СПРАВКА

ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ ОБЩЕСТВЕНОТО ОБСЪЖДАНЕ В ПЕРИОДА 05.11.2025 – 05.12.2025 Г. НА ПРОЕКТА НА НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № 6 ОТ 2021 Г. ЗА КОМПЕТЕНТНОСТ НА МОРСКИТЕ ЛИЦА В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

№	Организация/ потребител /вкл. начина на получаване на предложението/	Бележки и предложения	Приети/ неприети	Мотиви
1.	Светлин Караджов 07.11.2025, 10:44 (Портал за обществени консултации)	1. В момента практически, за да управляват яхти, 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 яхти. 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 яхти под 500 БТ** и желанието на гражданите да се развиват професионално в един много различен отрасъл, какъвто е яхтинга. 2. Предлагаме плавателният стаж, както и предлаганите от нас нови правоспособности за яхти да бъдат вписани с ограничение “плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, използвани с търговски цели, които не носят товар/ valid for pleasure yachts, commercially used, which do not carry cargo”, а сертификатите за правоспособност да следват Приложение № 14 към Наредба № 6 като се нанесат ограниченията “плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, използвани с търговски цели / valid for pleasure yachts, commercially used”. Това ще позволи при необходимост да бъдат адаптирани и курсовете за обучение, каквато е практиката в изброените по-горе европейски страни, за да	1. Бележката е правилна. 2. Приема се.	1. В чл. 40, т. 8-9, чл. 41, т. 8-9 се създават нови правоспособности за капитан на яхта до 500 БТ и капитан на яхта до 200 БТ и съответните изисквания към тях. 2. Отразено е в чл. 100, ал. 1, т. 11.

		могат морските лица заети в този отрасъл по-добре да бъдат подготвени за предизвикателствата на работата на яхта.		
		3. Предлагаме съгласно чл. 4 ал. 2 в Приложение № 1 от Наредба № 6 да бъдат добавени таблици с изисквания за задължителна специална подготовка за капитаните на яхти.	3. Приема се.	3. Отразено в Приложение № 1.
		4. Предлагаме включване на лицата придобили квалификацията съгласно “Стандарт Яхти 200” и “Стандарт Яхти 500” в списъците по чл. 95, т. 4.5.	4. Приема се.	4. Лицата, които ще придобият новите правоспособности се вписват в регистрите по чл. 95 от Наредба № 6.
		5. Предлагаме признаване на плавателният стаж, придобит на кораби за спорт, туризъм и развлечения, използвани за търговски цели съгласно чл. 8, ал. 1.	5. Приема се с редакция.	5. Отразено е в § 3 относно чл. 8, ал. 4.
		6. Предлагаме тези нови сертификати за правоспособност да ползват формата, описана в Приложение №14 към Наредба № 6, като се впишат ограниченията “плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, използвани с търговски цели / valid for pleasure crafts, commercially used” съгласно чл. 100, ал. 3 3) от Наредба № 6. При необходимост предлагаме и добавяне в ограниченията “, които не носят товар/which do not carry cargo” по модела на Администрация MCA (Приложение №1) и за да се избегне противоречие с изискванията за подготовка на морски кадри за конвенционални търговски кораби.	6. Приема се.	6. Отразено е в § 28 относно чл. 100, ал. 1, т. 11.
		7. Предлагаме вписването на нивото на отговорност в сертификатите за правоспособност да бъде управленско ниво съгласно чл. 18, т. 1 и вписването на функциите съгласно чл. 19 т. 1, т. 3, т. 7.	7. Приема се.	7. Отразено е в § 28 относно чл. 100, ал. 1, т. 11, съгласно който ще се издава свидетелство за правоспособност съгласно Приложение № 14.
		8. В предложението си за въвеждане на професионална квалификация Капитан на кораб за спорт и развлечение, използван с търговска цел до		

		200 БТ се стремим да запазим програмата на вече въведения Национален стандарт за обучение в Курс “Шкипер на кораб за спорт и развлечение до 300 БТ”, но при извършване на търговска дейност, предлагаме налагането на допълнително ограничение до 200БТ, за да намалим рисковете за кораба, животите на борда и околната среда. В предложението ни за разработване на Национален стандарт за обучение в курс за двете предложени професионални квалификации сме се водили на първо място от ММО моделен курс 7.03 и ММО моделен курс 7.01 и залегналите във въведението им принципи даващи възможност за гъвкавост по отношение на темите и часовете отделени за всяка тема, и позволяващи модификации от страна на Администрациите.	8. Приема се.	8. В § 9 относно чл. 40, т. 8-9 и § 10 относно чл. 41, т. 8-9 се създават нови правоспособност за капитан на яхта до 500 БТ и за капитан на яхта до 200 БТ и съответните изисквания към тях.
2.	Светлин Караджов 07.11.2025, 10:51 (Портал за обществени консултации)	Предлагам да се използва практиката 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.	Приема се с редакция.	В § 9 относно чл. 40, т. 8-9 и § 10 относно чл. 41, т. 8-9 се създават нови правоспособност за капитан на яхта до 500 БТ и за капитан на яхта до 200 БТ и съответните изисквания към тях.
3.	Светлин Караджов 07.11.2025, 10:56 (Портал за обществени консултации)	Сегашните изготвени предложения не решават проблемите посочени по-долу и не постигат целите като конкурентни на другите Европейски държави възможност за професионално 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.	Не се приема.	Няма конкретно предложение.
4.	Светлин Караджов 08.11.2025, 12:02 (Портал за обществени консултации)	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;	Приема се с редакция.	Отразено е в § 10 относно чл. 41, т. 9 във връзка с чл. 100, ал. 1, т.11.

		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 специфики 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.		
5.	Светлин Караджов 08.11.2025, 12:03 (Портал за обществени консултации)	В преходните разпоредби 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.	Приема се с редакция.	Отразено е в § 10 относно 41, т. 9.

6.	Светлин Караджов 08.11.2025, 12:07 (Портал за обществени консултации)	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 5.	Приема се по принцип.	Свидетелствата за правоспособност капитан на търговска яхта до 500 БТ / 200 БТ, както всички останали свиделства по наредбата, подлежат на вписване в регистрите по чл. 95 от Наредба № 6.
7.	Светлин Караджов 08.11.2025, 12:16 (Портал за обществени консултации)	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) Плавателен стаж на морско лице е действителното време, прослужено на търговски кораб или търговска яхта по време на експлоатацията му, свързано с изпълнение на функциите, определени за съответната длъжност.	Приема се с редакция.	Отразено в § 3 относно чл. 8, ал. 4 и Приложение № 4а към чл. 8, ал. 4.
8.	srvsrv@abv.bg 08.11.2025, 12:48 (Портал за обществени консултации)	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.	1. Приема се.	1. Отразено в § 9 относно чл. 40, т. 8-9, § 10 относно чл. 41, т. 8-9 и § 28 относно чл. 100, ал. 1, т. 11.

		Тази особеност прави невъзможно прилагането на класическия модел на стаж и сертификация, предвиден в настоящия проект. На практика няма смисъл морско лице, което работи на яхти, 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 яхти под чужд флаг. 2. Предлагаме да се създадат следните нови правоспособности: Капитан на търговска яхта до 200 БТ (STCW II/2) / Вахтен помощник-капитан на яхти до 500 БТ (STCW II/1) **Обхват:** Неограничен район на плаване до 12 пътника на борда **Изисквания:** Възраст не по-малка от 20 години; Притежаване на правоспособност „Водач на кораб до 40 БТ по море“ и/или „Шкипер на кораб за спорт и развлечение до 300 БТ“ и/или придобита правоспособност по чл. 32, т. 6-9 Свидетелство „Корабен радиооператор“ – обща категория; Завършени курсове за допълнителна професионална подготовка по STCW; Медицинска годност съгласно изискванията на STCW I/9. **Стаж:** а) не по-малко от **3 месеца** на яхти с дължина **над 12 метра**, след придобиване на правоспособност „Шкипер на кораб за спорт и развлечение до 300 БТ“ или придобита правоспособност по чл. 32, т. 6- 9, **или** б) не по-малко от **6 месеца** на яхти с дължина **над 12 метра**, след	2. Приема се с редакция.	2. В § 9 относно чл. 40, т. 8-9 и § 10 относно чл. 41, т. 8-9 се създават нови правоспособности за капитан на яхта до 500 БТ и за капитан на яхта до 200 БТ и съответните изисквания към тях.

		придобиване на правоспособност „Водач на кораб до 40 БТ по море“ **Обучение:** 1. образователно-квалификационна степен „бакалавър“ по специалност „Корабоводене“, придобита в учебно заведение, признато от ИАМА, **или** 2. завършено средно морско образование / **допълнителна професионална квалификация – трета степен** по специалност „Корабоводене – морско“, **или** 3. Курс, одобрен от ИАМА, осигуряващ ниво на подготовка, съответстващо на функциите по управление на яхти до 200 БТ като **лицата, притежаващи правоспособност „Шкипер на кораб за спорт и развлечение до 300 БТ“**, преминават **обучение по съкратена програма**, адаптирана към вече придобитите знания и компетентности. **Изпит:** Успешно положен изпит пред ИАМА **Капитан на търговска яхта до 500 БТ STCW II/2** **Обхват:** Неограничен район на плаване до 12 пътника на борда. **Изисквания:** Възраст не по-малко от 20 години Правоспособност **„Капитан на търговска яхта до 200 БТ“ / Вахтен помощник-капитан на яхти до 500 БТ** или правоспособност по чл. 36 т. 6 до т.9. Завършени курсове за допълнителна професионална подготовка по STCW; Медицинска годност (STCW I/9); Валидно свидетелство за корабен радиооператор обща категория за СМСББ; **Стаж**: не по-малко от **12 месеца морски стаж** на търговски яхти с дължина **≥ 15 m** или **≥ 40 БТ**, като капитан или член на палубна команда, след придобиване на правоспособност **„Капитан на търговска яхта до 200 БТ/Вахтен помощник капитан на търговски яхти до 500БТ“**, или правоспособност по чл,36 т. 6 до т.9. **Обучение:**		

		Образователно-квалификационна степен “магистър“ по специалност „Корабоводене“, придобита в учебно заведение, признато от ИАМА, **или** завършен специализиран курс IMO Model Course 7.01, **или** завършен курс за капитан на търговска яхта до 500БТ, одобрен от ИАМА **Изпит:** Успешно положен изпит пред ИАМА по функциите „Корабоводене“ и „Управление експлоатацията на кораба и грижа за лицата на борда“ **3.1. Допълнителни условия и информация за новите правоспособности за яхти** Свидетелствата за правоспособност следва да се издават във формата на **Certificate of Competency (CoC)** по смисъла на **Приложение № 14** към Наредба № 6, като в полето *„Забележки / Limitations“* се вписва съответното ограничение. Това ще осигури пълна съвместимост с разпоредбите на **правила I/2, I/10 и чл. IX на Конвенцията STCW**, като ще позволи издаваните от ИАМА правоспособности за яхтени капитани и офицери да бъдат **признавани** от други морски администрации, в съответствие с международната морска практика и нуждите на сектора. Това представлява **реалистична и последователна основа за кариерно развитие** в яхтения сектор и е **добро начало за изграждане на пълна система за сертифициране на яхтени капитани** в България.		
		3. В преходните разпоредби да се включи следния текст: „Стажът, придобит на яхти за спорт и развлечение с дължина над 12 m (за категория до 200 БТ) и на търговски яхти над 15 m или над 40 БТ (за категория до 500 БТ), се признава за валиден стаж при кандидатстване за правоспособност „Капитан на търговска яхта до 200 БТ“ или „до 500 БТ“, ако е удостоверен с екипажни списъци, договори и/или документи за плавания заверени от пристанищни и/или гранични власти“	3. Приема се с редакция.	3. Отразено е в § 3 относно чл. 8, ал. 4.
		4. Стажът на търговски яхти следва да се признава и при подновяване на допълнителните сертификати по STCW (морска безопасност, противопожарна подготовка, корабен радиооператор, медицинска помощ и др.), когато лицето доказва активна практика, като съответните	4. Приема се.	4. Отразено е в Приложение № 1.

		сертификати да се издават с съответните забележки - **“валидни за търговски яхти до 500БТ.”**		
9.	Светлин Караджов 08.11.2025, 15:04 (Портал за обществени консултации)	Новите 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 MCA (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).	Приема се с редакция.	Отразено е в § 28 относно чл. 100, ал. 1, т. 11.
10.	Николай Златанов 21.11.2025, 14:06 (Портал за обществени консултации)	1. Да се определи зона с координати за крайбрежно плаване с посочване на съответни координати. 2. 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 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.	1. Приема се. 2. Приема се с редакция.	1. Отразено е в § 10, т. 2 от Допълнителните разпоредби. 2. Отразено в § 11 относно чл. 42, т. 4.
11.	Рибарско Сдружение Несебър 27.11.2025 (по електронна поща)	Предлагаме в чл. 42, т. 4, б. „г“ да се добавят думите „или член на екипажа на кораб за сезонен превоз до 35 човека“. Мотиви: капитаните на кораби за сезонен превоз до 12 човека обикновено са собственици тези кораби/лодки/ и не наемат допълнителен капитан поради малкия мащаб на дейността.	Приема се с редакция.	Отразено в § 11 относно чл. 42, т. 4.

		Сегашният текст на наредбата всъщност ограничава възможността за подготовка на кадри за корабите, превозващи до 35 човека. При приемане на предложената тук промяна ще се даде възможност лице с правоспособност Водач на кораб до 40БТ да бъде назначаван за член на екипажа на кораб за сезонен превоз до 35 човека/ екипажите са по принцип от 2ма човека/ и да изпълнява и функциите на стажант капитан. С това изменение ще се осигури възможност за изграждане на кадри, необходими за безопасното извършване на този вид туристическо и развлекателно корабоплаване.		
12.	Южнобългарски Морски Образователен Център 28.11.2025 (по електронна поща)	Предлагаме чл. 9 ал. 3 да се измени така: Чл. 9. (3) Плавателният стаж за работа на море се удостоверява с **моряшки паспорт, издаден по реда на Закона за българските лични документи**, моряшка книжка или с удостоверение за плавателен стаж (приложение № 4), издадено от съответната териториална дирекция „Морска администрация“ (ДМА) в ИАМА по заявяване на услугата. Мотивите за предложението са, че и в момента плавателният стаж може да се удостовери по записите за командироване/откомандироване, нанесени в моряшкия паспорт от служители на ИА „Морска администрация“. Не е нужно административно да налагате на българските моряци да имат и моряшка книжка, чиято единствена цел е капитанът на кораба да отразява датите на качване(sign on)/слизане на моряка (sign off).	Приема се.	Отразено в § 3 относно чл. 8, ал. 4 и § 4 относно чл. 9, ал. 3.
13.	Асоциация на възпитаниците на Морско училище 01.12.2025 (по електронна поща)	В чл. 8 да се създаде нова ал. 7: „(7) До 15 дена плавателен стаж на море – само за придобиване на първоначална правоспособност, се приравняват на 5 дена упражнения на одобрен навигационен тренажор или одобрен тренажор – машинно отделение, проведени по одобрена от ИАМА програма.“ Мотиви: 1. Симулаторите предлагат възможност за осигуряване на логична последователност на сценарии на събития, постигането на борда на кораб, на които не е възможно; 2. Симулаторите предлагат среда за вземане на решения в условия на риск и неопределеност, каквато не е налична на борда на кораб;	Приема се с редакция.	Отразено в § 3 относно чл. 8, ал. 7.

		3. Обучението и опитът, получавани на тренажор по одобрена от ИАМА програма, предлагат по-голяма съдържателност и насоченост към постигане на конкретни цели, в сравнение с обучението и опита, придобивани за определен брой дни на борда на кораб в експлоатация, още повече извън експлоатация.		
14.	office@stargatemaritime.com 02.12.2025, 09:42 (Портал за обществени консултации)	В чл. 11, ал. 2 да бъде отменена. Мотиви: 1. Текстът на чл.11, ал.2, приет в началото на 2022 г., занижи критериите и изискванията за плавателния стаж за придобиване на първа правоспособност. Тази промяна се отразява изключително негативно при обучението, подготовката и качеството на завършилите висше образование в морските университети. Текстът вероятно е бил допустим в условията на глобалната пандемия от Ковид 19, когато международното корабоплаване бе силно затруднено, както и командироването на морски лица и стажанти, поради практическото затваряне на множество държави и забрани за пътуванията. 2. Плавателната практика в каботажно плаване, строителен и спомагателен флот, ветроходи, научни кораби и пътнически кораби не съдържа някой от задължителните елементи съгласно Конвенцията STCW – плаване в открито море, товарни операции, грижа за лицата на борда, както и предлага ограничен брой, вид и ограничена мощност на машини и механизми. 3. Текстът допуска намаляване на пълноценния стаж на търговски кораб в задгранично плаване до 3 месеца преди дипломирането който не е достатъчен за създаване на професионални навици, организираност и дисциплина. 4. Стажуването в каботажен флот не може да постигне фокуса и адаптацията с работната среда и битовите условия на кораба, каквито се придобиват при непрекъснато, 24-часово пребиваване на борда на търговски кораб в реална, задгранична експлоатация с посещения на чуждестранни пристанища, подготовка за товарни операции, ремонт и поддръжка на машини и механизми, плаване в сложни хидро-метеоролигчни условия. Стажуването на търговски кораб среща	Приема се частично.	Предложена е промяна в чл. 11, ал. 2, като с оглед недопускане на занижаване на критериите на учебната плавателна практика и осигуряване на необходимото качество на обучението са актуализирани изискванията по отношение на отделните типове кораби (пътнически кораби и кораби над 500 БТ).

		студентите с моряци от различни националности, култури и религии, което спомага за изграждане на качества на толерантност, уважение и работа в екип.		
15.	rectorat@tu-varna.bg 03.12.2025 11:46 (Портал за обществени консултации)	Да се отмени разпоредбата на чл. 11, ал. 2, допускаща до три месеца учебна плавателна практика да се провежда на кораби от местно плаване. Мотиви: 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, аварийни процедури и др. Голям брой от тези задачи няма как физически да бъдат изпълнени на катери, напречни фериботи, плаващи	Приема се частично.	Предложена е промяна в чл. 11, ал. 2, като с оглед недопускане на занижаване на критериите на учебната плавателна практика и осигуряване на необходимото качество на обучението са актуализирани изискванията по отношение на отделните типове кораби (пътнически кораби и кораби над 500 БТ).

		кранове, малки влекачи и т.н. Така се стига до формално подписване на дневник, без реално изпълнение. 5. **Потенциални рискове за безопасността.** Недостатъчната морска подготовка увеличава риска от грешки на вахта, аварии и инциденти на реални морски кораби. Намаляването на морския стаж подкопава цялостната култура на безопасност на бъдещите офицери. 6. **Репутационен риск за университета.** Международните компании търсят кадри с реален, а не формален стаж. Ако завършилите получават документи без адекватна практика, това може да доведе до намаляване на доверието към българските морски сертификати, включително риск от забележки от IMO или EMSA. 7. **Ограничаване на конкуренцията между учебните заведения.** Университет, който настоява за качествен морски стаж (реално плаване), е поставен в неравностойна позиция спрямо други, които позволяват "облекчен" стаж чрез местно плаване. Това стимулира студенти да избират обучаваща организация, където се минава по-лесно, дори за сметка на качеството. Чл. 11, ал. 2 създава реални рискове от занижаване качеството на подготовката на морските лица, нарушава международните стандарти на STCW, стимулира формални практики без реални компетентности и подкопава доверието в българската система за морско образование и правоспособности.		
16.	Атанас Коларов 03.12.2025, 11:48 (Портал за обществени консултации)	1. Да се предвиди 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. 2. Предлагам в чл. 41, в новата т. 8, б „б" да се добави и чл. 32, т. 3 – капитан на кораб до 500 БТ в крайбрежно плаване, т.е „капитан на	1. Приема се с редакция. 2. Приема се с редакция.	1. С § 3 е предложена нова ал. 7 в чл. 8. 2. Отразено е в § 10 относно чл. 41, т. 8, буква „б".

		търговска яхта до 500 БТ“ надгражда „капитан на кораб до 500 БТ в крайбрежно плаване“ заради района на плаване. 3. Относно предложението на кдп Златанов: „Крайбрежно плаване“: Плаване в морските пространства на Република България или в близост до брега, както е определила крайбрежната държава, с която България има споразумение. Морските пространства на Република България: Териториални води, прилежаща зона и специална икономическа зона т.е. цялата отговорна зона на Република България в Черно море, границите и са определени със спогодба с черноморските държави. Правоспособността „капитан на кораб до 500 БТ в крайбрежно плаване“ се издава според изискванията на STCW A-II/3 и по същество представлява международна правоспособност. Незнайно защо ИАМА я ограничава до плаване в Черно море (Поставят стикер с района на плаване) или почти се приравнява с Местно плаване. Но наличието на правоспособност (в случая издадена от ИАМА) означава, че притежателят е лицензирани от флаг-държавата (България) да бъдете капитан на кораб до 500 БТ в крайбрежно плаване — тоест знания и компетенции валидни според STCW стандарти. Това означава, че ако корабът е регистриран под български флаг(примерно), и плава в рамките на крайбрежни (near-coastal) води, правоспособността е валидна и при чуждестранни пристанища/плавания в рамките на държави приели STCW. От друга страна в рамките на ЕС има законодателство, което цели взаимно признаване на сертификатите за морски лица, издадени от една държава-членка, от друга държава-членка.	3. Не се приема.	3. Не е налице конкретно предложение.
17.	Росен Каравачев 04.12.2025 (по електронна поща)	1. Подкрепям предложението на ТУ-Варна да се отмени разпоредбата на чл. 11, ал. 2.	1. Приема се частично.	1. Предложена е промяна в чл. 11, ал. 2.
		2. Да се вземат под внимание изискванията на актуализираната конвенция на IMO International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, които влизат в сила началото на 2026 година, независимо от факта, че РБ все още не е	2. Не се приема.	2. Посочената конвенция STCW-F не е ратифицирана

		ратифицирала тази конвенция. Това би помогнало и облекчило в близко бъдеще българските рибари, сертифицирани в съответствие с Наредба 6, да се реализират на борда на рибарски кораби в други държави, членки на ЕС, а също така в държави извън ЕС , които вече са ратифицирали STCW-F.		от Република България.
18.	Сдружение „Черноморски изгрев“ 04.12.2025 (по електронна поща)	Предлагаме § 7, т. 1 от проекта да се измени така: 1. Точка 4 се изменя така: „4. за капитан на риболовен кораб крайбрежно плаване до 200 БТ: а) средно образование; б) плавателен стаж: аа) от 6 месеца плавателен стаж като член на палубна команда след придобиване на правоспособност по чл. 32, т. 6-8, от които 1 месец като стажант-капитан на риболовен кораб крайбрежно плаване над 40 БТ, или бб) от 12 месеца плавателен стаж като член на палубна команда, от които 3 месеца като стажант-капитан на риболовен кораб крайбрежно плаване над 40 БТ, когато има средно образование с трета образователна степен специалност „Корабоводене-морско“, или вв) от 24 месеца плавателен стаж като член на палубна команда на риболовен кораб крайбрежно плаване над 40 БТ, от които 6 месеца като "стажант-капитан" след завършване на курс по одобрена от ИАМА програма, когато има средно образование и правоспособност "водач на кораб до 40 БТ". д) успешно преминат тест пред ИАМА за лицата по б. „б“,“аа“ и б. „б“, „бб“, а за лицата по б. „б“, „вв“ успешно положен изпит в рамките на курса пред комисия от представители на ИАМА и на браншовите риболовни организации.“ Предложеното уточнение е необходимо, тъй като в сегашния текст не е посочен видът на курса и органът, който одобрява програмата за обучение. За да се осигури яснота и единно прилагане, следва курсът да бъде провеждан по програма, одобрена от ИАМА. Освен това е целесъобразно обучението да завършва с изпит пред комисия, включваща и представители на работодателите, което гарантира по-добра практическа подготовка и съответствие с нуждите на сектора.	Приема се.	Отразено в § 10 относно чл. 41, т. 4.

19.	ppavlov801@abv.bg 04.12.2025 (Портал за обществени консултации)	Изразяваме **несъгласие** с предложената в рамките на общественото обсъждане отмяна чл. 11, ал. 2 от Наредба № 6. 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, мотивите за което са следните: 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 семестри • натрупване 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, въжета, 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 до реални операции.	Приема се частично.	Предложена е промяна в чл. 11, ал. 2, като с оглед недопускане на занижаване на критериите на учебната плавателна практика и осигуряване на необходимото качество на обучението са актуализирани изискванията по отношение на отделните типове кораби (пътнически кораби и кораби над 500 БТ).

		Относно различните типове кораби, признавани за стаж местно плаване до 3 месеца: Стажът на влекачи е особено ценен, тъй като знанията от него се използват ежедневно при маневри на големи търговски кораби. Следва да се отчете и фактът, че **стажът на бункеровчици също представлява изключително ценен практически опит**, тъй като стажантът се намира от „другата страна“ на една от най-честите операции в търговското корабоплаване. **Подкрепяме и изцяло настояваме учебните ветроходни кораби да се използват по предназначение**, тъй като те предоставят уникална среда за придобиване на дисциплина, екипност, основни моряшки умения и професионални навици, напълно съответстващи на международната практика. 3. Жените срещат сериозни трудности да намерят стаж На много кандидати от женски пол се казва неофициално, че „не се търсят жени“. За тях чл. 11, ал. 2 често е **единствената възможност** изобщо да завършат образованието си. Премахването на тази разпоредба би довело до **скрито дискриминационно отражение** върху жените в морския сектор. 4. Три месеца местно плаване не занижават качеството — напротив. Стажът в местно плаване е ограничен до **3 месеца от общо 12**. Останалите 9 месеца (около 2 или 3 контракта) задължително се провеждат в международно плаване. Това не прави пътя „лесен“, а осигурява: • възможност за плавно овладяване на базови умения, • допълнителна експозиция към различни типове кораби, • по-добра подготовка преди качване на търговски кораб над 3000БТ в международно плаване. Други водещи морски администрации като **Великобритания и Нидерландия** признават стаж, придобит на кораби в местно плаване и на учебни, научноизследователски и ветроходни кораби. Това е международна практика, а не изключение.		

		5. Твърдението, че в местно плаване не могат да се изпълнят задачите от дневника, е необосновано. За 3 месеца няма как да се изпълнят всички задачи – и това **не е целта**. Целта е да се покрият задачите, които са приложими за конкретния кораб. Навигационни задачи, управление на кораб, маневри, вахтена служба и основни палубни дейности могат да бъдат изпълнени на кораби в местно плаване без затруднение. Останалите се изпълняват по време на 9-месечния стаж в международно плаване. Следователно твърдението, че местното плаване не позволява изпълнение на задачите от дневника, **не отговаря на реалната практика** и не може да бъде мотив за премахване на чл. 11, ал. 2. 6. Морските лагери и базовата подготовка трябва да бъдат запазени Учебният морски лагер дава знания по: • възли, въжета, стъкмяване, • основни моряшки операции, • опознаване на вятъра и вълнението на гребно-ветроходни лодки Ял-6 • работа в екип Голяма част от стажантите, започнали директно в международно плаване, **не притежават тези базови умения**, което създава реални рискове за безопасността. Няма как човек, който не може да стъкми един ЯЛ-6 или да борави с основни въжета и възли, да бъде подготвен за капитан на търговски кораб — това е несериозно и опасно. Базовите моряшки умения се изграждат именно в местното плаване и на учебните съдове, а не на огромни кораби, където стажантите често нямат достъп до тези дейности. 7. Икономическият фактор – стажантите често не получават възнаграждение Масово стажантите: • **не получават заплащане**, • Не работят реални задачи, а се използват за моряци безплатно от компаниите • разчитат на тези 3 месеца местно плаване, за да се издържат по време на обучението си в университета.		

		Премахването на тази възможност ще доведе до още повече отпаднали студенти, особено при ниските възнаграждения в сектора за млади офицери в България сравнение с позиции в IT компании, където не се налага отсъствие от средата по 6-7 месеца годишно! 8. Защита на студенти придобили и започнали морската си практика в местно плаване Необходимо е да се отчете и че **значителен брой студенти вече са започнали обучението си при действащите условия** и/или са провели до 3 месеца стаж в местно плаване **на кораби, предварително одобрени от Морска администрация**. Премахването на чл. 11, ал. 2 в този момент би: • **накърнило техните законни очаквания**, основани на действащата нормативна уредба; • довело до **загуба на вече проведен стаж**, който те са изпълнили добросъвестно; • обезсмислило вложеното време, труд и средства; • създало неравнопоставеност между студенти от различни випуски; • удължило обучението им с месеци или години без тяхна вина. За тези обучаеми премахването на чл. 11, ал. 2 означава **реална загуба на 3 месеца от стажа им**, което може да доведе до забавяне на завършването им, което е необосновано тежко и несправедливо последствие. Всяка промяна, засягаща съществени права и задължения на студентите, следва да бъде **предвидима, пропорционална и да не действа със задна дата**. Текущото предложение не покрива тези критерии. 9. Международна практика (STCW, MCA, NL) Съгласно **STCW Code**, *„approved seagoing service“* е всяка служба на борда на кораб, която е релевантна към необходимите компетентности. Конвенцията **не поставя ограничение по район на плаване**, а само по придобити умения. **MCA (UK),** приема като валиден стаж без изискване за международен характер на плаването. Нидерландската морска администрация (ILenT/KIWA) признава стаж,		

		проведен на *sea-going vessels*, включително в **near-coastal trade**, на **учебни**, **научноизследователски**, **ветроходни кораби** и **влекачи**, включително и част от стажа може да бъде на тренажори. Тези практики показват, че международните администрации не ограничават стажа единствено до големи кораби международно плаване и приемат по-широк спектър от плавателни средства, когато те отговарят за това на тях да се реализират част от задачите. Заключение Въз основа на изложеното считаме, че **отпадането на чл. 11, ал. 2 би имало сериозни негативни последствия** както за качеството на подготовката, така и за реалното завършване на обучението на бъдещите морски офицери. Предложената промяна **не отчита реалните трудности при намиране на стаж, неравнопоставеността при достъпа до стажантски места, финансовите и социалните бариери пред студентите**, както и специфичните нужди на различните типове кораби и професионални направления. Чл. 11, ал. 2 **не намалява стандарта на обучение**, а осигурява гъвкавост в рамките на STCW и позволява на студентите да придобият базови моряшки умения, които често липсват при директно качване на големи кораби. Мотивът, че даден университет не бил „конкурентоспособен“, е необоснован. Университетът не е търговско дружество и неговата роля не е да се съревновава на пазарен принцип, още повече че по STCW офицери могат да се обучават и със средно образование чрез курсове — практика, позволена и широко използвана по света. Следователно аргументът за „конкурентоспособност“ няма място в нормативна дискусия и не може да служи като основание за премахване на чл. 11, ал. 2. Местното плаване на по-малки кораби ако е осъществено както трябва допринася за по-доброто овладяване на маневри, работа с въжета, ориентация за вятъра, палубни дейности и пряка работа с екипажа – компетентности, които се изграждат най-добре на по-малки и по-динамични съдове. Важно е да се отбележи, че **девет месеца от дванадесет месеца международно плаване са напълно достатъчни** за придобиване на необходимите компетентности по STCW за първа правоспособност, като		

		и да се изпълнят всички задачи от обучението на стажантите, които не могат да се изпълнят на кораби в местно плаване. Оценката дали едно лице е готово за правоспособност **не може и не бива да се свежда до въпроса дали е провело 3 месеца стаж в местно плаване**. Професионалните качества зависят от множество фактори – лична мотивация, дисциплина, интелектуална подготовка, практика и нагласа. Истината е, че: **някои лица няма да бъдат добри професионалисти дори след 5 години стаж, докато други стават отлични офицери още след първите си 12 месеца.** Следователно е неправилно да се твърди, че 3 месеца местно плаване могат да бъдат решаващ или негативен фактор за професионалната пригодност. Тези три месеца са **само малка част от общата подготовка**, която включва девет месеца реално международно плаване, 4 години теоретично обучение, което включва симулатори и различни курсове, държавни изпити и изпити пред ИАМА за придобиване на правоспособност.		
20.	Свилен Воденичаров Председател, Българска Яхтена Асоциация 05.12.2025, 14:49 (Портал за обществени консултации) и 05.12.2025 14:51 (Портал за обществени консултации)	1. Да бъде проведен международен професионален дебат, като се включат експерти от водещи флагови администрации – Малта, Маршалови острови и Великобритания (MCA), които определят глобалните стандарти в яхтената индустрия, както и представители на българския бизнес, морски учебни заведения и практикуващи капитани и екипажи. 2. Да се изготви ясна и точна дефиниция на понятието „търговска яхта“. 3. Да се въведе междинна правоспособност „Капитан до 200 БТ“, която да отразява реалните нужди на сектора и международния модел на квалификации, като не се ограничава с ограничение за местно плаване, което обезсмисля полезността на този сертификат.	1. Приема се по принцип. 2. Не се приема. 3. Приема се.	1. Не е налице конкретно предложение по текстовете, публикувани на обществено обсъждане на проекта на акт. 2. Предложената в проекта дефиниция е точна и ясна. 3. Отразено е в § 9 относно чл. 40, т. 9.

		4. Да се утвърди ясен, прозрачен и международно съизмерим ред за записване и признаване на стаж на яхти. Това е фундаментален елемент от кариерното развитие на морските лица и трябва да бъде уреден в съответствие с добрите практики на водещите морски (яхтени) администрации.	4. Приема се.	4. Отразено е в § 3 относно чл. 8, ал. 4, Приложение № 1 и Приложение № 4а.
21.	Светлин Караджов 05.12.2025 15:16 (Портал за обществени консултации)	*1. "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 България, както и редът за признаване на стаж –*	1. Не се приема.	1. В публикуваните по т. 1 коментари няма конкретни предложения за промени в публикувания за обществено обсъждане проект на акт.

		елемент, който следва да отговаря на най-високите международни стандарти и утвърдени практики в сектора. **Ако тук се говори за изработване на нов Кодекс на яхтеното плаване, не виждам как това касае настоящите промени.** С оглед на това предлагаме да бъдат обсъдени следните ключови въпроси: *1. Провеждане на международен професионален дебат* *Включване на експерти от водещи флагови администрации – Малта, Маршалови острови и Великобритания (MCA), които определят глобалните стандарти в яхтената индустрия, както и представители на българския бизнес, морски учебни заведения и практикуващи капитани и екипажи.* **Този дебат е вече проведен и ние предлагаме да почерпим от вече извървените пътеки.** 2. Изготвяне на ясна и точна дефиниция на понятието „търговска яхта“ Определението е критично за правилното лицензиране, за признаване на стажа и за международното приемане на издаваните документи. 3. Въвеждане на междинна правоспособност „Капитан до 200 БТ“, която да отразява реалните нужди на сектора и международния модел на квалификации, като не се ограничава с ограничение за местно плаване, което обезсмисля полезността на този сертификат. **Абсолютно сме съгласни!** 4. Утвърждаване на ясен, прозрачен и международно съизмерим ред за записване и признаване на стаж на яхти Това е фундаментален елемент от кариерното развитие на морските лица и трябва да бъде уреден в съответствие с добрите практики на водещите морски администрации.	2. Не се приема. 3. Приема се. 4. Приема се.	2. Предложената в проекта на акт дефиниция е точна и ясна. 3. Отразено е в § 9 относно чл. 40, т. 9. 4. Отразено е в § 3 относно чл. 8, ал. 4, Приложение № 1 и Приложение № 4а.
22.	srvsrv@abv.bg 05.12.2025 15:49 (Портал за обществени консултации)	Относно изложената позиция на г-н Воденичаров – 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	Приема се за информация.	Няма конкретни предложения за промени в публикувания за обществено

		на наредбата, която да заложи основната рамка и изисквания. Националният стандарт е следващ етап и се разработва впоследствие, както е и в международната практика.		обсъждане проект на акт.
23.	srvsrv@abv.bg 05.12.2025 16:06 (Портал за обществени консултации)	Относно предложението по § 36 от Преходните разпоредби предлагам да не се затрудняват лицата, притежаващи „водач на кораб до 40 БТ“, „шкипер 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.	Приема се.	Отразено е в § 43 от ПЗР.
24.	Золтан Сулай 05.12.2025 (по електронна поща)	Алинея 2 на чл.11 да отпадне. Мотиви: 1. Текстът на чл.11, ал.2, приет 2022 г. допуска плавателната практика в каботажно плаване, строителен и спомагателен флот, ветроходи, научни кораби и пътнически кораби, която на практика не съдържа някой много важни и задължителни елементи съгласно Конвенцията STCW, като плаване в открито море, товарни операции, грижа за лицата на борда и в същото време предлага ограничен брой, вид и мощност на машини и механизми. 2. Горното занижава критериите за създаване на професионални навици, организираност и дисциплина и се отразява изключително негативно при обучението, подготовката и качеството на завършилите висше образование в морските университети. Надявам се, горепосочените мотиви да бъдат взети под внимание при обсъждане на Проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба No:6 от 2021г. за компетентност на морските лица в Република България	Приема се частично.	Предложена е промяна в чл. 11, ал. 2.