



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
НАЦИОНАЛЕН БОРД
ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ
ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ, ВОДНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

ОДОБРЯВАМ:

(п)

ХРИСТО ХРИСТОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ
НА НБРПВВЖТ

ГОДИШЕН ДОКЛАД – АНАЛИЗ
2022

Морски произшествия и инциденти



Съдържание:

1. ВЪВЕДЕНИЕ	3
2. АНАЛИЗ НА МОРСКИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ ПРЕЗ 2022 г.	4
3. ИЗВЪРШЕНИ РАЗСЛЕДВАНИЯ НА МОРСКИ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ. ПУБЛИКУВАНЕ НА ДОКЛАДИ. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ. ИЗГОТВЯНЕ НА РАННИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ. УВЕДОМЯВАНЕ НА ЕК ОТ НБРПВВЖТ В ЕМСІР.....	12
4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	15



1. ВЪВЕДЕНИЕ

Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) е независим специализиран държавен орган към Министерския съвет на Република България, който извършва разследване на морски произшествия и инциденти, възникнали във вътрешните морски води и в териториалното море на Република България, настъпили на или с кораб, плаващ под българско знаме, независимо от мястото на произшествие, засегнали други значими интереси на Република България, засегнали речни кораби, плаващи във вътрешните морски води и в териториалното море на Република България, или морски кораби, плаващи по вътрешните водни пътища.

Бордът е постоянно действащ колегиален орган, който се състои от управителен съвет (председател и двама заместник – председатели) и инспектори по разследване.

Разследването на морски произшествия и инциденти се осъществява от комисия с председател члена на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия и инциденти и членове – инспектори по разследване на морски произшествия (2-ма). Комисията се определя със заповед на председателя на управителния съвет на НБРПВВЖТ за всеки конкретен случай, като при необходимост могат да бъдат привлечени и външни експерти.

НБРПВВЖТ провежда задължително разследване на всяко много тежко морско произшествие. В случай на тежко морско произшествие, както и при всяко друго морско произшествие или инцидент членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на морски произшествия след извършване на предварителна оценка взема писмено решение дали да се извършва разследване във връзка с безопасността. Критерии за вземане на решения са сериозността на морското произшествие или инцидент, вида засегнат плавателен съд и/или товар, вредните последици за околната среда и възможността резултатите от разследването да спомогнат за предотвратяване на бъдещи произшествия или морски инциденти.

Морски произшествия и инциденти, за които се изисква уведомление на ЕК, се регистрират в Европейската база данни за морски произшествия (EMCIP), а финалните доклади по разследване се предоставят на Международната морска организация (ИМО) и Европейската комисия.

Извършваните от НБРПВВЖТ разследвания имат за цел да съдействат за повишаване на безопасността на морския транспорт и за предотвратяване на морски произшествия, като се установяват причините и обстоятелствата за възникване на конкретно произшествие, без да се правят заключения за наличието на вина или за разпределяне на отговорност.

Разследването се извършва в съответствие с чл. 79 от Кодекса на търговското корабоплаване и Наредба № 23 от 24 октомври 2011 г. за докладване и разследване на морски произшествия и инциденти при прилагане на Кодекса на Международната морска организация (ИМО) за разследване на морски произшествия и морски инциденти, както и вторичното право на ЕС.

По смисъла на националното и международно законодателство:

- **Произшествие** е събитие или последователност от събития, които имат като резултат някое от следните последствия, директно свързани с експлоатацията на кораба:

- а) смърт или сериозно нараняване на човек;
- б) изчезване на човек от кораба;
- в) загуба, предполагаема загуба или абандон на кораба;
- г) материални щети, нанесени на кораба;
- д) засядане или неспособност за самостоятелно придвижване на кораб или участието на кораба в сблъсък;
- е) материални щети на морската инфраструктура извън кораба, които могат сериозно да застрашат безопасността на кораба, друг кораб или човек;

ж) тежки вреди на околната среда или възможни тежки вреди на околната среда, причинени от повредата на кораб или кораби.

- **Тежко произшествие** е произшествие, което не се класифицира като много тежко и включва: пожар, експлозия, засядане, контакт с дъното, брегови обект или съоръжение или друг плавателен съд, щети от лошо време или лед, напукване на корпуса или предполагаеми корпусни дефекти и други водещи до структурна щета, правеща кораба немореходен, като проникване на вода в корпуса, спиране на главния двигател, големи щети в жилищни помещения или замърсяване (независимо от количеството) и/или повреда, налагаща теглене или брегова помощ;

- **Много тежко произшествие е произшествие** с кораб, водещо до пълната му загуба, загуба на живот или силно замърсяване на околната среда;

- **Морски инцидент** е събитие или последователност от събития, които не се класифицират като произшествие, които са причинени директно във връзка с експлоатацията на кораба и които застрашават или ако не бъдат отстранени, биха застрашили безопасността на кораба, екипажа, други лица или околната среда;

Органограма, представяща структурата на НБРПВВЖТ е представена на фиг. 1:



Фиг.1 – Структура на НБРПВВЖТ

2. АНАЛИЗ НА МОРСКИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ ПРЕЗ 2022 г.

2.1. Получени уведомления за морски произшествия и инциденти през 2022 г.

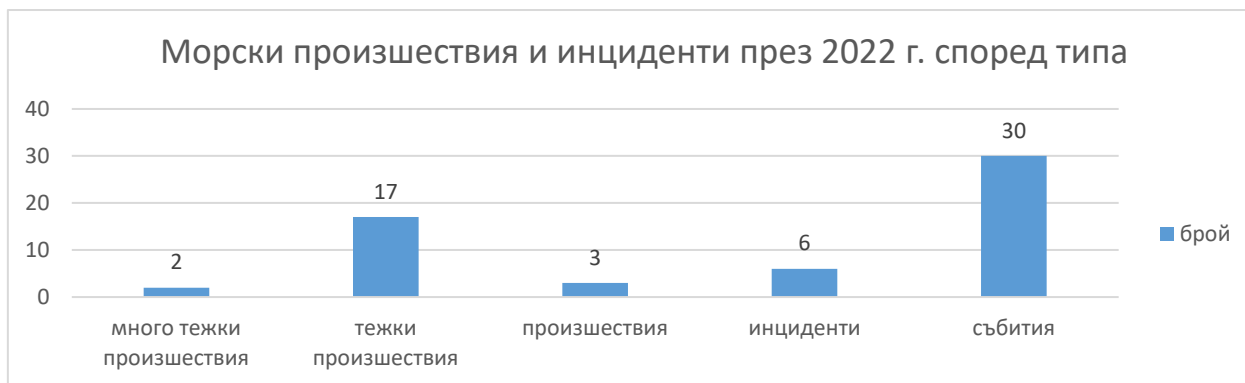
През 2022 г. НБРПВВЖТ е получил общо 58 уведомления за морски произшествия и инциденти. За сравнение, през 2021 г. получените доклади са 43, като е налице увеличение на получените морски произшествия/инциденти с 15 бр. или с 34,8%.

Увеличаването на броя на регистрираните морски произшествия и инциденти е подчинено по-скоро на случайни фактори, отколкото на закономерности, както и на засиления контрол на НБРПВВЖТ.

2.2. Спецификации на морските произшествия и инциденти според типа

След разглеждане на получените 58 уведомления, през 2022 г. морските произшествия и инциденти според техния тип могат да бъдат разделени на:

- 2 много тежки произшествия;
- 17 тежки произшествия;
- 3 произшествия;
- 6 инциденти;
- 30 събития.



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

През 2022 г. са регистрирани 2 бр. много тежки произшествия:

На 18.02.2022 г. край о-в Корфу възниква пожар на м/ф EUROFERRY OLYMPIA, IMO № 9010175, плаващ под знамето на Италия. На борда загиват 7 български граждани, които официално се водят за безследно изчезнали, което превръща Република България в значително заинтересована държава. Водеща разследването държава е Гърция, като към момента на завършване на доклад същото не е приключило.

На 06.06.2022 г. в пристанище Елефсина, Пирея, Гърция, на м/т SEACROSS, IMO № 9297890, плаващ под знамето на Бахамските острови, при взрив на пожарогасител загива член на екипажа, гражданин на Република България. След обменена кореспонденция с разследващите органи на държавата на знамето, Бахамските морски власти поемат отговорността за разследването. Към момента на приключването на настоящия доклад, разследването не е приключило.

Регистрирани са 30 бр. събития, които по своя характер не попадат в класификацията за морски произшествия или инциденти, но за които са получени уведомления, поради което същите са надлежно отбелязани в базата данни на НБРПВВЖТ.

Общия брой морски произшествия и инциденти са 28 бр., като от тях се изключат тези, класифицирани като събития.

2.3. Морски произшествия и инциденти според типа на кораба

От общо регистрирани 58 получени уведомления, въввлечените кораби по тип за 2022 г. са както следва:

- кораби за генерални товари – 15;
- кораби за насипни товари – 10;
- химикаловози – 3;
- комбинирани химикаловози/продуктовози – 4;
- комбинирани суров нефт/продуктовози – 1;
- продуктовози – 3;
- танкери за суров петрол – 2;

- газовози (LPG) – 1;
- контейнеровози – 1;
- фериботи – 4;
- риболовни кораби – 2;
- баржи – 2;
- животновози – 1;
- хладилни кораби – 2;
- влекачи – 2;
- яхти – 2;
- случаи, при които няма замесени кораби или не са установени такива – 4.

Общия брой (59) надвишава получените регистрирани уведомления (58), тъй като в един от случаите са въввлечени два кораба (нерегламентирано заставане на борд).



Фиг. 3 – Морски произшествия и инциденти според типа на кораба

От фиг. 3 е видно, че корабите за генерални товари морските произшествия/инциденти имат най-голям дял, следвани от корабите за насипни товари, което е логично, предвид на факта, че това са преобладаващият тип кораб, посещаващ българските пристанища и/или плаващи в българските морски пространства изобщо.

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

Въввлечените в морските произшествия/инциденти кораби през 2022 г. според държавата на знамето са общо 52, като от тях плаващи под знамето на:

- България – 10;
- Малта – 6;
- Панама – 6;
- Либерия – 5;
- Бахамски острови – 3;
- Маршалски острови – 3;
- Руска федерация – 2;
- Украйна – 2;
- Португалия – 2;
- Антигуа и Барбуда – 1;
- Белиз – 1;
- Острови Кук – 1;
- Кипър – 1;
- Гамбия – 1;
- Остров Ман – 1;
- Италия – 1;
- Люксембург – 1;
- Нидерландия – 1;
- Румъния – 1;
- Сингапур – 1;
- Того – 1;
- Вануату – 1.



Фиг. 4 – Морски произшествия и инциденти според държавата на знамето

Най-голям дял в морските произшествия/инциденти според флага, имат плаващите под знамето на Република България (10 бр.) и кораби, плаващи под т.нар. „удобни флагове“ – Малта (6 бр.), Панама (6 бр.) и Либерия (5 бр.).

2.5. Смъртни случаи и наранявания в морски произшествия и инциденти през 2022 г.

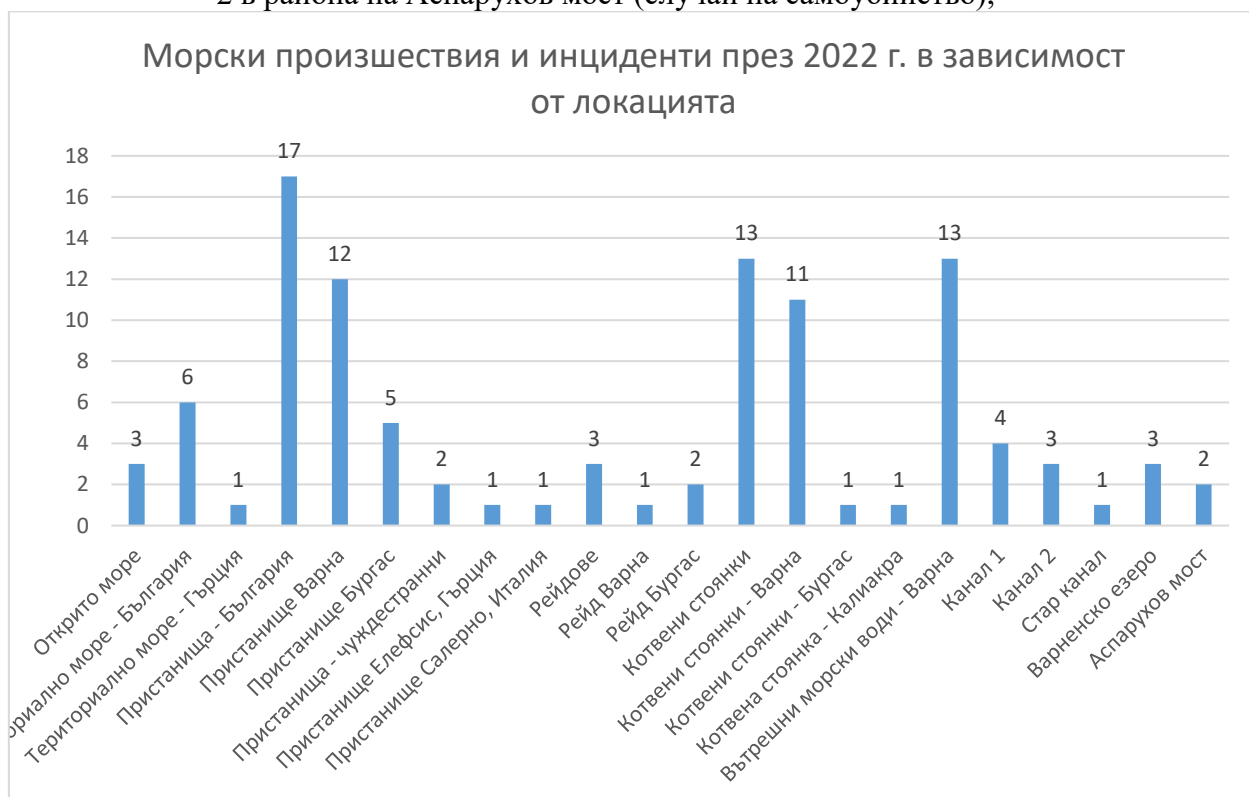
В резултат на 2 много тежки произшествия, посочени в т. 2.2, са загинали общо 8 човека, от които 1 член на екипаж и 7 пътници.

Случаите на нараняване са общо 5 при 2 тежки произшествия и 3 произшествия.

2.6. Морски произшествия и инциденти според локацията.

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

- 3 в открито море (над 12 мили от брега);
- 6 в териториалното море на Република България;
- 1 в териториалното море на Гърция;
- 17 в български пристанища, от които:
 - 12 в пристанище Варна (включват се всички отделни пристанища);
 - 5 в пристанище Бургас (включват се всички отделни пристанища);
- 2 в чуждестранни пристанища:
 - 1 в Гърция;
 - 1 в Италия;
- 3 на рейдове:
 - 1 на рейд Варна;
 - 2 на рейд Бургас;
- 13 на котвени стоянки:
 - 11 на котвени стоянки във Варна (включени са всички котвени стоянки);
 - 1 на котвена стоянка в Бургас;
 - 1 на котвена стоянка Калиакра;
- 13 във вътрешните морски води – Варна:
 - 4 в Канал 1;
 - 3 в Канал 2;
 - 1 в Стар канал;
 - 3 във Варненско езеро;
 - 2 в района на Аспарухов мост (случаи на самоубийство);



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

Най-голям дял на морските произшествия/инциденти е в български пристанища (17 бр.), от които 12 бр. са в пристанище Варна.

На второ място (13 бр.) са произшествията/инцидентите на котвени стоянки, като отново котвените стоянки във Варна са с най-голям дял – 11 бр.

Следва да бъде отбелязано, че общо 13 бр. произшествия/инциденти са във вътрешните морски води в район Варна, което е логично, предвид относителната сложност на плаване в каналите, Варненското езеро, както и голям относителен дял на корабите, на които е планиран ремонт в кораборемонтните предприятия, свързано с лошото общо техническо състояние. В два от случаите са свързани със самоубийство – скочили лица от Аспаруховия мост.

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

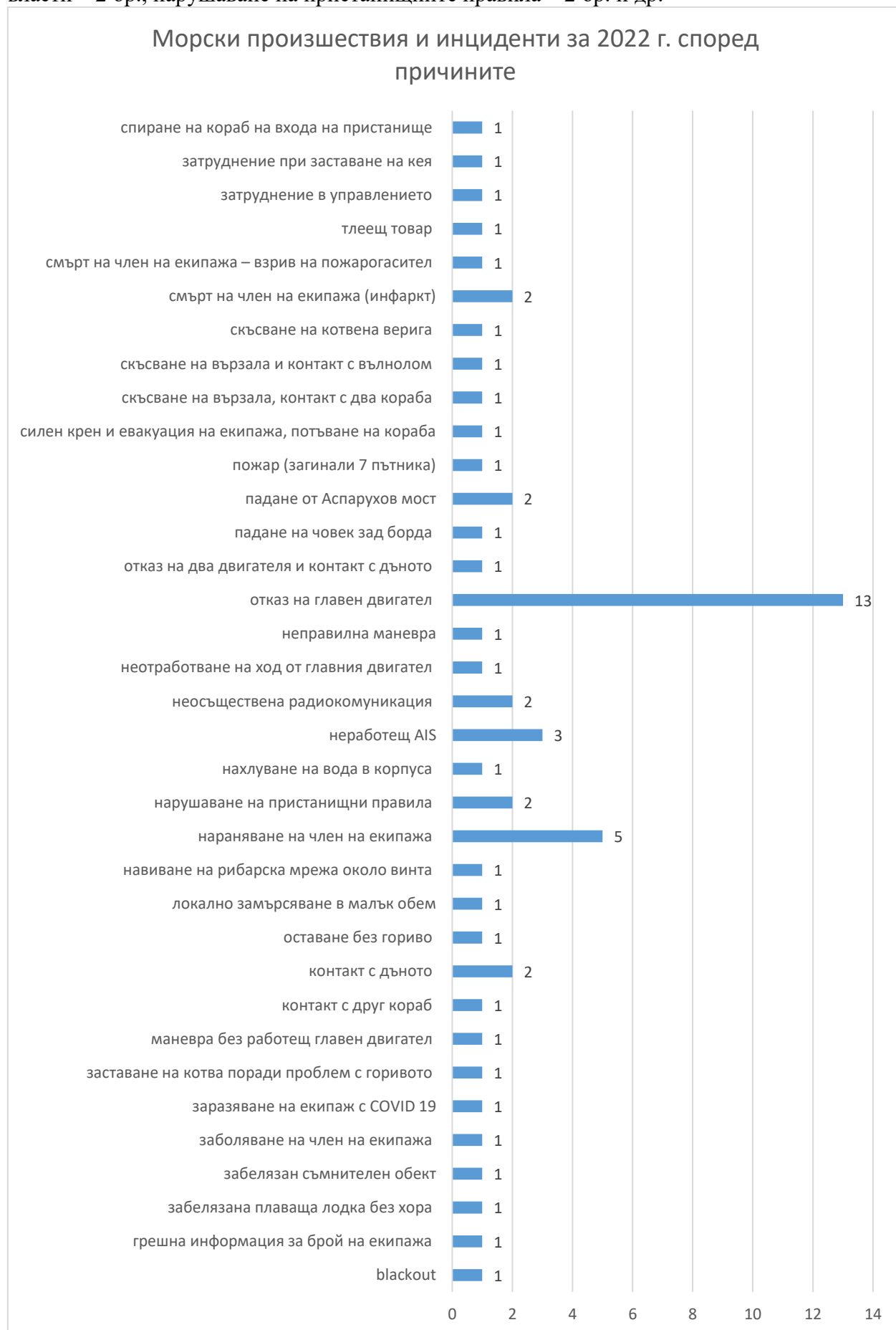
В зависимост от причините, които пораждаят морските произшествия и инциденти, през 2022 г. същите могат да се класифицират със съответната честота както следва:

- обезточване на всички работещи механизми (blackout) – 1;
- грешна информация за брой на екипажа – 1;
- забелязана плаваща лодка без хора – 1;
- забелязан съмнителен обект – 1;
- заболяване на член на екипажа – 1;
- заразяване на екипаж с COVID 19 – 1;
- заставане на котва поради проблем с горивото – 1;
- маневра без работещ главен двигател – 1;
- контакт с друг кораб – 1;
- контакт с дъното – 2;
- оставане без гориво – 1;
- локално замърсяване в малък обем- 1;
- навиване на рибарска мрежа около винта – 1;
- нараняване на член на екипажа – 5;
- нарушаване на пристанищни правила – 2;
- нахлуване на вода в корпуса – 1;
- неработещ AIS - 3;
- неосъществена радиокомуникация – 2;
- неотработване на ход от главния двигател – 1;
- неправилна маневра – 1;
- отказ на главен двигател – 13;
- отказ на два двигателя и контакт с дъното – 1;
- падане на човек зад борда – 1;
- падане от Аспарухов мост – 2;
- пожар (загинали 7 пътника)– 1;
- силен крен и евакуация на екипажа, потъване на кораба - 1;
- скъсване на вързала, контакт с два кораба – 1;
- скъсване на вързала и контакт с вълнолом – 1;
- скъсване на котвена верига – 1;
- смърт на член на екипажа (инфаркт) – 2;
- смърт на член на екипажа – взрив на пожарогасител – 1;
- тлеещ товар – 1;
- затруднение в управлението – 1;
- затруднение при заставане на кея – 1;
- спиране на кораб на входа на пристанище – 1.

Следва да бъде отбелязано, че в общо 58 от случаите произшествията/инцидентите имат неповтарящи се по честота причини, т.е. имат уникален характер. Отказите на главния двигател са общо 13 на брой, като основните причини са, че корабите се отправят на ремонт в съответните кораборемонтни предприятия (главно във Варна), или излизат от ремонт, т.е. са извън експлоатация със съществуващи неизправности. Единични случаи са вследствие на повреди по време на експлоатация.

В статистическите данни са включени и доклади за събития, които не попадат в определенията за морски произшествие или инцидент, като 2 случая на самоубийство (скачане от Аспарухов мост – Варна) или смърт на членове на екипажа от инфаркт (2 бр.),

както и неработещо AIS оборудване – 3 бр., неосъществена радиокommunikация с бреговите власти – 2 бр., нарушаване на пристанищните правила – 2 бр. и др.



Фиг. 6 – Морски произшествия и инциденти за 2022 г. според причините

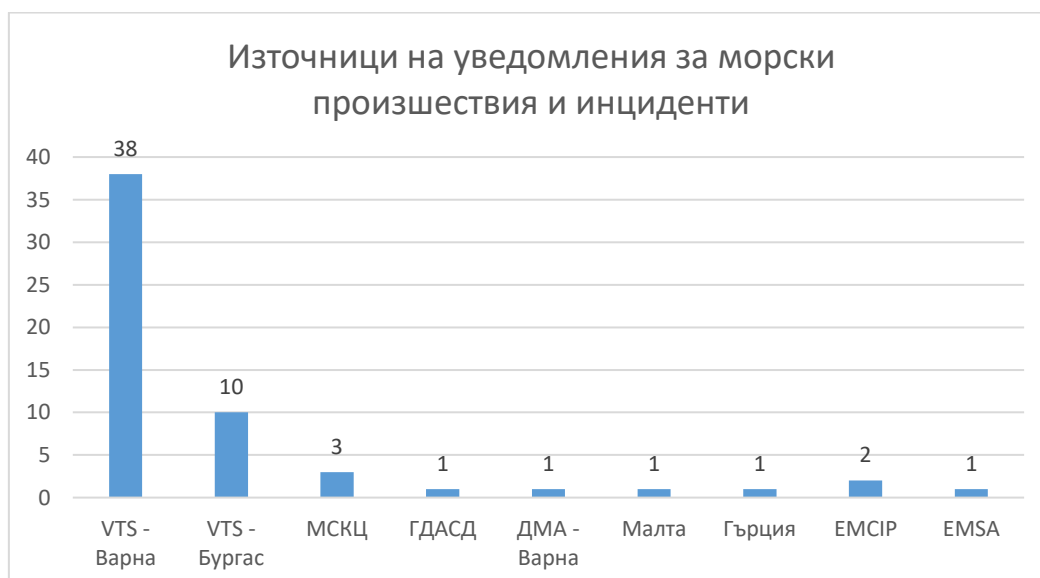
2.7. Източници на уведомления за морски произшествия и инциденти

Съгласно чл. 6, ал. 1 от Наредба № 23 от 24.10.2011 г. за докладване и разследване на морски произшествия и инциденти (посл. изм. ДВ бр. 12 от 2020 г.), следните длъжностни лица и организации незабавно изпращат уведомление до НБРПВВЖТ в случай на произшествие или морски инцидент:

- капитанът или ако е в невъзможност, най-старшото длъжностно лице на кораба;
- корабособственикът и/или операторът на участващите в морския инцидент кораби;
- ИА „Морска администрация“ и ДП „Пристанищна инфраструктура“, ако са регистрирали или са били информирани за произшествието или морския инцидент.

През 2022г. НБРПВВЖТ е получил доклади за морски произшествия и инциденти както следва:

- 38 - VTS – Варна (Система за управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването, Варна);
- 10 - VTS – Бургас (Система за управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването, Бургас);
- 3 - Морски спасително – координационен център (МСКЦ);
- 1 – ГДАСД (Главна дирекция „Аварийно – спасителна дейност“, ИА „Морска администрация“);
- 1 – ДМА – Варна (Дирекция „Морска администрация – Варна“, ИА „Морска администрация“);
- 1 – Звено за разследване на произшествия – Малта;
- 1 – Бюро за разследване на морски произшествия – Гърция;
- 2 – Европейска база данни за морски произшествия (EMCIP);
- 1 – Европейска агенция за морска безопасност (EMSA).



Фиг. 7 – Източници на уведомления за морски произшествия и инциденти

Видно е, че най – много уведомления за морски произшествия/инциденти са получени от системите за управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването - VTS – Варна (38) и VTS – Бургас (10). Големия брой на уведомления, получени от службите във Варна е в корелация с голямата концентрация на морски произшествия и инциденти в района. Логично е големия брой получаване на уведомления от VTS, тъй като те на практика осъществяват непосредствено наблюдения и контрол на обстановката в реално време.

В резултат на констатиране 2 случая на пропуск от страна на корабособственици/оператори за уведомяване на НБРПВВЖТ за произшествие/инцидент, на борда, бяха изготвени и изпратени напомнителни писма да всички корабособственици/оператори, експлоатиращи кораби, плаващи под българско знаме в

далечно плаване за стриктно изпълнение на задълженията им по чл. 6, ал. 1 от Наредба № 23, вкл. и за съдържанието и структурата на уведомлението, което се изпраща до НБРПВВЖТ.

3. ИЗВЪРШЕНИ РАЗСЛЕДВАНИЯ НА МОРСКИ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ. ПУБЛИКУВАНЕ НА ДОКЛАДИ. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ. ИЗГОТВЯНЕ НА РАННИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ. УВЕДОМЯВАНЕ НА ЕК ОТ НБРПВВЖТ В ЕМСІР

3.1. Извършени разследвания на морски произшествия и инциденти.

През 2022 г. НБРПВВЖТ не осъществи разследване на нови морски произшествия и инциденти. Случилите се през годината 2 бр. много тежки морски произшествия се разследват от чуждестранни органи за разследване, предвид на факта, че корабите не са под българско знаме, като местопроизшествията не са в териториалното море и вътрешните морски води на Република България.

За всяко едно тежко морско произшествие бе извършена надлежна оценка, като резултатите бяха документирани писмено в Информационна карти за всеки конкретен случай. През 2022 г. не се наложи извършване на разследване на тежко морско произшествие, предвид на факта, че оценките не показаха очаквано подобряване на безопасността. По-голяма част от причините бяха във временни неизправности, с адекватни реакции от страна на екипажите и пилотите, което не наложи провеждане на разследване във връзка с безопасността.

3.2. Публикуване на доклади за морски произшествия.

3.2.1. Публикуване на окончателни доклади от разследване.

През 2022 г. НБРПВВЖТ публикува окончателен доклад от разследване на тежко морско произшествие - засядане на българския бряг на моторен кораб „Vera Su“ на 20.09.2021 г.

В хода на разследването, комисията извърши щателен анализ на събраните доказателства и проучи и анализира значителен обем от фактологичен материал.

Разследването на произшествието установи, че втория помощник-капитан, който е единствен вахтен на мостика по време на произшествието, без осигурен наблюдател през нощта, заспива, вероятно от преумора, в резултат на което корабът пропуска поворота и засяда. Системата за контрол на вахтения на мостика, която би могла да го събуди или респективно да алармира екипажа, е с изключена алармена сигнализация.

Допринасящи фактори за произшествието са липса на контрол от страна на капитана на кораба, неспазване/неприлагане на изискванията на Международните конвенции STCW и SOLAS'74, несъобразяване с процедурите за безопасност на СУБ на компанията оператор, липсата на добри практики за управление експлоатацията на кораба, както и липсата на добри практики на контрол от страна на компанията оператор по отношение на управлението на безопасността като цяло.

Комисията отправя 6 бр. **препоръки за безопасност** към корабния оператор, 2 бр. към ИА „Морска администрация“ и 1 бр. към ДП „Пристанищна инфраструктура“, както следва:

Към КАМЕР МАРИН (KAMER MARINE DENIZCILIK IC):

BG/2022_R1 Да изпрати циркуляр до всички кораби на компанията с описание на произшествието и причините, довели до него.

BG/2022_R2 Да подобри Системата за управление на безопасността посредством:

- Изрично подчертаване на необходимостта от физическо присъствие на наблюдател на мостика през тъмната част от денонощието, заедно с вахтен помощник – капитан, като при никакви обстоятелства да не се допуска изключение от това правило;

- Разработване на указания за управление на умората и ефективното използване на екипажа за вахта и общокорабни дейности;

- Разработване на детайлизирани инструкции за това кога и начина, по който BNWAS трябва да се използва, докато корабът е в морето.

BG/2022_R3 Да упражни ефективен контрол върху капитаните посредством:

- Инструктиране на капитаните да детайлизират своите специфични изисквания по отношение на планирането на рейса и контрол на прехода;

- Инструктиране на капитаните и упражняване на контрол за недопускане на подстандартно носене на вахта и използване ефективно на всички навигационни средства на мостика;

BG/2022_R4 Да координира и осъществи вътрешни одити на корабите от своя флот с цел да се увери, че планирането на маршрута на прехода се изпълняват стриктно съгласно Системата за управление на безопасността.

BG/2022_R5 Да координира и осъществи вътрешни одити на корабите от своя флот с цел да се увери, че вахтените помощник – капитани са запознати с навигационното и комуникационното оборудване на съответния кораб съгласно Системата за управление на безопасността.

BG/2022_R6 Да наблюдава изпълнението и ефективността на своята политика на системата за управление на безопасността чрез засилен режим на одити и проверки на корабите от своя флот.

Към ИА „Морска администрация“:

BG/2022_R7 Да се разгледа възможността от предприемане на действия за оптимизация на Схемата за разделно движение в морските пространства на Република България чрез разполагането ѝ (спрямо сегашното разположение) в източно направление. Това ще доведе до оптимално увеличаване на дистанцията между западните граници на крайните коридори и брега;

BG/2022_R8 Да инициира чрез Комисията по безопасност на корабоплаването назначаване на междуправителствена комисия/експертен съвет, която да разгледа и анализира действията на всяка институция, която би била ангажирана в подобни случаи, вкл. координацията между тях с цел недопускане на излишно забавяне и по - оперативно и адекватно реагиране при подобни произшествия и инциденти, както и необходимите сили и средства. Междуправителствената комисия/експертен съвет да включва и външни експерти от морската общественост, в т.ч. и представители на неправителствени организации. В тази връзка да бъде обмислено създаване на Национален аварийен план за действие при подобни морски произшествия (или коригиране на съществуващия Национален аварийен план за борба с нефтени разливи в Черно море), свързани със значителен риск от загуба на човешки живот и/или замърсяване на околната среда, който да не включва единствено нефтени разливи, а да покрива всички видове опасни товари, превозвани по море и представляващи опасност за околната среда и живота и здравето.

Към ДП „Пристанищна инфраструктура“:

BG/2022_R9 Да бъде технически осъществена възможността за осъществяване на VHF DSC повикване бряг-кораб без забавяне от дежурните оператори в брегови центрове Варна/Бургас на Системата за управление на трафика и информационното обслужване на корабите при невъзможност за осъществяване на връзка с кораб, чиито действия

представляват опасност от произшествие/инцидент. Последователността на действията да бъде ясно разписана в инструкциите на дежурните оператори.

Всички отправени препоръки за безопасност са класифицирани и заведени в съответен регистър на НБРПВВЖТ. Към момента на изготвяне на доклада все още не е получена информация за предприетите действия от страна на институциите, към които са отправени.

Окончателният доклад бе публикуван съгласно изискванията на интернет страницата на Министерство на транспорта и съобщенията на български и английски език, достъпен за обществеността, като предварително бе спазена процедурата за комуникация на проекта със заинтересованите страни.

3.2.2. Публикуване на междинни доклади от разследване.

През 2022г. НБРПВВЖТ изготви междинен доклад от разследване на много тежко произшествие – смърт на работник по време на ремонт на м/к “Bellona” на 14.12.2021 г.

Причината за изготвяне на междинния доклад бе неизготвяне на назначената пожаротехническа експертиза, относно състоянието и годността на използвания при ремонтни дейности резач към момента на изтичане на законоустановения срок от 12 месеца за приключване на разследването и изготвяне на доклад за произшествието.

Докладът бе публикуван съгласно изискванията на интернет страницата на Министерство на транспорта и съобщенията на български език. Преводът на английски език ще бъде завършен след изготвяне на окончателния доклад от разследването.

3.3. Изготвяне на ранни предупреждения.

През 2022 г. не бяха констатирани належащи спешни действия за подобряване на морската безопасност, които да изискват уведомяване на Международната морска организация и Европейската комисия.

3.4. Докладвани морски произшествия и инциденти в EMCIP

През 2022 г. НБРПВВЖТ уведомява Европейската комисия чрез Европейската база данни за морски произшествия (EMCIP) за общо 9 произшествия/инциденти, както следва:

- 2022/003402 – м/к „INTEGRADOR”, IMO № 9079212, плаващ под знамето на Панама, на 14.01.2022г. остава без гориво на рейда до Варна. Случаят е класифициран като инцидент;

- 2022/011781 – м/к “PELAGIANI“, IMO № 9282613, насипни товари, плаващ под знамето на Малта, на 09.03.2022г. на рейда в Бургас член на екипажа наранява ръката си. Случаят е класифициран като произшествие;

- 2022/011741 – м/к DAISY, IMO № 8033120, генерални товари, плаващ под знамето на Украйна, на 09.03.2022г. източно от гр. Бяла, член на екипажа наранява сериозна крака си. Случаят е класифициран като произшествие;

- 2022/015501 – м/ф DRUJBA, IMO № 9031698, ферибот, плаващ под знамето на Република България, на 01.04.2022 г. в пристанище Бургас, в условията на силен вятър скъсва вързалата си и контактува с два кораба, без съществени повреди. Случаят е класифициран като тежко произшествие;

- 2022/017164 – м/т AGAMEMNON, IMO № 6817857, продуктовоз (бункеровчик), плаващ под знамето на Република България, на 16.06.2022 г. при извирване на котвата във Варненски залив, констатира скъсване на котвената верига. Случаят е класифициран като събитие;

- 2022/017184 – м/ф GEROITE NA SEVASTOPOL, IMO № 7529976, ферибот, плаващ под знамето на Република България, на 16.06.2022 г. при излизане от пристанище Варна в Канал 1 получава отказ на двата главни двигателя и контактува леко с дъното. Случаят е класифициран като тежко произшествие;

- 2022/019161 – баржа “SSH-81“, IMO № 9022245, самоходна баржа, плаващ под знамето на Република България, контактува с дъното във Варненско езеро, поради неправилен разчет за поворот. Случаят е класифициран като тежко произшествие;

- 2022/019339 – м/к AL UDEID, IMO № 9294965, кораб за генерални товари, плаващ под знамето на Панама, получава отказ на главен двигател преди маневра за влизане в пристанище Варна – запад. Случаят е класифициран като тежко произшествие;

- 2022/019391 – м/т NEW RANGER, IMO № 9328326, химикаловоз/продуктовоз, плаващ под знамето на Панама, получава отказ на главен двигател при маневра за заставане в пристанище Варна (Терем). Аварийно са отдадени двете котви, впоследствие корабът застава с помощта на влекачи. Случаят е класифициран като тежко произшествие.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

НБРПВВЖТ разполага с квалифицирани разследващи инспектори на морски произшествия и инциденти. Същият поддържа постоянна готовност 24 часа в денонощието, 7 дни в седмицата за незабавна реакция в случай на морско произшествие/инцидент.