



**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА**

1000 ул. „Дякон Игнатий” № 9, София 1000

www.mtitc.government.bg

тел.: (+359 2) 940 9771

mail@mtitc.government.bg

факс: (+359 2) 988 5094

**Дирекция
„Звено за разследване на произшествия във въздушния,
водния и железопътен транспорт“**

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

**ОТ
РАЗСЛЕДВАНЕТО НА МНОГО ТЕЖКО МОРСКО
ПРОИЗШЕСТВИЕ - СМЪРТ НА МОРЯК ПРИ ПАДАНЕ В ТОВАРЕН
ТРЮМ НА МОТОРЕН КОРАБ „ANNA M“
НА РЕЙДА НА ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА
08.12.2014 г.**



ПРЕДГОВОР:**Извадка от Кодекса на търговското корабоплаване:**

„...**Чл. 79.** (Изм. - ДВ, бр. 113 от 2002 г., бр. 87 от 2005 г., в сила от 1.01.2006 г., бр. 92 от 2011 г., бр. 93 от 2017 г.) (1) (Изм. – ДВ, бр. 62 от 2019 г., в сила от 6.08.2019 г.) Разследването на морски произшествия и инциденти се извършва от инспектори по разследването – служители в Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт.

(2) Разследването по ал. 1 има за цел да съдейства 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 по ал. 1 се извършва отделно и независимо от провежданото по повод същото морско произшествие наказателно, административнонаказателно или гражданско производство и не може да бъде възпрепятствано, спирано или забавяно поради провеждането на такова производство.“

Забележка: Материалите от разследването не следва да се използват в съдебни процеси и/или уреждане на търговски спорове, и специализираното звено, респективно Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията не може да бъде страна, нито замесвана в подобни процеси и спорове.

Докладът е публикуван в интернет за обществено достояние на официалната страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията: <https://www.mtitc.government.bg/>.

Събитието е отразено в местно време (GMT/UTC +2 часа).

СЪДЪРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ	3
1. ФАКТИЧЕСКА ИНФОРМАЦИЯ.	4
1.1. ДАННИ ЗА КОРАБА.	4
1.2. ИНФОРМАЦИЯ ЗА РЕЙСА.	4
1.3. ИНФОРМАЦИЯ ЗА МОРСКОТО ПРОИЗШЕСТВИЕ.	4
1.4. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОРАБА.	4
1.5. ДОСТЪП ДО ТОВАРЕН ТРЮМ № 1.	5
1.6. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ЗАГИНАЛИЯ МОРЯК.	6
2. ОПИСАНИЕ.	6
3. АНАЛИЗ.	7
3.1. ПРИЧИНА ЗА ФАТАЛНОТО НАРАНЯВАНЕ.	7
3.2. ПРИЧИНА ЗА ВЛИЗАНЕТО В ТРЮМА.	8
4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ.	8
5. ПРЕДПРИЕТИ ДЕЙСТВИЯ.	8
6. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ.	8

РЕЗЮМЕ

На 08.12.2014 г. в 19:33 ч., 43-годишен моряк от кораба *Anna M* е открит в безпомощно състояние, с тежка травма на главата, на дъното на празния товарен трюм №1, в близост до вертикалния трап за влизане в трюма. Корабът е бил на котва на рейд Варна, в очакване на разрешение за влизане в пристанището. Извършена е медицинска евакуация на пострадалия до брега, където лекар е констатирал смъртта му.

Няма непосредствени очевидци на инцидента, но характерът на нараняванията и мястото, на което е открито тялото, предполагат изпускане от вертикалния трап и падане от голяма височина върху дъното на трюма.

Заключението на разследващите морското произшествие е, че основна причина за допускането му е неспазването на правилата за безопасност при слизане по вертикалния трап от страна на моряка. Съпътстващи причини за произшествието са лошото състояние /деформирането/ на вертикалния трап на товарния трюм №1, както и нарушение на корабните правила – влизане без разрешение в трюма.

След произшествието, корабособственикът АВ DENIZCILIK VE TICARET LTD.STI. е предприел комплекс от мерки, целящи превенция, минимизиране и елиминиране на рисковете от подобни инциденти, поради което разследващите не отправят препоръки за безопасност.



Фиг. 1 м/к *Anna M*

1. ФАКТИЧЕСКА ИНФОРМАЦИЯ.

1.1. ДАННИ ЗА КОРАБА	
Име	ANNA M
Знаме/националност	Турция
ИМО №	8212336
Корабособственик	AB DENIZCILIK VE TICARET LTD.
Пристанище на регистрация	ISTANBUL
Мениджър и Оператор	AB DENIZCILIK VE TICARET LTD (5292452)
Класификационна организация	Turk Loudy
Тип	Кораб за генерални товари
Година на построяване	1984
Корабостроителница	DESAN SHIPYARD - ISTANBUL, TURKEY
Бруто тонаж	998 t
Дължина (най-голяма)	67,37 m
Ширина (най-голяма)	10,4 m
Дедуейт	1 923,23 t

1.2. ИНФОРМАЦИЯ ЗА РЕЙСА		
Последни посетени пристанища	Constanta, Romania	08.12.2014
	Bandirma, Turkey	27.11÷28.11.2014
	Constanta, Romania	16.11÷18.11.2014
Пристанище на отплаване	Constanta, Romania	
Дестинация	Варна, България	
Вид на рейса	Международен	
Информация за товара	Празен, под баласт	
Екипаж	9	
Работен език	Турски	

1.3. ИНФОРМАЦИЯ ЗА МОРСКОТО ПРОИЗШЕСТВИЕ	
Дата и час	08.12.2014 г., 19:33 ч.
Вид на произшествието	Много тежко морско произшествие
Координати и местоположение	43°12',05N; 027°58',88E, Рейд Варна
Хидрометеорологична обстановка	Видимост добра – 6-8 NM, нощ. Вятър - северна четвърт 1 бал, море -1 бал. Време – слаб дъжд.
Място на борда	Товарен трюм № 1
Последици	Починал моряк
Последици за кораба и товара	не
Последици за околната среда	не

1.4. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОРАБА.

Анна М е 998-тонен моторен кораб за превоз на насипни товари, построен през 1984 г. в Истанбул, Турция. Корабът плава под флага на Република Турция и е собственост, менажиран и опериран от AB DENIZCILIK VE TICARET LTD.

Корабът разполага с два товарни трюма за насипни товари. Задвижван е от 6-цилиндров двигател, тип S.K.L 6NVD48A-2U с мощност 747 kW. Двигателят е свързан директно с гребния винт и осигурява скорост на кораба от 13 въз.

Корабът притежава Сертификат за сигурност на товарен кораб, Международен сертификат за управление на безопасността, Морски трудов сертификат, както и всички останали сертификати на Международната морска организация, потвърждаващи

годност, безопасност и съответствие на кораба с международните изисквания за безопасност на корабоплаването, документално потвърдени от администрацията на флага – Република Турция.

Системата за управление на безопасността на кораба е сертифицирана от Класификационната организация TURK LOYDU и отговаря на изискванията на International Management Code for the Safe Operation of the Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) за съответния тип кораб.

1.5. ДОСТЪП ДО ТОВАРЕН ТРЮМ № 1.

Влизането в трюм № 1 се осъществява от горна палуба - десен борд през входен люк /Фиг.2, Фиг.3/, монтиран върху комингс с височина 60 см. От вътрешната страна на



Фиг. 2. Входен люк на трюм № 1



Фиг. 3. Изглед от входния люк към вертикалния трап

комингса е заварена ръкохватка, за осигуряване на опора на ползващите трапа. Входът е обозначен като зона с ограничен достъп.



Фиг. 4. Изглед към трюм № 1 и вертикалния трап.

Вертикалният трап /Фиг.4/ за слизване в трюм № 1 е разположен от десния борд на носовата преграда на трюма. Трапът е с обща височина 6.5 м и се състои от три части, здраво закрепени към носовата преграда на трюма. Горната част на трапа води до площадката на туиндека, на височина от пода 4.5 м. На площадката на туиндека има изрязан отвор за преминаване към средната и долната част на трапа. Средната и долната част на трапа са прекъснати от хоризонтално пълностенно ребро на преградата, част от конструктивния набор на кораба, на височина от пода 2.5 м. Трапът е без обезопасителни парапети или скоби. Стъпалата на горната част на трапа са метални пръчки с кръгло сечение, силно корозирали и не осигуряват добър захват, особено когато са мокри или при използване на ръкавици. Самият трап в тази си част е деформиран. Средната и долната част на трапа са в добро състояние, като стъпалата им са метални пръчки с квадратно сечение.

1.6. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ЗАГИНАЛИЯ МОРЯК.

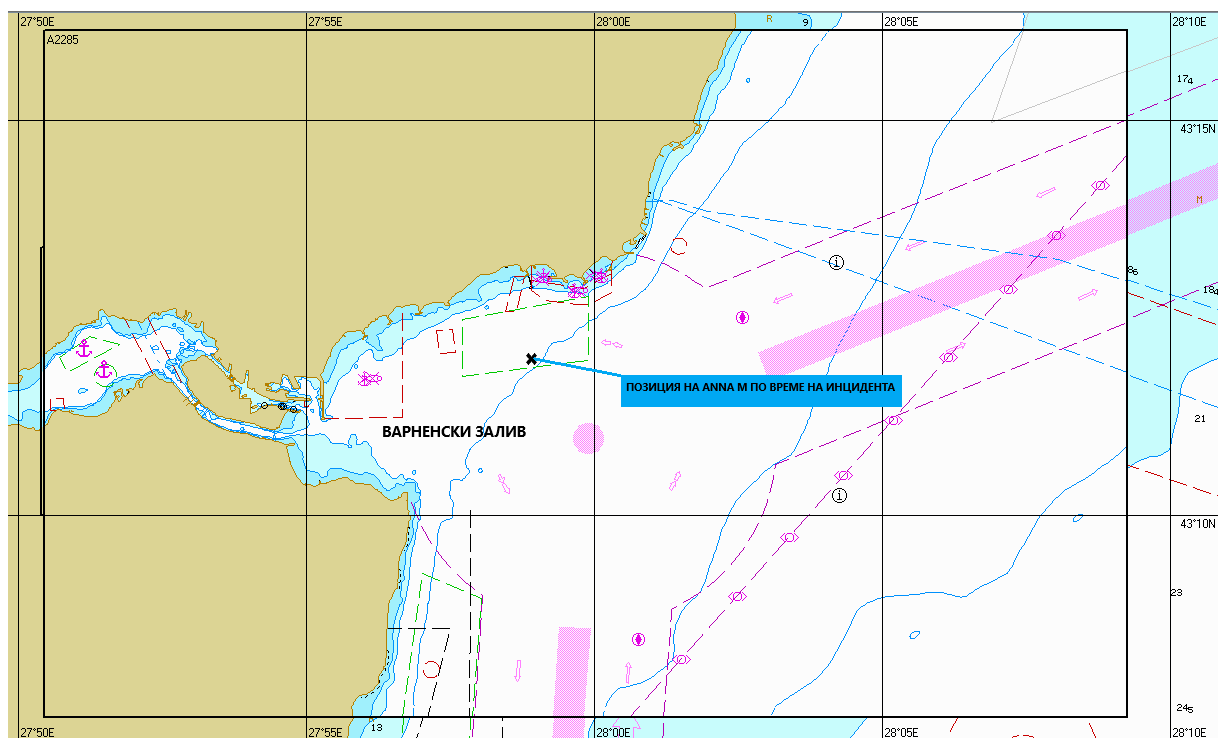
Загиналият моряк е на 43 години, турски гражданин. На кораба е от 1 година и 3 месеца. Медицинският сертификат, издаден година преди инцидента, удостоверява доброто му здравословно състояние. Притежавал е всички необходими сертификати, удостоверяващи професионалната му компетентност за изпълнение на длъжността.

Към момента на инцидента е бил отпочинал и в добро физическо състояние.

Назначената след инцидента физикохимична експертиза не е установила наличие на алкохол в кръвта на пострадалия.

2. ОПИСАНИЕ.

На 08.12.2014 г. в 11:30 ч. корабът *Anna M* застава на котва на Рейд Варна /Фиг.5/, в очакване на разрешение за влизане в Пристанище Варна-Запад, където да бъде натоварен с каолин. Корабът пристига от Констанца празен, под баласт.



Фигура 5 Позиция на кораба на Рейд Варна

В 19:10 ч. корабът получава разрешение от трафик контрола за влизане в пристанището и започва подготовка за снемане от котва. На бака вторият помощник-капитан и пострадалият моряк подготвят котвата за обикане. В 19:20 ч. започва обикане на котвената верига, когато е получен нов сигнал от трафик контрола - за преустановяване на снемането от котва и изчакване до второ нареждане. В 19:25 ч. котвата отново е спусната. Капитанът на кораба остава на мостика и по мегафона освобождава командата от бака да се прибере в жилищните помещения на кърмата, за да не се мокри излишно от валия дъжд.

В 19:30 ч., в очакване на разрешение за начало на маневрата за влизане в пристанището, вторият помощник-капитан и рулевият влизат за инспекция в празния и почистен товарен трюм №1. Капаците на трюма са затворени заради валия дъжд. Отворен и застопорен е люкът на вертикалния трап за влизане в трюма. Осигурено е осветление в трюма. Вторият помощник-капитан остава на туиндека, докато рулевият

слиза на дъното на трюма, за да провери, дали след измиването на пода е останала вода. По пода е имало локви, които рулевият започнал да подсушава.

Към 19:33 ч. намиращите се в трюма втори помощник-капитан и рулевият чуват силен вик. Рулевият вижда тялото на моряка да лежи неподвижно на пода на трюма, в близост до основата на трапа, с отхвъркнала на няколко метра предпазна каска. Рулевият незабавно отива до пострадалия, повдига го леко и вижда, че от носа и устата му тече кръв. Шокиран от гледката, рулевият пропуска да провери за наличие на дишане и пулс. Вторият помощник-капитан се качва на палубата и уведомява капитана, който докладва по радиото на трафик контрола за инцидента и иска медицинска евакуация на пострадалия. Проверка за наличие на жизнени показатели на пострадалия е извършена от влезлия в трюма втори механик, който не установява дишане и пулс.

В 20:15 ч. пристига спасителен катер на Дирекция „Морска администрация“ - Варна и пострадалият е прехвърлен на борда на катера, след което е транспортиран до пристанището. На кея морякът е прегледан от медицински екип от „Спешна помощ“, които само са констатирани смъртта му.

Назначената съдебно-медицинска експертиза установява като непосредствена причина за смъртта получената тежка открита черепно-мозъчна травма, както и гръбначно-мозъчна травма, резултат от удар с или върху твърд тъп предмет с широка плоска повърхност. Същите биха могли да се получат при падане от значителна височина с главата надолу, по време на удара в подлежащата повърхност, с последващо форсирано сгъване на шията. Установени са също и ожулвания по вътрешната повърхност на лявата подбедрица, резултат от удар и тангенциално действие (триене) с или върху тъп предмет с подчертан ръб.

Не са открити увреждания, които да не могат да се обяснят с падане от височина.

Преди инцидента, пострадалият моряк не е получавал разпореждане да влиза в товарен трюм №1, за да извършва там каквато и да е дейност. Същият е следвало да се намира в кърмовата надстройка, в очакване на началото на маневрата за влизане в пристанището.

3. АНАЛИЗ.

3.1. ПРИЧИНА ЗА ФАТАЛНОТО НАРАНЯВАНЕ.

Няма непосредствени очевидци на инцидента с моряка. Разследващите изключват възможността падането да е в резултат на случайно подхлъзване по мократа палуба и пропадане през отвора на люка, тъй като люкът е монтиран върху висок комингс.

От характера на нараняванията и мястото, на което е открито тялото, може да се направи заключението, че най-вероятно причина за инцидента е предприемане на опит за влизане в товарен трюм № 1 по вертикалния трап, изпускане и падане от него с главата надолу върху пода на трюма. Тежестта на получените травми показва, че пострадалият е паднал от най-горната част на трапа. Падането от по-малка височина не би причинило сериозните поражения, констатирани при съдебно-медицинската експертиза. Ожулванията по тялото могат да бъдат обяснени със съприкосновението му с препятствия по време на падането, каквито са ръбовете на отвора на туиндека и/или триъгълната площадка между средната и долната част на трапа.

Загубата на опора при слизане по трапа и последвалото падане могат да се дължат на отвличане на вниманието, на ръждясалите и мокри от дъжда стъпала, както и недостатъчното осветление.

Предвид плавателния стаж на пострадалия и преминалите инструктажи по мерките за безопасност, задоволителното му физическо състояние и ползваната преди инцидента почивка, може да се направи заключение, че причина за падането не е липса на опит, лошо физическо състояние или натрупана умора.

3.2. ПРИЧИНА ЗА ВЛИЗАНЕТО В ТРЮМА.

Разследването на произшествието не даде категоричен отговор на въпроса за причината, пострадалият моряк да предприеме опит за слизане в трюма, без да е получил изрично нареждане за това. Решението му може да се е дължало на желание да помогне в неговото осушаване, намерение да разговаря с някой от работещите в трюма или да вземе от там инструмент или оборудване. Без значение причината, влизането му без разрешение в зоната с ограничен достъп /трюма/, е нарушение на корабните правила.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ.

Основната причина, довела до много тежкото произшествие е неспазването на корабните правила за безопасност от страна на пострадалия, а именно – опит за влизане без разрешение в товарния трюм и нарушение на правилата за безопасност при слизане и качване в/от трюм на кораб по стълби, които конструктивно не са обезопасени с предпазен обръч.

Вероятни **съпътстващи причини** причини за произшествието/падането/ биха могли да бъдат:

1. Отклоняване на вниманието поради странични фактори - телефонно обаждане, необичаен шум в трюма и др.
2. Спъване, подхлъзване, загуба на хват от мокрите от дъжда стъпала и др.
3. Конструктивното оформление и лошото състояние на вертикалния трап за слизане в трюм № 1 на кораба, предполагащо повишено внимание при неговото използване.

5. ПРЕДПРИЕТИ ДЕЙСТВИЯ.

Непосредствено след инцидента, корабособственикът АВ DENIZCILIK VE TICARET LTD е предприел комплекс от мерки, целящи превенция, минимизиране и елиминиране на рисковете от подобни инциденти. Подменена е горната част на вертикалния трап за влизане в товарен трюм № 1.

6. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

С оглед на предприетите действия от корабособственика АВ DENIZCILIK VE TICARET LTD, разследващите не отправят препоръки за безопасност.