



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

ОДОБРЯВАМ:

ХРИСТО ХРИСТОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ
НА НБРПВВЖТ

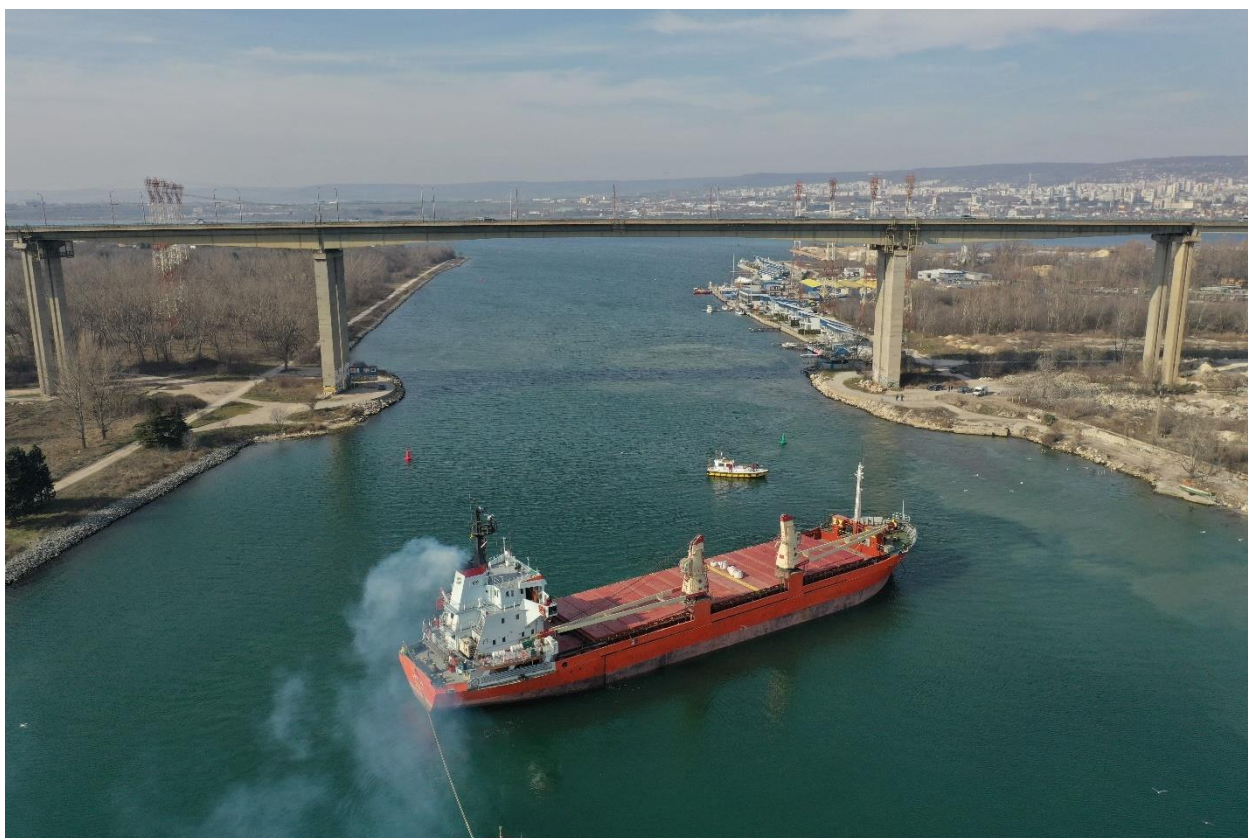
ГОДИШЕН ДОКЛАД – АНАЛИЗ
2023

Морски произшествия и инциденти



Съдържание:

1. ВЪВЕДЕНИЕ	3
2. АНАЛИЗ НА МОРСКИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ ПРЕЗ 2023 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. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ НА НБРПВВЖТ. ОБУЧЕНИЕ. ДРУГИ ДЕЙНОСТИ .	16
5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	17



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 2023 г.

2.1. Получени уведомления за морски произшествия и инциденти през 2023 г.

През 2023 г. НБРПВВЖТ е получил общо 72 уведомления за морски произшествия и инциденти. За сравнение, през 2022 г. получените доклади са 58, а през 2021 г. са 43, като е налице увеличение на получените уведомления за морски произшествия/инциденти с 14 бр. или с 24,1% спрямо 2022 г. и с 29 бр. или с 67,4 % спрямо 2021 г.

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 72 уведомления, през 2023 г. морските произшествия и инциденти според техния тип могат да бъдат разделени на:

- 6 много тежки произшествия;
- 13 тежки произшествия;
- 1 произшествие;
- 2 инциденти;
- 50 събития.



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

През 2023 г. са регистрирани 6 бр. много тежки произшествия. 4 от тях са свързани с падане на членове на екипажа във водата и последващи смъртни случаи, касаещи речни кораби, плаващи по вътрешни водни пътища. 3 от тях се разследват от ИА „Морска администрация“ и 1 от Украйна. Съгласно националното законодателство, НБРПВВЖТ няма правомощия за разследване на произшествия, свързани с речни кораби, плаващи по вътрешни водни пътища.

НБРПВВЖТ извършва разследване на много тежко морско произшествие – смърт на двама членове на екипажа в преливна тръба на хамбар на драгажен кораб „MILFORD“ на 03.07.2023 г.

При много тежкото морско произшествие – взрив на слоотанк на м/т „SEAPRINCESS“ в ремонт в пристанище Тузла, Турция, с 1 загинал и 1 тежко ранен работник, български граждани, разследването се поема от органа по разследване на Малта, предвид на факта, че корабът е под малтийско знаме, както и поради изричното настояване на органа по разследване на Малта.

Регистрирани са 50 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 22 бр., като от тях се изключат тези, класифицирани като събития.

Тенденция за 2023 г. спрямо 2022 г. е намаляването на морските произшествия и инциденти с 6 бр.

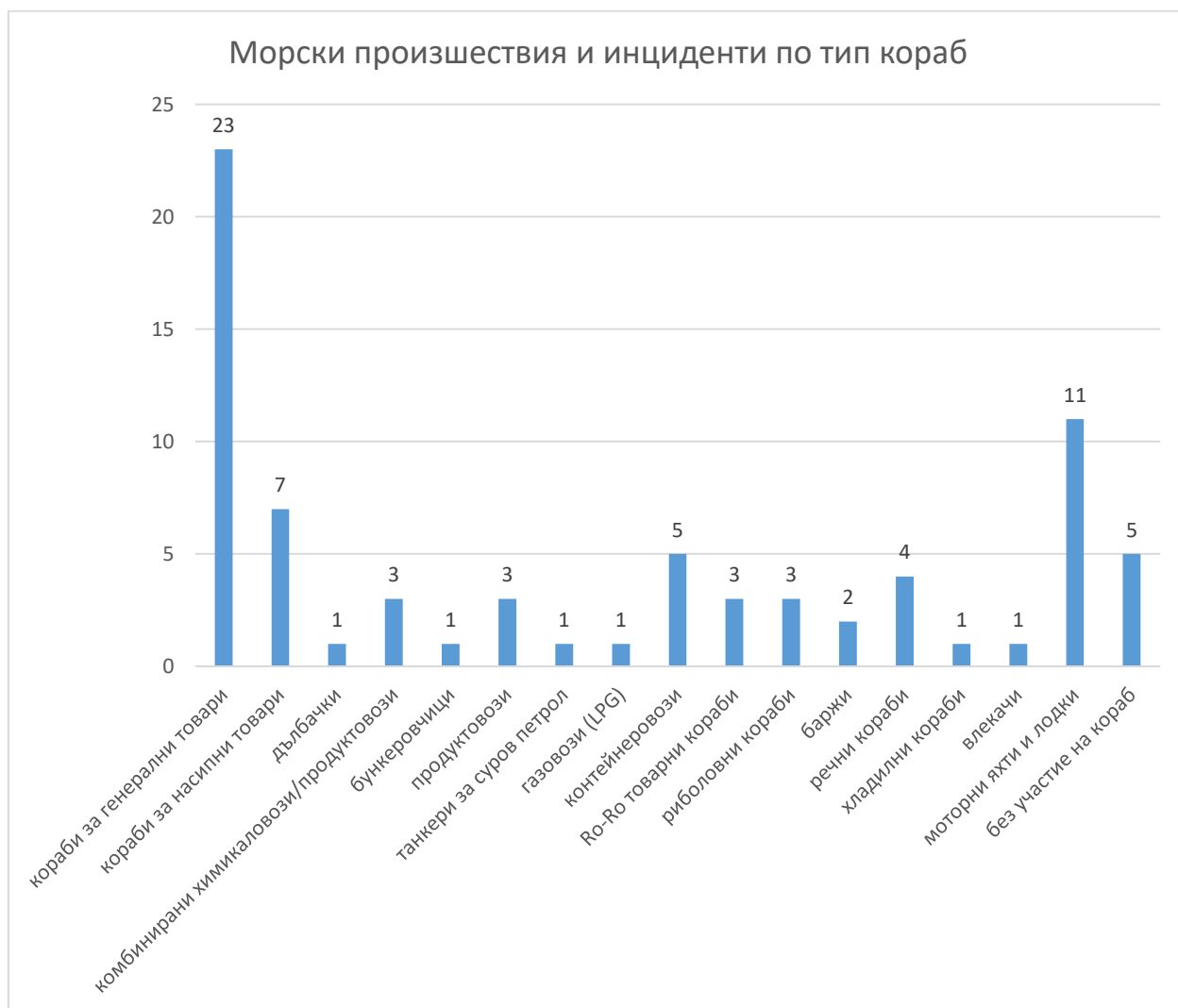
2.3. Морски произшествия и инциденти според типа на кораба

От общо регистрирани 72 получени уведомления, въввлечените кораби по тип за 2023 г. са както следва:

- кораби за генерални товари – 23;
- кораби за насипни товари – 7;

- дълбачки – 1;
- комбинирани химикаловози/продуктовози – 3;
- бункеровчици – 1;
- продуктовози – 3;
- танкери за суров петрол – 1;
- газовози (LPG) – 1;
- контейнеровози – 5;
- Ro-Ro товарни кораби – 3;
- риболовни кораби – 3;
- баржи – 2;
- речни кораби – 4;
- хладилни кораби – 1;
- влекачи – 1;
- моторни яхти и лодки – 11;
- случаи, при които няма замесени кораби или не са установени такива – 5.

Общия брой (75) надвишава получените регистрирани уведомления (72), тъй като в три от случаите са въввлечени по два кораба.



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

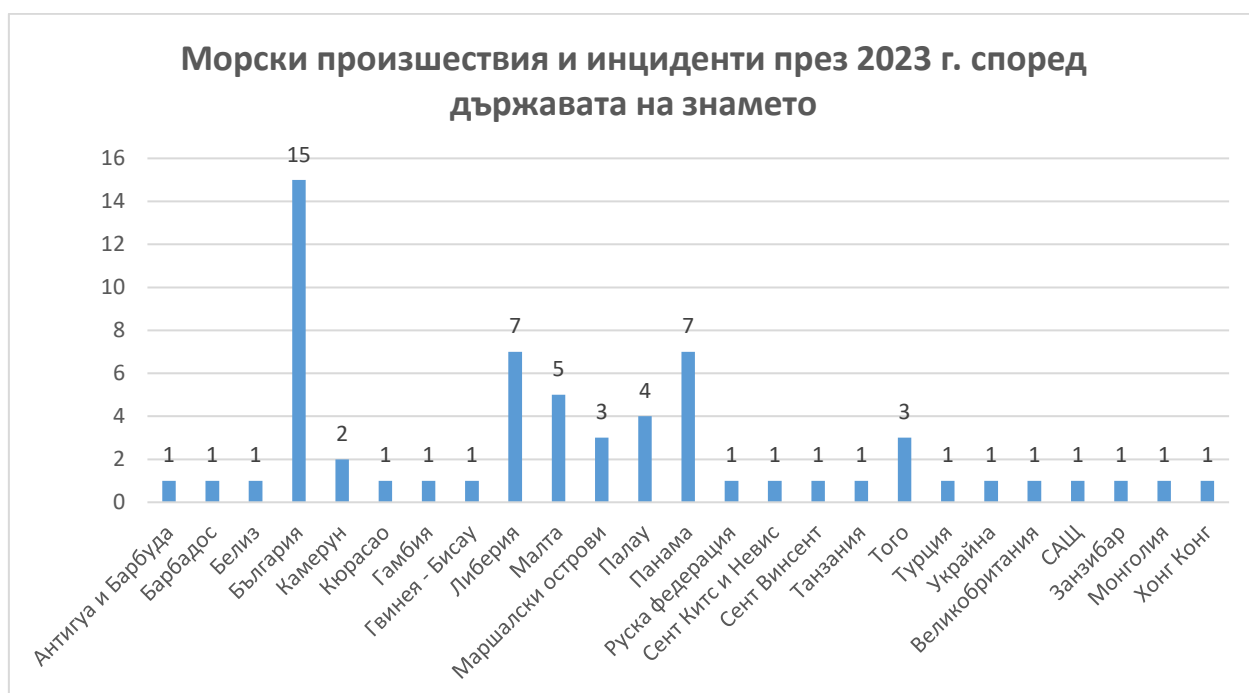
От фиг. 3 е видно, че корабите за генерални товари морските произшествия/инциденти имат най-голям дял, следвани от корабите за насипни товари, което е логично, предвид на факта, че това са преобладаващият тип кораб, посещаващ българските пристанища и/или

плаващи в българските морски пространства изобщо. Увеличен е броят на случаите, при които са въввлечени моторни яхти и лодки (11бр.) за 2023 г. спрямо 2022 г. (2 бр.).

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

Въввлечените в морските произшествия/инциденти кораби през 2023 г. според държавата на знамето са общо 63, като от тях плаващи под знамето на:

- България – 15;
- Антигуа и Барбуда – 1;
- Барбадос – 1;
- Белиз – 1;
- Камерун – 2;
- Кюрасао – 1;
- Гамбия – 1;
- Гвинея - Бисао – 1;
- Либерия – 7;
- Малта – 5;
- Маршалски острови – 3;
- Палау – 4;
- Панама – 7;
- Руска федерация – 1;
- Сент Китс и Невис – 1;
- Сент Винсент – 1;
- Танзания – 1;
- Того – 3;
- Турция – 1;
- Украйна – 1;
- Великобритания – 1;
- САЩ – 1;
- Занзибар – 1;
- Монголия – 1;
- Хонг Конг – 1.



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

Най-голям дял в морските произшествия/инциденти според държавата на знамето, имат плаващите под знамето на Република България (15 бр.) и кораби, плаващи под т.нар. „удобни флагове“ – Либерия (7 бр.), Панама (7 бр.), Малта (5 бр.), Палау (4 бр.), Того (3 бр.) и Маршалски острови (3 бр.).

Спрямо 2022 г., през 2023 г. броят на произшествията/инциденти/събития с български кораби бележи увеличение с 5 бр.

2.5. Смъртни случаи и наранявания в морски произшествия и инциденти през 2023 г.

В резултат на 6 много тежки произшествия, посочени в т. 2.2, са загинали общо 7 човека, от които всички са членове на екипажите на засегнатите кораби.

Случаите на нараняване са общо 5 при 1 много тежко произшествие, 3 тежки произшествия и 1 произшествие.

Спрямо 2022 г. смъртните случаи намаляват с 1, а броят на пострадалите се запазва като брой.

2.6. Морски произшествия и инциденти според локацията.

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

- 5 в открито море (над 12 мили от брега);
- 9 в териториалното море на Република България;
- 20 в български пристанища, от които:
 - 14 в пристанище Варна (включват се всички отделни пристанища);
 - 3 в пристанище Бургас (включват се всички отделни пристанища);
 - 1 в пристанище Балчик;
 - 1 в пристанище Несебър;
 - 1 пристанище Царево;
- 1 в чуждестранни пристанища (Турция);
- 3 на рейдове:
 - 3 на рейд Варна;
 - 0 на рейд Бургас;
- 5 на котвени стоянки:
 - 4 на котвени стоянки във Варна (включени са всички котвени стоянки);
 - 0 на котвена стоянка в Бургас;
 - 1 на котвена стоянка южно от Емине;
- 19 във вътрешните морски води – Варна:
 - 11 в Канал 1;
 - 1 в Канал 2;
 - 1 в Стар канал;
 - 6 във Варненско езеро.



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

Най-голям дял на морските произшествия/инциденти е в български пристанища (20 бр.), от които 14 бр. са в пристанище Варна.

На второ място (19 бр.) са произшествията/инцидентите във вътрешните морски води на Р. България, всичките в района на Варна.

Следва да бъде отбелязано, че основния брой произшествия/инциденти са в район Варна, което е логично, предвид сложността 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 графиката на фиг. 5 не се разглеждат случаите в речни пристанища, предвид на факта, че дейността на НБРПВВЖТ не включва дейност по разследване на речни кораби, плаващи по вътрешните водни пътища.

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

В зависимост от причините, които пораждаят морските произшествия и инциденти, през 2023 г. същите могат да се класифицират със съответната честота, както е показано на фиг.6.

Следва да бъде отбелязано, че в общо 34 от случаите произшествията/инцидентите имат неповтарящи се по честота причини, т.е. имат уникален характер. Случаите на неизправност на главния двигател са общо 10 на брой, неотработването на ход при маневра – 4 бр., а при 4 бр. се касае за невъзможност на запускане на двигателя. Основните причини са като цяло относително лошото техническо състояние на корабите, посещаващи български пристанища, както и факта, че някои от корабите се отправят на ремонт в съответните кораборемонтни предприятия (главно във Варна), или излизат от ремонт, т.е. са извън експлоатация със съществуващи неизправности.

В статистическите данни са включени и доклади за събития, които не попадат в определенията за морски произшествие или инцидент, но са включени като докладвани събития



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

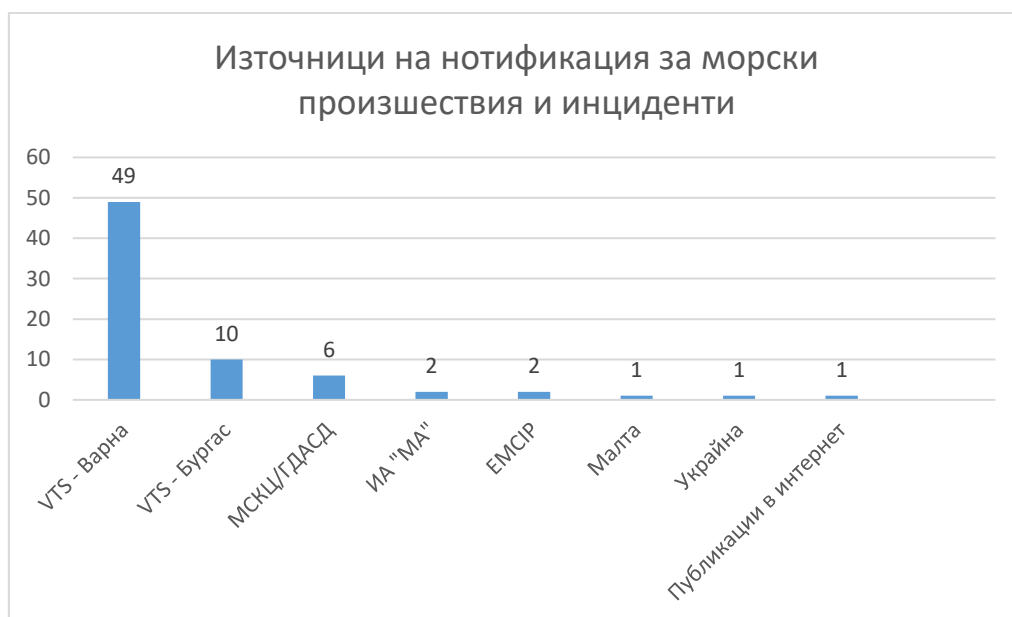
2.8. Източници на уведомления за морски произшествия и инциденти

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 2023 г. НБРПВВЖТ е получил доклади за морски произшествия, инциденти и събития, както следва:

- 49 - 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);
- 6 - Морски спасително – координационен център (МСКЦ)/ГДАСД (Главна дирекция „Аварийно – спасителна дейност“, ИА „Морска администрация“);
- 2 – ИА „МА“ (Изпълнителна агенция „Морска администрация“);
- 2 – Европейска база данни за морски произшествия (EMCIP);
- 1 – Звено за разследване на произшествия – Малта;
- 1 – Бюро за разследване на морски произшествия – Украйна;
- 1 – По публикации в интернет.



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 (49) и VTS – Бургас (10). Големият 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.

Продължава негативната тенденция от предходни години за неуведомяване на НБРПВВЖТ от страна на корабоприетелите/корабните оператори, въпреки нормативното им задължение за това. През 2022 г. 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. Въпреки горното, през 2023 г. Борда не получи нито едно уведомление за произшествие или инцидент от корабоприитежатели или корабни оператори.

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 2023 г. НБРПВВЖТ осъществи разследване на 2 бр. много тежко морско произшествие и 1 бр. тежко морско произшествие.

Финализирано бе разследването на много тежко произшествие – смърт на работник по време на ремонт на м/к “BELLONA” на 14.12.2021 г.

Завършено бе и разследването на тежко морско произшествие – засядане на м/к “LOYGA” на 17.02.2023 г. в Канал 1, гр. Варна.

В ход е разследване на много тежко морско произшествие – смърт на двама членове на екипажа в преливна тръба на хамбар на драгажен кораб “MILFORD” на 03.07.2023 г.

На 03.07.2023 г. драгажен кораб “MILFORD” извършва преход от Бургас, България за Констанца, Румъния с цел бункеровка на гориво.

В 21:03 часа двама души от екипажа на кораба попадат в товарното помещение, което е запълнено с вода с цел баласт, като впоследствие са засмукани от преливника и тръбата на преливното устройство, което довежда до смъртта им.

НБРПВВЖТ поема разследването на случая, като към момента на изготвяне на настоящия доклад същото все още не е приключило.

НБРПВВЖТ изготви предварителна оценка на тежко морско произшествие сблъскване на м/к „SLAVYANIN“ с м/к „NEW RAOUF“ на 08.11.2023 г. извън териториалното море на Република България..

На 08.11.2023 г. м/к „SLAVYANIN“ извършва преход от пристанище Варна за порт Кавказ (Руска Федерация). Корабът е натоварен с 46 вагона - цистерни, разположени в общо 5 коловоза на горна товарна палуба. В 01:50 часа местно време, в точка с координати LAT 43° 30,2' N, LONG 029° 39,4' E (46,7 морски мили източно на траверз Тюленово), корабът се сблъсква с м/к „NEW RAOUF“, който извършва преход от пристанище Измаил (Украйна) с направление пристанище Абу Кир (Египет).

В резултат на сблъска корабите получават материални щети, като и двата запазват своите мореходни качества.

Служител на НБРПВВЖТ посети м/к „SLAVYANIN“ в деня след произшествието. Беше събрана голяма по обем информация в т.ч. и данните от VDR. Впоследствие, при анализа на доказателствения материал, бе взето решение случаят да не се разследва, предвид на факта, че двата кораба не са под българско знаме, а сблъскването става извън териториалното море на Република България и няма допуснато замърсяване на околната среда, което означава, че фактически страната ни не се явява заинтересована. Държавите на знамето на двата кораба бяха уведомени с цел да извършат разследване на случая, като НБРПВВЖТ се ангажира с пълно съдействие.

Въпреки горното, бе установено, че причината за сблъскването е неспазване на Правило 15 от Международните правила за предпазване от сблъскване на море (МППСМ) от страна на вахтения помощник – капитан на м/к „NEW RAOUF“, който не отстъпва път на м/к „SLAVYANIN“. Същевременно вахтеният помощник – капитан на м/к „SLAVYANIN“ не предприема действия чрез маневриране за избягване на сблъскването

веднага след като забелязва, че корабът, който трябва да отстъпи път, не взема необходимите мерки в съответствие с Правило 17 на МППСМ.

За всяко едно тежко морско произшествие през 2023 г. бе извършена надлежна оценка, като резултатите бяха документирани писмено в Информационна карти за всеки конкретен случай. През 2023 г. не се наложи извършване на разследване на друго тежко морско произшествие, освен горепосоченото, 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 2023 г. НБРПВВЖТ публикува 2 бр. окончателни доклади от разследване във връзка с безопасността, както следва:

3.2.1.1. Окончателен доклад от разследване на много тежко морско произшествие - смърт на работник по време на ремонт на м/к “BELLONA” на 14.12.2021 г.

Причината за забавянето на публикуване на окончателния 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.

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

На 14.12.2021 г. в баластен танк № 3, ляв борд на м/к “BELLONA”, по време на ремонтни дейности в кораборемонтен завод МТГ Делфин АД избухва пожар. Пожарът е потушен, но намиращият се в танка работник на фирма “Галера 07“ ЕООД загива.

Комисията по разследване определи, че основната причина, довела до много тежкото произшествие, е механична повреда (разкъсване) на шланга за метан на газоокислородния резач, намиращ се в танка, при което се получава изтичане на голямо количество газ и последващото му възпламеняване от неустановен със сигурност източник на запалване (най-вероятно дефектен кабел с осветителни тела, тип „гирлянд“).

Допринасящи фактори за пожара са неспазване на мерките за безопасност при огневи работи от страна на работещите в баластния танк, липсата на подходящо защитно облекло, липса на принудителна вентилация, която да отведе отделящия се газ, липса на автоматичен газоанализатор, както и липсата на контрол от отговорните лица на „Галера 07, натоварени със спазване на мерките за безопасност.

Комисията отправя 7 бр. препоръки за безопасност към ръководството на фирма „Галера 07“ ЕООД, както следва:

BG/2023_R1: Да бъде осигурен минимум един брой автоматичен газанализатор при работа в затворено/ограничено помещение на кораб.

BG/2023_R2: При работа в затворено/ограничено помещение на кораб да бъде осигурено работещо противопожарно оборудване в непосредствена близост до входа/изхода на същото.

BG/2023_R3: При работа в затворено/ограничено помещение на кораб да бъде осигурена принудителна вентилация на въздуха в същото.

BG/2023_R4: При работа в затворено/ограничено помещение на кораб да бъде осигурен по всяко време осигуряващ/наблюдаващ на входа/изхода на помещението, който да поддържа визуална и/или радиовръзка с работещите.

BG/2023_R5: Да бъде извършвана задължителна проверка на оборудването при огневи работи, непосредствено преди началото на работния ден.

BG/2023_R6: Да бъде разработена ефективна методология и подробна инструкция за оценка на риска при работа в затворено/ограничено помещение на кораб.

BG/2023_R7: Да бъде осъвременена „Инструкция за заваряване“ от 01.08.2012г. с конкретно и подробно разписани дейности, мерки за безопасност, контролни действия и инструктажи.

Докладът бе публикуван съгласно нормативните изисквания на интернет страницата на Министерство на транспорта и съобщенията на български език и английски език на 16.05.2023 г., както и на новата интернет страница на НБРПВВЖТ.

3.2.1.2. Окончателен доклад от разследване на тежко морско произшествие - засядане на м/к “LOYGA” на 17.02.2023 г. в Канал 1, гр. Варна

На 17.02.2023 г. м/к “ LOYGA”, извършва преход/маневра за заставане на кея в пристанище Варна-Запад. В 12:10 ч. корабът се сменя от котва на котвена стоянка № 1 за преход към кейово място № 13. В 12:40 ч. на борда на кораба се качва пилот. Корабът се движи към пристанището по Канал № 1. В 12:57 ч. той излиза от фарватера, прави рязък поворот надясно и засяда на 50 м североизточно от буй № 117, в близост до основанието на Аспаруховия мост. На помощ е изпратен м/в „ПРОЦИОН“, с чиято помощ кораба се сменя от засядането в 13:46 ч. Малко по-късно той застава на котва на котвена стоянка № 3 във Варненското езеро. Няма нанесени щети на кораба, товара или околната среда.

Комисията по разследване определи, че основната причина, довела до тежкото произшествие е човешка грешка, изразяваща се в погрешно възприета и изпълнена от рулевия команда на пилота, довела до отклоняване на руля в погрешна посока (вдясно вместо вляво), в резултат на което корабът засяда.

Фактори, допринесли за произшествието, са липсата на вахтен помощник – капитан в екипа на мостика и слабото владение на английски език от страна на рулевия на вахта, в частност, а в общия случай от членовете на екипажа от палубна команда.

Комисията отправя 5 бр. препоръки за безопасност към корабния оператор, както следва:

BG/2023_R8: Да изпрати циркуляр до всички кораби на компанията с описание на произшествието и причините, довели до него;

BG/2023_R9: Да включи в състава на екипажите на оперираните кораби допълнителен вахтен помощник – капитан, където в документите за минимално окомплектоване на кораба с екипаж са посочени двама навигационни офицери. В Системата за управление на безопасността да бъде отразено ясното разпределение на задълженията между тях;

BG/2023_R10: Да включи в Системата за управление на безопасността на подробна инструкция за плаване с пилот на борда и взаимодействието с екипа на мостика;

BG/2023_R11: Да осигури преминаването на опреснителни курсове за „Управление на ресурсите на мостика и работа в екип“ (Bridge Resource Management) на членовете на екипажите, които са в състава на навигационната вахта;

BG/2023_R12: Да осигури преминаването на допълнителни курсове по специализиран морски английски език на членовете на екипажите, които са в състава на навигационната вахта.

Докладът бе публикуван съгласно нормативните изисквания на интернет страницата на Министерство на транспорта и съобщенията на български език и английски език на 20.06.2023 г., както и на новата интернет страница на НБРПВВЖТ.

3.2.2. Публикуване на междинни доклади от разследване.

През 2023 г. не се наложи публикуване на междинни доклади от страна на НБРПВВЖТ, предвид на факта, че всички текущи разследвания са в законоустановения 12 месечен срок.

3.3. Изготвяне на ранни предупреждения

През 2023 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 2023 г. НБРПВВЖТ уведоми Европейската комисия чрез Европейската база данни за морски произшествия (EMCIP) за общо 8 произшествия/инциденти, както следва:

- 2023/000303 – м/к „SCOUT”, IMO № 7517351, кораб за генерални товари, плаващ под знамето на Камерун, на 14.01.2023 г. при преход, член на екипажа получава сериозно нараняване – счупване на крак, като корабът е отклонен към рейд Варна и пострадалия е транспортиран за лечение. Случаят е класифициран като тежко произшествие;

- 2023/001534 – м/к „LOYGA“, IMO № 8004791, кораб за генерални товари, плаващ под знамето на Гвинея - Бисау, на 17.02.2023 г. засяда в Канал 1, Варна. Случаят е класифициран като тежко произшествие и е разследван от НБРПВВЖТ;

- 2023/002006 - м/к „ARMONY”, IMO № 7615012, кораб за генерални товари, плаващ под знамето на Занзибар, на 07.03.2023 г. след отплаване от пристанище Бургас получава повреда в главния двигател и е принуден да застане на котва. Случаят е класифициран като тежко произшествие.

- 2023/003063 - м/к „SEA MERCY”, IMO № 7911595, кораб за насипни товари, плаващ под знамето на Палау, на 18.05.2023 г. при маневра северно от Канал 3, Варна, получава повреда в главния двигател и отдава котва. Случаят е класифициран като тежко произшествие;

- 2023/003560 - м/к „NAPOLI”, IMO № 9108568, Ro-Ro товарен кораб, плаващ под знамето на Панама, на 03.06.2023 г. при маневра във Варненско езеро, не успява да стартира главен двигател и е насочен за заставане на котва. Случаят е класифициран като тежко произшествие;

- 2023/004224 – м/к „MILFORD“, IMO № 8215883, драгажен кораб, плаващ под знамето на Белиз, на 03.07.2023 г. при баластен преход към пристанище Констанца, когато корабът е на 5,1 мили югоизточно от нос Галата, двама души от екипажа попадат в преливната тръба на хамбара на кораба и загиват . Случаят е класифициран като много тежко произшествие и се разследва от НБРПВВЖТ;

- 2023/005451 - м/к „AMR1”, IMO № 9571337, кораб за генерални товари, плаващ под знамето на Панама, на 19.10.2023 г. при подхождане за влизане в Канал 1, Варна, получава проблем с главния двигател и е насочен за заставане на котва. Случаят е класифициран като тежко произшествие;

- 2023/005704 – м/к „SLAVYANIN“, IMO № 8300169, Ro-Ro товарен кораб, плаващ под знамето на Руската Федерация, в точка с координати LAT. 43° 30,2' N; LONG. 029° 39,4' E, се сблъсква с м/к „NEW RAOUF“, IMO № 8342375, плаващ под знамето на Палау. Случаят е класифициран като тежко морско произшествие, разгледан е от НБРПВВЖТ, изготвена е подробна предварителна оценка и е взето решение да не се разследва.

4. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ НА НБРПВВЖТ. ОБУЧЕНИЕ. ДРУГИ ДЕЙНОСТИ

4.1. Международна дейност на морското направление на НБРПВВЖТ

През 2023 г., служител на НБРПВВЖТ взе участие в следните международни срещи:

- Тринадесето заседание на Групата за постоянно сътрудничество, организирано от Европейската агенция по морска безопасност (EMSA) и Главна дирекция „Транспорт“ на Европейската комисия, проведено в гр. Лисабон, Португалия, от 27.06 до 29.06.2023 г. в сградата на Европейската агенция по морска безопасност (EMSA);

- Петнадесета среща на потребителската група на Европейската информационна платформа за морски произшествия (EMCIP), проведена в гр. Лисабон, Португалия, на 29.11.2023 г. в сградата на Европейската агенция по морска безопасност (EMSA);

- Междусесиен семинар на Групата за постоянно сътрудничество (PCF), организиран от Европейската агенция по морска безопасност (EMSA) и Главна дирекция „Транспорт“ на Европейската комисия, проведен в гр. Лисабон, Португалия, на 30.11.2023 г. в сградата на Европейската агенция по морска безопасност (EMSA).

В горепосочените срещи участникът от наша страна взе активно участие в проведените дискусии, като за срещите бяха изготвени отчетни доклади с приложени материали от събитията с цел ползване от всички служители на Борда.

Групата за постоянно сътрудничество се изгради и утвърждава като ключов фактор за координиране усилията на разследващите морски произшествия органи на страните-членки на Европейския съюз, Европейската агенция за морска безопасност и Главна дирекция „Транспорт“ на Европейската комисия за усъвършенстване и уеднаквяване на нормативната база и утвърждаване на най-добрите практики в разследването на морски произшествия и като резултат подобряване на сигурността на корабоплаването.

От своя страна Европейската информационна платформа за морски произшествия се явява изключително полезно средство и информационна база данни, съдържаща информация за различни видове морски произшествия и даваща възможност за анализ, посочващ тенденциите, което от своя страна позволява предприемане на мерки по превенция на бъдещи произшествия, опазване на човешкия живот и предотвратяване на замърсяването на морската среда.

Активното участие на НБРПВВЖТ в заседанията на Групата за постоянно сътрудничество допринася за въвеждане на по-високи стандарти в разследването на морски произшествия в Република България

4.2. Обучение на служителите на морското направление на НБРПВВЖТ

Обучението на служителите от морското направление на НБРПВВЖТ се осъществява по утвърдена от председателя на УС Програма за обучение и повишаване на професионалната квалификация на инспекторите от НБРПВВЖТ.

Предвид на преминаването на пълния курс на обучение, провеждан в EMSA от новоназначен служител в Борда през 2022 г., за 2023 г. не бяха предвидени обучения.

За 2024 г., предвид разработването на нова програма за обучение за разследващи морски произшествия от EMSA, съвместно с Международния морски университет, е предвидено обучение на служител на НБРПВВЖТ.

4.3. Разработване на самостоятелна интернет страница на НБРПВВЖТ

През 2023 г. бе разработена и качена във виртуалното пространство самостоятелна интернет страница на НБРПВВЖТ на електронен адрес: <https://www.ntib.bg/ntib/>

Следва да бъде отбелязано, че същата е в процес на допълнителна разработка и допълване с данни, поради което е възможно някои нейни елементи да не функционират в пълен обем.

5. 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.