'	067° – 247°	4,6
3	43° 16.34'	028° 04.79'	038° – 218°	4,3
4	43° 24.07'	028° 09.69'	025° – 205°	8,5

Препоръчан път от пристанище Балчик до Каварна

1	43° 24.07'	028° 09.69'		
2	43° 23.70'	028° 09.44'	205° – 025°	0,4
3	43° 23.40'	028° 09.86'	135° – 315°	0,4
4	43° 24.43'	028° 21.11'	083° – 263°	8,4

Препоръчан път от Варненския рейд до Несебър

1	43° 11.13'	027° 55.31'		
2	43° 11.13'	027° 56.23'	090° – 270°	0,7
3	43° 10.53'	027° 57.41'	126° – 306°	1,1
4	42° 41.71'	027° 54.63'	184° – 004°	28,8
5	42° 38.62'	027° 43.91'	249° – 069°	8,5
6	42° 39.29'	027° 43.62'	342° – 162°	0,7

Препоръчан път от Несебър до рейд Бургас

1	42° 39.29'	027° 43.62'		
2	42° 32.73'	027° 40.13'	202° – 022°	7,0
3	42° 28.63'	027° 29.27'	243° – 063°	9,0

Препоръчан път от рейд Бургас до Созопол

1	42° 28.80'	027° 29.11'		
2	42° 28.00'	027° 39.31'	096° – 276°	7,6
3	42° 25.51'	027° 40.48'	160° – 340°	2,6
4	42° 25.13'	027° 40.91'	140° – 320°	0,5

Препоръчан път от Созопол до Приморско

1	42° 25.13'	027° 40.91'		
2	42° 25.51'	027° 40.48'	140° – 320°	0,5
3	42° 25.78'	027° 40.91'	050° – 230°	0,4
4	42° 25.78'	027° 42.51'	090° – 270°	1,2
5	42° 25.03'	027° 44.14'	122° – 302°	1,5
6	42° 20.29'	027° 47.61'	152° – 332°	5,4
7	42° 18.48'	027° 48.14'	167° – 347°	1,9
8	42° 15.53'	027° 46.12'	207° – 027°	3,3
Препоръчан път от Приморско до Царево				
1	42° 15.53'	027° 46.12'		
2	42° 14.86'	027° 47.76'	120° – 300°	1,4
3	42° 10.69'	027° 52.41'	140° – 320°	5,4
4	42° 10.08'	027° 51.69'	220° – 040°	0,8

Източник: Сборно описание на режима на плаване на невоенни кораби в морските пространства на Република България. Варна. Хидрографска служба на ВМС, Държавна инспекция по корабоплаване. 1997.

4. Обобщени изводи за съвместимостта на разнотипните зони и препоръки за отстраняване на проблемните области

Най-голямо **предимство** на съществуващата организация на трафика и дейностите по сигурността се свързва с тяхното дългогодишно съществуване и произтичащото от това съвместяване на дейностите.

Основни предимства са:

1. Утвърдена в дългогодишната употреба концепция за подбор и функционалност на системата от котвени стоянки. Съществуват възможности за разработване на аналитичен модел.
2. Зоните, определяни като забранени за плаване, отговарят на специфичните потребности на МО и МВР за подготовка на корабите и използване на оръжията и техническите средства.
3. Предимствата на тази зоните с ограничителен режим върху корабоплаването произтичат от изследването и прилагането на добри практики във водещи държави в сферата на корабоплаването и управлението на корабния трафик, изграждането на национална система, отговаряща на българските условия и изисквания и непрекъснатото оптимизиране и коригиране на разкритите недостатъци.
4. Географските граници на районите, забранени за заставане на котва, риболов с придънни средства, за подводни и драгажни работи, за придънно тралене и взривове със схеми за разделно движение, препоръчителни пътища и райони, забранени за корабоплаване се определят в оптимални граници, необходими за намаляване на нивото на риска до желано, но без излишно увеличаване, което би затруднило други дейности в териториалното море и вътрешните води на Република България.

5. Създадена е необходимата организация по обявяване на забраната в нови райони, за променяне на параметрите на съществуващи райони или за прекратяване на забраната в райони, където е отпаднала необходимостта от ограничаване на свободата на корабоплаване.

6. Нормативно е уредена определена отговорността на институциите, ведомствата и организациите по определяне на забрани и контрола за спазването им.

7. Районите за изхвърляне на земни маси притежават следните предимства:

- осигуряват големи капацитет и продължителност на използването;
- не застрашават пряко морския трафик в системата за движение в националните морски пространства.

8. Предимствата на съществуващата организация за формиране на райони за подводна дейност с учебни интереси и подводен туризъм са:

- рискът в полигоните на Военноморските сили е нисък, поради високите вътрешни изисквания за организиране на водолазни спускания и наличните структури за контрол на действията в полигоните и за спазване на изискванията и плановете;
- разполагане на районите извън системата за движение в морските пространства на Република България;
- изискването на Наредба № Н-7 от 12 юни 2008 г. за извършване на водолазна и друга подводна дейност водолазна и подводна дейност да се извършва само от организатори, регистрирани в списък на Морска администрация.

9. Системата за разделно движение (СРД) е използвана продължително време, надеждна е и отразява текущите потребности на МТС. Доколкото нейните предимства и недостатъци са подробно представени в отделно изследване, то тук се споменават само в обобщен вид.

Класически **недостатъците** на зоните се свързват с въвеждането на зони в екологичен план, доколкото към момента на установяване на различните зони на морски трафик и сигурност подобни съображения не са били актуални. Други конкретни технологични недостатъци са:

1. Недостатъци на котвените стоянки са свързани със съвременни предизвикателства, формирани след развитие на икономическия потенциал на БЧК (туризъм, аквакултури). Липсва аналитичен модел, който обективно да оценява нормалния и пределен капацитет на съществуващата зона “Котвени стоянки”, както и да предоставя препоръки за вземане на обосновани решения за нейното усъвършенстване.

2. Недостатъците на зоните с ограничен режим произтичат от пространственото припокриване с други райони и от недостатъчната степен на контрол върху нарушителите на забраните. Основните недостатъци са:

- зоната се припокрива с други зони с наложени забрани, ограничения или предназначени за други дейности;

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

– контрола и санкционирането на нарушители, особено такива които попадат извън изискванията за монтиране на Автоматичната идентификационна система - AIS не е на добро ниво и не се постига висока вероятност за предотвратяване на нарушения или за тяхното санкциониране.

3. Недостатъците на районите за изхвърляне на земни маси са:

– разположени са близко до системата за движение в националните морски пространства, което създава предпоставки за инциденти в резултат на грешки при определяне на мястото на кораба или при управлението му;

– теченията и противотеченията могат да доведат до нанасяне на изхвърлените земни маси във фарватерите, което ще доведе до намаляване на дълбочината им, земните маси е възможно да придвижат с тях и невзривени боеприпаси.

4. Недостатъците, причинявани от районите за подводна дейност с учебни интереси и подводен туризъм при осигуряването на безопасността и сигурността за системата за движение в морските пространства на държавата са:

– разполагане на такива райони близо до системата за движение, водещо до повишаване на нивото на риска от авария или инцидент при грешка в определянето на точността на мястото на кораба или загуба на управлението му;

– възможност за злонамерени, умишлени, незаконни действия от страна на водолази в такива райони, насочени против преминаващия наблизко морски трафик;

– наличие на водолази, извършващи подводен риболов, незаконни археологически дейности и любителски потапяния, действащи в нарушение на изискванията на Наредба № Н-7 от 12 юни 2008 г. за извършване на водолазна и друга подводна дейност водолазна и подводна дейност;

– липса на автоматизирана информационна система, следяща движението на малки плавателни съдове, получаваща автоматизирана информация за начало и край на подводна дейност или за заставане на котва и спиране на дрейф и определяща по въведени признаци поведението на някои плавателни средства, което предоставя възможност за допълнителна визуална или техническа проверка и контрол;

– липса на оценка на риска за безопасността в районите за подводна дейност с учебни цели и подводен туризъм от инциденти, предизвикани от кораби, плаващи в системата за движение;

– липса на оценка на риска за сигурността на корабите, плаващи в системата за движение от злонамерени, умишлени, незаконни действия на водолази тръгнали от райони за подводна дейност с учебни цели и подводен туризъм.

5. Недостатъците на Системата за разделно движение се свързват основно с факта, че морската транспортна система се развива динамично и това дава отражение върху

интензивността на корабния трафик. Съществени изменения се очакват с началото на функциониране на офшорната промишленост в НМП на Република България. Липсва аналитичен модел, който обективно да оценява нормалния и пределен капацитет на съществуващата СРД, както и да предоставя препоръки за вземане на обосновани решения за нейното усъвършенстване.

Основни **препоръки и насоки** за развитие на транспортните райони и районите, свързани със сигурността:

1. По отношение на сигурността и безопасността в прилежащите райони на зона „Райони, забранени за плаване” следва при възникване на обоснована необходимост да се преразгледа съществуващата зона в интерес на запазване на безконфликтността ѝ с възможните предлагани изменения на СРД.

2. Подобряването на сигурността, безопасността и защитеността на околната среда в прилежащите райони на зона „Райони, забранени за заставане на котва, риболов с придънни средства, за подводни и драгажни работи, за придънно тралене и взривове” изисква интегрирани и съвместни действия на институциите, ведомствата и организациите, защитаващи морския суверенитет на Република България. конкретни насоки са:

– Извършване на оценка на риска от възникване на аварийна ситуация и последствията от такава в район на припокриване на зоната със СРД, фарватер или препоръчителен път.³

– Създаване на национална интегрирана система за контрол на корабоплаването

– Въвеждане на интегрирана, автоматизирана система за наблюдение и управление на морските акватории. Такава система е с въведено автоматизирано оповестяване на контролните органи за спускане/вдигане на риболовните приспособления от риболовни кораби, навлизане на малки плавателни средства, извършващи рекреационна дейност в определени зони, запис на електронна снимка или филм на параметрите на нарушението и автоматизирано известяване на дежурните лица.

– Делегиране на правомощия по контрол, следене и задържане на нарушителите на структурите на Министерството на отбраната и Министерството на вътрешните работи, налагането на санкции на задържаните да се извършва от структури на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерство на земеделието и храните, Министерство на околната среда и водите и други структури от държавната и местната власт, според експертната им. При задържането е необходимо да се оформят стандартизиран документи, определени нормативно на равнище Министерски съвет или Народно събрание, а на тяхно основание да се налага санкцията по стандартна оперативна

³ Оценката на риска може да бъде изготвена след предоставяне на статистическа и/или прогнозна информация за морския трафик по СРД, фарватера и морския път. Този подход налага предварително задание към системата за наблюдение за разкриване на аварийните ситуации по причина, че ежедневният контрол на системата е свързан с наблюдение за спазване на правилата за движение, а не с аналитични функции.

процедура. Такъв ред на контрол, следене и задържане ще оптимизира сумарните бюджетни разходи за придобиване и експлоатация на материални активи, ще елиминира предпоставките за корупционна дейност на ниско ниво и ще създаде организационни предпоставки за защита на националните интереси в морските пространства.

3. Основните препоръки и указания за подобро използване на „Райони за изхвърляне на земни маси” се свързват с необходимостта за извършване на оценка на риска по отношение на:

- от навлизане на кораб в район за изхвърляне на земни маси в резултат на допускане на грешки или ниска точност в определяне на мястото на кораба;
- от засядане на кораб навлязъл в район за изхвърляне на земни маси;
- от сблъскване на кораб навлязъл в района с кораб превозващ или изсипващ земни маси.

4. Освен оценка на риска е препоръчително да бъде определена и прогнозираната продължителност на използване на районите за изхвърляне на земни маси.

5. Подобряването на използването на районите за подводна дейност и подводен туризъм, за повишаване на сигурността и безопасността на морския трафик, изисква следните подобрения:

- Повишаване на контрола на учебната и туристическа подводна дейност.
- Създаване на интегрирана, автоматизирана система за наблюдение и управление на морските акватории. Такава система е с въведено автоматизирано оповестяване на контролните органи за спускане/вдигане на водолази от техните плавателни средства, навлизане на малки плавателни средства в определени зони, автоматизирано определяне на вероятно извършване на подводна дейност по въведени признаци, запис на електронна снимка или филм на параметрите на нарушението и автоматизирано известяване на дежурните лица.
- Изготвяне на оценка на риска за безопасността в районите за подводна дейност с учебни цели и подводен туризъм от инциденти, предизвикани от кораби, плаващи в системата за движение
- Изготвяне на оценка на риска за сигурността на корабите, плаващи в системата за движение от злонамерени, умишлени, незаконни действия на водолази тръгнали от райони за подводна дейност с учебни цели и подводен туризъм.

Основен момент във възможността за оптимизация е актуализирането на Системата за разделно движение в морските ни пространства. Конкретно предложение за нова система е представено в Приложение 3 към настоящото изследване. Самата промяна следва да отчита, че възникват конфликти със съществуващата система за сигурност. Тези конфликти следва да са обект на разрешаване чрез консултации. Конфликтните точки с предложението за промяна на СРД са представени по-долу в табличен вид.

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

Таблица 9: Райони за извършване на военни дейности, които са в конфликт със схемата за разделно движение и активирането им ще създаде конфликт с функционирането на СРД

Район	№ на точка	Граници	
		Географска дължина, (N)	Географска дължина, (E)
1	1	43° 36,0'	028° 35,5'
	2	43° 36,0'	028° 47,0'
	3	43° 29,5'	028° 47,0'
	4	43° 29,5'	028° 35,5'
2	1	43° 18,0'	028° 34,0'
	2	43° 25,0'	029° 03,0'
	3	43° 21,0'	029° 15,0'
	4	42° 14,9'	028° 33,3'
	5	42° 24,2'	028° 06,4'
	6	42° 34,2'	028° 06,4'
3	1	Район ограничен от паралелите на маяк Калиакра и Емине, меридиана 29° 00,0' и бреговата черта.	
9	1	43° 07,5'	028° 01,5'
	2	43° 07,5'	028° 17,5'
	3	42° 42,0'	028° 17,5'
	4	42° 42,0'	028° 01,5'
BRAVO	1	43° 03,8'N	028° 01,5'E
	2	43° 00,0'N	028° 17,0'E
	3	42° 55,0'N	028° 17,0'E
	4	42° 50,3'N	028° 01,5'E
CHARLIE 1	1	43° 05,8'N	028° 01,5'E
	2	43° 05,8'N	028° 10,2'E
	3	42° 56,8'N	028° 10,2'E
	4	42° 56,8'N	028° 01,5'E
CHARLIE 2	1	42° 56,8'N	028° 01,5'E
	2	42° 56,8'N	028° 10,2'E
	3	42° 47,8'N	028° 10,2'E
	4	42° 47,8'N	028° 01,5'E
DELTA 2	1	43° 15,0'N	028° 20,0'E
	2	43° 15,0'N	028° 40,0'E
	3	43° 08,0'N	028° 40,0'E
	4	43° 08,0'N	028° 20,0'E

Източник: Известия до мореплавателите, излъчвани от Хидрографска служба на Военноморските сили, до 2020 г.

1. Прогнози за развитие на дейностите, свързани със сигурността на морските пространства и морския трафик

Доктриналните документи, отразяващи дейността на ВМС в акваторията на Р България включват, но не се ограничават до множество национални и съюзни публикации. Доктрините поставят основите на съвременните операции и определят принципите за най-ефективно използване на войските и силите при постигане на поставените цели. Доктрините

логично осигуряват основата за съвместна подготовка. Чрез определянето на единни оперативни методи, обща терминология и процедури, доктрините създават обща база за подготовка на войските. Тази база подпомага командирите и техните щабове в разработването на стандарти за съвместна подготовка и обучение.

За организиране подготовката на въоръжените сили ежегодно се разработва план. В него се залагат задачите и основните мероприятия по подготовката на въоръжените сили, произтичащи от политическите указания, бюджетната рамка, планиращите сценарии за използване на войските, изискванията на националните и съюзни доктрини и международните договори по които Република България е страна.

Доктрината на въоръжените сили на Република България е публикацията, която заема най-високото място в йерархията от документите, регламентиращи използването на войските. Чрез нея се осъществява връзката между националните стратегически документи и въоръжените сили, като инструмент на националната политика.

Доктриналната йерархия включва:

- ниво 1 – базови доктрини;
- ниво 2 – поддържащи доктрини;
- ниво 3 – приложни документи/публикации – тактики, техники и процедури.

Ниво 1 - базови доктрини. Разпределят се по функционален признак в областите възпрети в националните и съюзните щабове - личен състав, разузнаване, провеждане на операции, логистика, планиране на операциите, комуникации, подготовка, финанси и гражданско-военно сътрудничество.

Ниво 2 - поддържащи доктрини. Разпределят се тематично в зависимост от съответстваща доктрина от ниво 1, възприетата класификация на операции и действия на войските.

Ниво 3 – приложни документи/публикации - тактики, техники и процедури.

По отношение на използването на ВМС отношение имат почти всички доктрини от трите нива, но с приоритетно отношение са Доктрината на въоръжените сили на Република България, Доктрината за операциите НП-3 и Доктрината за морски операции-НП-3.1.

Основните съюзни документи регламентиращи подготовката на ВМС включват: (АJP) – 01 (D) Allied Joint Doctrine; MXP1(D) (Navy) (Air) - Multinational Submarine And Antisubmarine Exercise Manual; MXP2 (C) (Navy) (Air) - The Multinational Maritime Above Water Warfare Exercise Manual; AXP-3(C), Allied Naval Communication Exercises и др.

В съответствие с правата и юрисдикциите, утвърдени от международното право, всички държави имат еднакви права за достъп до преобладаваща част от морето и прилежащото му въздушно пространство. Следователно, морските операции се отличават от сухопътните по това, че морето не може да бъде притежавано така както сушата. Страните могат да тълкуват международното морско право с различни нюанси и дори със съществени различия от останалите съюзници, партньори или противостоящите сили.

Военноморските сили провеждат операции над, на или под водата. В случаи на политически кризи, океаните и литоралните води осигуряват триизмерно пространство, в което военноморските сили провеждат операции и маневри за демонстриране на техните възможности и воля за използване на сила.

Действията в близост до брега създават ограничения върху свободата на движение или посоката на подхода към него, особено при необходимост от преминаване през географски или създадени от противника тесни морски пространства. Военноморски сили трябва да поддържат и развиват способности за провеждане на операции в националните морски пространства, а съвместно със съюзниците от НАТО и ЕС – в открития океан и в крайбрежните води на други държави.

Доктрините определят КАК, а не КАКВО да се предприеме в зависимост от условията на средата. Те подпомагат аналитичното мислене, необходимо за планиране и водене на операциите. Същевременно доктрините трябва да са достатъчно обхватни, така че да подпомагат провеждането на различните видове операции и достатъчно гъвкави, за да бъде отчетено голямото разнообразие от ситуации.

Доктрините не предвиждат развитието на районите, свързани с провеждането на подготовката от ВМС.

В стратегическа перспектива членството в ЕС и НАТО не предполагат към момента промени в режима на ползване на морските пространства. Въпреки това анализът на съществуващите тенденции в областта налагат следните възможни промени в сектора за сигурност на морските пространства и транспорта:

1. Разширяване на зоните за тренинг в мористо направление в съчетание със запазване на зоните, непосредствено намиращи се в близост до брега.
2. Установяване на нови зони с ограничения за корабоплаването в резултат от развитие на офшорната индустрия в потенциални райони за добив на морски суровини. Потенциалните райони съвпадат с зоните, дадени под концесия за проучвания за нефтодобив и газодобив.
3. Установяване на нови зони с ограничения в корабоплаването и свързани дейности, произтичащи от потенциални проекти за пренос на енергоносители. Потенциалните прибрежни зони са близки до проектните зони на Бургас-Александруполис и Южен поток.
4. Установяване на нова система за разделно движение с произтичащо преразглеждане на зоните, свързани с корабоплаването.

Доколкото в стратегически контекст най-вероятна и предстояща се очертава дейността по установяване на нова система за разделно движение, то удачно е да се представи последователността от дейности в това направление.

Съгласно Резолюция А572 (14), IMO е призната за единствен международен орган, отговорен за разработката на международно ниво на задължителните и препоръчителни

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

мерки, касаещи пътищата за движение на корабите. При решаване на въпроса за приемане или изменение на Системата за разделно движение ИМО ще отчита:

- Позволяват ли предлаганите средства за навигационно оборудване да се определи местоположението на корабите с точност достатъчна за плаване в дадената система в съответствие с правило 10 на МППСМ 72;
- Удовлетворителни ли са хидрографните промери;
- Отчита ли тази система изискванията към планирането на системи за разделно движение и съответства ли тя на критериите за нейното проектиране.

Новата система приета от ИМО не встъпва в сила до датата обявена от правителството. Тази дата не трябва да е по-рано от шест месеца след датата на приемане от ИМО. Ако издаването на нови карти изисква повече време, то датата на въвеждане може да се отложи от ИМО с отчитане на конкретните особености.

Въвеждането на СРД следва да се съгласува със заинтересованите министерства на РБ:

- Министерство на регионалното развитие и благоустройството – в частта си морско пространствено планиране;
- Министерство на околната среда и водите – по опазване на морската среда, биологичните видове и т.н.;
- Министерство на отбраната – в частта зони за военни дейности;
- Министерство на икономиката – в частта зони за добиване и проучване на минерални и други ресурси;
- Министерство на туризма – в частта зони за морски туризъм;
- Министерството на земеделието, храните и горите – в частта рибарство и аквакултури;
- Министерство на вътрешните работи – когато системата или част от нея са в териториално море.

След като предложения проект за СРД се съгласува с всички заинтересовани структури се преминава към съгласуване с ИМО.

Ако правителството вземе решение да не представи СРД пред Международната морска организация, то следва да оповести по надлежен път мореплавателите, като осигури на картите и навигационните пособия да има точни указания по отношение на това, какви правила се прилагат при използването на тази система.

ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ

„План за изпълнение на Стратегията за противодействие на радикализацията и тероризма през 2016 г.“

Василев, В., дисертационен труд на тема „Анализ и оценка на заплахите за офшорната промишленост в националните морски пространства на Република България“ за придобиване на образователно-квалификационна степен „доктор“, Варна, 2017 г.

Горшков, С., Морская мощь государство, М., ВИМО, 1979.

Дерелиев, П., основи на дисертационен труд на тема „Участие на ВМС на РБ в контрола на НМП“ за придобиване на образователно-квалификационна степен „доктор“, Варна, 2000 г.

Дерелиев, П., Теория на оперативното изкуство на Военноморските сили (учебно пособие), Варна, 2004

Димитров, Н. и колектив. Функционално зонирание на националните морски пространства за създаване на информационна система за управление на крайбрежната зона. ВВМУ, Варна. 2018 г.

Димитров, Н., дисертационен труд на тема „Защита на морската критична инфраструктура на Република България в променящата се среда за сигурност“ за придобиване на образователно-квалификационна степен „доктор“, София, 2008 г.

Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (преработена)

Доктрина за Морски операции, Национална публикация на въоръжените сили на Република България НП 3.1

Доктрината на Въоръжените сили на Република България,

https://www.mod.bg/bg/doc/zapovedi/2012/20120130_OX057_DoktrinaVSRB.pdf

Драгоев, Иван, Брифинг за описание на Център за интегрирано управление и мониторинг на бреговата зона, Варна, 2016 г.

Закон за Министерство на вътрешните работи, изм. ДВ бр.81 от 2016 г., в сила от 14.10.2016 г.

Закон за митниците, в сила от 01.01.1999 г., изм. и доп. ДВ. бр.98 от 9 Декември 2016 г.

Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, обн. ДВ. бр.12 от 11 Февруари 2000 г., изм. ДВ. бр.26 от 1 Април 2016 г.

Закон за опазване на околната среда, Обн. ДВ. бр.91 от 25 Септември 2002 г., изм. и доп. ДВ. бр.54 от 16 Юни 2020 г.

Закон за отбраната и въоръжените сили на Република България, Обн., ДВ, бр. 35 от 12.05.2009 г., в сила от 12.05.2009 г., изм. и доп., бр. 98 от 9.12.2016 г., бр. 103 от 27.12.2016 г.

Закон за противодействие на тероризма, ДВ брой 103/ 27.12.2016 г.

- Закон за рибарството и аквакултурите, Обн. ДВ. бр.41 от 24 Април 2001 г., изм. и доп. ДВ. бр.105 от 30 Декември 2016 г.
- Закон за управление и функциониране на системата за защита на националната сигурност, Обн. ДВ. бр.61 от 11 Август 2015 г.)
- Закон за устройството на Черноморското крайбрежие, Обн. ДВ. бр.48 от 15 Юни 2007 г., изм. ДВ. бр.21 от 13 Март 2020 г.
- Зелена книга за бъдеща морска политика на Съюза: Европейско виждане по отношение на океаните и моретата, Брюксел, 7.6.2006., достъпна на адрес <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:l66029&from=EN>
- Известия до мореплавателите, излъчвани от Хидрографска служба на Военноморските сили, до 2020 г.
- Инструкция М-3/18.07.2011 г. за взаимодействие между Министерството на отбраната и Министерството на вътрешните работи
- Йорданов, Д. „Взаимодействие на Военноморските сили с останалите компоненти на морската мощ на държавата в интерес на националната сигурност“, дисертация за получаване на образователна и научна степен “Доктор”. ВВМУ, Варна. 2017 г.
- Кодекс за търговското мореплаване
- Колев, К., Управление на морската сигурност, Стено, Варна, 2016 г.
- Конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS/72)
- Конвенция за предотвратяване на замърсяване от кораби (MARPOL)
- Конвенция за предотвратяване на незаконните актове срещу безопасността на морското корабоплаване (1988), 2003. ДВ, 48.
- Конвенцията за опазване на Черно море от замърсяване и протоколи към нея (Конвенция от Букурещ, 1992 г.)
- Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право, 1982 г. (ДВ, бр. 73 и 74 от 1996 г.), ратифицирана със закон (ДВ, бр. 38 от 1996 г.)
- Люцканова, С. Морската политика на България в променящата се среда на сигурност в Черноморския регион, дисертация за получаване на образователна и научна степен “Доктор” . ВВМУ. Варна. 2015 г.
- Махън, Алфред (Mahan) „Влиянието на морската мощ върху развитието на историята 1660-1783” (The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783
- Медникаров, Боян, Защита на морския суверенитет, Варна, 2008.
- Международен кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (ISPS Code), 2004 г., Варна
- Международната конвенция за спасяване (Salvage Convention 1989)

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

- Международна конвенция за търсене и спасяване по море, 1979 г., (ДВ, бр. 75 от 1999 г.; изм., бр. 61 от 2005 г.), ДВ, бр. 47 от 1999 г.
- Международни правила за предпазване на съдовете от сблъскване (COLREG/72), обн., ДВ, бр. 17 от 2003 г.; ратифицирана с Указ № 461 от 1975 г. на Държавния съвет на Народна република България, обн., ДВ, бр. 22 от 1975 г.
- Морска стратегия на Република България, Решение № 1111/29.12.2016 г., Министерски съвет
- Наредба № 1 от 31.01.2001 г. за условията и реда за осъществяване на пилотска дейност в Република България, издадена от Министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 12 от 9.02.2001 г.
- Наредба № 12 от 16 декември 2010 г. за проверките по реда на държавния пристанищен контрол, Обн. ДВ. бр.101 от 28 декември 2010 г., изм. и доп. ДВ. бр.36 от 13 Май 2016 г.
- Наредба № Н-7 от 12.06.2008 г. за извършване на водолазна и друга подводна дейност, издадена от министъра на отбраната, министъра на вътрешните работи и министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 59 от 1.07.2008 г., изм. и доп., бр. 14 от 18.02.2014 г., в сила от 18.02.2014 г.
- Наредба № Н-8 от 9.03.2011 г. за режима на корабоплаване в териториалното море, вътрешните води, пристанищата и рейдовете при осъществяване отбраната на страната, издадена от министъра на отбраната, министъра на вътрешните работи и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн., ДВ, бр. 23 от 22.03.2011 г.
- Наредба за опазване на околната среда в морските води Приета с ПМС № 273 от 23.11.2010 г., обн., ДВ, бр. 94 от 30.11.2010 г.,
- Наредба за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване, приета с ПМС № 186 от 23.08.2012 г., обн., ДВ, бр. 67 от 31.08.2012 г., изм. и доп., бр. 37 от 29.04.2014 г.
- Наредба за плаването и граничния режим във вътрешните морски води, териториалното море и вътрешните водни пътища на Република България на български и чуждестранни яхти, лодки и други плавателни средства за спорт туризъм и развлечение, както и извършване на водноатракционни услуги с тях
- Наредба за реда за установяването и означаването на европейски критични инфраструктури (ЕКИ), Приета с ПМС № 38 от 18.02.2013 г., Обн. ДВ. бр.19 от 26 Февруари 2013 г.
- Наредба за реда, начина и компетентните органи за установяване на критичните инфраструктури и обектите им и оценка на риска за тях, В сила от 23.10.2012 г., Приета с ПМС № 256 от 17.10.2012 г., Обн. ДВ. бр.81 от 23 Октомври 2012 г., изм. и доп. ДВ. бр.19 от 26 Февруари 2013 г.

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

- 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 12.09.2005 г., обн., ДВ, бр. 76 от 20.09.2005 г., изм., бр. 93 от 1.12.2015 г.).
- Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони, приета с Постановление № 374 на Министерския съвет от 2014 г., ДВ, бр. 99 от 2014 г.
- Насоки за интегриран подход към въпросите на морската политика: към най-добра практика при интегрираното управление на морското дело и консултация със заинтересованите страни, достъпни на адрес <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008DC0395&from=EN>
- Национален аварийен план за борба с нефтени разливи в черно море, София, 2011 г.
- Национален план за защита при бедствия, София, 2010
- Национален план за противодействие на тероризма, 2008
- Национална отбранителна стратегия, приета с решение на МС 283/18.04.2016г., https://www.mod.bg/bg/doc/strategicheski/20160419_Natsioanalna_otbranitelna_strategia_RMS_283_18.04.2016.pdf
- Национална програма за защита при бедствия 2014-2018, София, 2013
- Николов, Румен, Перспективи за развитие на въоръжените сили на Република България в условията на хибридни заплахи, Лекция на началника на отбраната при откриването на учебната 2015/2016 година във ВА „Г. С. Раковски”, 01.09.2015 г., София
- Оперативен план на Главния щаб на ВМС на Република България за търсене и спасяване на военни кораби и въздухоплавателни средства, ВМС, ГЩ, 2006 г.“
- План за взаимодействие между ВМС, ИАМА, ИАПА и ИАРА, подписан през 2005 г.
- План за развитие на Въоръжените сили до 2020 г., https://www.mod.bg/bg/doc/strategicheski/20160128_Plan_za_razvitie_VS-2020.pdf
- План на операцията по търсене и спасяване в отговорния район (ПОТС) на Р. България в Черно море (БМОПТС), изготвен от ИАМА при Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС).
- Постановление № 181 на Министерския съвет от 2009 г. за определяне на стратегическите обекти и дейности, които са от значение за националната сигурност (обн., ДВ, бр. 59 от 2009 г.; изм. и доп., бр. 71 и 77 от 2011 г. и бр. 67 от 2012 г.)
- Правилник за организацията и дейността по предотвратяване и ликвидиране на последствията от стихийни бедствия и крупни производствени аварии, ВМС

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

- Правилник за устройството и дейността на Междуведомствения съвет по въпросите на граничния контрол, приет с ПМС № 70 от 27.03.1998 г., изм. и доп. ДВ бр. 71 от 18.09.2012 г.
- Правилник за устройството и дейността на Министерството на вътрешните работи, ПМС № 207 от 18.07.2014 г., ДВ. бр.60/22.07.2014 г.
- Правилник за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", Обн. ДВ. бр.36 от 10 Май 2011г., изм. и доп. ДВ. бр.37 от 22 Май 2015 г.
- Предварителен ситуационен план за съвместни действия на Военноморските сили и Регионална дирекция „Гранична полиция” Бургас при осъществяване на граничен контрол на морската държавна граница, рег. № 2777/20.05.2016 г.
- Програма за развитие на отбранителните способности на Въоръжените сили на Република България 2020, <https://www.mod.bg/bg/doc/strategicheski>
- Протокол за преследване на незаконните действия, насочени срещу сигурността на неподвижни платформи, разположени върху континенталния шелф, 1999. ДВ, №. 43., в сила от 06.10.1999 (ратифициран със закон, приет от XXXVIII НС на 28.04.1999 г.).
- Рамковата директива за морска стратегия (2008/56/ЕО) на ЕС
- Сборно описание на режима на плаване на невоенни кораби в морските пространства на Република България. Варна. Хидрографска служба на ВМС, Държавна инспекция по корабоплаване. 1997 г.
- Синя книга за интегрирана морска политика за Европейския съюз, Брюксел, 10.10.2007, достъпна на адрес [http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2007/0575/COM_COM\(2007\)0575_BG.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2007/0575/COM_COM(2007)0575_BG.pdf)
- Споразумение за сътрудничество относно морското търсене и спасяване между черноморските крайбрежни държави, ДВ, бр. 58 от 2004 г., в сила за Република България от 24 април 2010 г.
- Стратегия за интегрирано гранично управление на Република България 2014 - 2017 година
- Стратегия за дейностите по търсене и спасяване на море в Република България (www.marad.bg/upload/docs/SAR_Strategy.doc)
- Устройствен правилник на областните администрации, приет с пмс № 121 от 5 юли 2000 г., изм. 15 октомври 2001 г.)
- Устройствен правилник на ИА "Морска администрация", обн. ДВ. бр. 92 от 27 Ноември 2015 г.

ТОМ 9. ВОЕННИ ЗОНИ, МАРШРУТИ И ПРИСТАНИЩА

Устройствен правилник на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Приет с ПМС № 232 от 28.09.2009 г., обн., ДВ, бр. 78 от 2.10.2009 г., изм., бр. 92 от 27.11.2015 г.,

Устройствен правилник на Националната ветеринарномедицинска служба, приет с ПМС № 258 от 25.09.2006 г., обн. ДВ. бр.82 от 10 октомври 2006г., изм. ДВ. бр.76 от 29 август 2008 г.

[http://computerworld.bg/50516_s_informacionna_sistema_dpri_monitorira_cherno_more_v_rea_lno_vreme\)](http://computerworld.bg/50516_s_informacionna_sistema_dpri_monitorira_cherno_more_v_rea_lno_vreme)

http://iara.government.bg/?page_id=11

http://morskivestnik.com/mor_kolekcii/izsledwaniq/images/SARRev0123062013.pdf

<http://projects.nvna.eu/iissczm/>

<http://www.bgports.bg/bg/page/24>

<http://www.bgports.bg/bg/page/5>

http://www.bsbd.org/bg/index_bg_3907923.html

http://www.bsbd.org/bg/msfd_monitoring.html

<http://www.bsmou.org/about/>

<http://www.bulris.bg/Main>

<http://www.bulris.bg/project-bulris/system-bulris>

http://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2014/09/12/2379344_teoriia_i_praktika_na_hibridnata_voina/

<http://www.cross.bg/nablyudenie-sistemi-morsko-1531942.html#.WMajgfcko3E>

<http://www.customs.bg/bg/page/150>

http://www.dans.bg/bg_16/02/2017

<http://www.dksi.bg/NR/rdonlyres/718F4857-B8FD-4DAB-9B7A>

http://www.nsgp.mvr.bg/History/third_period.htm

[http://www.spearfish.org/articles.php?id=257.](http://www.spearfish.org/articles.php?id=257)

<http://www.vtmis3.eu/bg/>

<https://eea.government.bg/bg/nsmos>