



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

ПРЕДВАРИТЕЛНА ОЦЕНКА
на тежко морско произшествие –

СБЛЪСКВАНЕ НА М/К „SLAVYANIN“ С М/К „NEW RAOUF“ НА
08.11.2023 г.



2023 г.



м/к „SLAVYANIN“



м/к „NEW RAOUF“

Настоящата предварителна оценка е изготвена на основание чл. 5, ал. 2 от Наредба № 23 от 24.10.2011 г. за разследване на морски произшествия и инциденти (обн. ДВ бр. 87 от 2011 г., посл. изм. ДВ 12 от 2020 г.), след получаване на информация за морското произшествие по Доклад № 43/2023г. на VTS – Варна.

I. ХРОНОЛОГИЧНО ОПИСАНИЕ НА СЪБИТИЯТА

Предвид на факта, че разследването не получи данни за м/к „NEW RAOUF“, в настоящото са изложени събитията на борда на м/к „SLAVYANIN“, получени на база на събраните до момента доказателства (проведени разговори с капитана и втория помощник – капитан, документални доказателства – копия на корабен дневник, копие на морската навигационна карта в района на сблъскването, VDR информация и др.).

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. Цистерните са празни и са в състояние „gas-free“. Газенето на кораба е: носово 4,10 м, кърмово – 4,30 м. Параметрите на началната устойчивост са в норма (коригирана за свободни повърхности метацентрична височина 5,58 м, при 2,70 м минимална, както и всички останали параметри като диаграма на статичната устойчивост и др. са в норма).

Метеорологичните условия в района на произшествието са както следва: вятър 220°, 8 м/сек; вълнението е 2 бала; видимостта е 6 морски мили; температурата на въздуха е + 16° С.

Преходът на кораба е рутинен при благоприятни метеорологични условия.

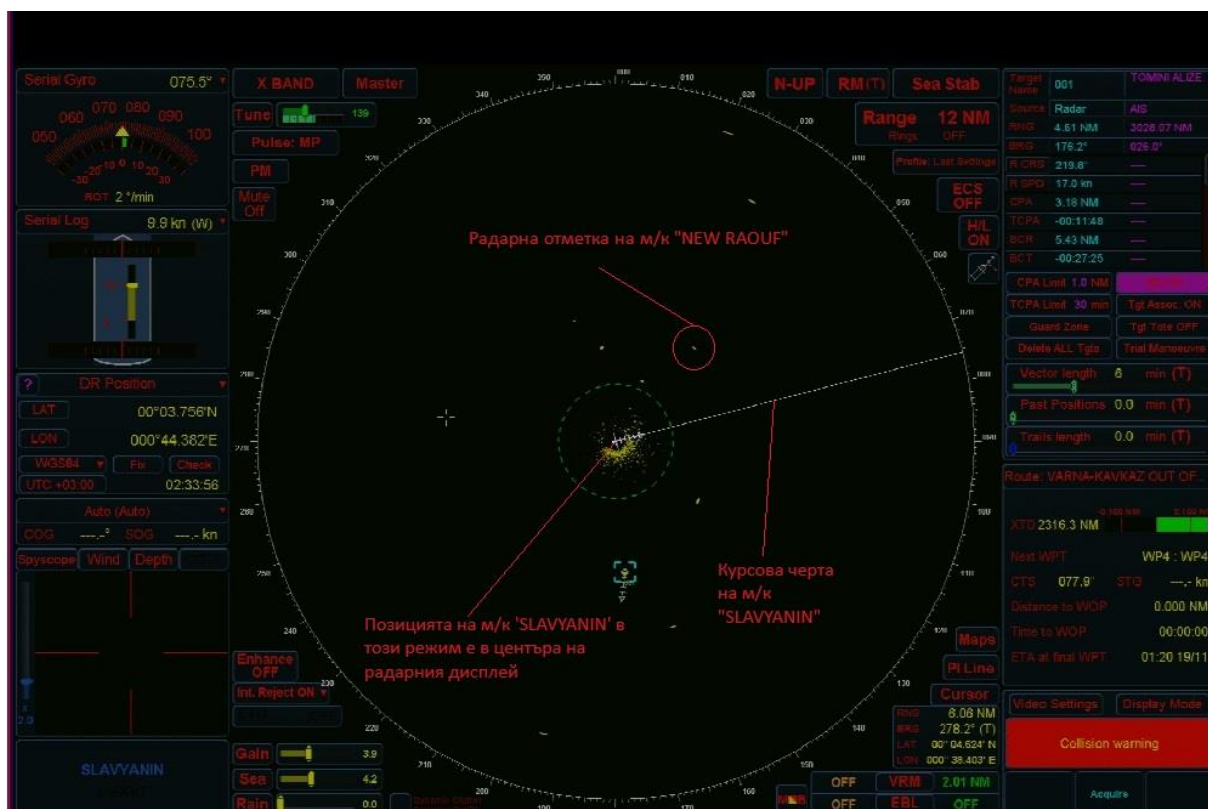
Вторият вахтен помощник – капитан приема навигационната вахта на кораба в 23:00 часа местно време (на борда на м/к „SLAVYANIN“ е прието отчитане по Московско време, което е с 1 час напред от българското) от капитана. Позицията на кораба, предвид на факта, че в момента на приемане на вахтата е в открито море, се отбелязва на всеки кръгъл час, съгласно корабните процедури. Позицията на кораба се нанася на хартиена морска навигационна карта № 31008, издание на Руската Федерация.

Корабът има затруднения с получаването на данни от Автоматичната идентификационна система (AIS), което прави практически невъзможно получаването на информация за обкръжаващите кораби (име, идентификационен номер, направление, дистанция, време за най-близко сближение и др.). Наблюдението на навигационната обстановка по отношение на обкръжаващите кораби се извършва с помощта на радиолокационната станция (РЛС) и визуално.

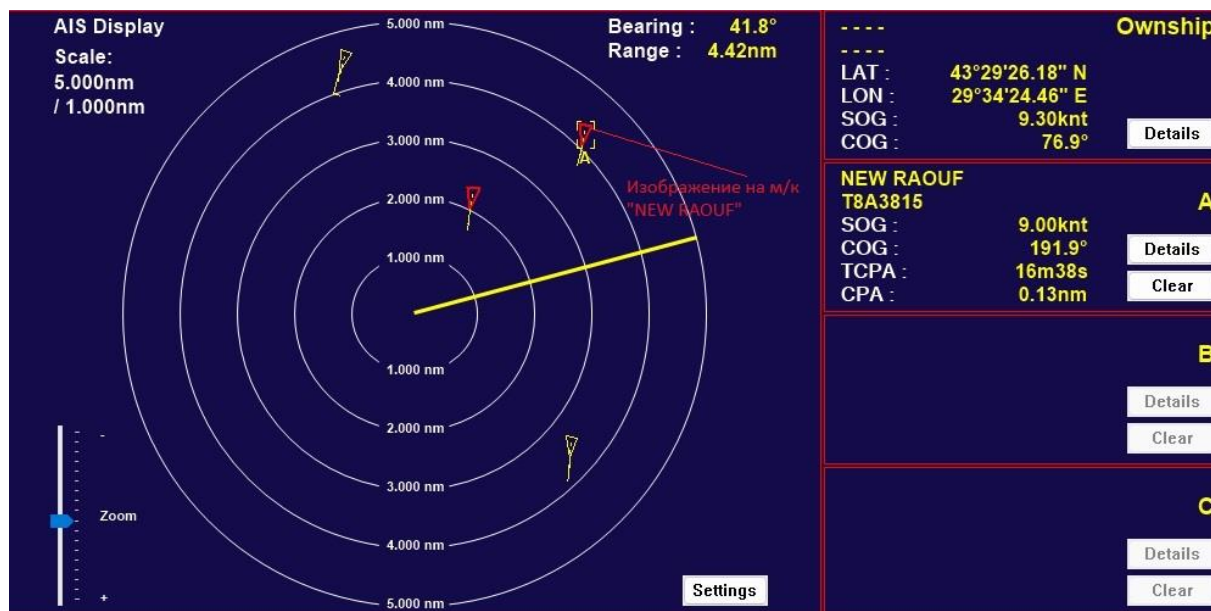
НБРПВВЖТ установи, че в корабните РЛС не постъпват данни от AIS, както и от GPS приемниците. В резултат на това същите не визуализират точните координати на кораба. Същевременно обаче РЛС запазват качеството си на техническо средство за навигация и разминаване с други кораби, като са приведени в режим на относително движение, при ориентация по север. Настройките, при които се излъчват предупредителни сигнали за опасно сближение, са - най-малко разстояние на сближение (СПА) 1 морска миля и време за най-малко сближение (ТСРА) 30 минути. Подвижният кръг по дистанция, който служи за ориентация на вахтения помощник – капитан за опасни кораби, е положен на 2 морски мили. Дължината на векторите на собствения кораб и на другите кораби, които визуализира системата, са настроени на 6 минути (истински, а не относителни вектори).

Корабът се движи с 9.8 възла на курс 75°.

В 01:32 часа местно време на радарния екран на м/к „SLAVYANIN“ се наблюдава изображението на два кораба, които пресичат курса на кораба от левия му борд (фиг. 1 и фиг. 2, като последната показва визуализация на данни от AIS). Кораб „NEW RAOUF“ се наблюдава под пеленг 41,8°, дистанция 4,4 морски мили, плава на курс 192° със скорост 9 възла.



Фиг. 1– Изображение на екрана на РЛС на моторен кораб „SLAVYANIN“, когато кораб „NEW RAOUF“ е на дистанция 4,2 морски мили.



Фиг. 2 – Изображение на данните от AIS, получени от VDR на моторен кораб „SLAVYANIN“, когато кораб „NEW RAOUF“ е на дистанция 4,4 морски мили.



Фиг. 3 – Изображение, показващо взаимното разположение на двата кораба преди сблъскването, получено от VTS – Варна.

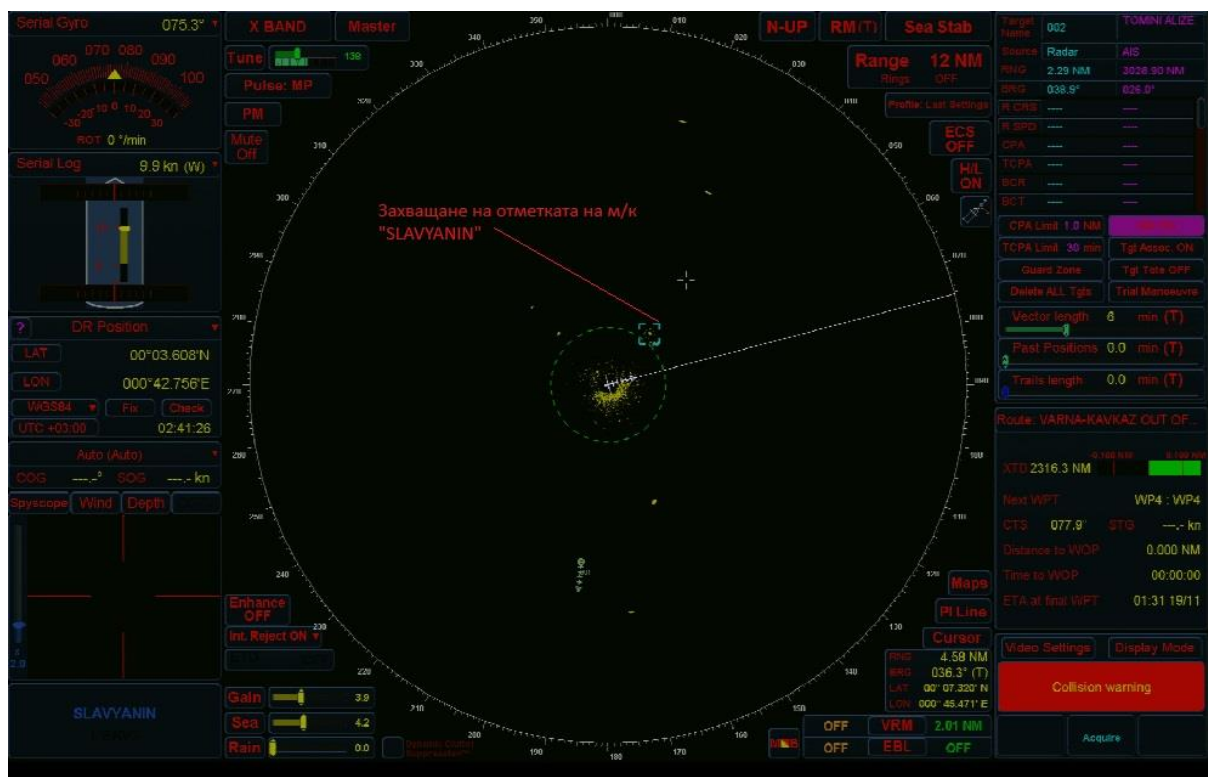
В 01:40 часа вахтения помощник – капитан е повикан на УКВ 16 канал от вахтения помощник - капитан на неидентифициран кораб. След установяване на връзка и преминаване на УКВ канал 06, към м/к „SLAVYANIN“ е отправено запитване дали ще продължи плаването си при същите курс и скорост. Вахтеният помощник – капитан отговаря утвърдително, като добавя „Преминете зад кърмата ми. Лошо Ви чувам. Не мога да Ви кажа, но практически при нас нищо не работи“. След допълнително уточнение, че няма да промени курса и скоростта си, вахтения помощник – капитан на м/к „SLAVYANIN“ прекратява комуникацията с неидентифицирания кораб, като пожелава на своя колега спокойна вахта. В този момент м/к „NEW RAOUF“ се намира на дистанция 2,4 морски мили и пеленг 43°.

От 01:41 часа (9 минути преди сблъскването) до 01:44 часа данните (5 минути преди сблъскването), получавани от AIS практически „замръзват“ и не са надежден източник на информацията за движението на м/к „NEW RAOUF“.

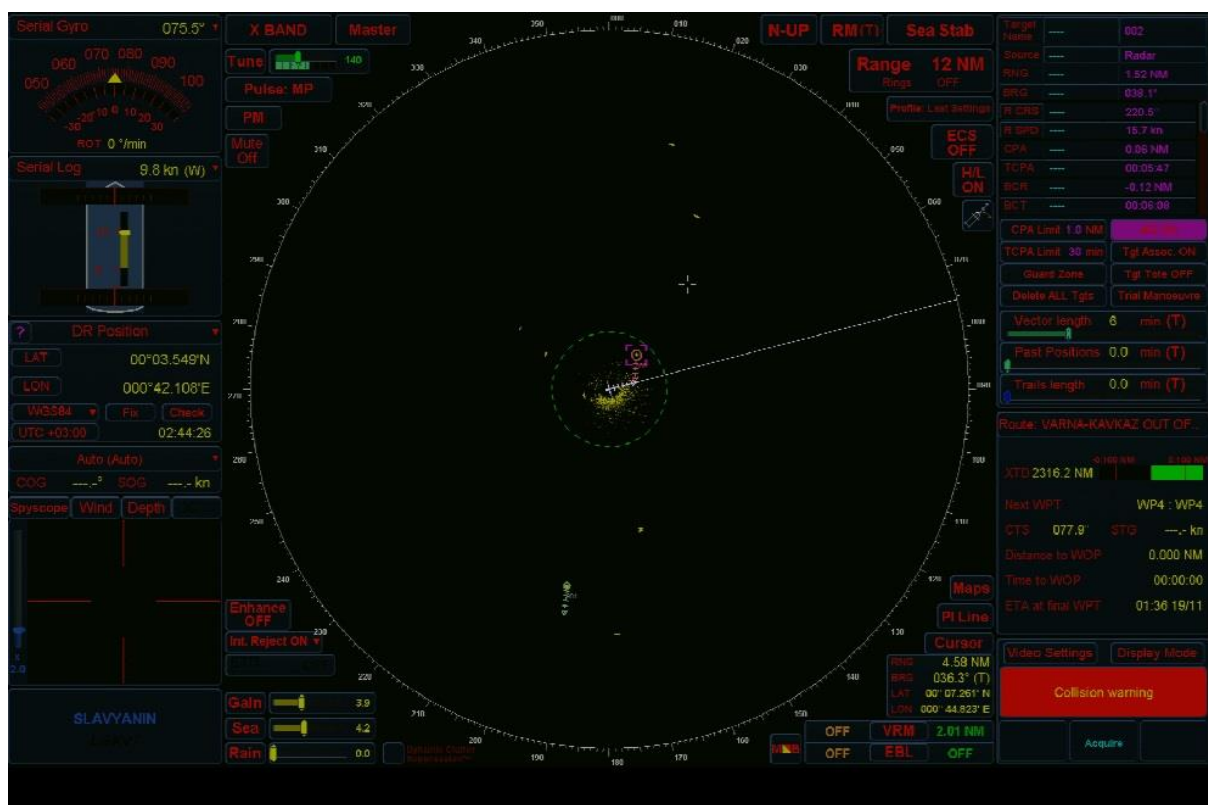
В 01:41:41 часа отметката м/к „NEW RAOUF“ на РЛС е захваната от вахтения помощник – капитан на м/к „SLAVYANIN“ с цел получаване на по-подробна информация за параметрите на сближение (фиг.4).

В 01:43 часа по УКВ радиостанцията на м/к „SLAVYANIN“ се чува ясно разговор между вахтените помощници на два кораба, с цел уточняване за начина на разминаване, при което единия съобщава за проблем с AIS.

В 01:44:32 на екрана на РЛС на м/к „SLAVYANIN“ се изобразяват параметрите на разминаване на захванатата цел (0,06 мили (практически под 1 кабелт) дистанция на най-близко разминаване след време 05:47 минути), като векторите на двата кораба се пресичат в една точка, което в режим на истински вектори е показател на голяма вероятност от сблъскване (фиг 5). В този момент м/к „NEW RAOUF“ се намира на разстояние 1,5 морски мили.



Фиг. 4 – Захващане на радарната отметка на м/к “NEW RAOUF” от вахтения помощник – капитан на „SLAVYANIN“.



Фиг. 5 – Изображение на разчетните параметри на разминаване на екрана на РЛС на м/к „SLAVYANIN“.

В 01:46 часа на мостика на м/к „SLAVYANIN“ се получава обаждане от машинно отделение, като вахтения помощник – капитан провежда разговор, който няма отношение с експлоатацията на кораба, в продължение на около 1 минута. Това вероятно отклонява неговото внимание и допринася за липсата на реакция на вахтения, при условие, че корабът, който трябва да отстъпи път, не предприема никакви действия.

В 01:47:03 часа, след приключване на разговора, м/к „NEW RAOUF“ е вече на дистанция от 8 кабелта (0,8 мили).

В 01:47:38 часа вахтения помощник – капитан на м/к „SLAVYANIN“ отправя няколко светлинни сигнала към мостика на приближаващия м/к „NEW RAOUF“, използвайки Алдис лампа (представляваща ръчен прожектор с насочено действие с цел привличане на вниманието). Сигналите са повторени в 01:48:50 часа, когато м/к „NEW RAOUF“ е на дистанция от 3 кабелта (фиг. 6).



Фиг. 6 – Изображение на AIS дисплей на програмата за разчитане на данните от VDR, показващи близостта на м/к “NEW RAOUF”.

В 01:49:23 часа вахтеният помощник – капитан на м/к „SLAVYANIN“ започва повиквания по УКВ 16 канал на м/к „NEW RAOUF“. Предвид на факта, че липсват AIS данни, повикванията са адресирани към “Кораб, намиращ се от моя ляв борд“, като повикванията се извършват на руски, а не на английски език. Повикването е последвано от 3 сигнала с Алдис лампата.

В 01:49:55 часа последва второ повикване по УКВ 16 канал, отново на руски език, без отговор. В 01:50:07 часа е извършено трето повикване, заедно с 2 сигнала с Алдис лампата.

В 01:50:14 часа вахтения помощник – капитан извиква „Какво правиш?“.

В 01:50:23 часа последва сблъскване на двата кораба, което ясно е фиксирано от микрофоните на мостика на VDR. М/к „NEW RAOUF“ удря с носовата си част левия борд на м/к „SLAVYANIN“. Сблъскването е в точка с координати LAT 43° 30,2' N, LONG 029° 39,4' E; 46,7 морски мили източно на траверз Тюленово, извън териториалното море на Република България.

В резултат на сблъсъка, м/к „NEW RAOUF“ получава следните повреди в носовата си част – смачкване на обшивката, пробойна във форпика, повреди на булба и изгубена дясна котва.

М/к „SLAVYANIN“ получава значително огъване на фалшборда (буквално същия е смачкан) в района на ребра 110 до 130 (малко пред мидела) и разрез по левия борд на надпалубната конструкция в кърмовата част, вероятно от лапите на дясната котва на м/к „NEW RAOUF“. Проведеният впоследствие водолазен оглед показва структурни повреди и под водолинията, както следва:

- огъване на кила в района на сантините с дължина от прибл. 8 метра;
- вдлъбната и изкривена обшивка на левия борд над трюмния кил и пробойна в района на втори танк ляв борд. На палубата в района на сблъскването е изкривен коловоза на левия борд, като две цистерни дерайлират от удара.

След сблъскването, на мостика се качва капитана, който спира хода и изпраща на оглед старши помощник – капитана на кораба и боцмана с цел предварителна оценка на обстановката. Установено е нахлуване на вода във втори баластен танк ляв борд и са запуснати баластни помпи за откачаване на водата. Повикванията по УКВ от страна на м/к „SLAVYANIN“ към другия кораб не дават резултат. След намесата на други кораби, по УКВ е изяснено, че м/к „SLAVYANIN“ се сблъсква с м/к „NEW RAOUF“.

Връзката на м/к „SLAVYANIN“ с м/к „NEW RAOUF“ е установена по УКВ в 02:07 часа, като последния съобщава за значителни повреди в носовата част.

Впоследствие м/к „NEW RAOUF“ напуска мястото на произшествието и се отправя към пролив Босфор, а м/к „SLAVYANIN“ е насочен към пристанище Варна с крен 2 ° ляв борд.

II. ОЦЕНКА НА ФАКТОЛОГИЯТА.

1. Нормативни изисквания на МППСМ по отношение на плаването на кораби, които се намират във видимост един с друг

1.1. Действия на кораби, движещи се на пресичащи се курсове

Правило 15 на МППСМ изрично посочва, че *когато два кораба с механични двигатели се движат на пресичащи се курсове така, че се появява опасност от сблъскване, корабът, който вижда другия кораб от десния си борд, е длъжен да отстъпи път и ако обстоятелствата на случая позволяват, той не трябва да пресича курса на другия кораб пред носа му.*

В случая м/к „SLAVYANIN“ и м/к „NEW RAOUF“ са в положение на пресичащи се курсове (фиг. 7), като м/к „NEW RAOUF“ вижда м/к „SLAVYANIN“ от десния си борд и следва да му отстъпи път. Препоръчителна маневра би била промяна на курса на м/к „NEW RAOUF“ надясно с цел преминаване зад кърмата на м/к „SLAVYANIN“.

В случая вахтения офицер на м/к „NEW RAOUF“ не предприема никакви действия с цел отстъпване на път на м/к „SLAVYANIN“, което се явява нарушение на Правило 15 на МППСМ.

1.2. Действия на кораб, на който се отстъпва път

Съгласно Правило 17 на МППСМ:

(а) (I) Когато единият от двата кораба е длъжен да отстъпи път на другия, другият е длъжен да не променя курса и скоростта си.

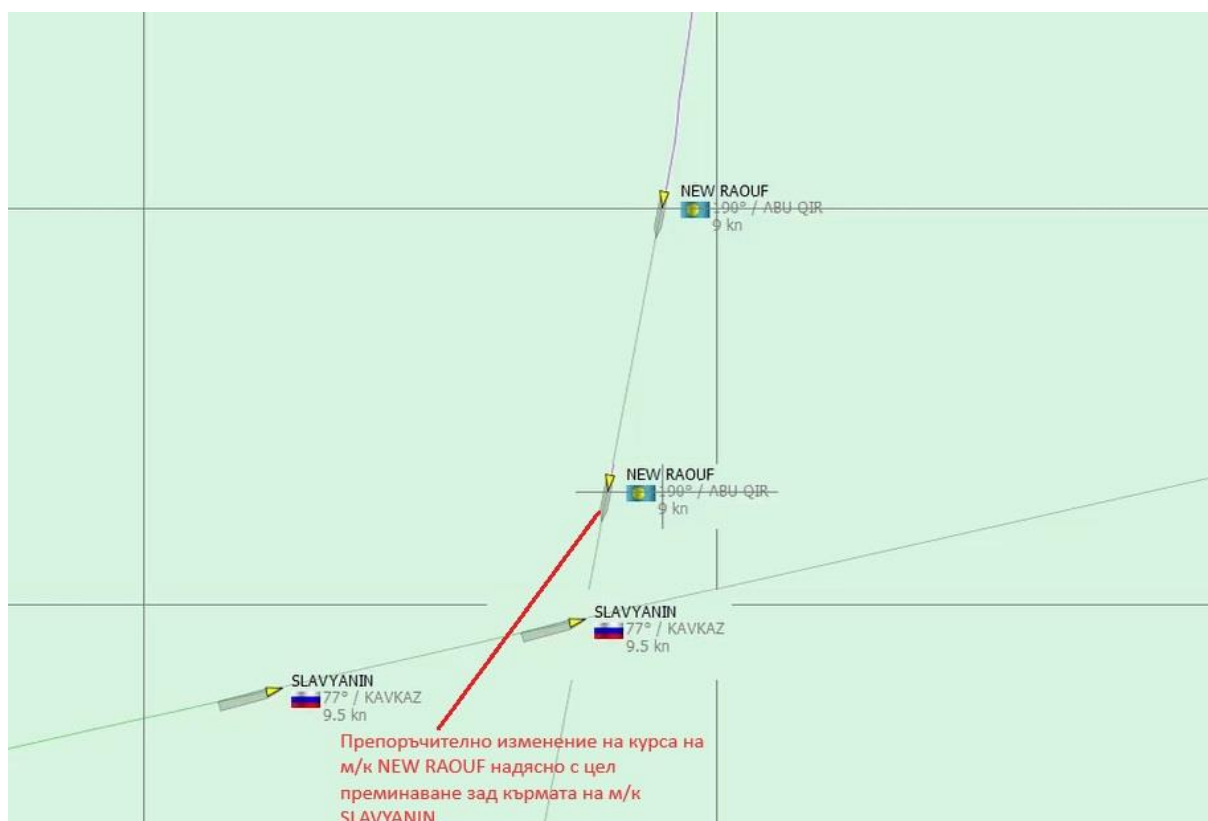
(II) Другият кораб може да предприеме действия чрез маневриране за избягване на сблъскването веднага щом забележи, че корабът, който трябва да отстъпи път, не взема необходимите мерки в съответствие с тези правила.

(b) Когато поради някаква причина корабът, който е задължен да не променя курса и скоростта си, установи, че се намира толкова близко до другия кораб, че сблъскването не може да се избегне само с действията на кораба, който отстъпва път, той трябва да предприеме такива действия, с които най-успешно ще помогне да се избегне сблъскването.

(c) Кораб с механичен двигател, който в ситуация на пресичане на курсовете предприеме действия в съответствие с подпараграф (а) (II) от това правило за избягване на сблъскването с друг кораб с механичен двигател, ако

позволяват обстоятелствата, не трябва да променя курса си наляво, ако другият кораб се намира от левия му борт.

(d) Това правило не освобождава кораба, който е длъжен да отстъпи път, от това му задължение.



Фиг. 7 – Графично изображение на Правило 15 на МППСМ по отношение на двата кораба.

В случая вахтеният помощник – капитан на м/к „SLAVYANIN“ не предприема необходимите действия с цел избягване на сблъскването, при условие, че кораба, който следва да отстъпи път не предприема действия от своя страна. Това се явява по своя смисъл нарушаване на разпоредбите на Правило 17, подпар. (a) (II) и (b) (II).

Препоръчителна маневра от страна на вахтения помощник – капитан на м/к „SLAVYANIN“ би била значителна промяна на курса надясно, с цел преминаване на м/к „NEW RAOUF“ зад кърмата (фиг. 8). Промяна на курса надясно от страна м/к „NEW RAOUF“ в последния момент би подобрил ситуацията.

1.3. Вероятна причина за произшествието.

Вероятната причина за тежкото морско произшествие е непредприемане на действия на вахтения на м/к „NEW RAOUF“ с цел отстъпване на път на м/к „SLAVYANIN“ в съответствие с Правило 15 на МППСМ в условията на визуално наблюдение на корабите един с друг. Същевременно принос за произшествието има и вахтения помощник – капитан на м/к „SLAVYANIN“, който не предприема действия с цел предотвратяване на сблъскването, при условие, че другия кораб не отстъпва път, в съответствие с Правило 17 на МППСМ.

Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт намира за допринасящ фактор за произшествието и смущенията в работата на AIS в района, причината за които не може да бъде категорично установена.

В конкретния случай своевременното опознаване на корабите би имало благоприятни последствия за избягване на сблъскването, при условие, че на мостика на м/к „NEW RAOUF“ има вахтен в будно състояние.



Фиг. 8 – Графично изображение на препоръчителните действия на вахтения помощник – капитан на м/к SLAVYANIN по отношение на Правило 17 на МППСМ.

III. РЕШЕНИЕ НА НБРПВВЖТ

На базата на извършената оценка на фактическата обстановка, НБРПВВЖТ счита, че Република България не се явява значително заинтересована държава съгласно §1, т. 3 от Допълнителните разпоредби на Наредба № 23 от 24.10.2011 г. за разследване на морски произшествия и инциденти (обн. ДВ бр. 87 от 2011 г., посл. изм. ДВ 12 от 2020 г.). По същество двата кораба плават под знаме, различно от знамето на Република България, произшествието се случва извън териториалното море на страната, не е допуснато замърсяване на морската среда и няма засегнати български граждани.

Освен това, случаят не попада в хипотезите на приложеното поле на Наредба № 23 (чл. 3, ал. 1 от същата).

м/к „SLAVYANIN“ се явява Ро-Ро търговски товарен кораб, предназначен за превозване на железопътни превозни средства и не е предназначен за превоз на пътници, т.е. същия не попада в определението за Ро-Ро ферибот по смисъла на § 1, т. 12 от Допълнителните разпоредби на Наредба № 23, при което задължението за разследване съгласно чл. 7, ал. 8 от Наредба № 23 не е в качеството си на императив.

НБРПВВЖТ официално нотифицира държавите на знамето (Руската Федерация и Палау), които имат задължение да извършат пълно и обстойно разследване съгласно Глава 1, пар. 1.3 от Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти на Международната морска организация, като НБРПВВЖТ остава на разположение за съдействие на разследващата страна. Нотификация бе изпратена и до разследващите морски произшествия органи на Сирия, предвид на факта, че екипажът на м/к „NEW RAOUF“ се състои от сирийски граждани.

Видно от горното и предвид невъзможността да бъде събрана подробна информация за действията на вахтения на м/к „*NEW RAOUF*“ и съответната фактическа обстановка на борда му, НБРПВВЖТ няма да извърши разследване на случая.

Настоящата Оценка може да бъде публикувана на официалната интернет страница на НБРПВВЖТ с цел информирание на морската общественост за вероятната причина на морското произшествие.

Оценката ще бъде предоставена и на министъра на транспорта и съобщенията, ДП „Пристианищна инфраструктура“, ИА „Морска администрация“.

НБРПВВЖТ предлага да бъде извършена обстойна проверка от компетентните органи относно надеждността на данните на АИС и GPS координатите в териториалното море, прилежащата зона и изключителната икономическа зона на Република България с цел осигуряване на безопасно корабоплаване, недопускане на морски произшествия и недопускане на замърсяване на морската среда.

Необходимо е извършване на проучване от компетентните органи за опит да бъдат манипулирани AIS данните (AIS spoofing) на м/к „*NEW RAOUF*“, при което позицията на същия се премества от линията на пътя до Севастопол и се връща отново на мястото на произшествието, като бъдат изследвани и начина на извършване на манипулацията, целта (прикриване на инцидента, военна намеса или смущения) и кой точно я е извършил. За целта следва да бъдат уведомени ДАНС и Министерство на отбраната.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: ДАННИ ЗА КОРАБИТЕ

м/к „*NEW RAOUF*“, IMO № 8342375, плава под знамето на Палау. Представлява кораб за генерални товари, 4518 БТ, дедует 6000 тона. Дължината на кораба е 99 м. Главният двигател е 1 с максимална мощност 3250 kW.

м/к „*SLAVYANIN*“, IMO № 8300169, плава под знамето на Руската Федерация. Представлява кораб за превозване на железопътни транспортни средства на открита главна палуба (Rail Vehicles Carrier), 6329 БТ, дедует 6437 тона. Дължината на кораба е 150 м. Главният двигател е 1 с максимална мощност 5500 kW