



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

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

ОТ

разследването на много тежко морско произшествие –

ПАДАНЕ ЗАД БОРД НА ДВАМА ЧЛЕНОВЕ ОТ ЕКИПАЖА
НА М/К „МАРЕ“ И СМЪРТ НА ЕДИНИЯ ОТ ТЯХ
НА 14.12.2020 г.



2021 г.

ПРЕДГОВОР:

Извадка от Кодекса на търговското корабоплаване:

Чл. 79. (Изм. - ДВ, бр. 41 от 2001 г., изм. - ДВ, бр. 113 от 2002 г., изм. - ДВ, бр. 87 от 2005 г., в сила от 01.01.2006 г., изм. - ДВ, бр. 92 от 2011 г., изм. - ДВ, бр. 93 от 2017 г.)

(1) (Изм. - ДВ, бр. 62 от 2019 г., в сила от 06.08.2019 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.

(10) (Изм. - ДВ, бр. 62 от 2019 г., в сила от 06.08.2019 г.) Всяко разследване във връзка с безопасността приключва с доклад, изготвен във формата и със съдържанието, определени с наредбата по ал. 13. В срок 12 месеца от датата на морското произшествие или на инцидента управителният орган на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт публикува доклада, включително съдържащите се в него заключения и препоръки, на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Съдържащите се в доклада заключения и препоръки не може да бъдат използвани в хода на гражданско, административно, дисциплинарно или наказателно производство.

Забележка: Материалите от разследването не следва да се използват в съдебни процеси или за уреждане на търговски спорове, и Националният борд не може да бъде страна, нито замесван 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/>.

Събитията са отразени в местно време (UTC+2).



СЪДЪРЖАНИЕ.

ИЗПОЛЗВАНИ ТЕРМИНИ И СЪКРАЩЕНИЯ.....	3
РЕЗЮМЕ.....	4
1. ФАКТИЧЕСКА ИНФОРМАЦИЯ.....	5
1.1. Информация за кораба, рейса и морското произшествие.....	5
1.1.1. Данни за кораба.....	5
1.1.2. Информация за рейса.....	5
1.1.3. Информация за морското произшествие.....	5
1.2. Обща информация за кораба.....	6
1.3. Екипаж.....	7
1.4. Информация за условията в района на произшествието.....	7
1.5. Политика на компанията за употребата на наркотици и алкохол.....	8
2. ОПИСАНИЕ.....	8
2.1. Хипотермия.....	11
2.2. Действия на бреговите органи.....	11
2.3. Констатации на комисията при посещението и на кораба.....	12
3. АНАЛИЗ.....	13
3.1. Цел.....	13
3.2. Анализ на човешкия фактор.....	13
3.2.1. Падане зад борда на главния механик.....	13
3.2.2. Скачане зад борда на готвача.....	14
3.3. Анализ на действията на екипажа.....	14
3.4. Анализ на действията на бреговите органи.....	14
4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ.....	15
4.1. Причини за произшествието.....	15
4.2. Фактори, допринасящи за произшествието.....	15
5. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ.....	15
5.1. Към корабособственика Efe Shipping & Trading Co Ltd.....	15

СЪКРАЩЕНИЯ:

МСКЦ - Морски спасителен и координационен център.

ГП - Гранична полиция.

ЦСМП - Център за спешна медицинска помощ.

Д"МА" - Дирекция Морска администрация.

ГД "АСД" - Главна дирекция "Аварийно-спасителна дейност".

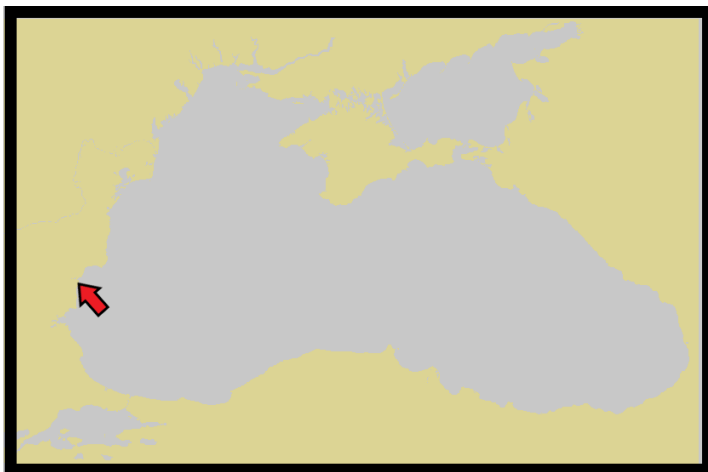
ВМС - Военноморски сили.

МВР - Министерство на вътрешните работи.

РПУ - Районно полицейско управление.

ПЗБН - Пожарна защита и безопасност на населението.

РЕЗЮМЕ



В 22:08 ч. на 14.12.2020 г. главният механик на м/к *Mare* пада зад борд от кърмовата част на кораба, при опит да прибере мобилния си телефон, оказал се на палубата зад леерното ограждение. Корабът е напуснал Пристанище ТЕЦ Варна с помощта на пилот и излиза от Варненско езеро, извършвайки преход до Пристанище Бургас. Падането на механика е забелязано от корабния готвач, който веднага съобщава на

капитана, намиращ се на ходовия мостик и двамата изтичват на кърмата. Докато капитанът хвърля спасителен пояс във водата и се опитва да определи местоположението на механика, неочаквано готвачът се прехвърля през леерите и скача във водата.

Проведена е операция по търсене и спасяване, при която е открит и спасен механика. Издирването на готвача е продължило, включително с водолази и обходи по брега, но без резултат. Тялото на готвача е открито изплувало на брега около месец по-късно, като установената причина за смъртта е удавяне.

Разследването на произшествието във връзка с безопасността се извърши от комисия от състава на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт, след постигане на съгласие с разследващите органи на държавата на флага – Република Вануату.

Комисията счита, че основната причина, довела до много тежкото произшествие е човешка грешка в действията както на главния механик, така и на моряка-готвач.

Комисията отправя една препоръка към компанията оператор, за извършване на извънредни одити на корабите от компанията и инструктажи по мерките за безопасност на корабните екипажи.

1. ФАКТИЧЕСКА ИНФОРМАЦИЯ.

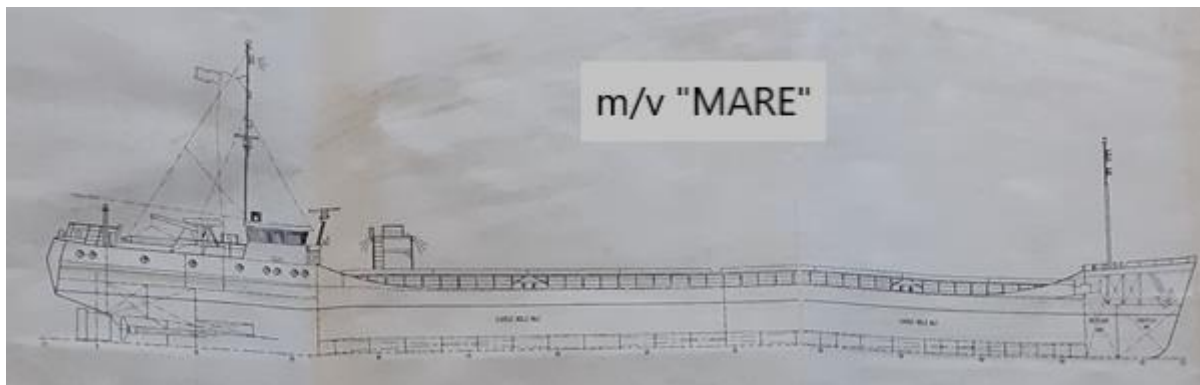
1.1. ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОРАБА, РЕЙСА И МОРСКОТО ПРОИЗШЕСТВИЕ.

1.1.1 ДАННИ ЗА КОРАБА	
Име	MARE
Знаме/националност	Вануату
ИМО №	8411671
Call Sign	YJUA3
MMSI	577298000
Корабособственик	Efe Shipping & Trading Co Ltd
Пристанище на регистрация	Port Vila
Корабен оператор	Efe Gemi Isletmeciligi Sanayi
Класификационна организация	Български Корабен Регистър
Тип	General Cargo Ship
Година на построяване	1985
Корабостроител	Ferus Smit Scheepswerf Hoogezand, Netherlands
Бруто тонаж	998 т.
Дължина (най-голяма)	78.79 м.
Ширина (най-голяма)	10 м.
Газене	3.2 м.
Дедуейт (макс.)	1494 т.
Главен двигател	Deutz SBA8M528

1.1.2 ИНФОРМАЦИЯ ЗА РЕЙСА	
Последни посетени пристанища	Варна, България - 14.12.2020 г. Черноморск, Украйна - 4.12.2020 г. Черноморск, Украйна - 30.11.2020 г.
Пристанище на отплаване	Варна, България
Дестинация	Бургас, България
Вид на рейса	Международен
Информация за товара	Празен, под баласт
Екипаж	7 души, граждани на Р.Турция, на Азербайджан и на Грузия
Работен език	Турски

1.1.3 ИНФОРМАЦИЯ ЗА МОРСКОТО ПРОИЗШЕСТВИЕ	
Дата и час	14.12.2020 г. , 22:08 ч.
Вид на произшествието	Много тежко морско произшествие – падане зад борда на 2-ма членове от екипажа и смърт на единия от тях.
Координати и местоположение	43°12' 00" N; 027°51'50" E – Варненско езеро, Черно море
Хидро-метеорологични условия	Видимост: много добра, тъмна част на денонощието, вятър: W – 1 бал, море: 0 бала, време – ясно
Място на борда	Кърмова част на палубата, зад мостика, десен борд
Пострадали лица	Да, починал/удавен член на екипажа
Последици за кораба	Не
Последици за товара	Не
Последици за околната среда	Не

1.2. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОРАБА.



Фиг.1.

Построеният през 1985 г. м/к *Mare* е еднопалубен кораб с два хамбара за насипни товари и надстройка в кърмовата част. В надстройката са разположени мостикът и жилищните помещения на екипажа. Под тях се намира машинното отделение. Главният двигател, модел Deutz SBA8M528, е с възможност за дистанционно управление от мостика. Непосредствено зад мостика се намира кърмовата част на палубата. Достъпът до тази палуба е възможен по два начина: от мостика или от отделен изход от коридора, свързващ машинното отделение с жилищната част на кораба (Фиг.2).



Фиг. 2.

На кърмовата палуба е разположено оборудване, необходимо за експлоатацията на кораба, както и дървена маса, използвана при отпих и почивка от екипажа. Масата не е закрепена неподвижно към палубата и може да се мести свободно. По краищата на плота на масата няма ограничители, пречатстващи изпадането на предмети, вследствие накреняването на кораба. Металът на палубата е покрит с няколко слоя боя, с грапавини и неравности, както и с олющени и ръждясали участъци.

Леерното ограждение на кораба е изпълнено във вид на метален парапет с височина 1 м. Полосата на борда отвъд леерното ограждение (ватервейса) е с ширина 29 см. От вътрешната страна на парапета д/б е закрепен резервният гребен винт на кораба.

1.3. ЕКИПАЖ.

Корабът се обслужва от седемчленен екипаж от различни националности. Капитанът и двамата матроси са азербайджанци, старшият помощник, главният механик и готвачът са турски граждани, мотористът е гражданин на Р Грузия. Работният език е турски.

Всички членове на екипажа притежават редовни документи – сертификати за правоспособност, сертификати за допълнителна подготовка, медицински свидетелства и т.н.

Капитанът, на 55 години, азербайджанец, с опит на море 35 г. На последната длъжност е от 10 г.

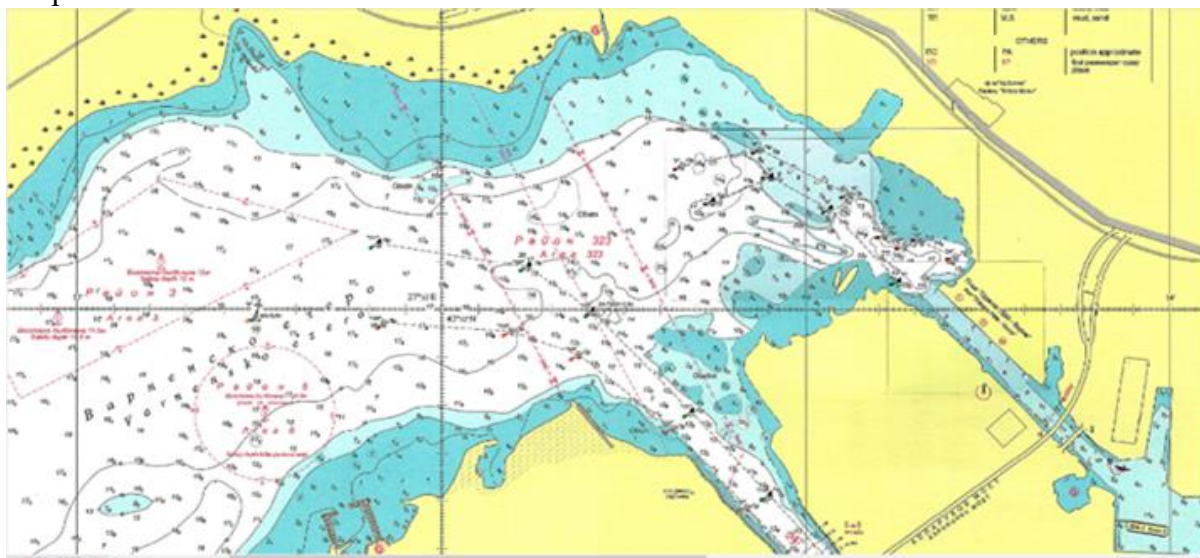
Главният механик е на 40 години, турски гражданин, с опит на море 20 г. и на последната длъжност от 18 г.

Загиналият моряк е на 42 години и е на кораба от 19.09.2020 г. (3 месеца). Преди назначението си на кораба е плавал инцидентно на каботажни кораби, като последният му регистриран договор за международен курс е през м. април 2016 г., прекратен само след 9 дена. На кораба е изпълнявал длъжността на готвач. Членовете на екипажа го описват като коректен и внимателен. 15 дни преди инцидента е подал предизвестие за напускане и по свидетелства на екипажа, е чакал с нетърпение завръщането в Турция, за да слезе от кораба.

Свидетели твърдят, че непосредствено преди инцидента се е държал като човек, употребил алкохол, проявявайки непредизвикана раздразнителност и спорейки на висок глас. Забелязани са бутилки алкохол /бира/ в каютата му, вероятно закупени при слизането на брега.

1.4. ИНФОРМАЦИЯ ЗА УСЛОВИЯТА В РАЙОНА НА ПРОИЗШЕСТВИЕТО.

В момента на падането на механика във водата, корабът се намира в източната част на Варненско езеро (Фиг.3), на входа на Канал 1, посока море, движи се с курс 90° и скорост 6.4 въз.



Фиг.3.

Широчината на Варненско езеро в този участък е около 8 км, с разстояния до северния и южния бряг съответно 5 км и 3 км. Вълнението е 0 бала /водата е спокойна/, липсва течение. Вятърът е западен, 5 м/с. Температурата на водата е 10°C, на въздуха 6.5°C.

Нощта на 14 срещу 15 декември е безлунна. Луната е във фаза „Новолуние“ /от 18:18 ч. на 14.12.2020 г./, с тъмната си страна към Земята и не може да бъде видяна – намира се между Земята и Слънцето. Въпреки ясното време, липсата на осветеност възпрепятства откриването на цели във водата.

1.5. ПОЛИТИКА НА КОМПАНИЯТА ЗА УПОТРЕБАТА НА НАРКОТИЦИ И АЛКОХОЛ.

Компанията Efe Shipping & Trading Co Ltd поддържа стриктна политика по недопускане разпространението и употребата на наркотици и алкохол както на корабите си, така и на брега. Тази политика е изложена в SMM наръчника на компанията EFE.02C от 12.10.2020 г., издадена в съответствие с OCIMF „Guidelines for the control of Drugs and Alcohol on board ships“.

Не се разрешава наемането на служители, употребяващи, или със скорошни регистрации за употреба на наркотици. Изрично се подчертава, че намиращите се под влияние на наркотици или алкохолно опиянение са неработоспособни, безпокоят останалите членове на екипажа, не се подчиняват на офицерите и действат в разрез с правилата на Компанията, което ще доведе до незабавното им освобождаване.

Всеки член на екипажа, уличен в нарушение на тази политика на Компанията се освобождава незабавно и се предава на съответните власти за последващо търсене на отговорност. На корабните капитани строго се препоръчва да не разрешават никакъв алкохол на борда.

2. ОПИСАНИЕ

В 10:00 ч. на 14.12.2020 г. корабът пристига в пристанище ТЕЦ Варна във Варненско езеро от пристанище Черноморск, Украйна. По време на престоя на кораба в пристанището, някои от членовете на екипажа, неучастващи в разтоварните операции слизат на брега. С разрешение на старшия помощник-капитан, на брега слиза и морякът-готвач.

След приключване на разтоварните операции, корабът се подготвя за отплаване към пристанище Бургас.

В 21:10 ч. на борда се качва българският пилот за извършване на маневрата за отплаване. Планирано е корабът да премине през Варненско езеро и Канал 1, след което да застане на рейд Варна.

В 21:20 ч. корабът напуска пристанище ТЕЦ Варна, с курс към Канал 1. Корабът е празен, под баласт. На мостика са капитанът, пилотът и рулевиът.

Около 22:00 ч. главният механик напуска машинното отделение, с намерение да излезе на кърмата, за да телефонира на съпругата си. По пътя към кърмата, механикът взема цигарите си от каютата и влиза в столовата, за да си приготви чай. В столовата се



Фиг.4.

среща с готвача, който се държи видимо неадекватно, раздразнен от присъствието на механика. Готвачът се оплаква на висок глас от прекомерни претенции на екипажа към него, както и, че самото присъствие на механика го дразни. Механикът се опитва да го успокои, но виковете на готвача прерастват в крясъци, които се чуват и на мостика. Налага се капитанът да изпрати старши помощника в столовата, за да провери какво се случва. След намесата на старши помощника, готвачът се успокоява и се оттегля в каютата си. Механикът последва готвача в каютата и му предлага помощта си, но готвачът предпочита да остане сам. Механикът излиза на кърмата, където оставя мобилния си телефон на масата и слиза в столовата, за да си налее чай. След завръщането си на кърмата установява, че телефонът му е паднал от масата и се намира от

външната страна на леерното ограждение, на ватервейса (Фиг.4, възстановка).

Първоначално, механикът прави опит да достигне телефона, протягайки ръка през леерното ограждение, като при това не премества масата за по-лесен достъп. По една или друга причина той не успява и решава да се прехвърли през леерите.

След като се прехвърля през леерите, механикът взема телефона и се опитва да се върне обратно на палубата. При опита си да прекрачи леерите той се държи с едната си ръка за едно от перата на резервния гребен винт. Формата на винта трудно дава възможност да се осъществи сигурен захват, и при движението си механикът губи равновесие и се изпуска. Падайки във водата той издава силни викове от изненада и уплаха.

Мястото, където се развиват събитията по прибиране на телефона и падане за борд, се намира над филистрина на каютата на моряка-готвач (Фиг. 5).



Фиг.5.

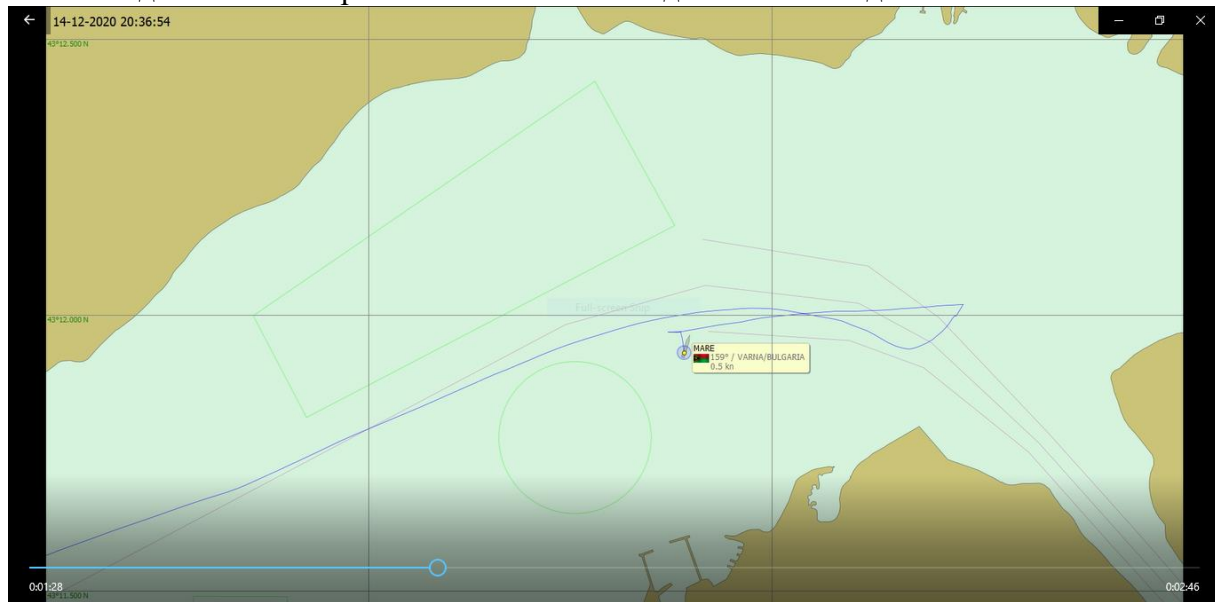
Намирайки се в каютата си, готвачът чува виковете на механика и през филистрина вижда падането му във водата. Той веднага изтичва по вътрешния трап на мостика и уведомява капитана. Капитанът извиква на пилота да подаде сигнал на бреговата станция „човек зад борда“ и заедно с готвача изтичват на кърмата. Българският пилот, чувайки преди това крясъците на турски език, идващи от салета, а впоследствие и суетнята на мостика и неразбирайки езика, остава с впечатлението, че падането зад борд е в резултат от спречкване.

В 22:08 ч. пилотът информира дежурния диспечер по 9-ти канал на УКВ, за човек зад борда в резултат от сбиване.

От кърмата капитанът хвърля спасителен пояс във водата и заедно с готвача започват да викат механика по име, опитвайки се да локализируют положението му. Неочаквано готвачът, който се намира на 3-4 метра от капитана, се прехвърля през леерите и скача във водата. Капитанът хвърля втори спасителен пояс и се връща на мостика.

Информирана е бреговата служба за втори човек зад борда (отново в резултат от сбиване).

Корабът предприема маневра за връщане към мястото на произшествието (Фиг.6). Започват действия по търсене и спасяване на падналите във водата членове на екипажа.



Фиг.6.

След получаване на сигнала за „човек зад борда“, МСКЦ-Варна започва незабавно операция по търсене и спасяване (Виж раздел 2.2, „Действия на бреговите органи“).

В 22:25 ч. от кораба чуват викове във водата, с прожектора откриват човек на около 20 м по носа и насочват пристигналия спасителен катер.

В 22:30 ч. е качен на борда на спасителния катер главният механик. Същият е в съзнание, с лека форма на хипотермия. Впоследствие главният механик е прехвърлен на пилотски катер и транспортиран до морска гара Варна, където с екип на Спешна медицинска помощ е отведен до болница.

След откриването на механика, продължава издирването на готвача.

Поради ограниченията за маневриране в района на Канал 1, на кораба е разпоредено да застане на котва на котвена стоянка във Варненско езеро в района на буй № 9, а издирването продължава със спасителния катер и катер на Гранична полиция. В операцията се включват водолази и сили и средства на МВР.

Около 22:50 ч. започва извършването на подводен оглед, както и обход на патрули по двата бряга на езерото около мястото на произшествието.

На следващия ден, 15.12.2020 г. операцията по ТиС отново продължава с участието на м/к *Спасител 1* на МСКЦ, м/к *Калиакра* на ГП, рибарски лодки и екипи на 4^{-то} РПУ на МВР.

В 10:18 ч. в канал № 3 е открито тялото на човек. В 11:05 ч. операцията по ТиС е прекратена, като случаят се поема от полицията. По-късно става ясно, че намереното тяло не е на изчезналия член на екипажа. Сकोчилият самovolно зад борда и изчезнал моряк-готвач е обявен за издирване от органите на МВР.

На 09.01.2021 г. тялото на удавения готвач е намерено изплувало в района на Канал 3, Западна промишлена зона. След откриване на тялото на готвача, на същото са извършени оглед и аутопсия от органите на съдебната власт. Установено е, че непосредствена причина за смъртта е механична асфикция, вследствие на удавяне. Не са открити следи от травматични увреждания. При извършеното химическо изследване на взетата кръвна проба от трупа на готвача са установени наличие на етанол и метанол в кръвта със стойности, отговарящи на средна степен на алкохолно опиянение. Възможно е тези стойности да се дължат на употребата на алкохол преди инцидента, или на послесмъртно образуване на етанол и метанол вследствие на ферментационните процеси при трупното гниене.

2.1. ХИПОТЕРМИЯ

Един от най-важните фактори, които ограничават възможностите да се оживее при бедствие на море, е поразяването на човешкия организъм от студа.

Тъй като температурата на водата като правило е по-ниска от телесната (36—37°C), ако човек се намира определено време във водата, организъмът му се преохлажда и температурата му спада — настъпва състояние на хипотермия. Щом температурата на човека спадне до 30°C, сърцето му започва да работи неритмично, а при охлаждане до 28 градуса сърдечната дейност започва необратимо да се нарушава, докато напълно се прекрати. Изследванията показват, че има две приблизителни граници на вътрешната температура: 34—35°C е критичната граница, при която могат да възникнат сърдечни нарушения, а 24°C е смъртоносната граница, при която се развиват процеси, неизбежно водещи до смърт.

При температура на водата +10°C, времето за безопасно пребиваване на човек в нея е около 40 минути, след което настъпва състояние на хипотермия. Времето, за което температурата на човешкото тяло, попаднало във водата, може да спадне до опасното равнище, зависи от много причини - възраст, подкожни мазнини, закаленост на организма и т. н. В значителна степен това време зависи от облеклото и поведението на човека във водата. Дори когато са мокри, дрехите забавят отдаването на топлината на тялото в околната среда, затова телесната температура може да се запази с четири-пет градуса по-висока от температурата на водата. От друга страна, ако не разполага със спасително средство, мокрите дрехи и особено обувките, в значителна степен намаляват способността на човека да се задържи над водата. И двамата членове на екипажа, оказали се във водата, са били с дрехи и обувки и без спасителни средства.

По свидетелството на главния механик, след неволното си падане зад борда същият е успял да свали якето и обувките и така да се задържи над водата. Опитите да плува след отминаващия кораб или към брега се оказали безуспешни, поради изключително ниската температура на водата.

Външният оглед на тялото на удавения се готвач показва, че същият е без яке, но с обувки и панталон които се е опитвал, но не е успял да свали.

2.2. ДЕЙСТВИЯ НА БРЕГОВИТЕ ОРГАНИ.

След получаване на сигнала от кораба за „човек за борда”, МСКЦ-Варна започва операция по търсене и спасяване (ТиС). Съгласно плана за ТиС в нея, поради големия район, подлежащ на обход и търсене (Фиг. 7) са включени сили и средства от ИА ”Морска администрация, Гранична полиция, МВР-Варна и ПЗБН.

В 22:08 ч. на 14.12.2020 г. дежурният в МСКЦ получава информация по телефона от Контрол на корабния трафик - Варна за „човек зад борда” от м/к *Mare*, влизащ в Канал 1, посока Езеро-Море. Уведомен е дежурният ГП-Варна и е поискано съдействие със сили и средства. Преустановено е движението на кораби в канала.

В 22:12 ч. дежурният спасителен катер *Спасител-1* се сменя от Морска гара Варна за извършване на преход до мястото на произшествието (до първия червен буй-Южен, на входа на Канал-1 в езерото).

В 22:20 ч. катерът на ГП - ГПК 535 се сменя за извършване на преход до местопроизшествието и оказване на съдействие.

В 22:24 ч. спасителният катер пристига в района на произшествието и насочван от екипажа на м/к *Mare* открива човек във водата.

В 22:30 е изваден от м/к *Спасител-1* един жив човек, в точка: 43 12,020 N; 027 51,714 E.

В 22:40 ч. спасеният е прехвърлен на пилотския катер *Нереида* за транспортиране до Морска гара Варна, където, в 23:00 ч. е предаден на екип на СМП и с линейка е откаран

до МБАЛ „Света Марина“. Спасения (главният механик) е прегледан, състоянието му е задоволително и не се налага хоспитализиране.

В 22:50 ч. спасителният катер качва на борда двама водолази от състава на ПБЗН и продължава търсенето на втория човек.

След съгласуване с ГП и 4-то РПУ на МВР, започва търсене от техни патрули по двата бряга на езерото в района на произшествието, Северен и Южен.

На м/к *Mare* е разпоредено от капитана на пристанището да застане на котва на стоянката до буй №9 във Варненско езеро.

На 15.12.2020 г. продължава операцията по ТиС в района на входа на Канал-1 във Варненско Езеро между буй № 126 (Първия Южен буй) и буй № 9. Установена е самоличността на липсващия моряк - турският гражданин, №6 в екипажния списък – рулеви (готвач). Търсене в езерото, както в района на произшествието, така и покрай двата прилежащи бряга от м/к *Спасител-1*, м/к *Калиакра* на ГП и рибарски лодки, както и екипи по бреговете от 4-то РПУ на МВР и на ГП.

В 02:00 ч. поради липса на вероятност да има жив човек във водата в района на бедствието, нощното търсене от двата катера се прекратява. Продължава разширено търсене по двата бряга в района на произшествието – Северен и Южен от екипи на ГП и 4-то РПУ на МВР Варна.

В 08:05 ч, м/к *Спасител-1* продължава обхода на двата бряга без резултат, търсенето продължава в Канал-3 и Канал-1.

В 10:18 ч. е намерен труп на човек в Канал-3. Операцията по ТиС е прекратена.

На 16.12.2020 г. е получена информация от следствието, че намереният труп не е на изчезналия моряк. Търсенето е възобновено по брега от патрули на ГП.

На 17.12.2020 г. е обменена информация за произшествието с MRCC ANKARA. Съобщено е, че главния механик е спасен, търсенето в акваторията на пристанището на море е преустановено, изчезналият рулеви (готвач) е обявен за издирване от органите на МВР. Търсенето продължава по брега от патрули на ГП.

2.3. КОНСТАТАЦИИ НА КОМИСИЯТА ПРИ ПОСЕЩЕНИЕТО НА КОРАБА.

На 18.12.2020 г. Комисията посети м/к *Mare* на кея в пристанище Бургас. Заедно с оторизирания представител на Vanuatu Maritime Services Ltd. за България бе извършен оглед на кораба и местопроизшествието, интервюирани членовете на екипажа, събран снимков материал и др.

Предвид характера на произшествието, комисията се опита да намери отговор на следните въпроси:

1. Какви са условията на работа на кораба?
2. Какви са взаимоотношенията между членовете на екипажа?
3. Възможни ли са умишлени, злонамерени действия от страна на механика или на моряка-готвач?
4. Каква е натовареността на екипажа?
5. Какво е здравословното състояние на членовете на екипажа?

Най-общо казано, отговорите на тези въпроси се свеждат до следното:

1. Като цяло екипажът няма претенции, но са отбелязани известни проблеми с храната и заплащането на труда на екипажа. Комисията предполага, че проблемите с храната са свързани по-скоро с начина на приготвянето и, имайки предвид различните предпочитания на някои от членовете на екипажа, дължащи се на национални различия.

2. Взаимоотношенията между членовете на екипажа са добри, независимо от спецификата и трудността на работата на море. Отношенията се оценяват като нормални, с дребни, несъществени конфликти, породени от условията на кораба – ограничения, свързани с пандемията от COVID 19, проблеми със снабдяването с вода и хранителни продукти, забавени възнаграждения и др.

3. Категорично е отхвърлена възможността за злонамерени действия от страна на механика или на моряка-готвач.

4. Съдейки по таблицата за труд и почивка, членовете на екипажа не са били претоварени.

5. Медицинските свидетелства са редовно издадени и валидни, хората са физически и психически годни за работа на море.

3. АНАЛИЗ.

3.1. ЦЕЛ.

Целта на проведеното разследване във връзка с безопасността е установяване обстоятелствата и факторите, допринесли за произшествието, които да послужат за основа на изготвянето на препоръки за безопасност, за недопускане на подобни произшествия в бъдеще.

3.2. АНАЛИЗ НА ЧОВЕШКИЯ ФАКТОР.

В хода на разследването, комисията не установи предпоставки за морското произшествие нито в корабната организация, нито в дизайна на кораба, нито във вътрешните или външните условия. Единствено действията на двамата участници в произшествието /човешкият фактор/ са допринесли за тежките последствия.

Първоначалната информация, че падането зад борд на двамата членове от екипажа е в резултат от сбиване бе опровергана още в началото на разследването. Тази информацията е била подадена на бреговия център от българския пилот. Пилотът, чувайки спора и виковете в надстройката /на турски език/ и виждайки суетенето по мостика остава с впечатлението, че е имало сбиване на кърмата и падане зад борда, за което и докладва по радиото.

Тази версия категорично е отхвърлена след интервюирането на членовете на екипажа, огледа на кораба и на пострадалите. Още при първоначалното интервю в болницата, първият, оказал се във водата /механика/ заявява, че е паднал зад борд неволно и не знае, че друг член на екипажа е скочил във водата след него.

Версията за сбиване на членове на екипажа е отхвърлена и от проведеното от органите на българската прокуратура криминално разследване.

3.2.1. ПАДАНЕ ЗАД БОРДА НА ГЛАВНИЯ МЕХАНИК.

Падането зад борда на главния механик е предшествано от поредица от погрешни негови действия.

Оставянето без надзор на мобилния апарат, сравнително скъпа лична вещ, на необезопасения плот на масата, при условие, че същият може лесно да падне при най-лекото накреняване на кораба, говори или за ниска морска култура, или за силно разконцентрирано внимание, възможно след спора с готвача. Въпреки спокойните води на езерото, корабът може да получи крен в резултат на поворот, или от вълна, предизвикана от друг кораб при разминаване.

Решението на механика да се прехвърли през леера, за да прибере телефона си е грубо нарушение на мерките за безопасност, следствие от силното желание да си върне ценното устройство и като резултат – неправилна оценка на риска. До телефона е можело да се достигне и чрез преместване на дървената маса, без да се налага прехвърляне през леера. Корабът е на ход, тъмна част на денонощието, липса на всякакво осигуряване, няма други очевидци (вахтените, пилотът и капитанът гледат по курса). Случайно съвпадение е, че падането зад борда е станало пред филистрина на каютата, в която се е намирал готвачът и че последният го е забелязал. В противен случай, отсъствието на механика щеше да бъде констатирано едва при заставането на кораба на рейда и откриването и спасяването му биха били невъзможни.

3.2.2. СКАЧАНЕ ЗАД БОРДА НА ГОТВАЧА.

Скачането зад борд на готвача, с цел /според екипажа/ да помогне на главния механик, няма логично обяснение. Без спасително средство, с неподходящо облекло, при изключително ниски температури на водата, той не би могъл да му помогне по никакъв начин.

Комисията счита, че по всяка вероятност действията му са по повлияни от особеното психично състояние, дължащо се на:

- лични проблеми, за които комисията няма информация.
- неудовлетвореност от работата. Готвачът се е оплаквал, че му се намесват в работата в кухнята, подал е заявление за напускане и е нямал търпение да слезе от кораба.
- употреба на алкохол. Въпреки, че категорично не е доказано, неадекватното поведение на готвача преди инцидента /гневното избухване в салета срещу механика/, забелязаните бутилки в каютата му, както и стойностите на алкохол във взетата кръвна проба при атопсията на тялото дават основание да се предположи, че преди инцидента готвачът е употребил значително количество алкохол. Употребата на алкохол, освен че може да доведе до вземане на неправилни решения и предприемане на безразсъдни действия, намалява значително шансовете за оцеляване в студена вода.

3.3. АНАЛИЗ НА ДЕЙСТВИЯТА НА ЕКИПАЖА.

Реакцията на екипажа след произшествието е адекватна и бърза. Незабавно е подаден сигнал до брега за възникналата ситуация на кораба и искане за съдействие и помощ. Хвърлени са спасителни пояси във водата и е усилено наблюдението. Извършената маневра за лягане на обратен курс в теснината пред входа на канала би могла да се счете като рискова, но това е бил единственият начин да се открият бързо падналите зад борд членове на екипажа. Корабът многократно сменя своя курс с цел бързото откриване на хората във водата. Включен е корабният прожектор за по-добра видимост при търсенето. Своевременно е открит падналият във водата механик и към него е насочен спасителния катер.

3.4. АНАЛИЗ НА ДЕЙСТВИЯТА НА БРЕГОВИТЕ ОРГАНИ.

На четвъртата минута от получаването на сигнала „човек зад борда” и стартиране на операцията по търсене и спасяване от МСКЦ-Варна (22:08 ч.), спасителният катер се е снел от Морска гара и на максимален ход е извършил преход през Канал 1 до местопроизшествието (приблизително 30 каб).

В 22:30 ч., след около 22 минути престой в студената вода, е качен на борда на катера главният механик. Бързата реакция на дежурните сили и средства са спомогнали за спасяването на механика.

При взаимодействие на ГД АСД с органите на МВР и Гранична полиция е организирано издирването на втория, оказал се зад борда член на екипажа. Въпреки усилията, издирването е безуспешно, вероятно поради факта, че тялото на готвача е потънало.

В операцията по ТиС не са участвали ВМС поради по-голямото време, необходимо за готовност на техните сили и средства за действия, особено в подобни екстремални ситуации.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ.

4.1. ОСНОВНА ПРИЧИНА ЗА ПРОИЗШЕСТВИЕТО.

Комисията счита, че основната причина, довела до много тежкото произшествие е човешка грешка в действията както на главния механик, така и на моряка-готвач.

4.2. ФАКТОРИ, ДОПРИНАСЯЩИ ЗА ПРОИЗШЕСТВИЕТО.

Факторите допринесли за произшествието могат да бъдат групирани най-общо по следния начин:

- Неправилна оценка на риска. Комисията счита, че при своите действия падналите/скочили зад борд моряци не са преценили рисковете и евентуалните последици от тях, тоест, постъпили са неразумно, в разрез с добрата морска практика и в нарушение на мерките за безопасност.

- Употреба на алкохол от готвача.

- Условия на труд/храна. Комисията предполага, че проблемите с храната са свързани по-скоро с начина на нейното приготвяне, имайки предвид различните предпочитания, свързани и с различните културни и религиозни нагласи на някои от членовете на екипажа.

- Наличие на нещатни и незакрепени маса и столове на кърмовата палуба по време на преход.

- Взаимоотношения между членовете на екипажа. По време на интервютата всички членове на екипажа заявиха, че взаимоотношенията между тях са в рамките на нормалното. Независимо от техните твърдения Комисията има основание да приеме, че е било налице известно, макар и периодично, напрежение между тях.

5. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ:

5.1. Към корабособственика Efe Shipping & Trading Co Ltd:

До корабите на компанията да се сведат обстоятелствата и причините за произшествието. Да организира извънредни одити и инструктажи по мерките за безопасност.