

What is happening with the Bulgarian maritime flag?

Donka Zhelyazkova

University of Economics - Varna, Varna, Bulgaria

d_zhelyazkova@ue-varna.bg

Abstract

The article discusses two of the important Memorandum of understanding that have an impact on the development of Bulgarian maritime transport, such as The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control - Paris MoU and The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region - BS MoU. Their essence is briefly examined and based on data on the inspections carried out, it is found that Bulgaria does not have a sufficient number of vessels, which is the basis for its exclusion from the lists of the Paris Memorandum. It is noted that one of the largest Bulgarian shipowners registers its vessels under the flag of Malta, which directs the focus of attention to the conditions for registering ships in that country. The author believes that Bulgaria can study these conditions and implement a similar registration regime in the country.

Keywords: maritime transport, maritime flags, memorandum.

JEL Code: L62, L90, L99

DOI: 10.56065/IJUSV-ESS/2024.13.2.60

Въведение

Морският транспорт утвърждава през годините своята важна роля в международната транспортна система и неговата сигурност е от съществено значение за спазване на основните принципи в логистиката (7R), за гарантиране на условията на труд на екипажите и опазване на обкръжаващата среда. Очевидно актуалните принципи, на които стъпва развитието на този транспортен сектор обхващат икономически, социални, технологични и екологични аспекти, което създава предпоставки за търсене на комбинативни решения, които да балансират и защитят интересите на всички заинтересовани страни, каквито са товародатели, товарополучатели, логистични провайдери, пристанищни оператори, екипажи на плавателни съдове, екологични организации и пр.

Целта на настоящата разработка е да се представи ролята на меморандумите за разбирателство за развитието на морския транспорт на България и на тази основа да се очертаят възможности за неговото развитие.

За постигане на целта следва да бъдат решени задачи, свързани с:

1. Представяне на същността и ролята на двата меморандума за разбирателство с особено значение за развитието на българския морски транспорт, каквито са Парижкият меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол и Меморандумът за разбирателство относно държавния пристанищен контрол в Черноморския регион.
2. Да се очертаят възможности за развитие на морския транспорт на България в унисон с предизвикателства, пред които е изправена страната ни като традиционен корабен регистър.

Един от основните проблеми, пред които е изправен морският транспорт на България, ще свържем с ограничения брой плавателни съдове, регистрирани под български флаг. Следва да отбележим, че на вписване в регистъра подлежи всеки кораб, който има право да плава под знамето на Република България (Министерство на електронното управление, 2024), а право да плава под българско знаме има кораб, който е собственост на държавата; който е собственост на българско юридическо или физическо лице; повече от половината от който е собственост на българско юридическо или физическо лице; който е нает по договор за бърбоут чартър, за времето на действие на договора; който е собственост на физическо или юридическо лице от страна - членка на Европейския съюз, при условие, че за изпълнение на техническите, административните и други изисквания на българското законодателство по отношение на корабите са упълномощени български физически или юридически лица, или физически или юридически

лица от страна - членка на Европейския съюз, установени в Република България; за туризъм, спорт, спортен риболов или развлечение, който е собственост на притежаващо разрешение за постоянно пребиваване в Република България физическо лице от страна, която не е членка на Европейския съюз (Наредба № 1 за вписване в регистъра на корабите, 2010).

Следователно, българският корабен регистър отговаря на дефиницията за традиционен национален регистър, според която „В тези регистри могат да се вписват само собственици, оператори и екипажи от същата държава, в която е регистриран корабът. Корабособствениците е задължително да бъдат граждани на съответната държава, също така мястото на регистрация на тяхната стопанска дейност също трябва да е в държавата на регистрация на кораба“ (Димитракиев, Д. и О. Костадинов, 2021).

Ролята на меморандумите за разбирателство за развитието на морския транспорт на България

В световен мащаб се забелязва, че е широко разпространен подходът за сътрудничество между морските държави, основан на сключването на меморандуми за разбирателство между тях с регионално и международно значение, което на практика представлява споразумение между две (двустранни) или повече (многостранни) страни с цел изразяване на сближаване на волята между страните, като посочва планирана обща линия на действие (Shaelou, 2010).

Предвид значението на думата меморандум в контекста на дипломатически документ, в който са изложени възгледите на две или повече държави по даден стратегически значим въпрос, следва да конкретизираме ролята на тези дипломатически документи за България в контекста на морското дело.

През годините България сключва множество меморандуми, касаещи развитието на морския транспорт, но два от тях са с особено значение и това са Парижкият меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол (The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control – Paris MoU) и Меморандумът за разбирателство относно държавния пристанищен контрол в Черноморския регион (The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region – BS MoU).

Парижкият меморандум включва 28 морски администрации и обхваща водите на европейските крайбрежни държави и северноатлантическия басейн от Северна Америка до Европа. По данни към август 2024 г. държави-членки на Парижкия меморандум са: Белгия, България, Канада, Хърватия, Кипър, Дания, Естония, Финландия, Франция, Германия, Гърция, Исландия, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Малта, Черна гора, Холандия, Норвегия, Полша, Португалия, Румъния, Руската федерация, Словения, Испания, Швеция и Обединеното кралство, като Руската федерация в момента е спряна до второ нареждане. На годишна база организацията провежда повече от 17 000 инспекции на борда на чуждестранни кораби в пристанищата на Парижкия меморандум за разбирателство, като се гарантира, че тези кораби отговарят на международните стандарти за безопасност, сигурност и опазване на околната среда и че членовете на екипажите имат подходящи условия за живот и работа. Основният принцип, на който стъпва този меморандум е, че отговорността за спазването на изискванията, определени в международните морски конвенции, се носи от корабособственика/оператора. Отговорността за гарантиране на това съответствие остава на държавата на знамето (Paris MoU, 2024a).

Второто основно споразумение е Меморандумът за разбирателство относно държавния пристанищен контрол в Черноморския регион, който се сключва на основата на обективната необходимост от повишаване на морската безопасност и защитата на морската среда и значението на подобряването на условията на живот и труд на борда на корабите. Целта на Черноморските държави е да създадат система от хармонизирани процедури за инспекция, предназначени да бъдат насочени към кораби, които не отговарят на стандартите, като основната цел е тяхното евентуално елиминиране (BS MoU, 2024). Това налага да бъде акумулирана сериозна

база от данни, която да позволи да компетентните органи да извършават надлежно регламентирани проверки.

Техническата изправност на плавателните съдове е от особено значение както за безопасността при транспортирането на пътници и товари по море, така и за осигуряването на адекватни условия на труд за екипажите. За целта е необходимо да се хармонизират системите за държавен пристанищен контрол на всички държави, имащи излаз на Черно море, а именно на България, Грузия, Румъния, Руската федерация, Турция и Украйна. С тази идея през 2000 г. държавите встъпват в Меморандум за разбирателство относно държавния пристанищен контрол в Черноморския регион. Съгласно този Меморандум е създаден Комитетът за държавен пристанищен контрол, който се състои от представители на морските власти на шестте държави-членки и представители на наблюдатели от Международната морска организация (ИМО) и Международната организация на труда (ИЛО). Комитетът предоставя статут на наблюдатели на Бреговата охрана на Съединените щати (United States Coast Guard – USCG), Република Азербайджан, Република Казахстан, Република Молдова, Парижкия меморандум, Средиземноморския меморандум, Меморандума за западна и централна Африка, Меморандума от Рияд, Токийския меморандум, Меморандум за разбирателство на страните от Индийския океан и Споразумението от Виния дел Мар и Комисията за опазване на Черно море от замърсяване.

В основата на тези споразумения между морските държави е необходимостта да се експлоатират плавателни съдове, които гарантират опазване на обкръжаващата среда и съхраняване живота и здравето на екипажите. За целта се провеждат експертни проверки и когато бъдат открити недостатъци, които правят кораба негоден да продължи да изпълнява своите задачи или представлява неоправдан риск за околната среда, корабът бива задържан „докато компанията не предостави доказателства, удовлетворяващи органа на пристанищната държава, че корабът напълно отговаря на всички приложими изисквания“ (BS MoU, 2024).

България като страна, която е участник в тези меморандуми, подлежи на проверки и на последващите от тях рестриктивни действия по отношение на плавателния състав, който не изпълнява заложените стандарти.

Българският морски флаг спада към флагите, чийто общ брой инспекции за 3-годишен постоянен период не отговаря на минимума от 30 и респективно не е включен в черно-сиво-белия списък на Парижкия меморандум за разбирателство. Следователно корабите с нашия флаг не отговарят на критериите, за да бъдат квалифицирани като кораби с нисък риск съгласно Парижкия меморандум за разбирателство, въпреки че са преминали одит на ИМО VIMSAS (Paris MoU, 2024b). По данни на ИА „Морска администрация“ общият брой инспекции на български кораби по РМоU през 2023 г. са 3, задържани кораби няма. В ретроспективен план, ако бъдат проследени направените инспекции става ясно, че през 2022 г. те са 4, задържан е 1 кораб; през 2021 г. – 6, няма задържани кораби; през 2020 г. проверените кораби са 10, като един от тях е задържан; през 2019 г. са направени проверки на 8 кораба, от които 1 е задържан (ИА „Морска администрация“, 2023). По дефиниция задържането на плавателен съд представлява „действие на намеса, предприето от държавата на пристанището, когато състоянието на кораба или неговия екипаж не съответства съществено на приложимите конвенции, за да се гарантира, че корабът няма да отплава, докато не е в състояние да продължи, без да представлява опасност за кораба или лицата на борда, или без да представлява неразумна заплаха от увреждане на морската среда, независимо дали това действие ще засегне или не планираното отплаване на кораба“ (International Maritime Organization, 2024).

Към момента в този списък на флагове, на които са извършени инспекции през последните три години и техните плавателни съдове не отговарят на изискванията на Парижкия меморандум, освен България, попадат и други европейски държави като Исландия, Черна гора, Монако и Словения (Paris MoU, 2024b).

През същия период 2019 – 2023 г. общият брой инспекции на български кораби по BS MoU са както следва: през 2023 г. е 1, задържани кораби няма; през 2022 г. – 13, задържани

кораби няма; през 2021 г. – 13, задържани кораби няма; през 2020 г. – 15 са проверените кораби, задържани няма; през 2019 г. – 22, задържани кораби няма (ИА „Морска администрация“, 2023).

От публикуваните данни за извършените инспекции от властите на държавите от Черноморския регион за периода 2021 – 2023 г. забелязваме, че с изключение на Украйна, чиито пристанища са временно недостъпни от началото на 2022 г., всички останали държави регистрират много високи нива на несъответствия, тоест на установени несъответствия с изискванията на Меморандума за разбирателство относно държавния пристанищен контрол в Черноморския регион (вж. табл. 1).

Таблица 1. Данни за извършените инспекции от властите на държавите от Черноморския регион за периода 2021 – 2023 г.

Държава	Относителен дял на извършените проверки с установени несъответствия (%)			Задържани кораби (%)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
България	61,51	62,39	75,27	1,97	4,28	4,30
Грузия	64,08	64,34	56,00	2,01	1,55	0,50
Румъния	68,93	73,16	75,45	3,17	6,38	5,86
Руска Федерация	66,87	69,73	75,30	6,24	5,15	6,59
Турция	63,36	55,86	63,47	4,02	1,58	2,92
Украйна	33,41	34,60	21,68	0,60	0,61	0,00

Източник: Black Sea State Control Secretariat (2023).

България не прави изключение, като се наблюдава растяща тенденция по отношение на проверките, които са констатирани несъответствия с възприетите изисквания по отношение на техническото състояние на съдовете и условията на труд и през 2023 г. отчита 75,27% на извършени проверки с установени проблеми по отношение на експлоатираните плавателни съдове. Разбира се, трябва да отбележим и факта, че реално под български флаг няма регистрирани много на брой плавателни съдове със значителни параметри по отношение на брутния тонаж. По данни на ИА „Морска администрация“ през 2022 г. са регистрирани общо 945 морски и речни кораби, от тях 924 са малки плавателни съдове до 40 БТ и с дължина до 20 м, включително и 21 големи кораба над 40 БТ и с дължина по-голяма от 20 м (ИА „Морска администрация“, 2023).

През 2023 г. от Регистъра на корабите в Република България са заличени общо 215 морски кораба (ИА „Морска администрация“, 2023). Според Годишния доклад за дейността на ИА „Морска администрация“ за 2023 г. основните причини за предприемане на действия по служебно отписване на корабите от регистъра са:

- смяна на знамето при покупко-продажби;
- лошото им техническо състояние, поради многогодишна експлоатация и нерентабилни ремонти, което възпрепятства поддържането им в съответствие с изискванията на международните документи;
- предадени за скрап.

Както става ясно една от причините за ограничаване на флотския състав е, че много от българските собственици регистрират своите кораби под т. нар. „удобни флагове“, тъй като

всеки корабособственик сам избира държавата, под чийто флаг да плава неговия кораб, като критериите най-общо са: размер на таксите за регистрация; размер на други такси като лицензни такси, годишни тонажни такси; тежест на данъчното облагане; сложност на процедурите за регистрация; необходимост от поддържане на офис в страната на регистрация; степен на риск от реквизиция на плавателния съд по време на война или извънредно положение; обща репутация на регистъра (Раковска, М., 2011, с. 205).

Воден от тези мотиви един от сравнително големите български участници на транспортния пазар, какъвто е „Параходство Български Морски Флот“ АД, регистрира всички свои плавателни съдове под Малтийски флаг, а това са 16 кораба за насипни товари с 46000 – 36000 dwt, 18 кораба за насипни товари с 35000 – 29000 dwt и 1 кораб за насипни товари с 22000 dwt, или общо 35 плавателни съда, които са собственост на българска компания, но флагът под който плават е чужд (Параходство Български Морски Флот АД, 2024). Както е известно Малта влиза в списъка на двадесетте най-големи корабни регистри по обща товароносимост на регистрираните кораби (дедуйет) тонаж от години. По информация на Maritime Transport Review 2023 Малта заема седмо място с дял от световния дедуйет тонаж за 2022 г. 5,2%, като има регистрирани 2047 кораба с общ дедуйет тонаж от 114910 dwt. В тази класация Малта е изпреварена от Панама (15,9% от световния дедуйет тонаж), Либерия (15,2%), Маршалски острови (13,2%), Хонконг (9,5%), Сингапур (6%) и Китай (5,2%) (United Nations, 2023).

Въпреки че така наречените „открити регистри“ позволяват регистрацията на кораби при минимални изисквания за сертифициране, такси и мерки за осигуряване спазването на изискванията за сигурност на корабоплаването и на трудовото законодателство (Раковска, М., 2011, с. 205), през 2023 г. е задържан само един малтийски кораб (Black Sea State Control Secretariat, 2023). Според Парижкия меморандум Малта е включена в т. нар. „бял списък“, актуален до 30 юни 2025 г. (Paris MoU, 2024c). Това е показателно, че независимо от сравнително по-ограничените регулации, които налагат тези държави относно техническите и административни изисквания по отношение на оперирането на кораба, плавателните съдове се поддържат в необходимо техническо състояние.

Според информацията, която е публикувана относно двата меморандума, в обобщение може да се отбележи, че към момента българските корабособственици се възползват от комфорта, който им предлагат „отворените регистри“, които имат занижени технически изисквания към плавателните съдове, но както стана ясно, корабите са в много добро общо състояние, предвид факта, че Малта, страната в която има регистрирани български съдове, присъства в т. нар. „бял списък“ на Парижкия меморандум, тоест флотът на тази страна отговаря на критериите и попада в графата на ниско рисковите според проведения одит. Следователно, българските кораби са в състояние да издържат тези проверки, но реално нашата страна е отпаднала от всички списъци по този меморандум, защото липсват български кораби в международното морско пространство. Това на практика означава, че нашата държава не полага усилия да задържи плавателни съдове под български флаг и условията, които се предлагат в други държави и икономически, и организационни са по-привлекателни за българските морски оператори. За това съдим и от факта, че един от емблематичните кораби на България, какъвто е „Героите на Севастопол“, обслужващ ро-ро фериботната линия, свързваща пристанище Варна с пристанище Батуми (Грузия), плава под флага на Република Палау, която е островна държава, асоциирана със САЩ, разположена във Филипинско море на Тихия океан. При съвременната сложна геополитическа ситуация в Черно море държавата има интерес да обслужва със собствени кораби нарасналия товарооборот, който преминава по Транскаспийския маршрут и по други търговски маршрути, както и да поеме трафика, който се очаква след края на военните действия в Украйна.

Защо собственици на плавателни съдове в България избират корабния регистър на Малта?

Разбира се, изчерпателен отговор на този въпрос могат да дадат корабособствениците, които вземат своите решения, водени от мотиви с различен характер, но въпреки това може да се направи едно проучване в сравнителен план, за да се открият някои особености, които съпътстват вписването на плавателни съдове в корабните регистри на България и Малта.

Българските собственици на плавателни съдове обновяват своя морски флот, визирайки отново „Параходство Български Морски Флот“ АД, който предвижда през следващите години до 2026 г. да пусне на вода седем кораба, но по официални данни от компанията, те отново ще плават под флага на Малта. Този факт налага в сравнителен план да бъдат съпоставени изискваните документи при регистрация на плавателен съд под български и малтийски флаг, за да се открият причините, които водят до вземане на такива решения (вж. табл. 2).

Таблица 2. Документи, необходими за вписване на кораб в корабния регистър на Република България и на Република Малта

Република България	Република Малта
1. Заявление за вписване на кораб (образец АУ № 1487). Заявлението се подава до Изпълнителния директор на ИАМА или Директора на съответната дирекция на ИАМА в Бургас, Варна, Русе или Лом. 2. Документ, установяващ основанието за придобиване на кораба (договор за покупко-продажба с нотариално заверени подписи, платежен документ и др.); когато придобивната сделка е осъществена извън територията на Република България, за формата на договора се прилагат изискванията на националното законодателство по местосключване на договора; 3. При сделка за придобиване право на собственост върху серийно произведен плавателен съд за спорт, туризъм и развлечения, по която страни са производител или негов дистрибутор и първият собственик се изисква писмен договор, придружен от декларация на прехвърлителя, че към деня на сключване на сделката корабът не е вписан в нито един корабен регистър. 4. Документ, удостоверяващ класа на кораба, когато има такъв (задължителен за конвенционални кораби и кораби, превозващи опасни товари по ВВП на Европа (чл. 73а(2) от КТК)); 5. Документ (оригинал), удостоверяващ, че корабът е отписан от регистъра на корабите на държавата, под чието знаме е плавал, както и документ (оригинал), удостоверяващ наличието или липсата на морски ипотечи и други ограничения в разпореденията с кораба, подлежащи на вписване в чуждия регистър, редът на тяхното учредяване; 6. Документ (оригинал), удостоверяващ, че корабът не е вписан в регистъра на държавата, в която е придобит или нотариално заверена декларация от заявлия вписването за това, че корабът не е вписан в чужд регистър - за кораби, подлежащи на вписване в регистровите книги на малките кораби; 7. Документи (копия) за непрекъснат запис историята на кораба – CSR (задължителен за конвенционални кораби и кораби, превозващи опасни товари по ВВП на Европа (чл. 73а(2) от КТК)); 8. Попълнена форма БК¹;	1. Заявление за регистрация от собственика или упълномощен представител, включително, ако е необходимо, заявление за промяна на името на кораба; 2. Доказателство за квалификация за притежаване на малтийски кораб; в случай на юридическо лице, меморандума и устава; 3. В случай на нерезидентни собственици, назначаване на местен агент; 4. Копие от международното свидетелство за тонаж на кораба; 5. Декларация за собственост; 6. Доказателство за мореходност; в случай на търговски кораби, потвърждение на класа от призната организация и информация за закононото сертифициране на кораба, включително съответствие на ISM на компанията; 7. Сертификат на кораба от упълномощена квалификационна организация, в случаите когато това е приложимо; 8. Заявление за сертификат за минимален безопасен състав, в случаите когато това е приложимо;

¹ Форма БК включва: Раздел I - Индивидуализиране на кораба (Основни характеристики, Силова уредба, Оборудване и снабдяване); Раздел II – Собственост; Раздел III - Промени на вписаните обстоятелства; Раздел IV - Заличаване от Регистъра

9. Декларация за съответствие или копие съгласно Наредбата за съществени изисквания и оценяване съответствието на плавателните съдове за отдиш. 10. Документ, съдържащ описание на кораба и данни за корпуса, машините, оборудването и размерите на кораба, свързочните и навигационните средства, товарните устройства, ветрилното стъкмяване и др.; 11. Проектна документация, съдържаща описание на кораба и данни за корпуса, машините, оборудването и размерите на кораба, свързочните и навигационните средства, товарните устройства, ветрилното стъкмяване и др. – когато корабът е построен със собствени сили и средства. 12. Информация за платена такса по Тарифа № 5 на МТС.	9. Заявление за лиценз за корабна радиостанция; 10. Плащане на първоначални регистрационни такси и годишен данък върху тонажа.
---	--

Източници: Наредба № 1 за вписване в регистъра на корабите, 2010; Transport Malta, 2024a.

Забелязва се, че списъкът с необходимите документи за вписване в българския корабен регистър е малко по-дълъг от този на Малта, както и че информацията, която се изисква е по-детайлна, което може да бъде посочено като една от причините, регистърът на Малта да бъде предпочитан от българските корабособственици. Според официалната информация на транспортните власти в Малта, регистрирането на кораби в страната става бързо и ефективно (Transport Malta, 2024a):

- В тази страна могат да бъдат регистрирани всички видове плавателни съдове, от развлекателни яхти до петролни платформи, включително плавателни съдове в процес на изграждане, при условие че, те са изцяло собственост на законно учредени корпоративни органи или образувания, независимо от националността им, или на граждани на Европейския съюз; малтийски кораб може също да бъде беърбоут чартър, регистриран под друг флаг.

В България също могат да бъдат регистрирани всички видове плавателни съдове, разделени на: малки кораби; големи кораби; кораби, наети по договор за беърбоут чартър; кораби в строеж с дължина над 12 м (чл. 4 от Наредба № 1 за вписване в регистъра на корабите, 2010).

- Няма нито търговски ограничения, нито възрастови ограничения. Въпреки това: Корабите на 10 и повече години, но под 15 години, трябва да преминат проверка от упълномощен инспектор на държавата на знамето преди или в рамките на един месец от временната регистрация; и корабите на 15 и повече години трябва да преминат проверка от упълномощен инспектор на държавата на знамето, преди да бъдат временно регистрирани. По правило не се регистрират търговски кораби на 25 и повече години.

Българският корабен регистър също не поставя търговски или възрастови ограничения пред плавателните съдове, но изисква документи, съдържащи данни за корпуса, машините, оборудването и размерите на кораба, свързочните и навигационните средства, товарните устройства, ветрилното стъкмяване и др.

- Процедурата за регистрация на кораб е сравнително лесна. Временната регистрация, която по закон има същото действие като така наречената постоянна регистрация, може да бъде извършена много бързо.

В България вписване в регистъра на корабите се извършва в срок до 7 дни след извършване на прегледа за съответствие на кораба с националните и международни стандарти и завършил с положителен резултат, при подадени редовни документи (Министерство на електронното управление, 2024). Възможностите за подаване на документите са разнообразни: от подаване на заявление на гише в център за административно обслужване до заявяване на електронна услуга чрез уеб базирана електронна форма.

Основната разлика обаче се състои в това, че българският корабен регистър се отнася към т. нар. традиционни регистри, докато този на Малта е от групата на „отворените регистри“,

което означава, че не е нужно да има реална връзка между държавата на флага и действителната собственост на кораба (т.е. където отиват приходите на кораба). Също така при „отворените регистри“ корабособственици от други държави могат да регистрират своите кораби и същите да плават под флага на държавата регистрирала кораба (Manadilar, H., 2018).

Трябва да отбележим един много важен факт за Малта, че независимо, че е известна като „отворен регистър“ проверките са неизменна част от пристанищния контрол на страната, която е активен член на Парижкия меморандум и като такъв е ангажирана с прилагане на Новият режим на инспекция (NIR), базиран на рисков механизъм за насочване, който стимулира качествено корабоплаване с по-малка инспекционна тежест и концентрира усилия към високорискови кораби, които са обект на по-задълбочени и по-чести проверки. По данни на Годишния доклад за 2022 г. на Малта между януари и декември 2022 г. са проверени 193 кораба под чужд флаг. Това представлява 26% от общия брой чуждестранни търговски кораби, влизащи в малтийски пристанища. Издадени са заповеди за задържане на 3 кораба (Transport Malta, 2022b).

Заклучение

В обобщение на направения преглед относно ролята на два от важните меморандума, които действат в сферата на морския транспорт, каквито са Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол и Меморандумът за разбирателство относно държавния пристанищен контрол в Черноморския регион, следва да отбележим, че България не се представя в светлината на морска държава с многогодишни традиции, която защита своя флаг. Напротив, от ретроспекцията на фактите става ясно, че плавателните съдове, регистрирани в нашата страна, не са достатъчно като числен състав, което се отразява върху броя на задължителните инспекции, които се изискват по Парижкия меморандум и по тази причина България е изключена от всички списъци.

В хода на проучването се установи, че един от големите български корабособственици регистрира действащия си корабен състав под флага на Малта и причините, които бяха посочени в подкрепа на това решение, могат да се обобщят с формулировката „бърза и ефективна регистрация“ без сериозни компромиси относно техническото състояние на корабите и условията на труд, които осигуряват. Трябва да отбележим, че и нашата държава не отстъпва по отношение на правната рамка, която регламентира вписването на кораби в регистъра, но фактът, че български корабособственици избират чужд регистър, е показателен, че България следва да се запознае с техните мотиви и да направи опит да се доближи до международно признати и успешно работещи практики в областта на морското дело, каквито са „отворените регистри“, за да направи атрактивен националния морски флаг не само за българските собственици на плавателни съдове, но и да привлече кораби от други държави.

За пореден път следва да подчертаем необходимостта от сериозна промяна в стратегията за развитие на морския транспорт на България и да се фокусира вниманието върху опита на други държави със сериозни традиции в морското дело, които успяват да се възползват от възможностите, които предлага тази транспортна алтернатива и да акумулират в максимална степен ползи за националната си икономика.

References

1. Black Sea State Control Secretariat. (2023) *Annual Report 2023*. [Online] Available from: <https://bsmou.org/downloads/annual-reports/BSMOU-AR-2023.pdf> [Accessed 21/07/2024].
2. BS MoU. (2024) *Memorandum of Understanding on port State Control in the Black Sea Region*. [Online] Available from: <https://bsmou.org/downloads/reference/Memorandum%20text%20including%2013th%20amendment.pdf> [Accessed 21/07/2024].

3. Dimitrakiev, D., O. Kostadinov. (2021) *Sravnitelnen analiz na korabnite registri i otrazhenieto vurkhu sigurnostta i bezopasnostta na turgovskoto koraboplavane*. [Online] Available from: <https://ejournal.vfu.bg/pdfs/> [Accessed 03/08/2024].
4. IA Morska administratsiya. (2023) *Godishen доклад za deynostta na Agentsiya „Morska administratsiya” za 2023 g.* [Online] Available from: https://www.marad.bg/sites/default/files/upload/documents/2024-02/Godishen%20doklad%20IAMA_2023.pdf [Accessed 21/07/2024].
5. International Maritime Organization. (2024) *Official website of International Maritime Organization*. [Online] Available from: <https://www.imo.org/> [Accessed 03/08/2024].
6. Manaadiar, H. (2018) *What is a ship registry or ship register?* [Online] Available from: <https://www.shippingandfreightresource.com/what-is-a-ship-registry-or-ship-register/> [Accessed 03/08/2024].
7. Ministerstvo na elektronnoto upravlienie. (2024) *Vpisvane v registura na korabite na Republika Bulgariya*. [Online] Available from: <https://egov.bg/wps/portal/egov/dostavchitsi+na+uslugi/izpalnitelni+agentsii/uslugi-145/1487> [Accessed 03/08/2024].
8. Naredba № 1 za vpisvane v registura na korabite. (2010) [Online] Available from: <https://lex.bg/en/laws/ldoc/2135462729> [Accessed 03/08/2024].
9. Parakhodstvo Bulgarski Morski Flot AD. (2024) *Opisanie na korabite na kompaniyata*. [Online] Available from: <https://www.navbul.com/bg/fleet/> [Accessed 21/07/2024].
10. Paris MoU. (2024a) *Organisation*. [Online] Available from: <https://parismou.org/about-us/organisation> [Accessed 03/08/2024].
11. Paris MoU. (2024b) *Flags meeting low risk criteria*. [Online] Available from: <https://parismou.org/Statistics%26Current-Lists/flags-meeting-low-risk-criteria> [Accessed 13/07/2024].
12. Paris MoU. (2024c) *White, Grey and Black List*. [Online] Available from: <https://parismou.org/Statistics%26Current-Lists/white-grey-and-black-list> [Accessed 21/07/2024].
13. Rakovska, M. (2011) *Mezhdunarodna logistika*. Sofiya: UI "Stopanstvo".
14. Shaelou, L. (2010) *The EU and Cyprus: principles and strategies of full integration*. Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers & VSP.
15. Transport Malta. (2024a) *Registration Process*. [Online] Available from: <https://www.transport.gov.mt/maritime/ship-and-yacht-registry/ship-registration/registration-process-127> [Accessed 21/07/2024].
16. Transport Malta. (2024b) *Annual Report 2022*. [Online] Available from: https://www.transport.gov.mt/Final_Annual-Report-22-FINAL.pdf-f9526 [Accessed 21/07/2024].
17. United Nations. (2023) *Review of Maritime Transport 2023*. United Nations Conference of Trade and Development. [Online] Available from: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf [Accessed 21/07/2024].