

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТА НА НАРЕДБА ЗА
ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № 6 ОТ 2021 Г. ЗА КОМПЕТЕНТНОСТ
НА МОРСКИТЕ ЛИЦА В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

Коментар	Автор	Дата
Относно предложението:§ 36. Лицата, придобили правоспособност „водач на кораб до 40 БТ“, „скипер на кораб за спорт и развлечение до 300 БТ“ или „водач на малък кораб“ и отговарящи на изискванията за здравословна годност, се счита, че отговарят на изискванията по чл. 40, т. 9 и могат да заявят издаване на свидетелство за правоспособност „водач на плавателен съд за лично ползване (джет)“. Предлагам да не се затрудняват лицата, притежаващи „водач на кораб до 40 БТ“, „скипер на кораб за спорт и развлечение до 300 БТ“ или „водач на малък кораб“, да заявяват ново свидетелство. Смятам, че тези правоспособности следва да бъдат признати и за управление на джет, както е било и досега.	Стефан Варадинов	05.12.2025
Уважаеми г-н Воденичаров,Относно&nbsp;изложената Ви позиция. Не смятаме, че процесът е прибързан – напротив, забавен е в годините. Провеждани са множество срещи с общността, включително и на експертно ниво в министерството, и темата е дискутирана многократно. Крайно време е да се започне с реални действия по въвеждането на правоспособности за яхти. Първата стъпка е изготвянето и приемането на наредбата, която да заложи основната рамка и изисквания. Националният стандарт&nbsp;е следващ етап и се разработва впоследствие, както е и в международната практика.	Стефан Варадинов	05.12.2025

Допълнение на коментар от Свилен Воденичаров, Председател на Българска Яхтена Асоциация "В същото време споделяме мнението на експертната общност, че въвеждането на нова междинна степен за правоспособност до 200 БТ е логична и подкрепяна от международната практика посока, но също така и опасенията, че при липса на правилно регламентирани курсове, обучения и ясни дефиниции, има значителен риск от международно непризнаване на сертификатите, което би поставило българските екипажи и бизнеса в неблагоприятна позиция."Подкрепяме и сме съгласни, че програмите трябва да не бъдат специфични, а да се приложат вече утвърдените международно признати, например Малта. Няма да ни се разсърдят, ако препишем техните програми и няма как чуждите споменати администрации да не ги признаят, след като те самите са ги писали.В момента се създава впечатление за прибързано приемане на решения, без предварително да са установени ясни и последователни правила за класификация на яхтите според тяхната големина (дължина и БТ) и предназначение (търговска дейност или лично ползване) – така както тези категории са ясно и недвусмислено дефинирани в кодексите на водещите морски администрации в индустрията.Трябва да се обърне внимание, че в оповестеното предложение за промени е предвидена дефиниция на "търговска яхта", а международната практика отнасяща се до правоспособностите за капитан ги разделя според бруто тонажа, отразен в СЕ сертификата на яхтата (регистрация, технически талон и останалите еквивалентни документи издавани от различните администрации).Все още липсват прецизно формулирани ключови понятия като „търговска яхта“, не е регламентиран по прозрачен и международно съпоставим начин процесът на регистрация и сертифициране на подобни съдове в

Уважаеми г-н Министър, Уважаеми г-н Заместник-Министър, Уважаеми г-н Директор на ИАМА, Уважаеми Заинтересовани Лица, От името на Българската Яхтена Асоциация (БЯА) и „Сириус Маритайм“ бих искал да изразя нашата искрена благодарност към Министерството на транспорта и Изпълнителна агенция „Морска администрация“ за започнатия процес по актуализиране на нормативната уредба и въвеждане на нови стандарти в яхтената индустрия. Считаме, че това е силна и навременна стъпка в сектор, който се развива динамично, привлича значителен международен интерес и осигурява заетост на голям брой български морски специалисти и екипажи. Признаваме волята на институциите да създадат ясна рамка за развитие на този пазар и да повишат професионалните стандарти в него. В същото време споделяме мнението на експертната общност, че въвеждането на нова междинна степен за правоспособност до 200 БТ е логична и подкрепяна от международната практика посока, но също така и опасенията, че при липса на правилно регламентирани курсове, обучения и ясни дефиниции, има значителен риск от международно непризнаване на сертификатите, което би поставило българските екипажи и бизнеса в неблагоприятна позиция. В момента се създава впечатление за прибързано приемане на решения, без предварително да са установени ясни и последователни правила за класификация на яхтите според тяхната големина (дължина и БТ) и предназначение (търговска дейност или лично ползване) – така както тези категории са ясно и недвусмислено дефинирани в кодексите на водещите морски администрации в индустрията. Все още липсват прецизно формулирани ключови понятия като „търговска яхта“, не е регламентиран по прозрачен и международно съпоставим начин процесът на регистрация и сертифициране на подобни съдове в България, както и редът

Svilen Vodenicharov

05.12.2025

Уважаеми г-н Министър, Уважаеми г-н Заместник-Министър, Уважаеми г-н Директор на ИАМА, Уважаеми Колеги и Заинтересовани Лица,От името на Българската Яхтена Асоциация (БЯА) и „Сириус Маритайм“ бих искал да изразя нашата искрена благодарност към Министерството на Транспортa и Изпълнителна агенция „Морска администрация“ за започнатия процес по актуализиране на нормативната уредба и въвеждане на нови стандарти в яхтената индустрия.Считаме, че това е силна и навременна стъпка в сектор, който се развива динамично, привлича значителен международен интерес и осигурява заетост на голям брой български морски специалисти и екипажи. Признаваме волята на институциите да създадат ясна рамка за развитие на този пазар и да повишат професионалните стандарти в него.В момента се създава впечатление за прибързано приемане на решения, без предварително да са установени ясни и последователни правила за класификация на яхтите според тяхната големина (дължина и БТ) и предназначение (търговска дейност или лично ползване) – така както тези категории са ясно и недвусмислено дефинирани в кодексите на водещите морски администрации в индустрията. Все още липсват прецизно формулирани ключови понятия като „търговска яхта“, не е регламентиран по прозрачен и международно съпоставим начин процесът на регистрацисертифициране на подобни съдове в България, както и редът за признаване на стаж – елемент, който следва да отговаря на най-високите международни стандарти и утвърдени практики в сектора.1. Провеждане на международен професионален дебатВключване на експерти от водещи флагови администрации – Малта, Маршалови острови и Великобритания (МСА), които определят глобалните стандарти в яхтената индустрия, както и представители на българския бизнес,

Svilen Vodenicharov

05.12.2025

СТАНОВИЩЕ

Евът връзка с предложението за отпадане на чл. 11, ал. 2 от Наредба № 6

Уважаеми дами и господа, Изразяваме несъгласие с предложението чл. 11, ал. 2 от Наредба № 6 да бъде премахнат. Смятаме, че тази разпоредба е необходима както за качеството на подготовката, така и за реалната възможност студентите да завършат обучението си в срок и да не пропускат лекции и занятия.

1. Корабните компании и агенции не могат да поемат обема от стажанти в срок

В България съществува сериозен недостиг на стажантски места в международното плаване. Менинговите компании масово бавят качването на студенти след 3-ти курс, което води до забавяне на завършването понякога с години, провеждане на стаж по време на семестринатрупване на пропуски в теоретична подготовка. Това противоречи на целите на STCW – обучението да бъде последователно и балансирано между теория и практика. Много агенции изискват от кандидатите за стаж да имат американска моряшка виза, която често се отказва, което допълнително ограничава достъпа до международен стаж за част от студентите. Възможността за до 3 месеца стаж в местно плаване е единственият реалистичен механизъм, който позволява на някои от студентите да покрият част от изискванията, без да забавят образованието си.

2. Стажът в местно плаване осигурява фундаментални моряшки умения

Подкрепяме стаж на учебни ветроходни кораби, влекачи до един месец, както и на търговски кораби между 500 и 3000 БТ. Практиката показва, че обучаеми, които са били само на големи кораби в международно плаване: не различават посоката на вятъра без електроника, нямат умения за маневриране в ограничени пространства, не са се занимавали реално с швартоване, възжета, възли и стъкмяване, не са придобили “моряклък” и основна палубна рутина. Малките кораби в местно плаване дават умения, които липсват на големите кораби, където маневрите са с влекачи, а стажантите често имат ограничен достъп

Относно коментара да отпадне чл.11, ал.2 от Stargatemaritime Обучението за първа правоспособност в оперативно ниво е логично да започва с „оморячване“. До колкото съм запознат ИАМА признава като практика и лагера „Морска подготовка“ в края на 1-ви курс на обучението във ВВМУ, но това е решение на Администрацията. Чл.11 ал.2 е изменен в наредба №6 при последната корекция на основание разпореждане на Изпълнителния Директор на ИАМА, в което бяха посочени поименно плавателните средства и броя дни които се признават за стаж в местно плаване. Преди качването на търговски кораб в далечно плаване, обучаващият се е необходимо да придобие знания и умения които да приложи на борда на кораба. Учебните предмети от функция „Обработка и поддръждане на товара“ започват да се изучават в 3-ти курс на обучението. Също така обучението до края на 3-ти курс покрива изискванията на А-II/4, следователно е оправдано евентуално качване на търговски кораб след завършване на 3-ти курс и попълване и заверка от Капитана на кораба на Сертификата за корабен рулеви на стр.80 в Дневника за документиране на плавателен стаж. Бих добавил и възможност за отработване и документиране на определени от ИАМА задачи/сценарии на сертифициран от ИАМА тренажор в периода на обучение. Например в Нидерландия и Великобритания официално призната еквивалентност 1:3 (1 ден на симулатор се приравнява на 3 дни плавателна практика). След дипломиране кандидатът ще се качи за 6 месеца като стажант на кораб над 500БРТ в далечно плаване на дублираща длъжност и тогава ще отработва всички задачи и ще усъвършенства компетентностите си по всички функции. Приет е нов стандарт за трета степен на професионална квалификация по професия Корабоводене-морско. Стандартът е съставен съгласно изискванията на конвенция STCW и по конкретното по изискванията на

С настоящото становище Технически университет – Варна изразява позиция във връзка с общественото обсъждане на проект за изменение на Наредба № 6, като предлага отпадане на чл. 11, ал. 2, допускаща до три месеца учебна плавателна практика да се провежда на кораби от местно плаване. Аргументи за отпадане на чл. 11, ал. 2: 1. Несъответствие със стандартите на STCW. Международната конвенция STCW изисква практическа подготовка в условия, максимално близки до реалната среда на морското корабоплаване. Корабите от местно плаване не осигуряват достатъчно комплексност – липсват дълги вахти, международни процедури, навигационни ситуации, различни климатични условия. Стажът в местно плаване не развива уменията, които се проверяват за правоспособност "оперативно ниво". Ал. 2 допуска практика, която не покрива пълния спектър от компетентности по STCW и намалява качеството на подготовката. 2. Занижаване на изискванията и девалвация на професионалната квалификация. Позволяването на практика в местно плаване създава "лесен път" към получаване на документ, без реално натрупан морски опит. Това води до намаляване на доверието към българските морски учебни заведения и към издаваните удостоверения. Рискът е морските лица да имат документ, но без реални умения, което вреди на репутацията на целия сектор. 3. Неравнопоставеност между кандидатите. Част от студентите използват възможността да преминат до 3 месеца стаж на по-лесни и достъпни кораби от местно плаване, докато други извършват пълноценен стаж в морски условия. Това създава неравнопоставеност и различно качество на подготовката при еднаква крайна правоспособност. 4. Невъзможност корабите от местно плаване да осигурят всички задачи от програмата. Дневниците за практическа подготовка изискват задачи, свързани с международно плаване, комплексни маневри, вахтена служба,

[illegible]

office@stargatemaritime.com

02.12.2025

Предлагат се следните предложения:&nbsp;- да се определи зона с координати за крайбрежно плаване с посочване на съответни координати; &nbsp;- да се допусне заемането на длъжност капитан на кораб до 40 БТ, извършващ сезонен превоз на хора с до 35 души на борда, при наличие на плавателен стаж от 12 месеца&nbsp;като капитан на кораб за извършване на сезонен превоз с до 12 души на борда или като член на екипажа на кораб за сезонен превоз с над 12 души на борда, доказан чрез записи в корабния дневник.	Николай Златанов	21.11.2025
Предлагаме тези нови сертификати за правоспособност да ползват формата описана в Приложение №14 към Наредба №6 (общоприетата форма, както е описана към Кодекса STCW), като се впишат следните ограничения:1. “плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, използвани с търговски цели / valid for pleasure crafts, commercially used” съгласно чл. 100 (3) от Наредба №6. 2. При необходимост предлагаме и добавяне в ограниченията “, които не носят товар/which do not carry cargo” по модела на Администрация МСА (Приложение №2) и за да се избегне противоречие с изискванията за подготовка на морски кадри за конвенционални търговски кораби. 3. Може да бъде добавено и ограничението за броя пасажери. Предлагаме останалите реквизити към формата към Приложение №14 да останат същите като например вписването на функциите (1 Корабоводене, 3 управление експлоатацията на кораба и грижа за лицата на борда и 7 съгласно номенклатурата описана в Кодекса STCW и в чл. 19 ал. 1 от Наредба №6) и нивата на отговорност (отново съгласно същата номенклатура).	Светлин Караджов	08.11.2025

СТАНОВИЩЕ по Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 6 от 2021 г. за компетентност на морските лица в Република България

Относно: Предложения за усъвършенстване на режима на правоспособностите за яхтения сектор.

1. Липса на реалистична структура за професионална квалификация на яхтени капитани

Настоящият проект предвижда само една нова правоспособност — „Капитан на търговска яхта до 500 БТ“, която изисква притежание на правоспособност по чл. 32, т. 6–9: вахтен помощник-капитан на кораб над 500 БТ; вахтен помощник-капитан на кораб до 500 БТ крайбрежно плаване; квалифициран моряк палубна команда; корабен рулеви.

Тези степени предполагат задължителен стаж, придобит на търговски кораби, което е напълно неприложимо за яхтения сектор, където такава палубна йерархия не съществува.

Този особеност прави невъзможно прилагането на класическия модел на стаж и сертификация, предвиден в настоящия проект. На практика няма смисъл морско лице, което работи на яhti, да се квалифицира като „рулеви“, нито е реалистично офицери от търговски кораби с правоспособност „Вахтен помощник капитан“ да преминават към яхтите.

Изискванията са непропорционално високи и нереалистични спрямо реалната практика в сектора. Освен това, от настоящия проект не се разбира дали новата правоспособност „Капитан на търговска яхта до 500 БТ“ е издадена в съответствие с изискванията на Конвенцията STCW, (STCW II/2). Това създава правна неяснота относно международната ѝ валидност и възможността за признаване (endorsement) от други морски администрации, което е от съществено значение за капитаните, работещи на търговски яhti под чужд флаг.

2. Необходимост от въвеждане на междинна правоспособност

В момента съществува правна и практическа празнина в националната нормативна уредба, поради която капитаните на търговски яhti с големина до 200 БТ не могат да придобият

Във връзка с първоначалното издаване и преиздаването на свидетелствата Капитан на Търговска Яхта до 500БТ и Капитан на Търговска Яхта до 200БТ, предлагаме да се направят необходимите промени или допълнения към Наредба №6 в Раздел II Плавателен стаж, например в чл. 8 (1)&nbsp;Плавателен стаж на морско лице е действителното време,&nbsp;прослужено на търговски кораб или търговска яхта по време на експлоатацията му, свързано с&nbsp;изпълнение на функциите, определени за съответната длъжност.	Светлин Караджов	08.11.2025
Придобитите правоспособности Капитан на Търговска Яхта до 500БТ и Капитан на Търговска Яхта до 200БТ трябва да бъдат вписани и в регистрите по чл. 95 т. 4 и т. 5	Светлин Караджов	08.11.2025
В преходните разпоредби по примера на прилаганата практика относно други правоспособности предлагаме да бъде дадена възможност за притежателите на правоспособност "Шкипери на кораб за спорт и развлечение до 300БТ" и отговарящи на изискванията относно плавателния стаж и за допълнителните свидетелства за професионална компетентност, да могат да заявят издаване на свидетелство за правоспособност "Капитан на търговска яхта до 200БТ". По този начин се допуска придобиването на правоспособност „Капитан на търговска яхта до 200БТ“ от лица, които вече са придобили правоспособност за управление на плавателно средство за спорт, туризъм и развлечение с по-голям размер, а именно 300БТ, и следователно имат необходимата подготовка за управление и на по-малък плавателен съд, но с допълнение на уменията и компетенциите изисквани за опериране на търговска яхта извършваща търговска дейност във връзка с опазването на човешкият живот, имуществото и околната среда.	Светлин Караджов	08.11.2025

За да бъде направено конкретно предложение относно създаването на нова правоспособност "Капитан на търговска яхта до 200БТ" на английски език "Master of Commercial Yachts less 200GT" (изискване на STCW свидетелствата за правоспособност да бъдат издавани на езика на Администрацията и на английски език, по което да бъде взето решение дали се приема: В чл. 41 да бъде добавена нова точка, с която да се определят изискванията за придобиване на правоспособност "Капитан на търговска яхта до 200БТ", както следва: 1. Навършена възраст 20 години; 2. Придобита правоспособност "Водач на кораб до 40БТ"; 3. Средно образование и успешно завършен подготвителен курс за Капитан на търговска яхта до 200БТ одобрен от ИАМА (коментар: курсът разбира се трябва да бъде съобразен с реалностите за комплектуване на тези плавателни средства с екипаж, техническите спецификации и оборудване); 4. Допълнителна професионална квалификация и подготовка; Начална подготовка по морска безопасност и; наличие на валидно свидетелство за корабен радиооператор обща категория за СМСББ; 5. Плавателен стаж от 6 месеца след придобиването на правоспособност по т. 2 като капитан на кораб за спорт и развлечение; 6. Успешно положен изпит пред комисията по чл. 74 ал. 1 по одобрена изпитна програма съгласно чл. 74 ал. 3. ИАМА разполага с необходимия опит и човешки ресурс, за да изготви всички други необходими промени свързани със създаването на нова правоспособност като допълнения по чл. 100, чл. 104, чл. 105, чл. 106, чл. 108 и други. Аргументация на предложените допълнения: Желанието на общността е да бъдат приложени в Българското законодателство международните практики. За пример добавяме текстовете на МСА от Великобритания и Администрацията на Полша: 1. МСА Великобритания чрез MSN 1858 Training & Certification Guidelines UK Requirements for Deck Officers

Сегашните изготвени предложения не решават проблемите посочени по-долу и не постигат целите като конкурентн на другите Европейски държави възможност за проесионално развитие на българските морски лица в сферата на яхтинга, привличане на нови професионалисти в сферата и утвърждаване на Българските морски квалификационни центрове в обучението на морски кадри в сектора на яхтинга.	Светлин Караджов	07.11.2025
Реално не е необходимо да се изготвят нови решения специфични за България, а да се ползва вече установена международна добре работеща практика, каквато имат държави като Великобритания, Полша, Малта, Кипър, Франция, Белгия, Испания и други от ЕС и извън него. Цялата информация е публична и лесно достъпна в Интернет. Не е необходимо да се борим за прецедент, а да се уповем на добрите практики и проправеният път от други Администрации на големите морски нации. Практиката е да има минимум два сертификата - Master of Yachts 200 GT STCW II/2 и Master of Yachts 500 GT STCW II/2, които позволяват заемане на длъжност и като вахтен помощник-капитан и старши помощник-капитан на яхти използвани с търговски цели съответно до 500 БТ и до 3000 БТ.	Светлин Караджов	07.11.2025

Уважаеми г-н Министър,Уважаеми г-н
Заместник Министър,Уважаеми г-н
Директор на ИАМА,Уважаеми г-да
Директори на дирекции и отдели,През
годините са правени опити за
осъвременяване на нормативната уредба и
уреждане на въпросите свързани с
разработване и въвеждане на структура за
сертифициране на яхтени палубни офицери
заети на кораби за спорт, туризъм и
развлечения използвани за търговски цели
(по-нататък яhti) адаптирана към
спецификите на яхтената индустрия. За
съжаление към днешна дата нямаме
Българско свидетелство за
правоспособност, което да е международно
признато и адаптирано към специфичните
изисквания и условия на яхтената
индустрия, подобно на издаваните от
Maritime and Coastguard Agency(Приложение
№2), Transport Malta (Приложение №3),
Република Франция (Приложение №4),
Полша (Приложение №5), Белгия, Испания,
Кипър и други, позволяващи
професионална дейност.Наредба №6 ОТ 17
ЮНИ 2021 Г. ЗА КОМПЕТЕНТНОСТ НА
МОРСКИТЕ ЛИЦА В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
(по-нататък Наредба №6) към днешна дата
създава значителни затруднения за
българските граждани в преследването на
кариерно развитие като част от
офицерският състав в яхтинга. В момента
практически, за да управляват яhti
използвани с търговски цели под 500 БТ,
които не извършват крайбрежно плаване,
капитаните трябва да притежават
свидетелство за правоспособност „Капитан
далечно плаване на кораб от 500 до 3000
БТ“, което далеч надхвърля практическите
изисквания, но и оборудването и
комплектуването с екипаж на тези яhti.
Постигането на тази висока професионална
квалификация на морските лица изисква
плавателен стаж от минимум 60 месеца на
конвенционални търговски кораби над 500
БТ и теоретично обучение като ММО 7.03 и
7.01, което практически е несъвместимо
като практика с плаването на яhti под 500
БТ и желанието на гражданите да се