



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

ул. "Дякон Игнатий" № 9, София 1000  
тел.: (+359 2) 940 9771  
факс: (+359 2) 988 5094

[www.mtitc.government.bg](http://www.mtitc.government.bg)  
[mail@mtitc.government.bg](mailto:mail@mtitc.government.bg)

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

**Специализирано звено за разследване на произшествия**  
**в морските пространства**

## **ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД**

**Разследване на тежко произшествие - сблъскване,**  
**възникнало между моторен кораб „Lady Gul” и моторен**  
**кораб „St. Catrien” на 07.03.2013 г., в Черно море, в**  
**морската територия на Република България**  
**(преквалифицирано като много тежко произшествие,**  
**следствие на отписване на м/к „St. Catrien” като „пълна**  
**загуба” от регистъра на Коморския съюз)**



**ОДОБРЯВАМ:**

**Данаил Папазов**  
**Министър на транспорта,**  
**информационните технологии**  
**и съобщенията**

## **ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД**

**Разследване на тежко произшествие - сблъскване, възникнало между моторен кораб „Lady Gul” и моторен кораб „St. Catrien” на 07.03.2013 г., в Черно море, в морската територия на Република България (преквалифицирано като много тежко произшествие, следствие на отписване на м/к „St. Catrien” като „пълна загуба” от регистъра на Коморския съюз)**



## 1. Предговор

Разследването се извършва от комисия назначена със Заповед РД-08-167 от 22.03.2013 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Целта на разследването е да се подобри безопасността на корабоплаването, чрез установяване на обстоятелствата и причините при които е възникнало, и протекло тежкото произшествие, за да се предотврати повтаряне в бъдеще.

Чрез анализ на причините довели до сблъскването на м/к „Lady Gul” и „St. Catrien”, на 07.03.2013 г., и вземайки предвид повторемостта на събитието „сблъскване на кораби” по идентичен начин в териториалните води на Република България, се търсят изводи и решения за подобряване на безопасността.

Докладът и препоръките за безопасност, посочени в него, по никакъв начин не са предназначени за създаване и не създават презумпция за вина или отговорност, на който и да е от участниците, или засегнатите в тежкото произшествие.

Не се търси установяване на вина или отговорност от никого и докладът не е написан с намерение да бъде използван в съдебен процес.

Докладът не следва да се използва за съдебно уреждане на отношенията между страните, засегнати от разглежданото морско произшествие.

Докладът е обществено достояние и е публикуван на официалната страница на МТИТС в интернет.

## 2. Съдържание

Заглавна страница

1. Предговор

2. Съдържание

3. Обяснение на използваните съкращения и термини

4. Резюме

5. Фактическа информация

5.1. Технически данни за м/к „Lady Gul” и м/к „St. Catrien”

5.2. Информация за рейса на м/к „Lady Gul” и м/к „St. Catrien”

5.3. Информация за морското произшествие

5.4. Участие на бреговите власти

5.5. Последствия

6. Описание на произшествието

6.1. Хронология на произшествието

6.2. Реконструкция на действията на м/к „Lady Gul” и м/к „St. Catrien”

7. Анализ

7.1. Информация за човешкия фактор и анализ

7.2. Анализ на причините и обстоятелствата довели до произшествието

8. Заключение

8.1. Основна причина за произшествието

8.2. Съпътстващи причини довели до произшествието

9. Препоръки за безопасност

Забележка:

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

### **3. Обяснение на използваните съкращения и термини**

**ИМО/ ММО** - International Maritime Organization/ Международна морска организация.

**MSC** - Maritime Safety Committee/ Комитет за морска безопасност към ИМО.

#### **МЕРС**

Maritime Environment Protection Committee/ Комитет за опазване на морската среда към ИМО.

#### **МППСМ/ 1972COLREGs**

Конвенция на ММО, съдържаща новите (от 1972 г. и допълнени) Международни правила за предпазване от сблъскване на море/ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972

#### **СЗРПМП**

Специализирано звено за разследване на произшествия в морските пространства, към Дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, морския и железопътен транспорт” в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

**(B)МАИУ** – (Bulgarian) Maritime Accident Investigation Unit = **СЗРПМП**

**VDR** - Voyage Data Recorder/ Устройство, записващо данните от рейса на кораб - всички данни от навигационните уреди, ходове на машината, положение на руля, гласовите команди и разговори на мостика и в централния пулт за управление на машината, комуникации и др.

**S-VDR** - Simplified Voyage Data Recorder/ Опростено устройство записващо рейса на кораб.

**AIS** - Automated Identification System/ Автоматична система за идентификация. Прилага се за всички плавателни съдове над 300 GT. Всеки кораб с инсталирана AIS система периодично излъчва на УКВ обхват (161.975MHz и 162.025MHz) пакети от данни със своето местоположение, курс, скорост и някои по-важни статични данни – име на кораба, ИМО и MMSI номер, размери, газене и др.

**VTMIS** - "Vessel Traffic Management and Information System"/ „Система за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването”

<b>ИАМА</b>	Изпълнителна агенция „Морска администрация”
<b>ДМА - Варна</b>	Дирекция „Морска администрация” - Варна
<b>МВР</b>	Министерство на вътрешните работи
<b>МТИТС</b>	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
<b>МСКЦ - Варна</b>	Морски спасителен координационен център – Варна = служба отговорна за търсене и спасяване в отговорния район на Р. България по Плана на операцията за търсене и спасяване в Черно море.
<b>НСГП към МВР м/к</b>	Национална служба гранична полиция към МВР
<b>GMDSS</b>	Global Maritime Distress and Safety System
	Глобална морска система за бедствия и безопасност
<b>MMSI</b>	Maritime Mobile Service Identity - идентификационен номер на GMDSS-радиооборудването на кораба
$\varphi = \text{latitude}[\text{xx}^\circ\text{xx},\text{xx}' \text{ С}]$	географска ширина (широта) Северна
$\lambda = \text{longitude}[\text{xxx}^\circ\text{xx},\text{xx}' \text{ И}]$	географска дължина (дългота) Източна

N/C	Nord/север
E/I	East/изток
S/Ю	South/юг
W/З	West/запад
EQUASIS	Информационна система, създадена в сътрудничество между Европейската комисия и Френската морска администрация, която обединява наличните за кораби данни от публични и частни източници.
UTC	Coordinated Universal Time - (СКВ) Стандартно координирано време определено по атомен часовник – аналог на GMT.
GMT	Greenwich Mean Time – времето отчетено по нулевия меридиан.
PARIS MOU	Europe and North Atlantic region пристанищен държавен контрол (Port State Control). Меморандум, сключен в Париж през 1982 год. Полага начало на кампания против посещенията на несъответстващите на стандартите кораби в пристанищата на страните, подписали Меморандума. Влиза в сила на 01.07.1982 г.
ISM	International Safety Management Code - Международен кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването.
БТ/GT	<b>Бруто тонаж/Gross Tonnage:</b> Общият корабен обем изразен в регистрови тона (register tones).
Регистров тон	100 куб. фута или около 2,83 куб. метра.
Дедуейт (макс.)	Теглото на кораба, с газене на водолинията на лятната товарна марка, намалено с теглото на кораба празен и „мъртвия“ (неизвестния) товар.
Метричен тон [м.т.]	= 1000 кг. В международната мерна система [SI] 1 тон = 1 м.т.
ККЖ	<b>Компасен курс по жироскомпас</b> - показанието на жироскомпаса.
ИК [xxx,x°]	<b>Истински курс</b> - компасният курс, поправен с обща поправка на компаса.
ПЪ(път)/ COG [xxx,x°]	<b>Пътеви ъгъл</b> - Истинският курс, поправен с поправките за дрейф от вятър и снос от течение/ <b>Course on going</b> , отчетен спрямо морското дъно.
V/ SOG	<b>Скорост/ Speed on going.</b> Отчетена спрямо морското дъно.
Възел [вз.]	Мярка за скорост: 1 вз.= 1стандартна морска миля за 1 час.
Миля, морска[м.м.]	1 морска миля (стандартна) = 1852 метра.
Кабелт	1 кабелт = 0,1 м.м.
Д/Д	<b>Дистанция</b> (разстояние).
GPS	<b>Global Positioning System</b> – Глобална система за определяне на местоположението ( $\phi;\lambda$ ), с помощта на геостационарни спътници и УКВ приемо-предаватели.
POS	<b>Position</b> – Местоположение (координати $\phi;\lambda$ ) на кораба.
П [xxx,x°]	<b>Пеленг</b> – посока спрямо север, от наблюдателя към наблюдавания обект (цел). Измерва се в дъгови градуси и десети от 0° до 360°.
КЪ [xxx,x°]	<b>Курсови ъгъл</b> - посока спрямо диаметралната плоскост на кораба, от наблюдателя към наблюдавания обект (цел). Измерва се в дъгови градуси и десети в полукръгова система – от 0° до 180°.
ДП (ДР)	<b>Диаметрална плоскост (диаметрална равнина) на кораба</b> – надлъжната вертикална равнина, която минава през средата на носа и средата на кърмата на кораба.
ECDIS	<b>Electronic Chart Display and Information System</b> – Електронни карти, информационна система ( raster/копирани книжни карти и векторна).
БКР (BRS)	<b>Български корабен регистър</b> – класификационна организация.
Рискаене	Колебания в поддръжания курс на кораба в резултат на външни въздействия и на настройките на автопилота.

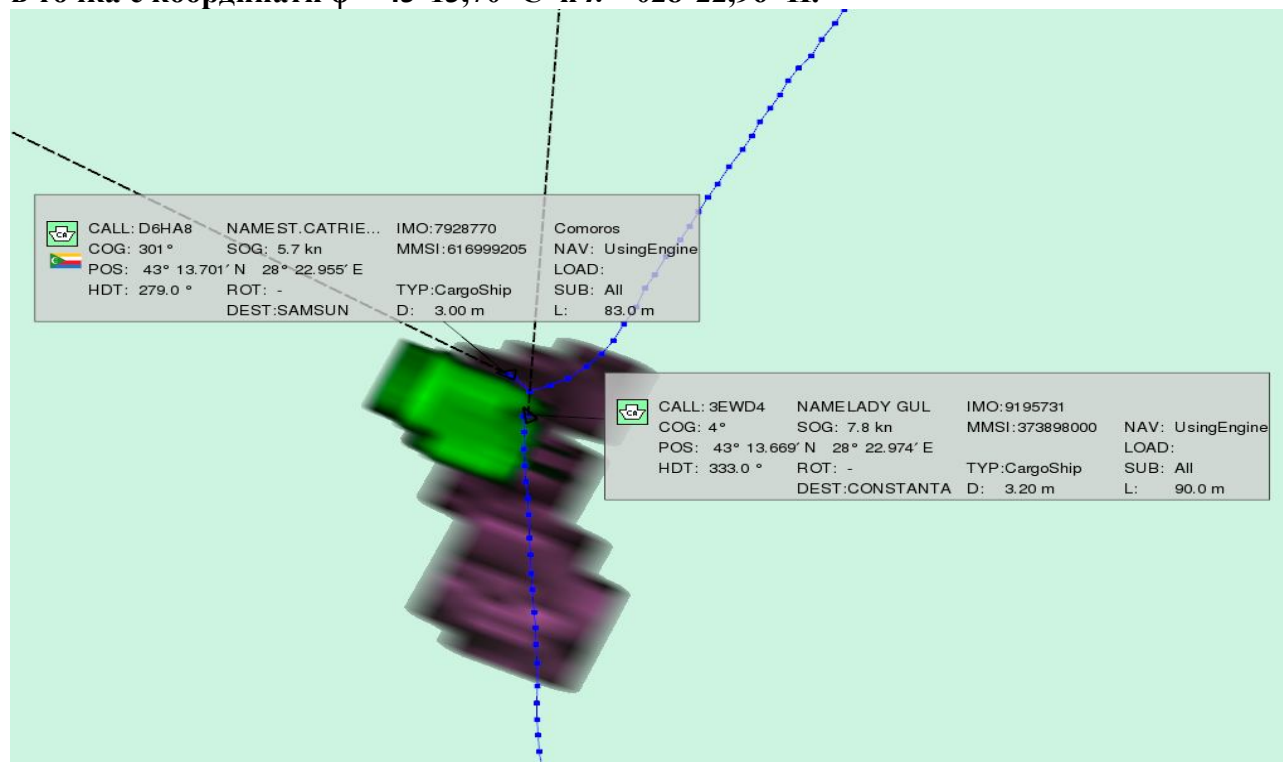
#### 4. Резюме

На 07.03.2013 г., на около девет мили юг-югозапад от нос Калиакра, м/к „Lady Gul”, предназначен за превоз на генерални товари, плаващ под знамето на Панама се сблъска с м/к за генерални товари „St. Catrien”, плаващ под знамето на Коморските острови. Районът попада в териториалното море на Република България. След запознаване с фактите докладвани от МСКЦ – Варна, Специализираното звено за разследване на произшествия в морските пространства класифицира произшествието като „Тежко произшествие”, в съответствие с циркулярно писмо MSC-MEPC.3/Circ.3 от 18.12.2008 г. – сблъскване довело до тежка конструктивна повреда – огъване на корпуса на м/к „St. Catrien” и взе решение за разследване.

На 06.01.2014 г. корабособственикът на „St. Catrien”, който в същото време е и ISM Мениджър и Оператор на кораба - Sudoservice Shipping Consultancy and Trading Ltd. – Istanbul, Turkey, отговори на запитване на СЗРПМП, като поясни, че в резултат на претърпените щети, м/к „St. Catrien” е обявен като пълна конструктивна загуба на 19.04.2013 г. и на 14.10.2013 г. е отписан от корабния регистър на Коморския съюз. Съгласно действащите нормативни документи (ИМО резолюция MSC.255(84); Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета; Наредба № 23 за докладване и разследване на произшествия в морските пространства на МТИТС от 24.10.2011 г.) **произшествието следва да се разглежда като много тежко произшествие – пълна загуба.**

Разследването започна на 08.03.2013 г. със събиране на доказателства, данни и свидетелски показания на котвена стоянка № 1, Варна, където двата кораба бяха закотвени по нареждане на Капитана на пристанище Варна.

По време на разследването, в резултат на изследване на електронни доказателства предоставени от Дирекция „Ръководство на корабния трафик - Черно море” на ДП „Пристанищна инфраструктура”, към МТИТС и на електронни доказателства предоставени от Главна дирекция „Гранична полиция”, към МВР, бе установено точното време на сблъскване на м/к „Lady Gul” и м/к „St. Catrien” – 17:22 ч. (15:22 GMT) на 07.03.2013 г., в точка с координати  $\varphi = 43^{\circ}13,70' \text{ С}$  и  $\lambda = 028^{\circ}22,96' \text{ И}$ .



17:21:41 Момент от сблъскването. Радарно изображение.

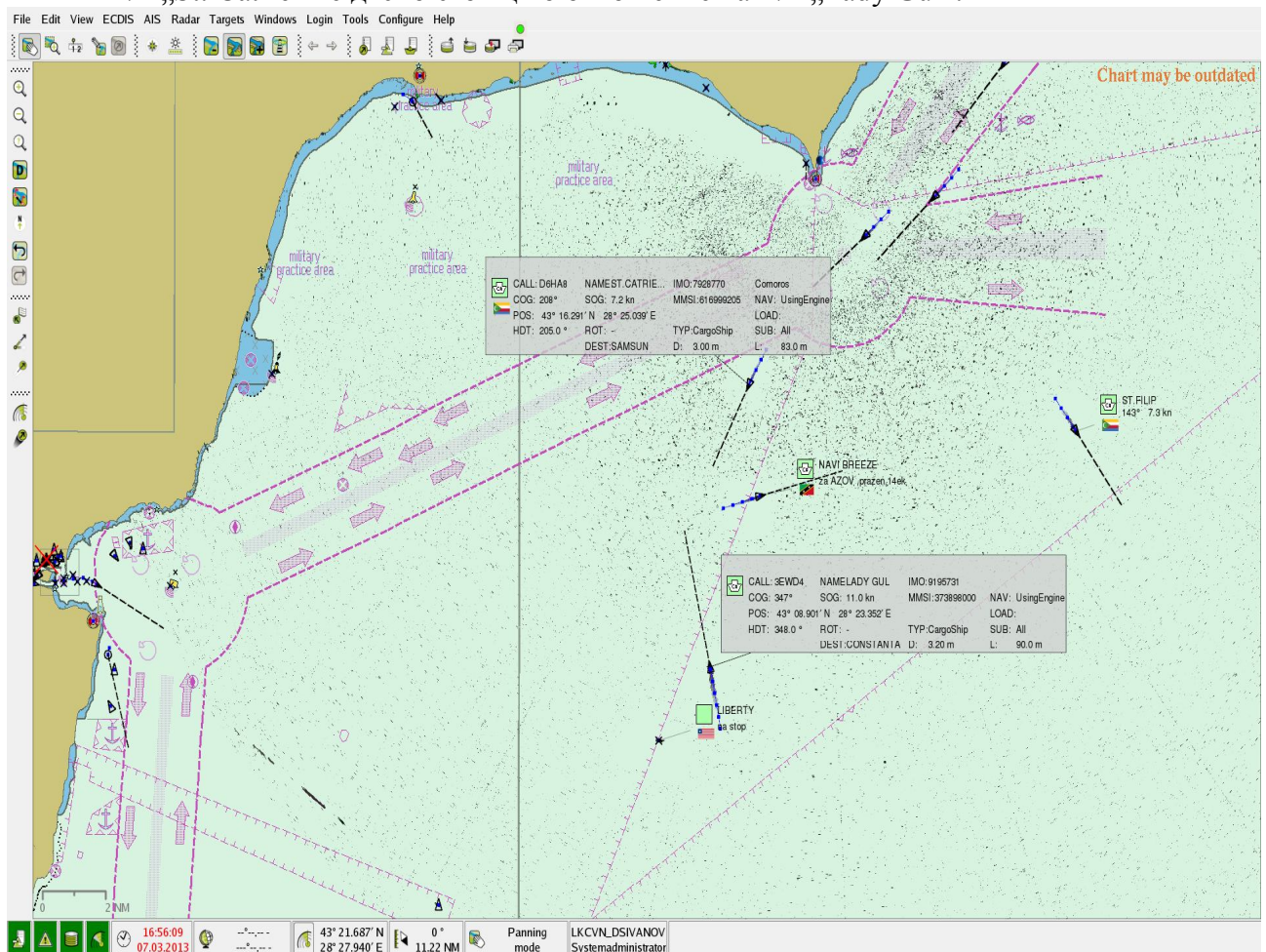
Предоставено от ГД „Гранична полиция” към МВР.

М/к „Lady Gul”, с девет души екипаж, заедно с капитана, поддържа истински курс 352° и скорост 11,2 възла за заставане на котва на завет, западно от нос Калиакра, където трябва да изчака нареждане за товарене в Констанца. Корабът е под баласт, първи рейс след ремонт на машината в Тузла (предградие на Истанбул). Бруто тонаж = 2545; най-голяма дължина = 88,78 м; ширина = 12,50 м; височина на борда=7,02 м.

М/к „St. Catrien”, с осем души екипаж, заедно с капитана поддържа истински курс 210° и скорост 7,2 възла, натоварен с пълнен товар балирана слама, включително и на палубата. Товарът е натоварен в Констанца и е предназначен за Самсун (Североизточна Турция). Рейсът е изцяло в Черно море. Капитанът е приел прогноза за лошо време. В резултат, той не избира директен курс от Констанца за Самсун. Капитанът взема решение да се придържа близо до румънския и българския бряг, до включване в схемата за разделно движение югоизточно от нос Емине, след което да я напусне в нейната югоизточна зона за циркулация, на път за Самсун. Корабът е с едно общо товарно помещение, подобно на самоходна баржа. Бруто тонаж = 1740; най-голяма дължина = 82,18 м; ширина = 11,30 м; височина на борда = 6,00 м.

Корабите плават на пресичащи се курсове. Видимостта е добра. Вълнение на морето – слабо. Вахтата по време на която става сблъскването е на старши помощника на капитана. И двамата старши помощници на капитана твърдят, че са отпочинали и своевременно забелязват, че пеленгът към другия кораб участващ в сблъскването е постоянен. И двамата заявяват, че осъзнават, че корабите отиват към сблъскване. Те също така заявяват, че всеки един от тях е правил опити да се свърже с другия кораб по УКВ радио, 16-ти канал. И двамата старши помощници заявяват, че нито един от тях не е приел радио-повикване от другия. И на двата кораба няма и не се изисква да има монтирани VDR/ S-VDR.

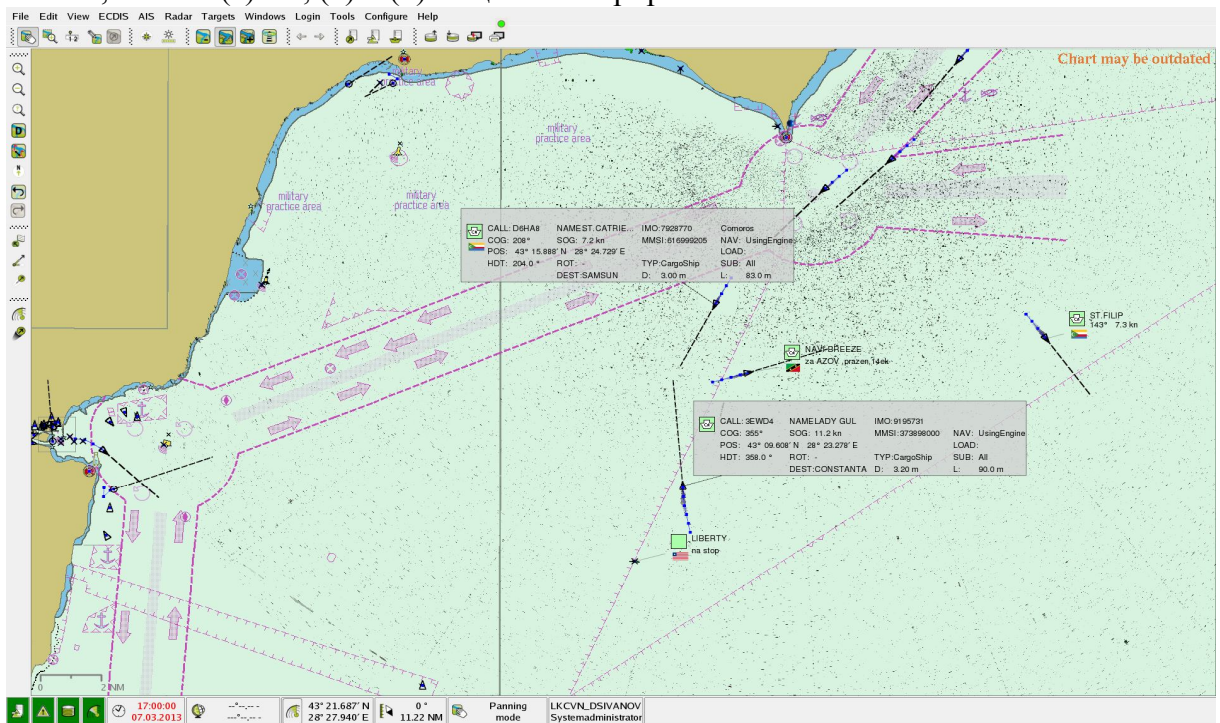
М/к „St. Catrien” е дясно стоящ по отношение на м/к „Lady Gul”.



16:56:09 на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” ПЪ=347°, V=11,0 въз. М/к „St. Catrien” ПЪ=208°, V=7,2 въз.  
ГД „Гранична полиция” към МВР



МППСМ, Част В – Правила за плаване и маневриране, Раздел I – Управляване на корабите при всякакви условия на видимост, Правило 8 (b) гласи: „Всяко изменение на курса на кораба и/ или скоростта, което се предприема за предпазване от сблъскване, ако позволяват обстоятелствата на случая, трябва да бъде достатъчно голямо, за да се забележи лесно от другия кораб, който извършва визуално или радиолокационно наблюдение. Последователни, незначителни изменения на курса и/ или скоростта трябва да се избягват.” Без да цитираме изцяло Правило 8 на МППСМ, ще отбележим, че то е напълно игнорирано. Напълно игнорирани са и правило 15, и правило 16 от Раздел II, Част В, на МППСМ. От правило 17, алинеи (a) т.2; (b) и (d) също са игнорирани.

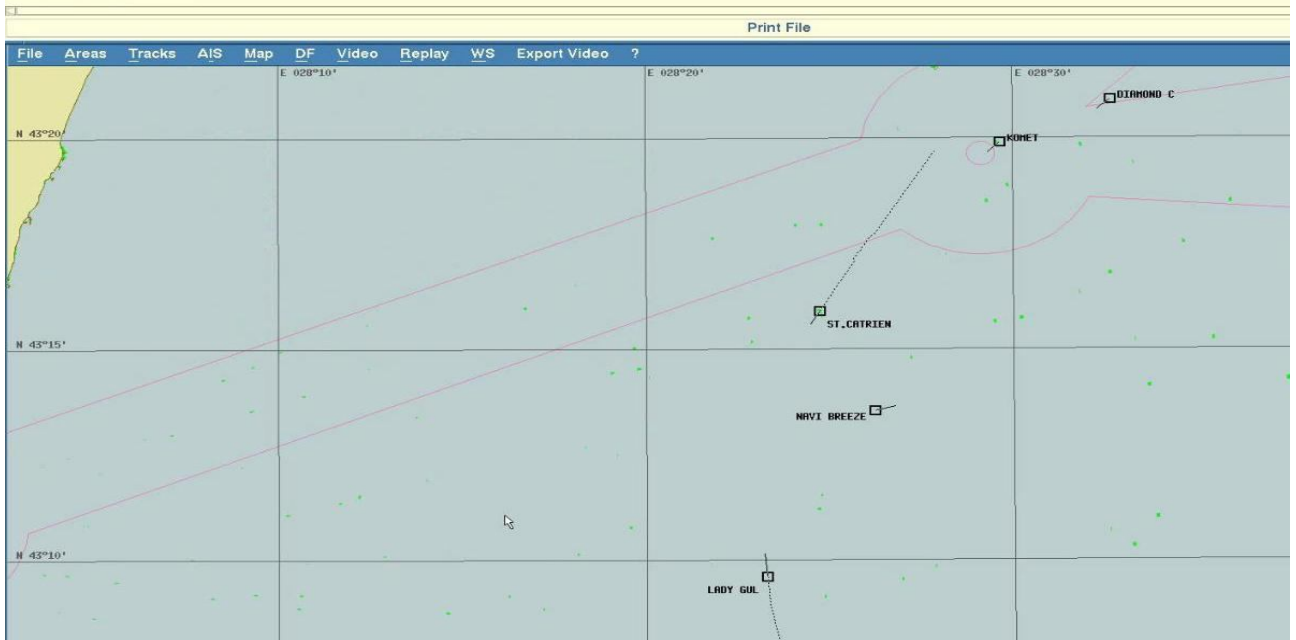


17:00:00 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” ПЪ=355°, V=11,2 въз. М/к „St. Catrien” ПЪ=208°, V=7,2 въз. ГД „Гранична полиция”

DATE : Thu 07 Mar 2013

Lady Gul and St. Catrien at 17:00:00 (15:00:00 GMT)

Obtained by Varna VTMISS

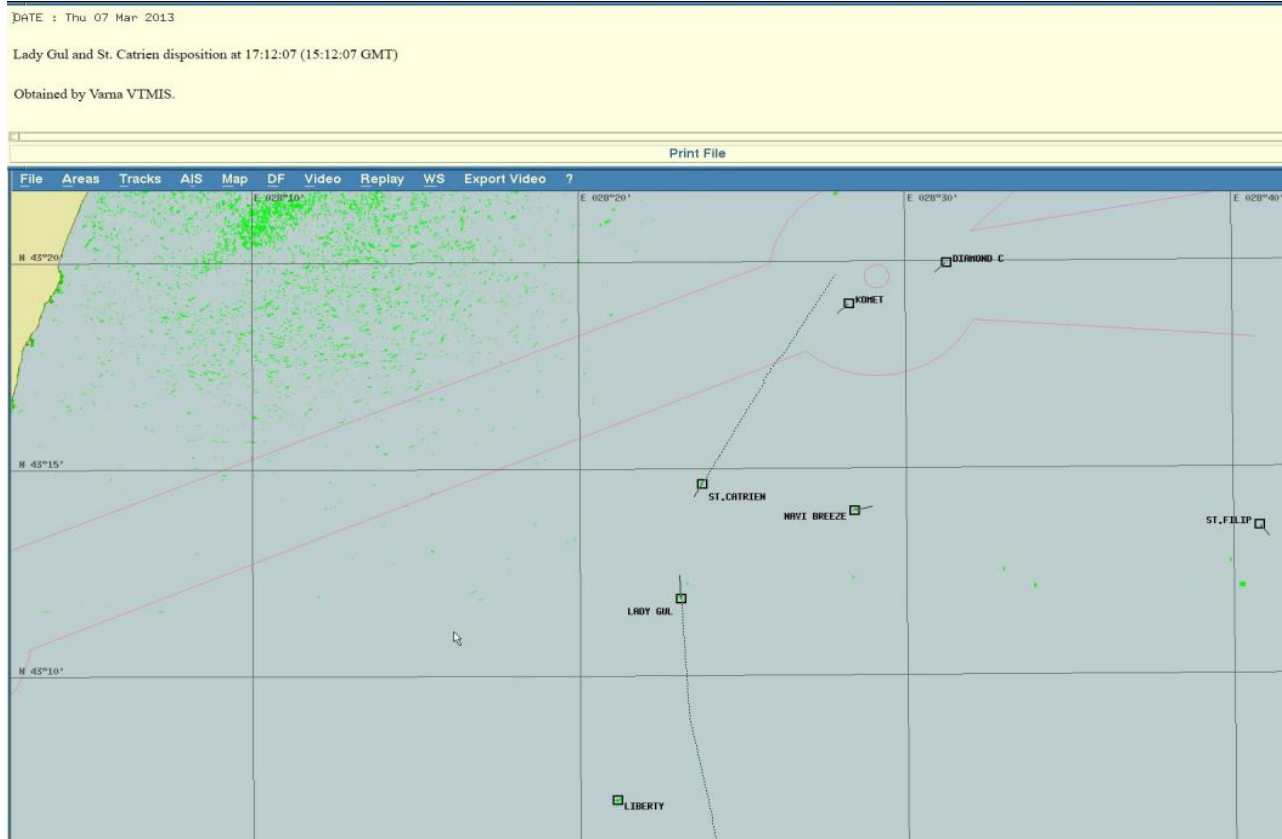


17:00:00 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към м/к „St. Catrien” = 010°; D = 64 кабелта.

М/к „St. Catrien” - Пеленг към м/к „Lady Gul” = 190°; D = 64 кабелта.

VTMISS – Varna

Между 16:56 ч. и 17:00 ч. м/к „Lady Gul” изменя незначително своя курс на дясно. Добрата морска практика е м/к „Lady Gul” (длъжен да отстъпи път – Правило 15 на МППСМ) да промени наименованието на курсовия ъгъл към м/к „St. Catrien”, от КЪ десен борд на КЪ ляв борд. Такава маневра не е извършена. От друга страна, м/к „St. Catrien” (имащ право на път - Правило 17(a)(1) на МППСМ) не реагира своевременно – Правило 17(a)(2), - чрез маневра за избягване на риска от сблъскване, независимо от констатацията, че пеленгът към м/к „Lady Gul” остава постоянен, а дистанцията намалява.



17:12:07 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към м/к „St. Catrien” = 010°; D = 28 кабелта.

М/к „St. Catrien” - Пеленг към м/к „Lady Gul” = 190°; D = 28 кабелта. VTMS – Varna

М/к „Lady Gul” и м/к „St. Catrien” отиват на сблъскване, но не са предприети своевременни решителни действия, съгласно Правило 16 и Правило 17(b) на МППСМ.

В 17:20:56 ч. м/к „St. Catrien” започва поворота на дясно за избягване на сблъскването, но маневрата е предприета прекалено късно и не довежда до разминаване на корабите.

В 17:22 ч. сблъскването е факт. М/к „Lady Gul” връхлита и с дясната част на своя нос удря левия борд на м/к „St. Catrien”, който е в процес на циркуляция на дясно. Ударът е в областта между товарната марка и надстройката на м/к „St. Catrien” под ъгъл от 60°-70° спрямо ДП, по посока на движението.

В резултат на сблъскването м/к „St. Catrien” претърпява повреда на корпуса – огъване и повреда на люковото закритие. М/к „Lady Gul” получава малка пробойна в дясната част на носа, над водолинията. По нареждане на Капитана на пристанище Варна и двата кораба са задържани. М/к „Lady Gul” възстановява своята мореходност след ремонт за възстановяване целостта на корпуса и на 12.03.2013 г. отплава от Варна. М/к „St. Catrien” разтоварва товара от балирана слама и на 21.03.2013 г. е взет на буксир за ремонт в Бургас – „Бургаски корабостроителници” АД. Няма пострадали лица от екипажите. Няма замърсяване на околната среда.

Комисията издава пепоръки към:

- корабособствениците на двата кораба, относно МППСМ обучение на вахтените офицери и дисциплината на борда;

- ДП „Пристанищна инфраструктура”, относно въвеждане на трафик контрол.

- Морските администрации в ЕС, чрез EMSA, за проверки по Конвенция ILO 180.

## 5. Фактическа информация

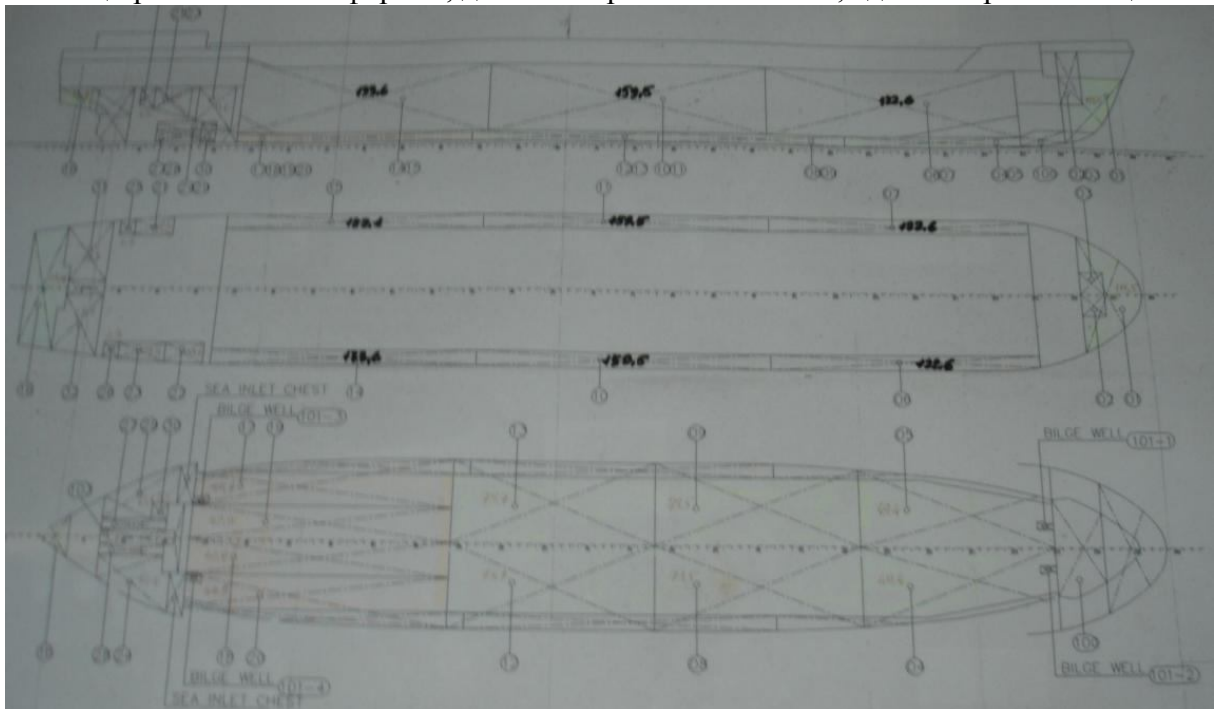
### 5.1. Технически данни за м/к „Lady Gul” и м/к „St. Cathrien”

#### 5.1.1. М/к „Lady Gul” – данни за кораба



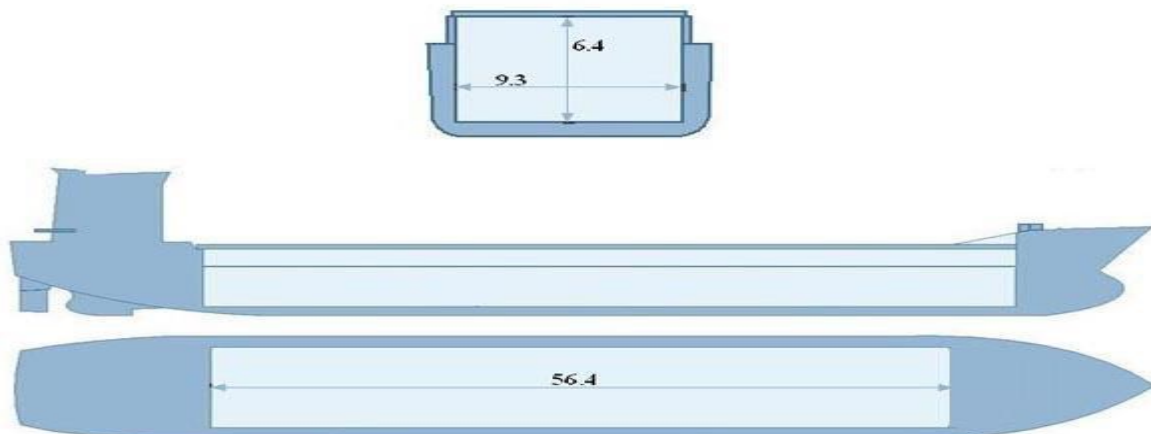
- Име: **Lady Gul** (предишни имена - Hohegrund, Sandra);
- Знаме/националност на кораба: **Панама**;
- Идентификационен IMO № : **9195731**;
- Позивни: **3EWD4**;
- Идентификационен номер на корабната радиостанция – MMSI: **373898000**;
- Корабособственик регистриран: **Messenger Holding S.A., Panama**;
- Пристанище на регистрация: **Панама Сити**;
- Дата на регистрация: **14.08.2012 г.**;
- Корабособственик: **GN Group Corporation, Istanbul, Turkey**;
- Мениджър и Оператор на 07.03.2013: **Munamar Denizcilik ve Tikaret Ltd.**;
- Класификационна сертифицираща организация: **Bureau Veritas France (B.V.)**;
- Статус: **в експлоатация**;
- Тип: **Кораб за генерални товари**;
- Дата на построяване: **декември 2000 г.**;
- Корабостроителница: **Damen Shipyard – Холандия**;
- Бруто тонаж: **2545 регистрови тона**;
- Нето тонаж: **1460 регистрови тона**;
- Дължина (най-голяма): **88,78 м.**;
- Ширина (най-голяма): **12,50 м.**;
- Обща височина на борда: **7,022 м.**;
- Височина на борда над лятната товарна марка: **1,610 м.**;

- Максимално лятно газене: 5,412 м.;
- Товарен капацитет: 5250 куб.м.;
- Водоизместване(макс.): 4979,86 м.т.;
- Дедуейт(макс.): 3812,72 м.т.;
- Дедуейт по време на сблъскването (под баласт): 2716,59 м.т. (от корабособственика);
- Максимален баласт морска вода: 1418.6 м.т.;
- Главен двигател: МАК 8М20 – 1000 об./мин. - 1520 kw;
- Винт : фиксиран, с дясна стъпка;
- Подруляващо устройство: Veth Jet – 220 kw;
- Рулеви машини: 2 бр. Fishtail;
- Скорост на пълен ход: 10 вз. натоварен; 11 вз. под баласт;
- Офицерска вахта на мостика: 3 души, вкл. капитана;
- Обслужване на машината: безвахтено;
- Екипаж на 07.03.2013 г.: 9 души
- Екипаж, съгласно Свидетелството за безопасно минимално окомплектоване: 6 души;
- Общо разположение: форпик, дънни и странични танкове; едно товарно помещение.



### 5.1.2. М/к „St. Cathrien” – данни за кораба

- Общ изглед: едно товарно помещение; двоен корпус – дънни и странични танкове;





© Jurij S.  
MarineTraffic.com

- Име: **St. Catrien** (предишни имена – Fast Catrien, Rubin);
- Знаме/националност на кораба: Коморски съюз (Коморски острови);
- Идентификационен IMO № : 7928770;
- Позивни: D6HA8;
- Идентификационен номер на корабната радиостанция – MMSI: 616999205;
- Корабособственик регистриран: Aurora Shipping & Trading S.A. – British Virgin Islands;
- Пристанище на регистрация: Морони – Коморските острови;
- Дата на регистрация: 13.02.2012 г.;
- Корабособственик: Sudoservice Shipping Consultancy and Trading Ltd. –Istanbul, Turkey;
- Мениджър и Оператор на 07.03.2013:Sudoservice Shipping Consultancy and Trading Ltd. – Istanbul, Turkey;
- Класификационна сертифицираща организация:Bulgarian Register of Shipping (B.R.S.);
- Застраховател „Корпус и машина”: Guta Insurance – Moscow;
- Статус: Пълна конструктивна загуба, заявена на 19.04.2013 г. на застрахователя. На 14.10.2013 г. корабът е заличен в регистъра на Морони, Коморски съюз.;
- Тип: кораб за генерални товари;
- Годен за превоз на дървен материал, зърно, контейнери;
- Дата на построяване: 19.12.1980 г. (залагане на кила/ подобен етап на строителство);
- Корабостроителница: Sietas – Хамбург;
- Бруто тонаж: 1740 регистрови тона;
- Нето тонаж: 734 регистрови тона;
- Дължина (най-голяма): 82,18 м.;
- Ширина (най-голяма): 11,30 м.;
- Обща височина на борда: 6,0 м.;
- Височина на борда над лятната товарна марка: 2,06 м.;
- Максимално лятно газене: 3,94 м.;
- Товарен капацитет: 3256 куб.м.;
- Водоизместване(макс.): 3324 м.т.;

- Дедуейт(макс.): 2418 м.т.;
- Дедуейт по време на сблъскването: 1486.65 м.т.
- Главен двигател: SBA 8M528 – 720 об./мин - 441 kw;
- Винт : фиксиран;
- Подрулващо устройство: Plueger – 70 kw;
- Рулеви машини: 2 бр.;
- Офицерска вахта на мостика: 2 души, вкл. капитана;
- Обслужване на машината: безвахтено;
- Екипаж на 07.03.2013 г.: 8 души;
- Екипаж, съгласно Свидетелството за безопасно минимално окомплектоване: 7 души.

## 5.2. Информация за рейса на м/к „Lady Gul” и м/к „St. Catrien”

### 5.2.1. Информация за рейса на м/к „Lady Gul”

По информация на капитана, *корабът първоначално е бил на ремонт на машината в Тузла.*



Последните десет пристанища посетени от м/к „Lady Gul”:

Дата пристигане	Дата заминаване	Пристанище	Държава
20.02.2013	05.03.2013	Тузла	Турция
18.02.2013	18.02.2013	Гемлик	Турция
31.01.2013	01.02.2013	Фос	Франция
27.01.2013	29.01.2013	Картагена	Испания
24.01.2013	25.01.2013	Сет	Франция
16.01.2013	16.01.2013	Тарагона	Испания
03.01.2013	04.01.2013	Констанца	Румъния
28.12.2012	30.12.2012	Констанца	Румъния
25.12.2012	26.12.2012	Гемлик	Турция
24.12.2012	25.12.2012	Бандирма	Турция

Екипаж: интернационален – девет души: капитан - азер; старши пом. капитан и 2-ри пом. капитан – турци; главен механик – турчин; механик – азер; двама рулеви – грузинци; ойлер за поддръжка на машината – азер; готвач – турчин. Работни езици – турски и английски.

В 13:00 ч. на 05.03.2013 г. корабът, под баласт, отплава от Тузла и в 22:30 ч. закотвя на рейда на Каргал (на северозапад по посока на Босфора). На 06.03.2013 г. от 16:30 ч. до 18:00 ч. корабът маневрира, като сменя котвената стоянка и закотвя на рейда на Истанбул. На 07.03.2013 г. „Lady Gul” вдига котва и подхожда към Босфора. В 04:10 ч. корабът влиза в Босфора и взема пилот, а в 05:40 ч. сваля пилота на излизане от Босфора, като се насочва към

котвената стоянка западно от нос Калиакра, за изчакване на котва на нареждане за товарене в Констанца. От 06:00 до 14:00 ч. е извършена смяна на баласта, по данни от корабния дневник. Максимално газене на кораба – 3,20 м., съгласно плана за прехода ( Passage plan).

На 08.03.2013 г., на котвена стоянка №1 – Варна, след сблъскването, м/к „Lady Gul” има следното заснето газене (след изпомпване на баласт от форпика, с цел извършване на оглед на пробойната): нос 1,40 м; на мидела 2,30 м; кърма 3,20 м.



М/к „Lady Gul” на котвена стоянка №1 – Варна – 08.03.2013 г. Максимално газене 3,20 м.



Път на м/к „Lady Gul” за закотвяне западно от нос Калиакра: Истински курс = 352°. British admiralty chart 2285.

### 5.2.2. Информация за рейса на м/к „St. Catrien”

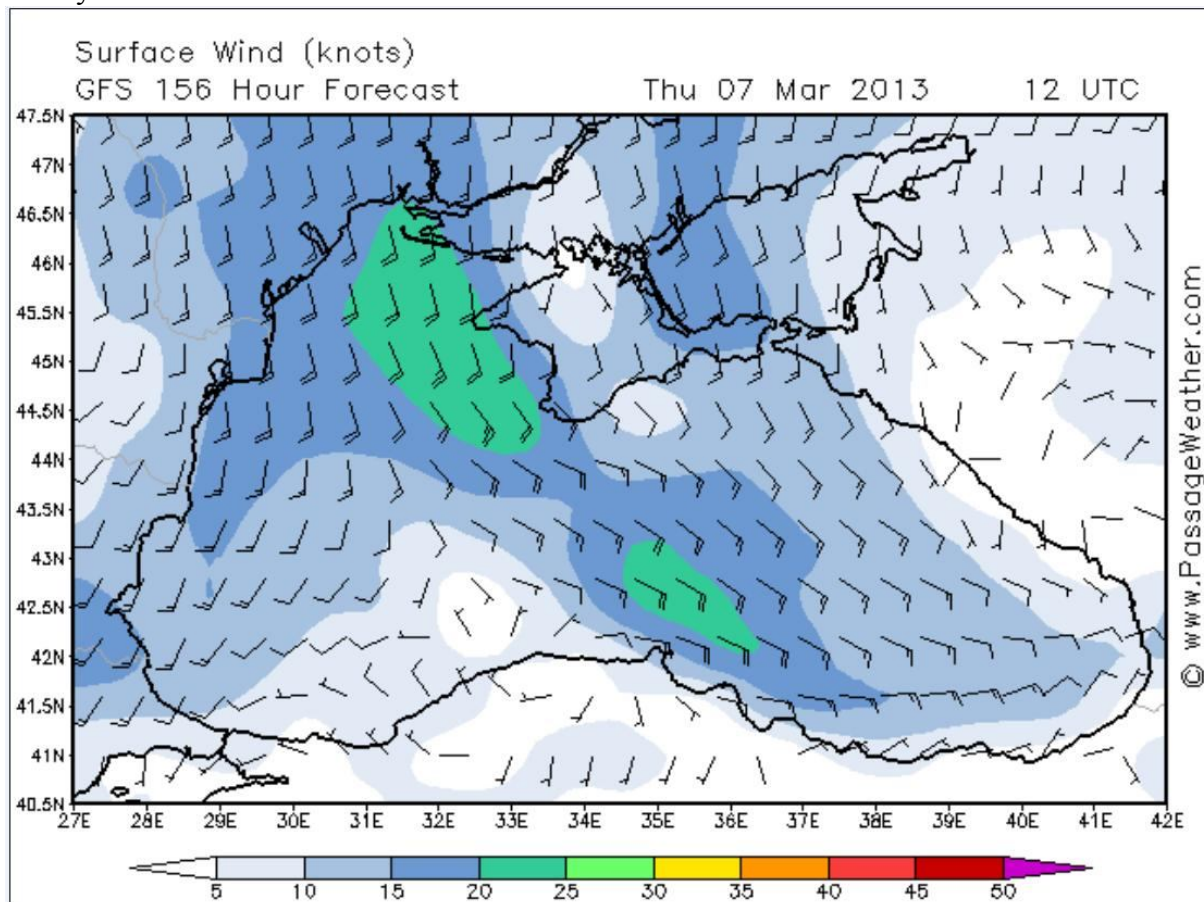
*Моторен кораб „St. Catrien” е бил извън експлоатацията от 22.12.2012 г. до 01.03.2013 г. в „Бургаски корабостроителници” - АД, гр. Бургас, за годишен преглед, целящ потвърждаване на клас след междинен класов преглед на Български корабен регистър (с докуване от 26.01.2012 г. до 02.03.2012 г.).*

От 01.02.2013 г. до 21.02.2013 г. корабът е предоставен на БКР за годишен преглед. Класът на кораба е потвърден от БКР на 22.02.2013г.

Екипаж: украински – осем души: капитан; старши помощник капитан; главен механик; двама рулеви; двама мотористи; готвач. Работен език руски/ украински.

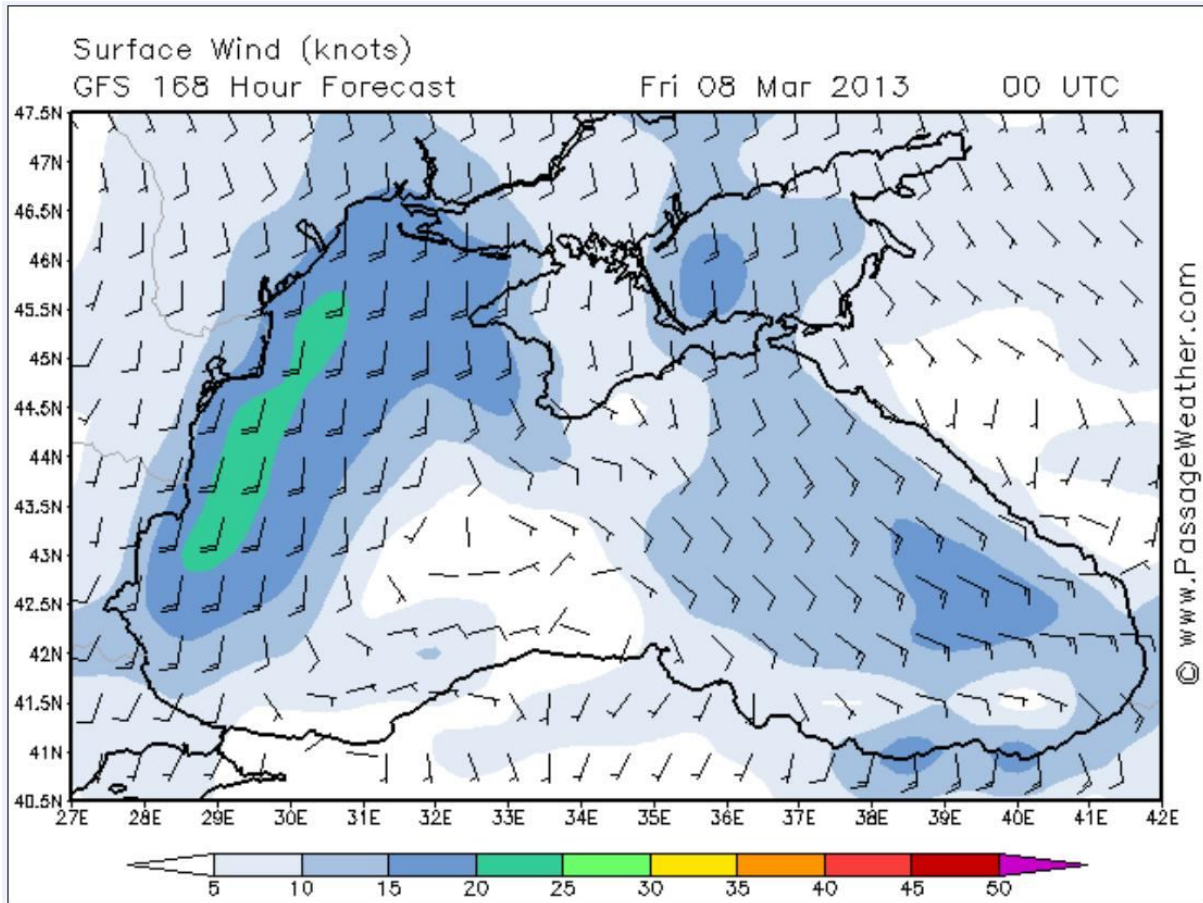
На 01.03.2013 г. м/к „St. Catrien” напуска „Бургаски корабостроителници”, за да извърши своя първи рейс за годината: Констанца – Самсун (Североизточна Турция). На 04.03.2013 г. в 22:45ч. корабът е поставен на кей в Констанца за товарене на балирана слама. Товаренето започва на 05.03.2013 г. в 07:50 ч. и завършва на 06.03.2013 г. в 15:00 ч. Товарните документи са оформени около 19:00 ч. Натоварени общо 500,212 м.т. балирана слама, в товарното помещение и на палубата. Корабът отплава на следващия ден – 07.03.2013 г. От 06:30 ч. до 06:40 ч. – изходяща гранична, митническа и пристанищна контрола. В 07:40 часа – пилот на борда. В 07:55 ч. корабът се сменя от кея и отплава за Самсун. Рейсът е изцяло в Черно море. На отплаване: газене нос 2,81 м; на мидела 2,91; кърма 3,03 м; товар в товарното помещение 396,762 т; товар на палубата 103,450 т; баласт 909,2 т; прясна вода 24,7 т; газьол 44,6 т; дедуйет 1486,652 т; водоизместване 2392,652 т. GM corr. = 2,37 м.

Капитанът е приел прогноза за лошо време. Взема решение да се придържа близо до румънския и българския бряг, като от нос Калиакра прочертава курс 210° до схемата за разделно движение югоизточно от нос Емине, с оглед да се включи в нея и да я напусне в нейната югоизточна зона за циркулация, на подходящи, с оглед на прогнозата, курсове за Самсун.

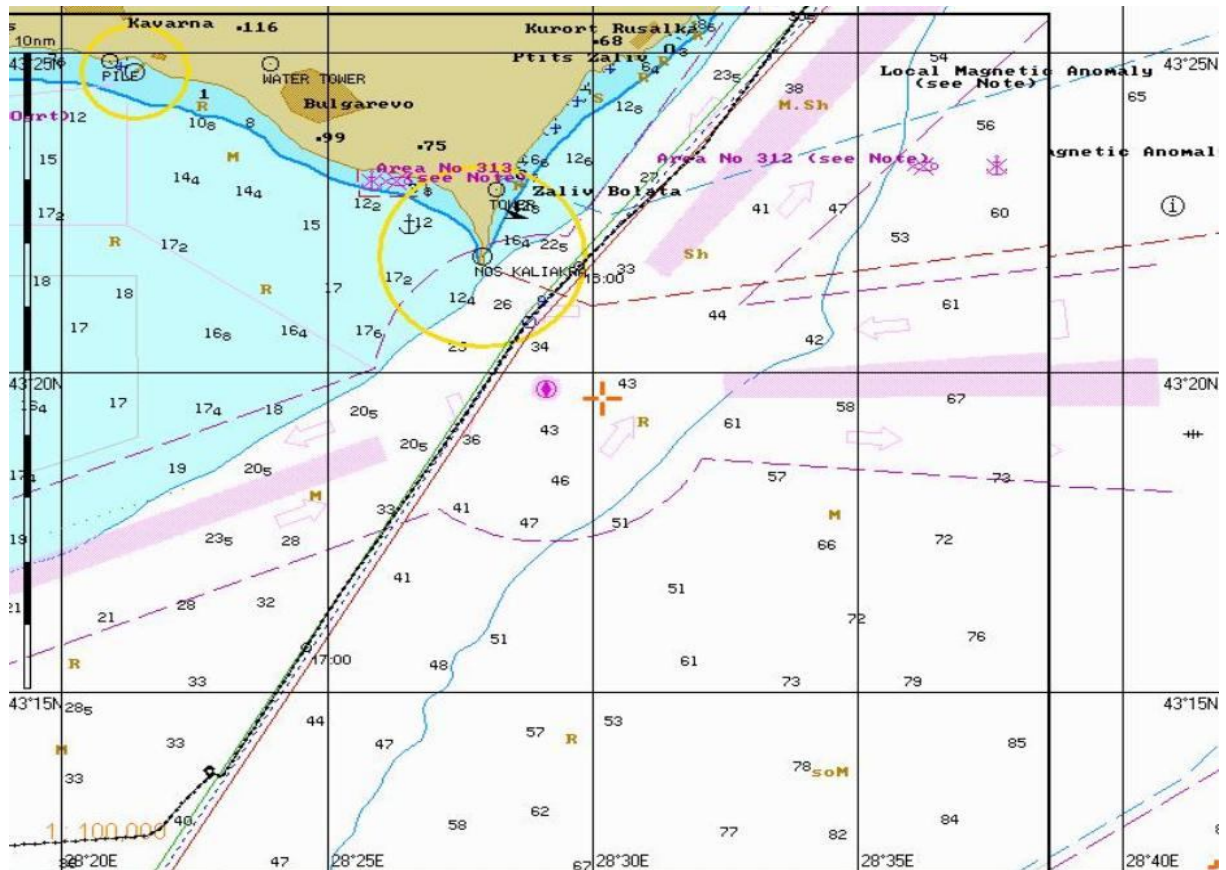


Метеорологична прогноза приета на борда на м/к „St. Catrien” за 14:00 ч. (UTC + 2) на 07.03.2013.

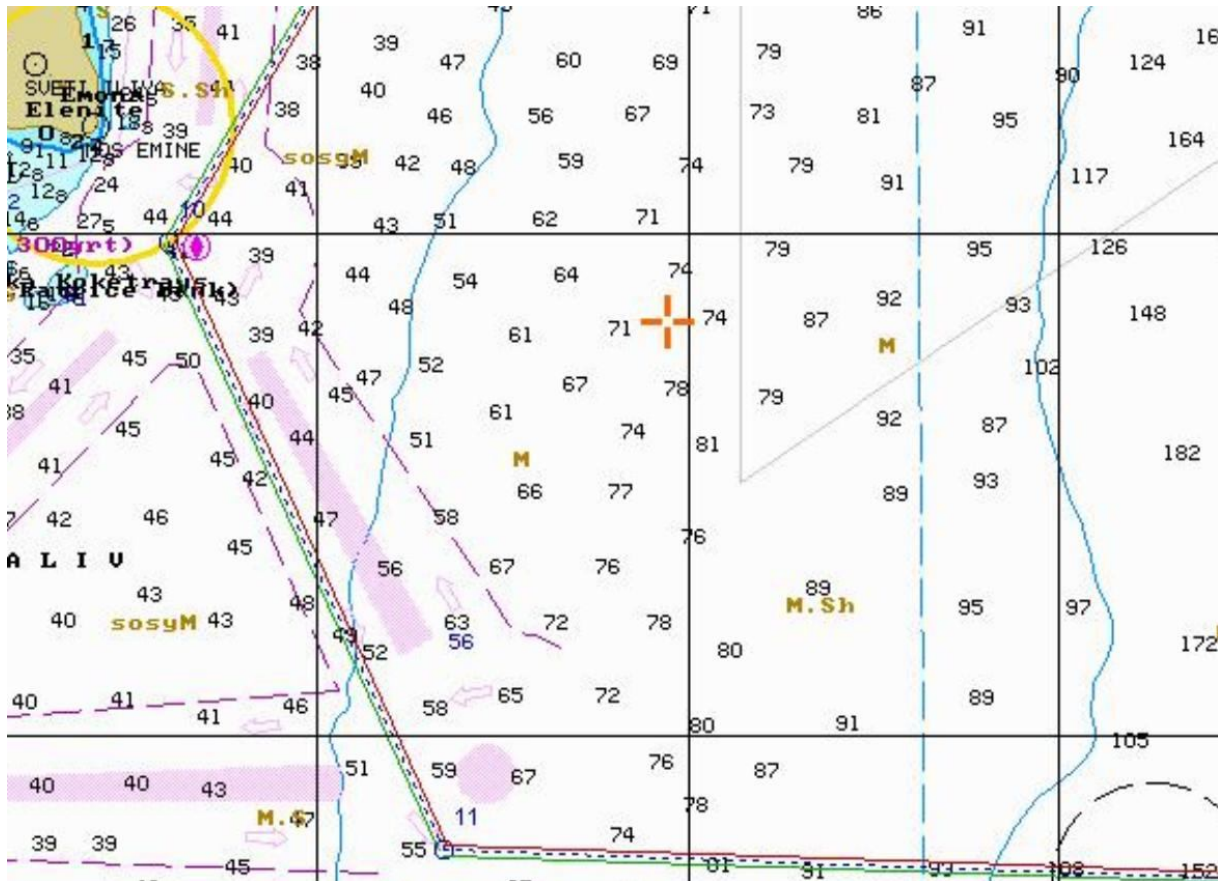




Метеорологична прогноза приета на борда на м/к „St. Catrien” за 02:00 ч. (UTC + 2) на 08.03.2013.



Планиран и действителен път на м/к „St. Catrien” от нос Калиакра до мястото на сблъскването с м/к „Lady Gul” и действителен път към Варна – котвена стоянка №1. Данни от ECDIS на кораб.



Планиран път на м/к „St. Catrien” - влизане и излизане от схемата за разделно движение югоизточно от нос Емине. Данни от ECDIS на кораба.

### 5.3. Информация за морското произшествие – сблъскване

Класифициране на морското произшествие: Произшествието е квалифицирано от СЗРПМП като „тежко произшествие”.

Съгласно определението за тежки произшествия (“Serious casualties”) дадено в циркулярно писмо MSC-MEPC.3/Circ.3 от 18.12.2008 г., тежки произшествия са произшествия с кораби, които не квалифицираме като „много тежки произшествия” и които включват пожар, **сблъскване**, засядане, контакт, щета от лошо време, щета от лед, пропукване на корпуса или подозрение за корпусен дефект и т.н. имащи за последствие - спиране на главния двигател, голяма щета на жилищните помещения, тежка структурна щета – такава като проникване на вода в корпуса и т.н., правещи кораба немореходен, или - замърсяване на морската среда (без значение на количеството замърсител) и/или - повреда налагаща провлачване или брегова помощ.

На горното определение за „тежко произшествие” се позовава Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23.04.2009 г., в чл.3, т.3.

Същото е транспонирано в Наредба № 23 за докладване и разследване на произшествия в морските пространства, на МТИТС от 24.10.2011 г., в § 1., т.13 на Допълнителни разпоредби.

**Дата и час на сблъскването 07.03.2013 г. в 17:22 ч.(15:22 GMT)**

**Координати и местоположение на сблъскването:  $\varphi = 43^{\circ}13,70' \text{ С}$ ;  $\lambda = 028^{\circ}22,96' \text{ И}$ . Черно море, на около 9 мили юг-югозапад от нос Калиакра и на около 21 мили източно от контролната кула на VTМIS - пристанище Варна ( $\text{П} = 083^{\circ}$ ), и МСКЦ – Варна.**

Хидрометеорологични условия в района на морското произшествие: светла част на денонощието, видимост добра – около 6-8 мили; вятър от южната четвърт 3-5 бала, море 2-4 бала по Бофорт. Температура на въздуха  $+9^{\circ}\text{С}$ ; облачно.

#### 5.4. Участие на бреговите власти

На 07.03.2013 г. в 17:21:05 ч. Варна-трафик (VTMIS) прави първо повикване към м/к „Lady Gul” на 16 УКВ канал. От м/к „Lady Gul” не отговарят. В този момент „Lady Gul” е на един кабелт ( две корабни дължини) от м/к „St. Catrien”, който от 17:20:56 ч. е в процес на циркулация надясно. В 17:21:20 ч. следва ново повикване на м/к „Lady Gul” от Варна-трафик, на 16 УКВ канал. Няма отговор. Следва сблъскване.

В 17:26:17 ч. и в 17:26:35 ч. Варна-трафик на два пъти вика на 16 УКВ канал м/к „St. Catrien”, който не отговаря. От 17:25:18 ч. м/к „St. Catrien” е в радиовръзка с м/к „St. Filip” – еднотипен кораб на същия корабособственик, - който е на около 14 мили източно от „St. Catrien”, на път за Самсун.

В 17:26:49 ч. Варна-трафик вика на 16 УКВ канал м/к „Lady Gul”. Отговаря капитанът. Разговорът е прехвърлен на 11 УКВ канал. Варна-трафик се осведомява за ситуацията – дали корабите претърпели сблъскване са на вода, чрез капитана на м/к „Lady Gul”, който докладва за видимата щета на корпуса на м/к „St. Catrien”.

В 17:29:46 ч. м/к „Lady Gul” вика м/к „St. Catrien”.

В 17:30:22 ч. м/к „St. Catrien” вика м/к „Lady Gul”. Чува се ехо.

В 17:30:30 ч. м/к „Lady Gul” влиза в контакт с м/к „St. Catrien” и минават на 17 УКВ канал. Капитанът на „Lady Gul” запитва капитана на „St. Catrien” нуждае ли се от помощ. Капитанът на „St. Catrien” се обръща към капитана на „Lady Gul” с молба да го ескортира. Разговорът е на английски.

В 17:31:39 ч. и 17:32:25 Варна-трафик вика м/к „St. Catrien” на 16 УКВ канал. Няма отговор.

В 17:31:38 на работен канал м/к „St. Filip” вика м/к „St. Catrien”. Разговорът е на руски. „St. Filip” подхожда „St. Catrien”. Капитанът на „St. Catrien” му съобщава, че подхожда брега. Намесва се и капитанът на „Lady Gul”.

В 17:32:30 м/к „Lady Gul” вика Варна-трафик и капитанът докладва, че „St. Catrien” е с курс към брега за заставане на котва. Докладва, че „Lady Gul” и „St. Catrien” са мореходни. Докладва, че „Lady Gul” отива за заставане на котва под Калиакра. От Варна-трафик дават разрешение на „Lady Gul” за заставане на котва под Калиакра.

В 17:33:55 ч., 17:36:00 ч., 17:36:17 ч., 17:38:19 ч. и 17:38:34 ч. Варна-трафик вика м/к „St. Catrien” на 16 УКВ канал. Няма отговор.

В 17:41:05 Варна-трафик вика м/к „Lady Gul” на 16 УКВ канал. „Lady Gul” потвърждава, че отива към Калиакра за заставане на котва. Варна-трафик коментира, че няма радиовръзка с м/к „St. Catrien”.

В 17:47:06 ч., 17:47:43 и 17:49:41 ч. Варна-радио вика м/к „Lady Gul” на 16 УКВ канал. Няма отговор.

В 17:48:12 ч. и 17:49:21 ч. Варна-радио вика м/к „St. Catrien” на 16 УКВ канал. Няма отговор.

В 17:52:03 ч. м/к „St. Catrien” се свързва с м/к „Lady Gul” и отново моли „Lady Gul” да го ескортира, като указва - до Варна.

В 17:55:30 ч. Варна-радио вика м/к „Lady Gul” на 16 УКВ канал. „Lady Gul” отговаря. Минават на 26-ти работен УКВ канал. В 15:57:23 ч. МСКЦ – Варна прави опит да се свърже с м/к „Lady Gul” чрез Варна-радио на 26 УКВ канал. Опитът пропада.

В 17:58:36 ч. чрез Варна-радио на 26 УКВ канал започва втори опит за телефонна връзка между МСКЦ – Варна и м/к „Lady Gul” – успешен. МСКЦ – Варна се осведомява за намеренията на м/к „Lady Gul”. „Lady Gul” докладва, че м/к „St. Catrien” се нуждае от неговия ескорт до Варна – рейда. Докладва, че има само малка пробойна и няма проблем и че може да подходи до котвена стоянка във всеки район. МСКЦ – Варна се осведомява дали има замърсяване на морето и относно мореходността на двата кораба. Отговорът от капитана на м/к „Lady Gul” е, че няма замърсяване и че двата кораба са мореходни. М/к „St. Catrien” напредва към Варна – рейда. М/к „Lady Gul” получава указание от МСКЦ – Варна да съпроводи м/к „St. Catrien” до котвената стоянка – Варна.

В 18:07:09 ч. Варна-трафик вика м/к „St. Catrien” и установява връзка на 16 УКВ канал, след което преминават на 11 работен УКВ канал.

В 18:07:35 ч. м/к „St. Catrien” вика Варна-трафик на 11 УКВ канал и установява връзка. Докладва, че корабособственикът е наредил корабът да се отправи за Бургас.

В 18:07:52 ч. Варна-трафик на 11 УКВ канал нарежда на м/к „St. Catrien” да застане на котвена стоянка № 1 – Варна, съгласно заповед на Капитана на пристанище Варна. Следва въпрос към капитана на м/к „St. Catrien” дали корабът е мореходен. Отговорът е утвърдителен. Остават на УКВ канали 11 и 16.

В 18:08:29 ч., 18:09:18 ч. и 18:09:30 ч. Варна-радио вика „Lady Gul” на 16 УКВ канал. В 16:09:30 ч. „Lady Gul” отговаря. Капитанът е зает с телефонен разговор. Минава на 26 работен УКВ канал на прослушване. В 18:11:09 ч. капитанът на „Lady Gul” вика Варна-радио на 26 работен канал.

Сутринта на 08.03.2013 г. Дирекция „Морска администрация” – Варна започва държавна пристанищна инспекция на м/к „St. Catrien” и м/к „Lady Gul”. Инспекцията завършва следобед. И двата кораба са задържани във връзка с нарушена мореходност, до нейното възстановяване, а м/к „Lady Gul” и до извършване на одит от администрацията на флага, във връзка с нарушаване на Международния кодекс за безопасно управление (ISM Code).

Сутринта на 08.03.2013 г. започна разследване на морското произшествие от СЗРПМП, като до края на деня са събрани сведения и доказателствен материал от двата кораба.

На 21.03 – 22.03.2013 г. корабът е закаран до Бургас на буксир (виж по-долу – „Последствия”).

## 5.5. Последствия



М/к „St. Catrien” след сблъскването на 07.03.2013 г. Котвена стоянка № 1 – Варна.

М/к „St. Catrien” получава тежки конструктивни повреди. Корпусът е силно огънат навътре, в продължение на около 19 м, от 82-ро до 30-то ребро, на височина около 3-3,5 м. Главна палуба ляв борд е силно огъната от 75-то до 30-то ребро. Главна палуба десен борд е силно огъната от 71-во до 31-во ребро. Люковото закритие е повредено, разместено и разхерметизирано. Надлъжните вертикални листи на товарното помещение са деформирани и напукани и т.н. Корабът получава около 3° статичен крен надясно. Корабът е задържан след извършване на държавна пристанищна инспекция от Дирекция „Морска администрация” – Варна, до възстановяване на мореходността.

След разтоварване на товара от балирана слама в пристанище Варна, на 21.03.2013 г. корабът е взет на буксир от влекач „Multratug 25” за буксировка до Бургас, за ремонт в „Бургаски корабостроителници”- АД, , където пристига на 22.03.2013 г.

На 25.03.2013 г. класът на м/к „St. Catrien” е суспендиран след предлед на БКР.

На 19.04.2013 г. корабособственикът декларира пълна конструктивна загуба пред застрахователя. На 14.09.2013 г. пълна конструктивна загуба е декларирана на Администрацията на флага – Коморски съюз (Коморски острови). На 14.10.2013 г. е издадено свидетелство от Коморския съюз за заличаване на м/к „St. Catrien” от регистъра.

С акта на заличаване на м/к „St. Catrien” от корабния регистър в Морони, морското произшествие по определение се квалифицира като „много тежко произшествие” – пълна загуба.

М/к „Lady Gul” получава триъгълна пробойна в дясната част на носа, на височината на котвения клюз (вероятно от счупения предпазен леер на м/к „St. Catrien” в резултат на сблъскването). Корабът е задържан след извършване на държавна пристанищна инспекция от Дирекция „Морска администрация” – Варна, до възстановяване на мореходността и до извършване на одит от администрацията на флага на безопасното управление на кораба, преди отплаването му, във връзка с нарушаване на Международния кодекс за безопасно управление (ISM Code). Корабът застана на кей за кораборемонт във Варненското езеро и след възстановяване на целостта на корпуса отплава от Варна на 12.03.2013 г. Времето извън експлоатация на кораба е пет дни.



М/к „Lady Gul” – пробойна след сблъскването на 07.03.2013 г. Котвена стойка № 1 – Варна.

За щастие, м/к „Lady Gul” няма булб на носа. Корпусът на м/к „St. Catrien” не е пробит. Няма изтичане на гориво или други замърсители в морето. Няма загинали, ранени и паднали зад борд членове на екипажите на двата кораба.

## **6. Описание на произшествието**

### **6.1. Хронология на произшествието**

На 07.03.2013 г. м/к „St. Catrien” плава натоварен с пълен товар от 500,212 тона балирана слама в товарното помещение и на палубата, от пристанище Констанца за пристанище Самсун, като капитанът избира път покрай румънския и българския бряг. В 16:25 ч. по корабния дневник, м/к „St. Catrien” ляга на жироспасен курс  $210^\circ$ . Поправката на жироспаса е отчетена като  $\pm 0,0^\circ$ . На хартиената карта и на електронната карта е прочертан ИК =  $210^\circ$ . Корабът следва пътя, като от момента на лягане на ККЖ =  $210^\circ$  (16:25 ч.) до 17:00 ч. по корабния дневник, когато на картите е поставено място, плава на осреднен ПЪ =  $210,8^\circ$ . От 17:00 ч., до момента на започване на циркулация надясно (17:20:56 ч.), плава на осреднен ПЪ =  $209,5^\circ$ , като постепенно се прибира към линията на прочертания на картите курс. Корабът силно рискае. Светла част на денонощието, видимост – добра, отбелязана в дневника на „St. Catrien” като 8 мили (обективно 6-8 мили), вятър от южната четвърт 3-5 бала, море 2-4 бала по Бофорт. Температура на въздуха  $+9^\circ\text{C}$ ; облачно.

**Обективно, в 17:00:00 ч.** пеленгът от м/к „St. Catrien” към м/к „Lady Gul” е  $190^\circ$ ; Д = 64 кабелта. Курсовият ъгъл е  $14^\circ$  ляв борд. Скорост на „St. Catrien” 7,2 въз.

М/к „St. Catrien” и м/к „Lady Gul” плават на пресичащи се курсове и се намират във видимост един с друг. Съгласно МППСМ, Правило 15, Пресичащи се курсове, м/к „St. Catrien” има право на път, а м/к „Lady Gul”, който вижда другия кораб („St. Catrien”) от десния си борд е длъжен да отстъпи път и да не пресича курса на другия кораб („St. Catrien”) пред носа му, ако обстоятелствата позволяват.

М/к „Lady Gul” напредва под баласт към район западно от нос Калиакра, за заставане на котва на завет и изчакване на нареждане за товарене в Констанца. Следва нанесения курс на британска адмиралтейска карта 2285. ИК =  $352^\circ$ .

В 16:32:10 ч. „Lady Gul” плава на ПЪ (COG) =  $346,7^\circ$ ; ККЖ =  $343^\circ$ .

В 16:37:11 ч. „Lady Gul” плава на ПЪ (COG) =  $350,6^\circ$ ; ККЖ =  $346^\circ$ .

В 16:42:12 ч. „Lady Gul” плава на ПЪ (COG) =  $348,8^\circ$ ; ККЖ =  $346^\circ$ .

В 16:52:03 ч. „Lady Gul” плава на ПЪ (COG) =  $349,0^\circ$ ; ККЖ =  $346^\circ$ .

„Lady Gul” също рискае, вятърът и вълната са по кърмата. От посочените моменти в 16:32 ч., 16:37 ч., 16:42 ч., 16:52 ч. се вижда, че „Lady Gul” се отклонява наляво от зададения курс  $352^\circ$ . От 16:00 ч. до сблъскването с м/к „St. Catrien”, липсва нанесена на картата позиция на м/к „Lady Gul”.

В 16:48:26 ч.:

От м/к „Lady Gul” към м/к „St. Catrien” П =  $008,2^\circ$ ; Д = 96 кабелта. Курсовият ъгъл е десен борд.

От м/к „St. Catrien” към м/к „Lady Gul” П =  $188,2^\circ$ ; Д = 96 кабелта. Курсовият ъгъл е ляв борд.

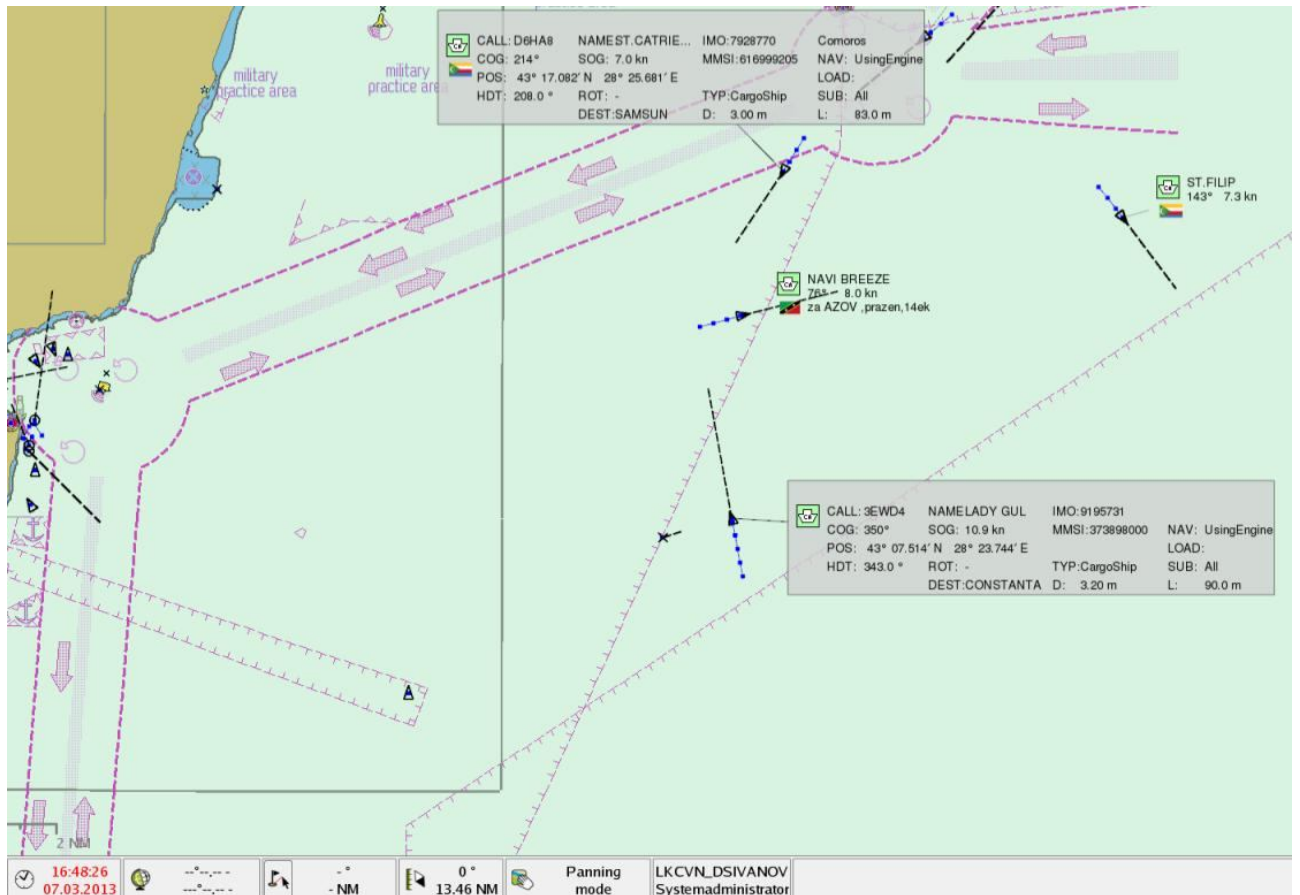
Корабите не са във видимост един с друг.

В 16:52:03 ч.:

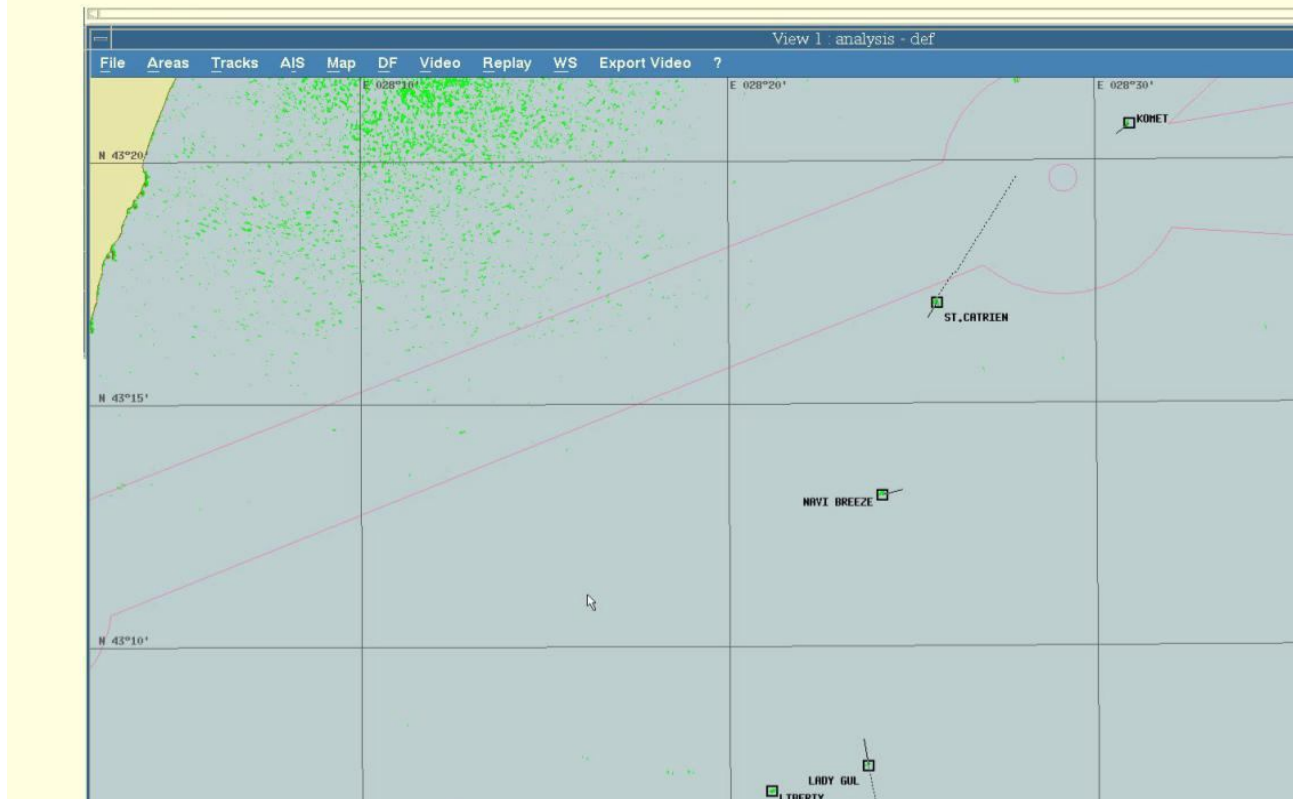
От м/к „Lady Gul” към м/к „St. Catrien” П =  $009^\circ$ ; Д = 86 кабелта. КЪ =  $23^\circ$  десен борд (ККЖ =  $346^\circ$ ).

От м/к „St. Catrien” към м/к „Lady Gul” П =  $189^\circ$ ; Д = 86 кабелта. КЪ =  $18^\circ$  ляв борд (ККЖ =  $207^\circ$ ).

Старши помощник капитанът на м/к „Lady Gul” свидетелства, че в 16:52 ч. е видял м/к „St. Catrien” вдясно от носа на собствения кораб, на около 6 мили дистанция и е опитал да установи контакт на 16 УКВ канал, след което е сменил курса надясно. **Обективно** не е записано повикване на 16 УКВ канал от извършващите мониторинг и дистанцията до „St. Catrien” е 8,6 мили. Курсът на „Lady Gul” по жироспаса е променен с  $8^\circ$  надясно в 16:57 ч.



16:48:26 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” ПЪ=350°, V=10,9 въз. М/к „St. Catrien” ПЪ=214°, V=7,0 въз. ГД „Гранична полиция”  
 16:48:26 DATE : Thu 07 Mar 2013

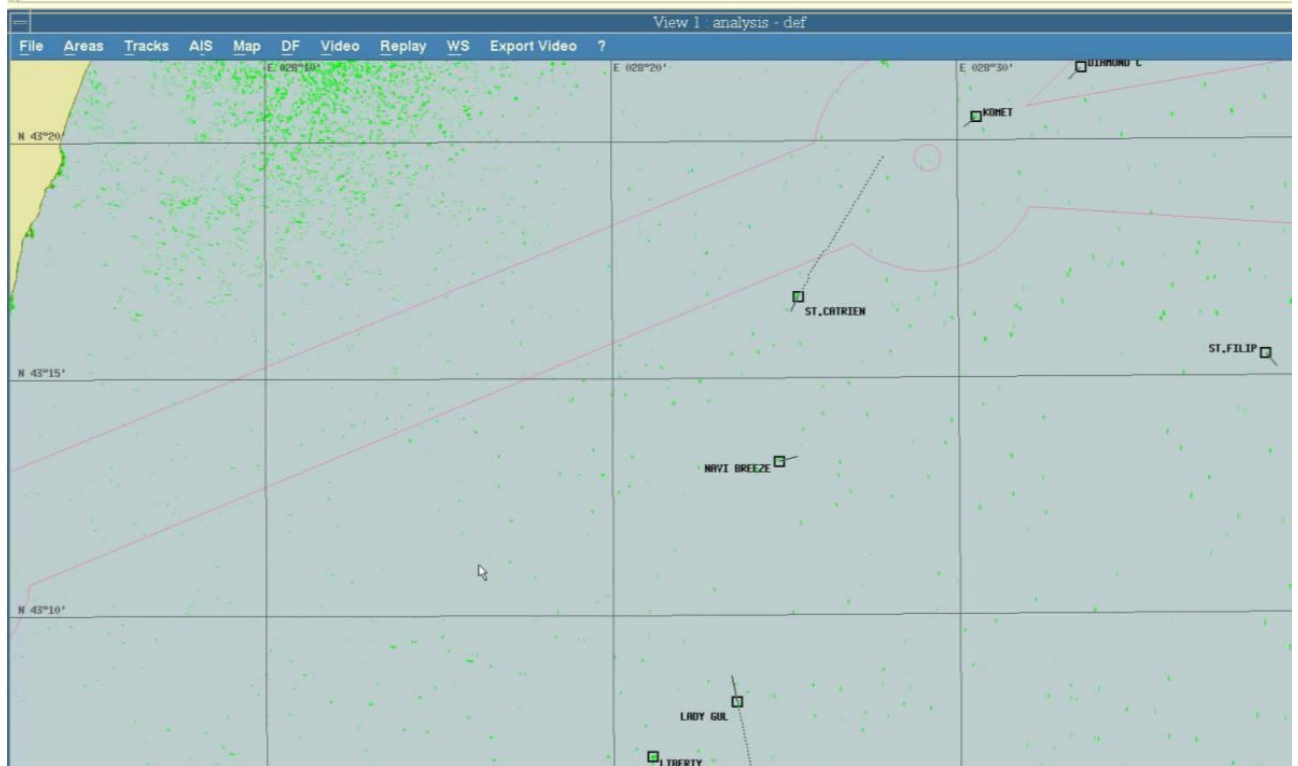


16:48:26 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към м/к „St. Catrien” = 008,2°; D = 96 кабелта.  
 М/к „St. Catrien” - Пеленг към м/к „Lady Gul” = 188,2°; D = 96 кабелта.

DATE : Thu 07 Mar 2013

Lady Gul and St. Catrien at 16:52:03 (14:52:03 GMT).

Obtained by Varna VTMISS.



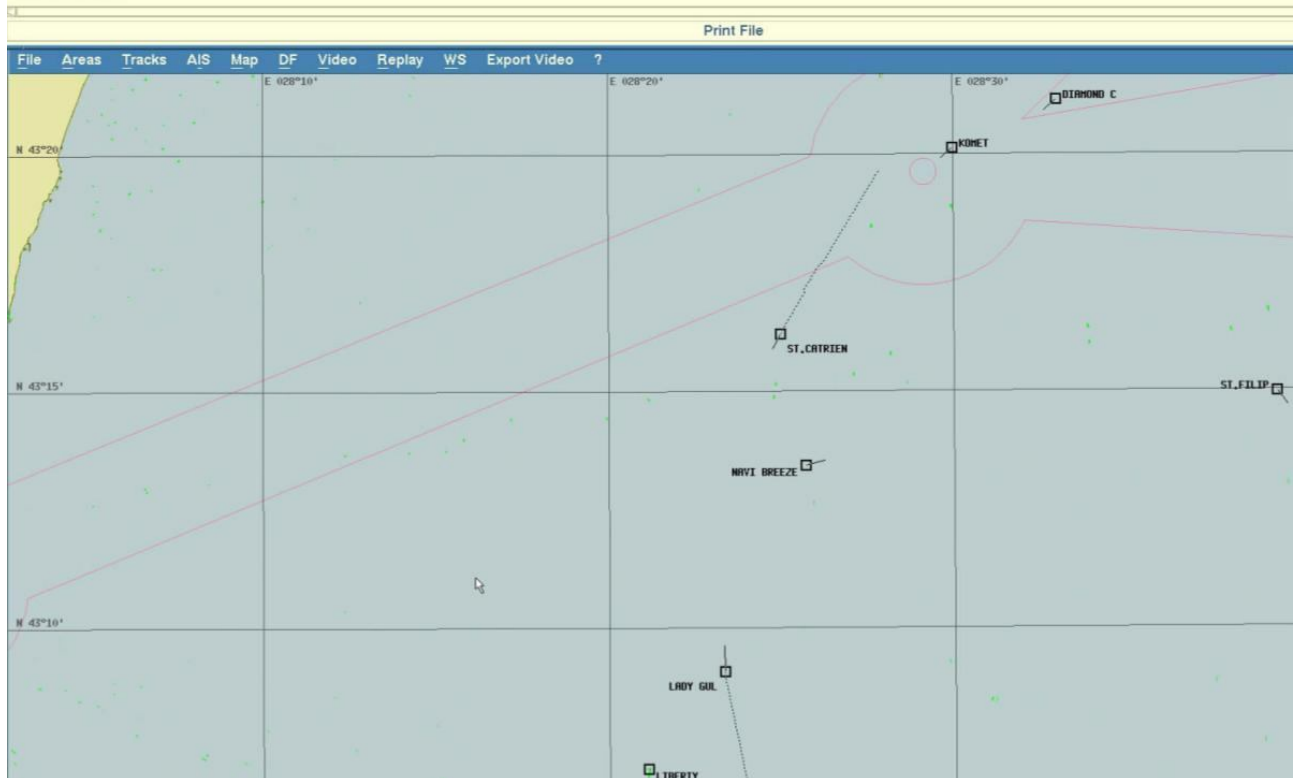
16:52:03 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към М/к „St. Catrien” = 009°; D = 86 кабелта.  
 М/к „St. Catrien” - Пеленг към М/к „Lady Gul” = 189°; D = 86 кабелта.

VTMISS – Varna

DATE : Thu 07 Mar 2013

Lady Gul and St. Catrien disposition at 16:57:04 (14:57:04 GMT).

Obtained by Varna VTMISS.



16:57:04 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към М/к „St. Catrien” = 009,6°; D = 72 кабелта.  
 М/к „St. Catrien” - Пеленг към М/к „Lady Gul” = 189,6°; D = 72 кабелта.

VTMISS – Varna



В 16:57 ч.:

„Lady Gul” ляга на компасен курс по жирокомпаса  $354^\circ$  и вече плава на ПЪ (COG) =  $357,2^\circ$ . Скоростта е 11,0 възла.

М/к „Lady Gul” променя курса надясно с  $8^\circ$ , което не довежда до промяна на ситуацията. Корабите отиват на опасно сближаване, с тенденция „Lady Gul” да пресече в опасна близост курса на „St. Catrien” (Пеленгът към „St. Catrien” нараства съвсем бавно.).

От м/к „Lady Gul” към м/к „St. Catrien”  $\Pi = 009,6^\circ$ ;  $D = 72$  кабелта. КЪ =  $15,6^\circ$  десен борд (ККЖ =  $354^\circ$ ). ПЪ (COG) =  $357,2^\circ$ .  $V = 11,0$  въз

От м/к „St. Catrien” към м/к „Lady Gul”  $\Pi = 189,6^\circ$ ;  $D = 72$  кабелта. КЪ =  $14,4^\circ$  ляв борд (ККЖ =  $204^\circ$ ). ПЪ (COG) =  $208,8^\circ$ .  $V = 7,0$  въз.

В 17:00:00 ч.:

От м/к „Lady Gul” към м/к „St. Catrien”  $\Pi = 010^\circ$ ;  $D = 64$  кабелта. Курсовият ъгъл е десен борд.

От м/к „St. Catrien” към м/к „Lady Gul”  $\Pi = 190^\circ$ ;  $D = 64$  кабелта. Курсовият ъгъл е ляв борд.

В 17:12:07 ч. ситуацията е следната:

М/к „Lady Gul” - пеленг към м/к „St. Catrien” =  $010^\circ$ ;  $D = 28$  кабелта. Курсовият ъгъл е  $17^\circ$  десен борд (ККЖ =  $353^\circ$ ).

М/к „St. Catrien” - пеленг към м/к „Lady Gul” =  $190^\circ$ ;  $D = 28$  кабелта. Курсовият ъгъл е  $15^\circ$  ляв борд (ККЖ =  $205^\circ$ ).

Тоест за изминалите 12 минути само дистанцията се е съкратила от 64 кабелта на 28 кабелта. Не се наблюдава никаква промяна на пеленгите на всеки един от двата кораба. „Lady Gul” и „St. Catrien” уверено отиват на сблъскване! Това е психологически момент. Наложителна е решителна и ясно забележима маневра от м/к „Lady Gul”, който е длъжен да отстъпи път на м/к „St. Catrien”.

„Lady Gul” е на ПЪ (COG) =  $357,0^\circ$  със скорост 11,2 въз., а „St. Catrien” е на ПЪ (COG) =  $210,9^\circ$  със скорост 7,2 въз. „Lady Gul” и „St. Catrien” не променят курс и скорост.

В 17:17:08 ч. взаимното разположение на двата кораба е:

М/к „Lady Gul” - пеленг към м/к „St. Catrien” =  $009^\circ$ ;  $D = 13,2$  кабелта. Курсовият ъгъл е  $17^\circ$  десен борд (ККЖ =  $353^\circ$ ).

М/к „St. Catrien” - пеленг към м/к „Lady Gul” =  $189^\circ$ ;  $D = 13,2$  кабелта. Курсовият ъгъл е  $15^\circ$  ляв борд (ККЖ =  $205^\circ$ ).

„Lady Gul” е на ПЪ (COG) =  $358,1^\circ$  със скорост 11,4 въз., а „St. Catrien” е на ПЪ (COG) =  $209,1^\circ$  със скорост 7,1 въз. „Lady Gul” и „St. Catrien” не променят курс и скорост.

Изминали са още пет решителни минути, но никой от двата кораба не е реагирал. Няма съществена промяна на пеленгите към всеки от двата кораба. Време е за маневра на последния момент. Нищо не следва. Дистанцията е критично съкратена. Двата кораба уверено отиват на сблъскване. Капитаните на двата кораба не са известени за създалата се ситуация.

В 17:18:53 ч.:

От м/к „Lady Gul” към м/к „St. Catrien”  $\Pi = 013,8^\circ$ ;  $D = 8$  кабелта. Курсовият ъгъл е десен борд. ПЪ (COG) =  $356,2^\circ$ .

От м/к „St. Catrien” към м/к „Lady Gul”  $\Pi = 193,8^\circ$ ;  $D = 8$  кабелта. Курсовият ъгъл е ляв борд. ПЪ (COG) =  $210,0^\circ$ .

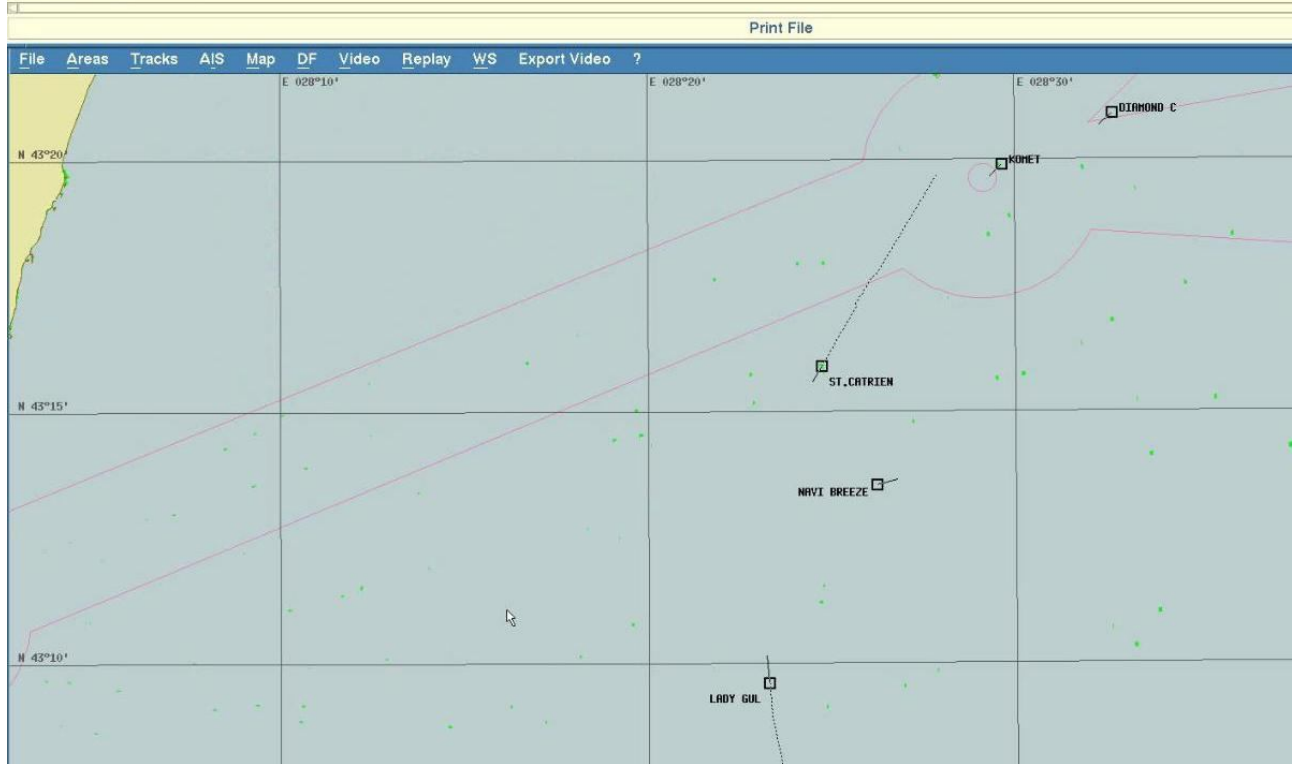
В 17:20:20 ч.:

От м/к „Lady Gul” към м/к „St. Catrien”  $\Pi = 020^\circ$ ;  $D = 3$  кабелта. Курсовият ъгъл е десен борд. ПЪ (COG) =  $355^\circ$ .  $V = 11,2$  въз.

От м/к „St. Catrien” към м/к „Lady Gul”  $\Pi = 200^\circ$ ;  $D = 3$  кабелта. Курсовият ъгъл е ляв борд. ПЪ (COG) =  $208^\circ$ .  $V = 7,2$  въз.

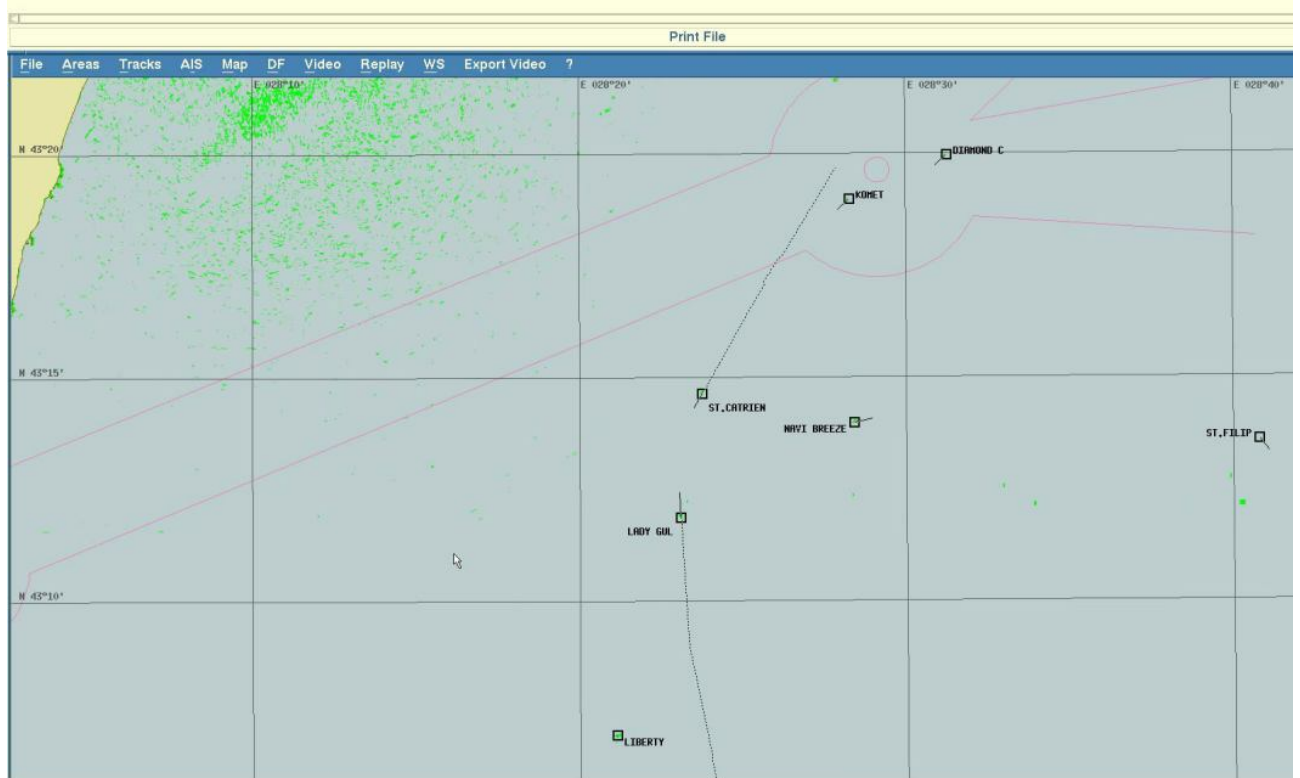
„Lady Gul” твърдо е решил отнеме предимството на „St. Catrien” като мине пред носа му, а „St. Catrien” не реагира. Пеленгът бавно се увеличава, но дистанцията е само 3 кабелта. „St. Catrien” силно рискуае (таблица-1 на 31 стр: моменти;  $\phi$ ;  $\lambda$ ; heading (ККЖ); ПЪ(COG); V).

DATE : Thu 07 Mar 2013  
 Lady Gul and St. Catrien at 17:00:00 (15:00:00 GMT)  
 Obtained by Varna VTMISS



17:00:00 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към м/к „St. Catrien” = 010°; D = 64 кабелта.  
 М/к „St. Catrien” - Пеленг към м/к „Lady Gul” = 190°; D = 64 кабелта. VTMISS – Varna

DATE : Thu 07 Mar 2013  
 Lady Gul and St. Catrien disposition at 17:12:07 (15:12:07 GMT)  
 Obtained by Varna VTMISS.



17:12:07 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към м/к „St. Catrien” = 010°; D = 28 кабелта.  
 М/к „St. Catrien” - Пеленг към м/к „Lady Gul” = 190°; D = 28 кабелта. VTMISS – Varna

Lady Gul and St. Catrien disposition at 17:17:08 (15:17:08 GMT).

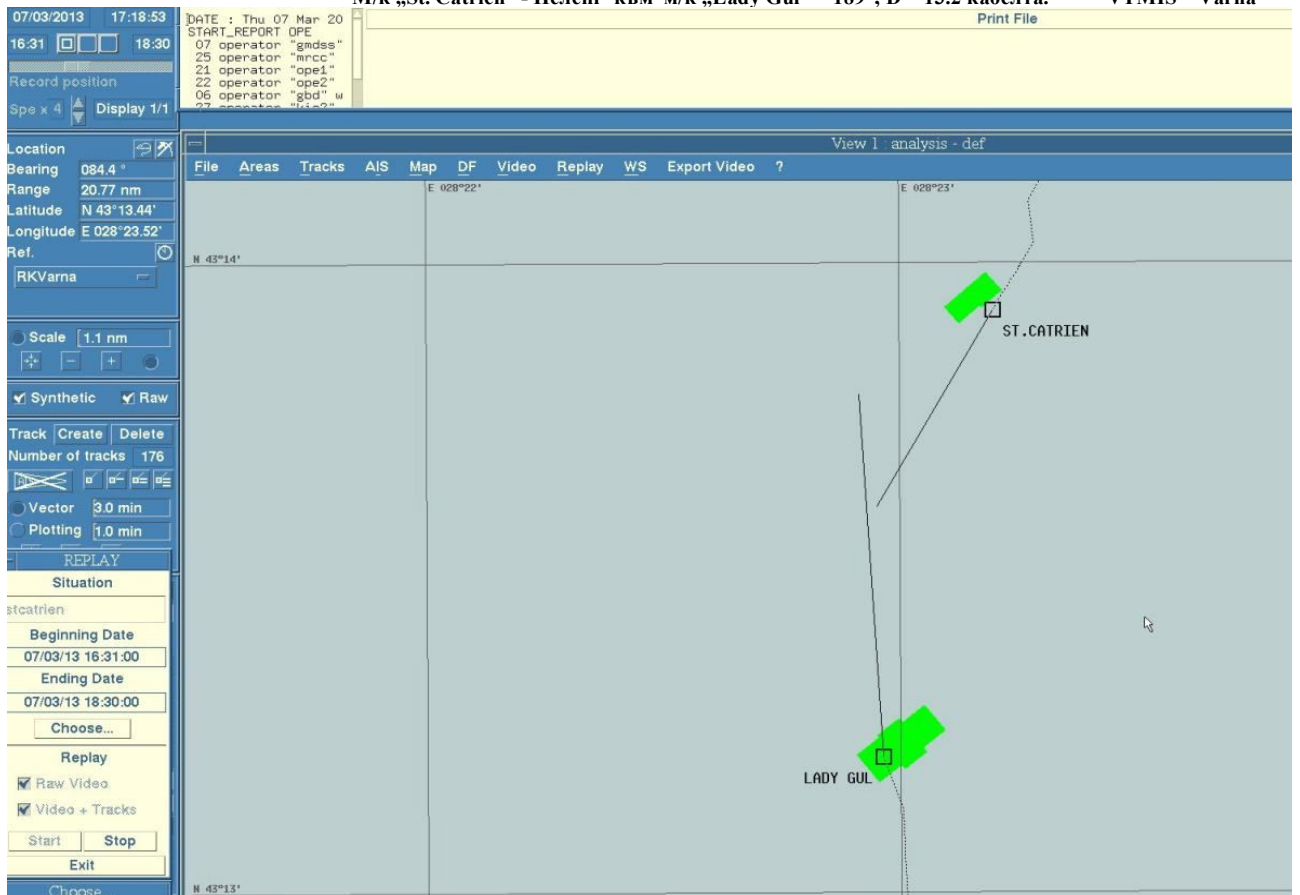
Obtained by Varna VTMISS.



17:17:08 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към м/к „St. Catrien” = 009°; D = 13,2 кабелта.

М/к „St. Catrien” - Пеленг към м/к „Lady Gul” = 189°; D = 13.2 кабелта.

VTMISS – Varna



17:18:53 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към м/к „St. Catrien” = 013,8°; D = 8 кабелта.

М/к „St. Catrien” - Пеленг към м/к „Lady Gul” = 193,8°; D = 8 кабелта.

VTMISS – Varna

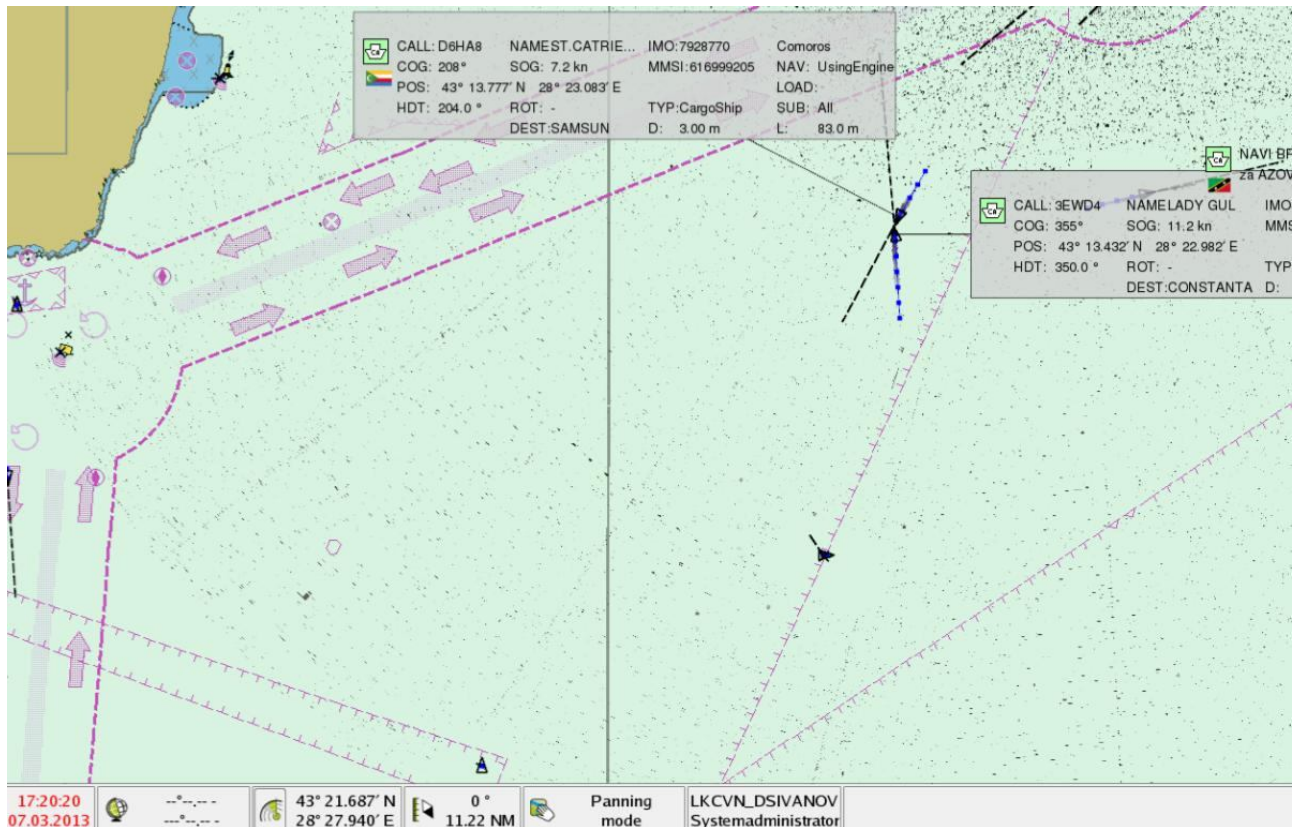
Lady Gul and St. Catrien disposition at 17:20:20 (15:20:20 GMT).

Obtained by Varna VTMIS.



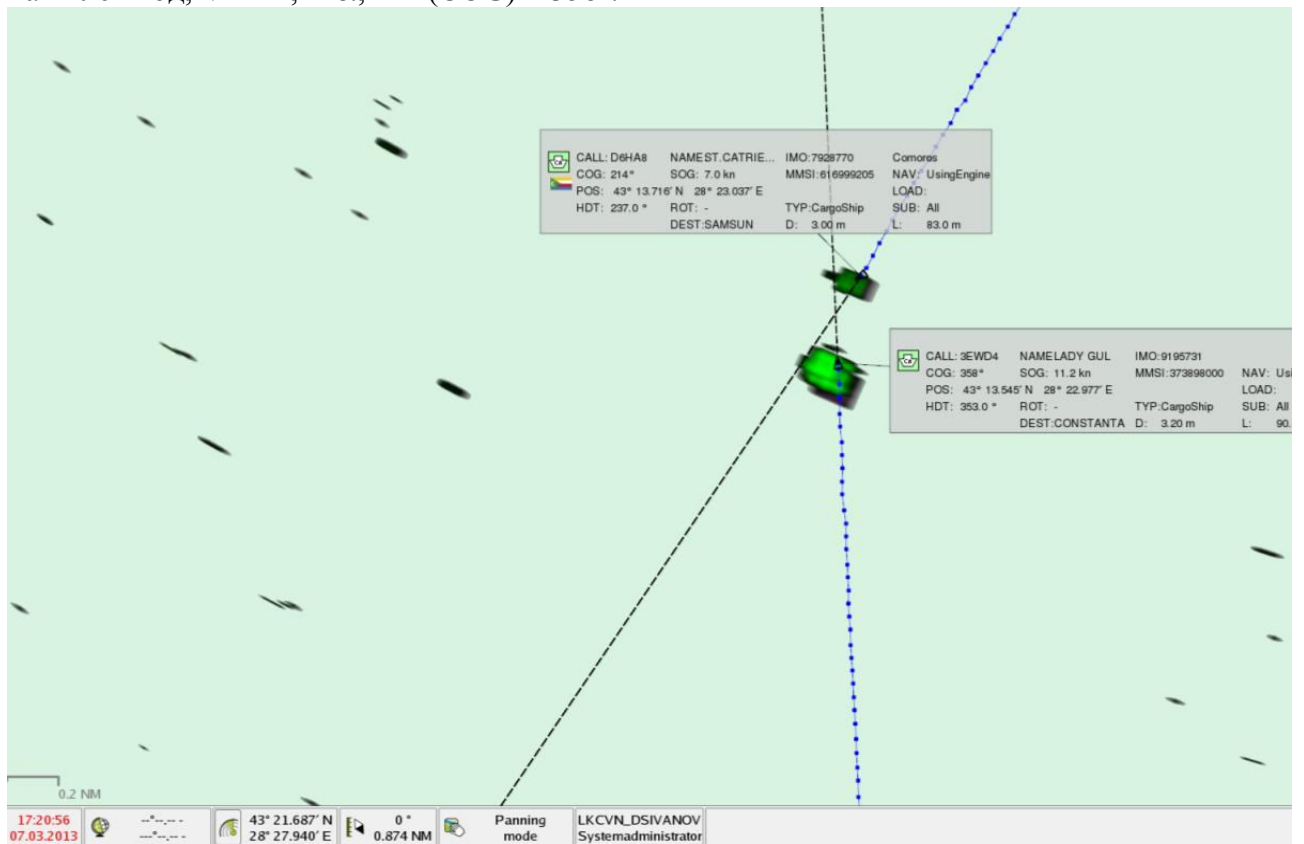
17:20:20 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към м/к „St. Catrien” = 20°; D = 3 кабелта.  
 М/к „St. Catrien” - Пеленг към м/к „Lady Gul” = 200°; D = 3 кабелта.

VTMIS – Varna



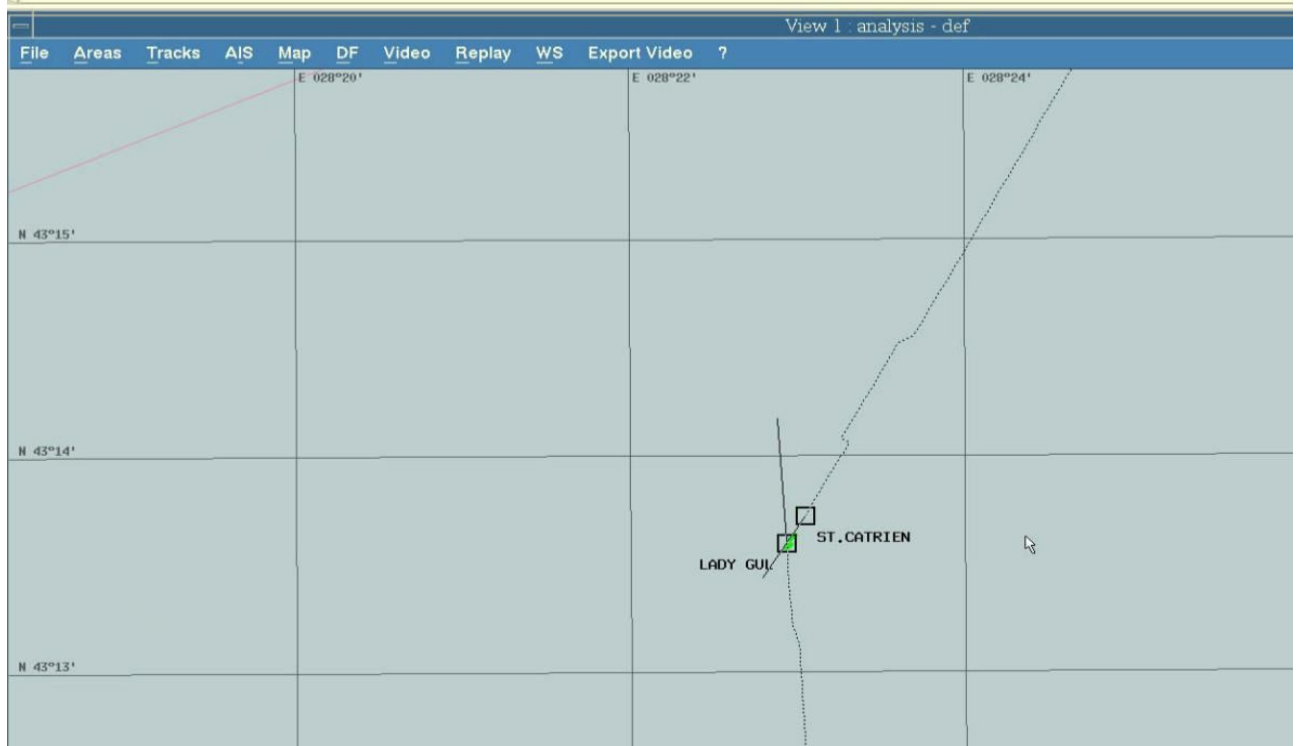
17:20:20 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” ПЪ=355°, V=11,2 въз. М/к „St. Catrien” ПЪ=208°, V=7,2 въз. ГД „Гранична полиция”

В 17:20:56 ч. м/к „St. Catrien” започва циркуляция надясно за избягване на сблъскването, като по данни на старши помощник капитана зададеното отклонение на перото на руля е 25°-30° десен борд. М/к „Lady Gul” не реагира до самото сблъскване и плава на пълен ход,  $V = 11,2$  въз., ПЪ (COG) = 358°.



17:20:56 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” ПЪ=358°,  $V=11,2$  въз. М/к „St. Catrien” ПЪ=214°,  $V=7,0$  въз. ГД „Гранична полиция”  
Lady Gul and St. Catrien disposition at 17:20:56 (15:20:56 GMT).

Obtained by Varna VTMS.

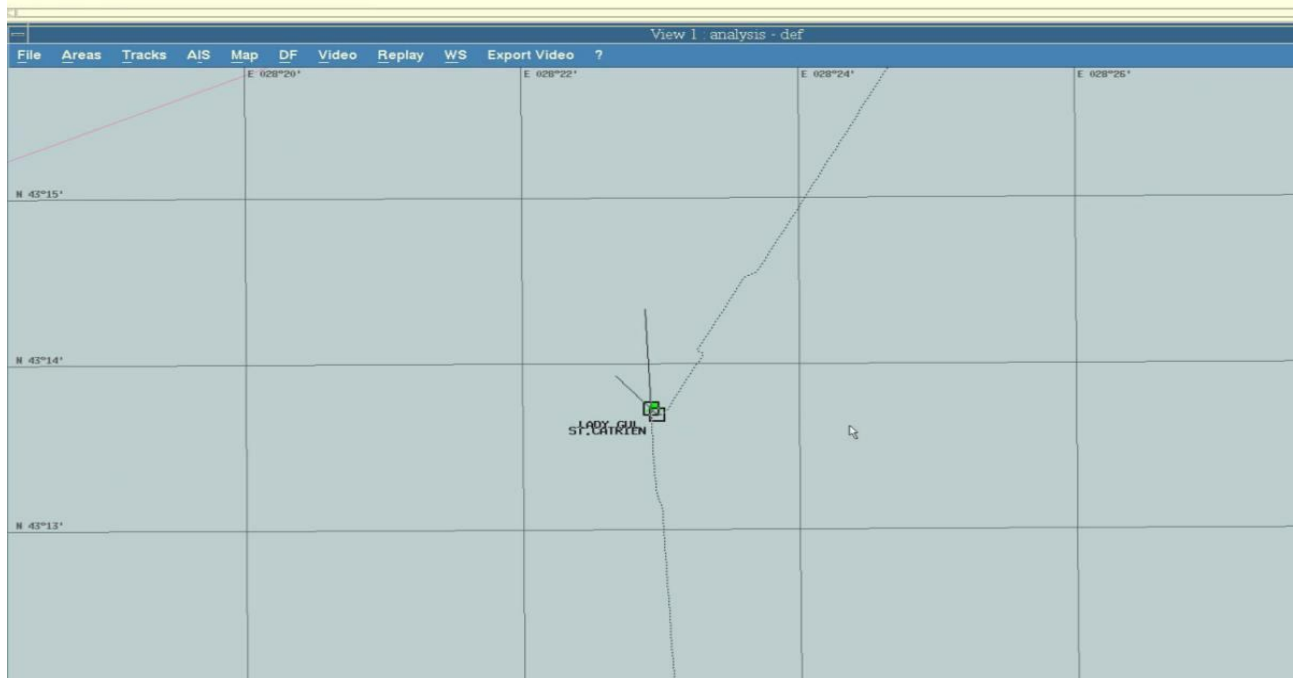


17:20:56 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към м/к „St. Catrien” = 33°;  $D = 210$  метра.  
М/к „St. Catrien” - Пеленг към м/к „Lady Gul” = 213°;  $D = 210$  метра.

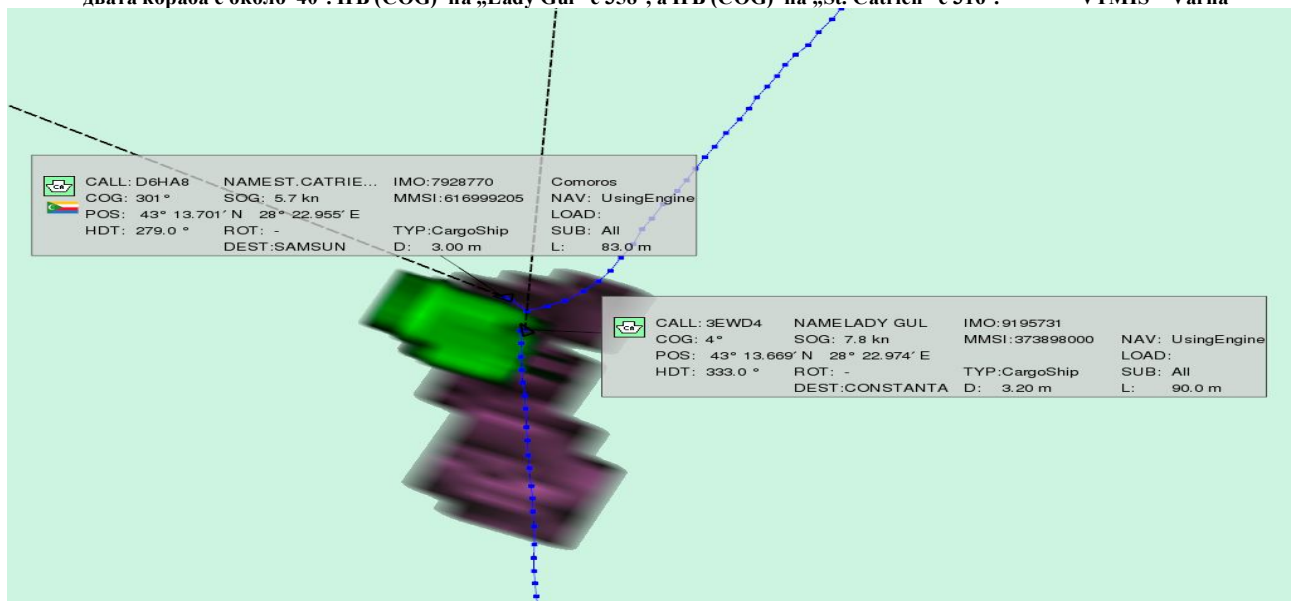
VTMS – Varna

В 17:21:31 ч. е началният момент на сблъскването между м/к „Lady Gul” и м/к „St. Catrien”. М/к „Lady Gul” все още плава на ПЪ (COG) = 358°. М/к „St. Catrien” е на ПЪ (COG) = 316°. Сблъскването започва под ъгъл около 40° между диаметралните плоскости на двата кораба. Ударът е в левия борт на „St. Catrien”, между надстройката и товарната марка на мидела, с дясната част на носа на „Lady Gul”. От натиска на „Lady Gul” приложен зад мидела на „St. Catrien”, циркуляцията на последния е спряна и в 17:21:41 ч. неговото движение е на ПЪ (COG) = 301°. От своя страна старши помощник капитанът на „Lady Gul” спира машината, капитанът се качва на мостика и дава пълен заден ход. Сблъскването продължава, като първоначално дясната част на носа на „Lady Gul” се приплъзва напред по левия борт на „St. Catrien”, пробит е зад десния котвен клюз от скъсания от удара усилен леер на „St. Catrien”, а след като скоростта на „Lady Gul” е убита, същият изостава и минава зад кърмата на „St. Catrien”.

DATE : Thu 07 Mar 2013  
 Lady Gul and St. Catrien at 17:21:31 (15:21:31 GMT). The first moment of the collision.  
 The angle between the central lines of the both vessels is about 40 deg. (Lady Gul COG is 358 deg. and St.Catrien COG is 316 deg.).  
 Obtained by Varna VTMS.



17:21:31 ч. на 07.03.2013 г.: М/к „Lady Gul” и м/к „St. Catrien” в първия момент на сблъскването. Ъгълът между ДП на двата кораба е около 40°. ПЪ (COG) на „Lady Gul” е 358°, а ПЪ (COG) на „St. Catrien” е 316°. VTMS – Varna



17:21:41 ч. на 07.03.2013 г. Момент от сблъскването. М/к „Lady Gul” ПЪ=004°, V=7,8 въз. М/к „St. Catrien” ПЪ=301°, V=5,7 въз. Радарно изображение. ГД „Гранична полиция”



До 17:17:08 ч., когато дистанцията до „St. Catrien” е намаляла до 13,2 кабелта, пеленгът остава непроменен  $\Pi = 009^\circ$ ;  $K\text{Ъ} = 17^\circ$  десен борд;  $KK\text{Ж} = 353^\circ$ ;  $\text{ПЪ (COG)} = 358,1^\circ$ ;  $V = 11,4$  въз. Старши помощникът на капитана не реагира на опасното сближаване. Капитанът не е извикан на мостика.

От 17:18:53 ч., когато е фиксирана малка промяна на курса наляво, до самото сблъскване има силно подчертан стремеж на м/к „Lady Gul” да мине пред носа на м/к „St. Catrien”. В този момент пеленгът към „St. Catrien” се е увеличил от  $\Pi = 009^\circ$  на  $\Pi = 013,8^\circ$ , но дистанцията вече е критично малка. От  $D = 13,2$  кабелта същата е намаляла до  $D = 8$  кабелта.  $\text{ПЪ (COG)} = 356,2^\circ$ . Курсовият ъгъл е десен борд.

Зависимостта на големината на най-кратката дистанция за разминаване с целта (Днк), при една и съща промяна на пеленга към целта, не е една и съща при малки и големи разстояния до целта. При много малки разстояния до целта само решителна маневра с много голяма промяна на курса, респективно с много голяма промяна на пеленга към целта, води до съществена промяна на най-кратката дистанция за разминаване с целта (Днк).

В 17:20:56 ч. м/к „Lady Gul” с десния си борд е точно по носа на м/к „St. Catrien”. В този момент разстоянието между десния борд на „Lady Gul” и носа на „St. Catrien” е около 210 метра. Пеленгът към „St. Catrien” вече е  $33^\circ$ , но това не променя факта, че м/к „Lady Gul” е отнел предимството на м/к „St. Catrien”, като се е сближил твърде опасно с него.

В 17:21:31 ч. е началният момент на сблъскването между дясната част на носа на м/к „Lady Gul” и левия борд на м/к „St. Catrien”. М/к „Lady Gul” все още плава с непроменени курс и скорост.  $\text{ПЪ (COG)} = 358^\circ$ .  $V = 11,2$  въз. по данни на ГД „Гранична полиция”.

Старши помощник капитанът е шокиран от сблъскването. Очаквал е да се размине с „St. Catrien”. Няма негов регистриран опит да установи контакт с м/к „St. Catrien” на 16-ти УКВ ланал, а и не се изисква от Правилата за предпазване от сблъскване на море.

Старши помощник капитанът в последния момент подава звуков сигнал от 5 кратки изсвирвания с корабната сирена, което означава обръщане на внимание на другия кораб, поради неразбиране на неговите намерения и съмнение дали е взел достатъчно мерки за избягване на сблъскването, и изпраща вахтения рулеви да извика капитана на мостика като дава стоп на машината. Капитанът на момента се качва на мостика и дава пълен заден ход на машината.

„Lady Gul” удря „St. Catrien” и скоростта ѝ е убита на 7,8 въз. в 17:21:41 ч., 10 секунди след първоначалното съприкосновение. Дясната част на носа на „Lady Gul” се приплъзва напред по левия борд на „St. Catrien”, пробит е зад десния котвен клюз от скъсания от удара усилен леер на „St. Catrien”, а след като скоростта на „Lady Gul” е окончателно убита на 1-2 възла, същият изостава и минава зад кърмата на „St. Catrien” около 17: 23:30 ч..

В машинния дневник е записан момент за стопиране на машината 17:23 ч. и момент за отработен заден ход 17:24 ч. И двата момента са поправени по неизвестни причини. В корабния дневник не е отбелязан момента на сблъскването. Същият е отбелязан на британска адмиралтейска карта 2285, като позиция на кораба в момента на сблъсъка, в 1735 ч.

#### **Действия на м/к „St. Catrien” :**

От 16:25 ч „St. Catrien” плава на  $ИК = 210^\circ$  със скорост 7,2 въз. На вахта е старши помощник капитанът. Застъпил на вахта в 12:00 ч. Сменя се на мостика с капитана на всеки 6 часа. Вахтеният офицер седи в кресло в средата на мостика, на една ръка разстояние от средствата за управление и контрол на кораба. Видимостта му е ограничена в седнало положение от претъпкания с апаратура пулт за управление. Има на разположение рулеви, който е и наблюдател. Корабът рискае с по  $2^\circ$ - $3^\circ$ , като сумарната амплитуда достига  $4^\circ$ - $6^\circ$ .

В 17:00 ч. на картата е нанесена позиция на кораба. В същия момент в дневника е отбелязано, че на пеленг  $170^\circ$ , на дистанция 8 мили е забелязан насрещен кораб.

Обективно предоставените от Информационната система за управление на корабния трафик (VTMIS) и ГД „Гранична полиция” данни показват, че в 17:00:00 ч. пеленгът към „Lady Gul” е  $\Pi = 190^\circ$ , дистанцията е  $D = 6,4$  мили;  $\text{ПЪ(COG)} = 208^\circ$ ,  $V = 7,2$  въз. „St. Catrien” е дясно стоящ по отношение на „Lady Gul”.



В 17:17:08 ч. пеленгът към „Lady Gul” е  $\Pi = 189^\circ$ ;  $D = 13,2$  кабелта. Курсовият ъгъл е  $15^\circ$  ляв борд (ККЖ =  $205^\circ$ ). Дистанцията е критично намаляла, пеленгът е почти непроменен. Старши помощник капитанът не реагира с маневра за избягване на наличната опасност от сблъскване, нито извиква капитана на мостика. „St. Catrien” поддържа своя курс и скорост. ПЪ (COG) =  $209,1^\circ$ ;  $V = 7,1$  въз.

Старши помощникът твърди, че е правил опит да извика насрещния кораб на 16-ти УКВ канал, 3-4 пъти, повиквайки неговия MMSI, тъй като на AIS монитора не вижда изписано име на кораба идващ на сблъскване. Няма регистрирано повикване на MMSI, от страна на „St. Catrien”, от средствата за мониторинг на 16-ти УКВ канал на VTMISS – Варна и ГД „Гранична полиция”.

От 16:50:47 ч. до 16:50:56 ч. е регистрирано повикване от м/к „St. Catrien” на 16-ти УКВ канал към м/к „St. Filip”, идентичен кораб на същия мениджър и оператор - Sudoservice Shipping Consultancy and Trading Ltd. – Istanbul, Turkey, с което е предложено и прието да преминат на 15-ти работен канал.

От 17:20:25 ч. до 17:20:56 ч. м/к „Lady Gul” е точно по носа и дистанцията стресиращо намалява. Старши помощник капитанът подава пет къси звукови сигнала с корабната сирена, за обръщане на внимание на „Lady Gul”, обявява тревога с вътрешно-корабната сигнализация и преминава на ръчно управление на руля.

В 17:20:56 ч., когато разстоянието от носа „St. Catrien” до „Lady Gul” е около 210 метра, ПЪ(COG) =  $214^\circ$ ;  $V = 7,0$  въз., м/к „St. Catrien” започва циркулация надясно за избягване на сблъскването, като по данни на старши помощника, зададеното отклонение на перото на руля е  $25^\circ$ - $30^\circ$  десен борд.

В 17:21:31 ч. „St. Catrien” е ударен в левия борд, между мидела и надстройката, под ъгъл от около  $40^\circ$  между диаметралните плоскости на двата кораба, като циркулацията му е спряна от натиска на „Lady Gul”, който се приплъзва напред по борда, а след това изостава и минава зад кърмата.

## 7. Анализ

### **7.1. Информация за човешкия фактор и анализ**

Съгласно Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 (STCW 1978 Convention) и Кодекса приложен към нея (STCW 1978 Code), така както са изменени, Секция A-VIII/1, годност за застъпване на вахта:

- на вахтените се полагат минимум 10 часа почивка за всеки период от 24 часа;
- часовете за почивка не могат да бъдат разделени на повече от 2 периода, като продължителността на единият от тях не може да бъде по-малка от 6 часа;
- за 7-дневен период почивните часове не може да са по-малко от 70 часа.

Съгласно Конвенция № 180 на Международната организация на труда (ILO Convention No.180), изискването за минимални почивни часове са завишени за периода от 7 дни, като не могат да бъдат по-малко от 77 часа.

Във водите на Европейския съюз, часовете за почивка на корабите трябва да съответстват на Конвенция № 180 на Международната организация на труда, във връзка с Директива 1999/95/ЕО.

#### **М/к „Lady Gul”:**

Основен човешки фактор при сблъскването е вахтеният офицер на мостика – старши помощник капитанът.

Вахтените офицери на мостика са капитанът, старши помощник капитанът и вторият помощник капитан. Дават по две четиричасови вахти на денонощие на мостика, без това да ги освобождава от други задължения, произтичащи от характера на заеманите длъжности.

Старши помощник капитанът редовно е ползвал по 15-16 часа почивка на денонощие от началото на м. март. Следователно въпросът за натрупана умора не подлежи на разглеждане.

Старши помощник капитанът е държател на всички необходими документи, които удостоверяват и свидетелстват за неговата професионална подготовка, необходима за заеманата длъжност.

Преминал е обучение за запознаване с кораба и мостика с качване на кораба на 24.12.2012 г. в Бандирма. На кораба е от два месеца и половина. Посетил е 10 пристанища в Черно, Мраморно и Средиземно море. Неговият опит като старши помощник капитан до 07.03.2013 г. е 7 месеца, след 2-годишен опит като 2-ри помощник капитан. Според корабособственика, притежава добри умения и препоръки.

Следователно, старши помощник капитанът би трябвало да знае Правилата за предпазване от сблъскване на море (COLREG 1972).

От събраните и изследвани доказателствени материали и проведеното интервю със старши помощник капитана на борда на м/к „Lady Gul”, както и от дадените писмени показания, горното предположение не се потвърждава.

Твърде закъснялото извикване на капитана на мостика, отново е в резултат на човешкия фактор.

От една страна, за не малко прослужено време на мостика, старши помощникът на капитана не е научил, че при всяко съмнение за опасност за кораба, с всички произтичащи последици, е редно да извести капитана.

От друга страна, капитанът е главен навигатор и отговорен за стандарта на службата на кораба. Качеството на Плана за прехода (the Passage plan), в който преходът до нос Калиакра и закотвянето са планирани на генерална адмиралтейска карта 2230, като същевременно е използвана и генерална адмиралтейска карта 2285, за подхождане за заставане на котва, не свидетелстват за висок стандарт на службата на мостика.

#### **М/к „St. Catrien”:**

И тук основен човешки фактор при сблъскването е вахтеният офицер на мостика – старши помощник капитанът.

Вахтените офицери на мостика са капитан и старши помощник капитан. Носят по две шестчасови вахти на мостика, без това да ги освобождава от други задължения, произтичащи от характера на заеманите длъжности.

Старши помощник капитанът е на кораба от 15.02.2013. От 18.02.2013 г. до 06.03.2013 г., в продължение на 17 последователни дни е работил по 14 часа и е почивал по 10 часа на денонощие, съгласно предоставената на кораба форма за работни и почивни часове. През посочения период корабът е бил в „Бургаски корабостроителници”-АД, гр. Бургас и в Констанца. Не е спазено изискването за минимум 77 часа почивка за всеки период от 7 последователни дни. Това е нарушение на Конвенция № 180 на Международната организация на труда, която следва да се прилага във водите на държавите от Европейския съюз, във връзка с Директива 1999/95/ЕО.

За последното денонощие, от 18:00 ч. на 06.03.2013 г. до 18:00 ч. на 07.03.2013 г. е работил 10 часа и е почивал 14 часа, като единият от двата почивни периода е бил от 18:00 ч. на 06.03.2013 г. до 05:00 ч. на 07.03.2013 г., а другият – от 09:00 ч. до 12:00 ч. на 07.03.2013 г.

Следователно, старши помощник капитанът е бил отпочинал когато е застъпил на вахта в 12:00 ч. на 07.03.2013 г.

Предприетата от него твърде закъсняла маневра за избягване на сблъскването, обаче, може да е и в резултат на приспана бдителност, дължаща се на натрупана умора.

И на „St. Catrien”, старши помощник капитанът е с изрядни документи, съгласно заеманата от него длъжност.

Преминал е обучение за запознаване с кораба и мостика в „Бургаски корабостроителници”-АД, гр. Бургас от качване на кораба до отплаването му за Констанца на 01.03.2013 г.

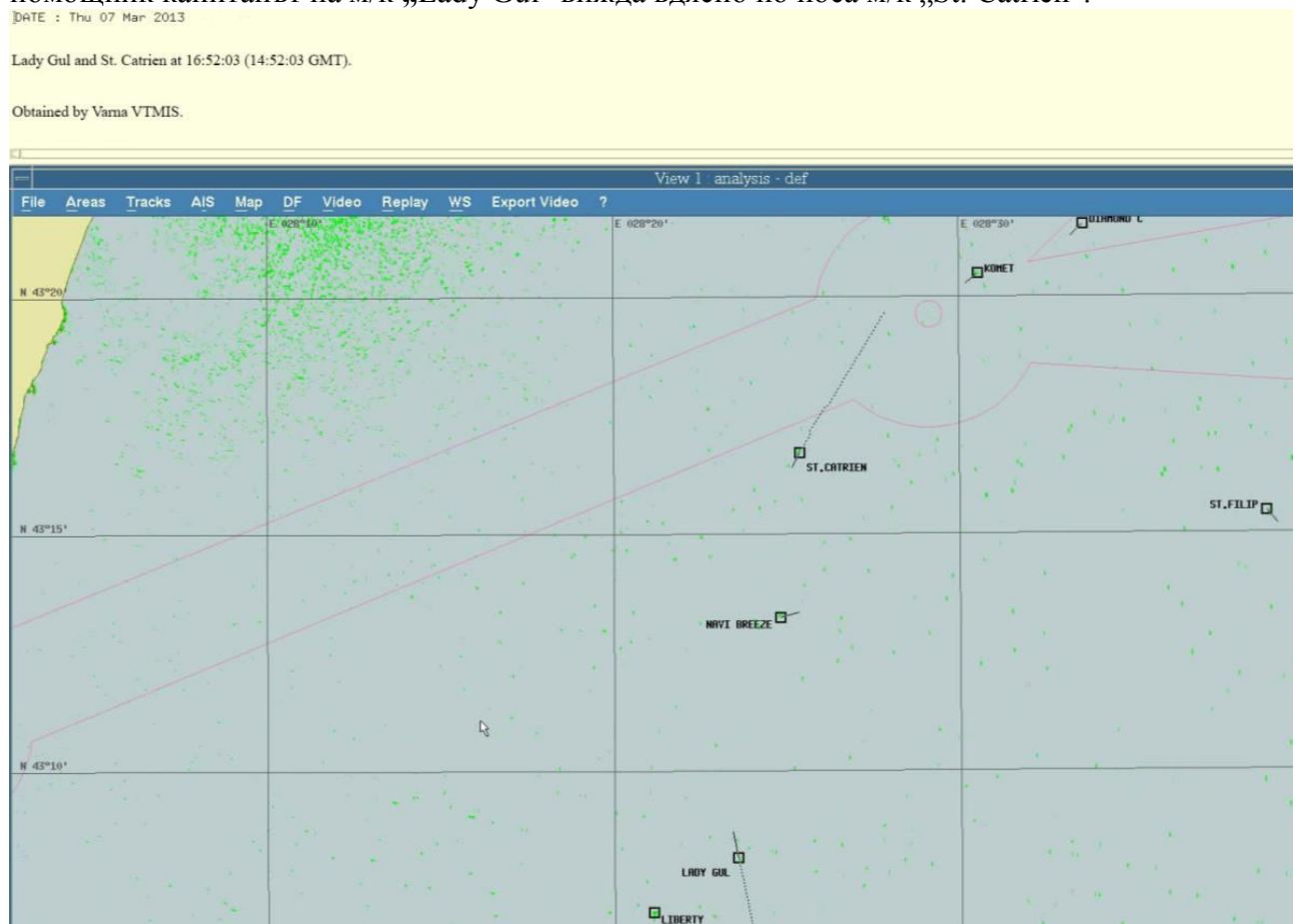
Има опит като старши помощник капитан от втората половина на 2011 год. до самото сблъскване на 07.03.2013 г. Като вахтен помощник капитан има опит от 2007 г. до промоцията му за старши помощник.

Твърде късно прилага правило 17(a)2 и 17(б) на МППСМ, което може да се отдаде както на натрупана умора и забавена преценка за опасната ситуация, в която се намира кораба, така и на организацията на вахтената служба на мостика. Шест часовата вахта и разположението на конзолата за комуникация, и корабоводене и паник бутонът, предполагат носене на вахта в седнало положение. Видимостта от капитанското кресло (седнало положение на вахтеният офицер) е ограничена от средствата за корабоводене.

Разбирането за отговорността на капитана и тук не е на нужното ниво. Старши помощникът на капитана задейства авралната вътрешно-корабна сигнализация, за извикване капитана на мостика прекалено късно. Капитанът не е в състояние да участва в маневрата за избягване на сблъскването м/к „Lady Gul”.

## 7.2 Анализ на причините и обстоятелствата довели до произшествието

На фиг.1 е показано взаимното разположение на корабите в 16:52 ч. когато старши помощник капитанът на м/к „Lady Gul” вижда вдясно по носа м/к „St. Catrien”.



16:52:03 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към м/к „St. Catrien” = 009°; D = 86 кабелта.  
М/к „St. Catrien” - Пеленг към м/к „Lady Gul” = 189°; D = 86 кабелта.

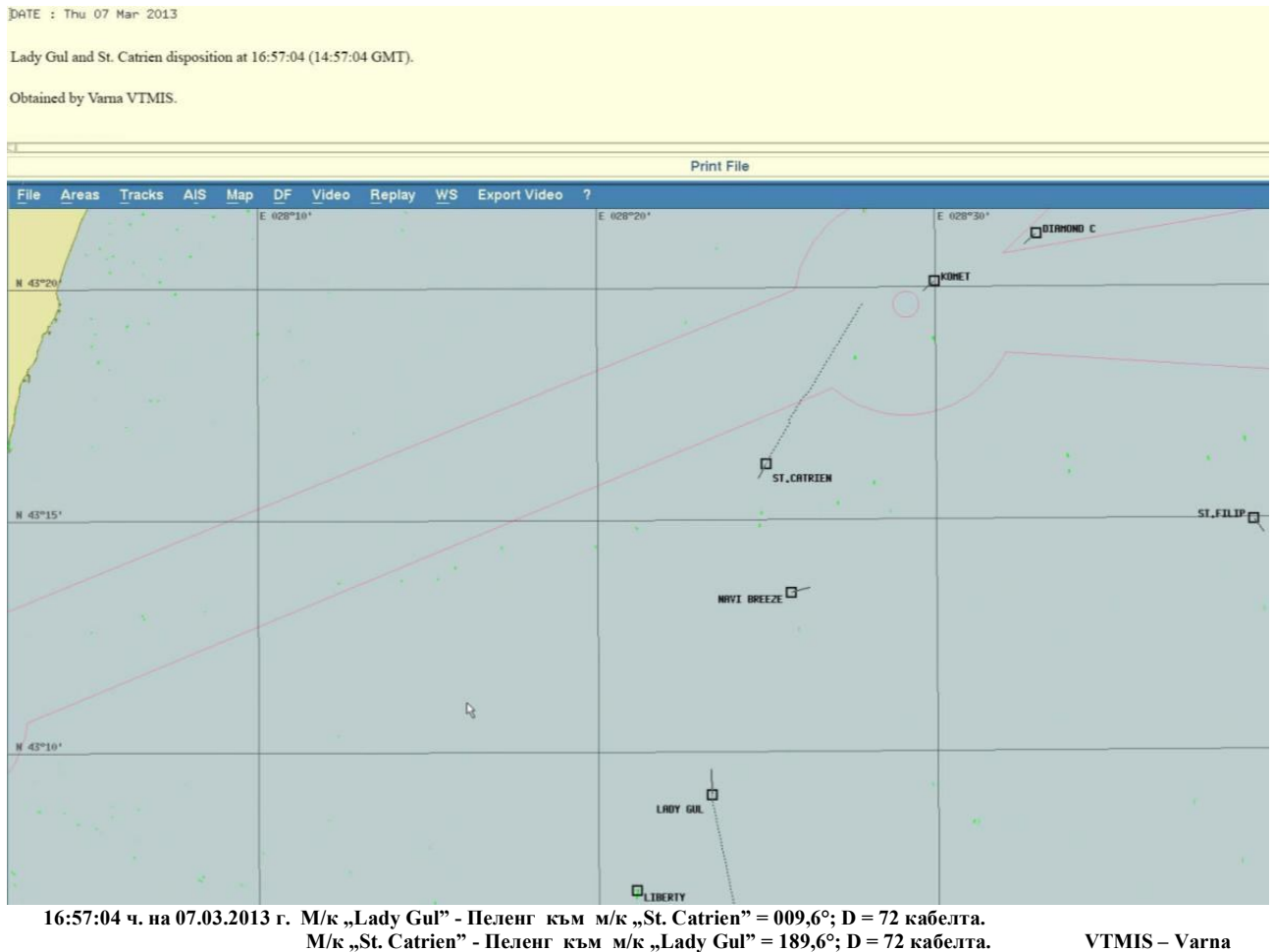
VTMIS – Varna

### Фиг.1

Дистанцията е 8,6 мили. Видно е, че курсовете на двата кораба се пресичат. И двата кораба би следвало да използват техническите средства за корабоводене и да оценят опасната ситуация. В този момент това е направено от старши помощник капитана на м/к „Lady Gul”.

Съгласно Правилата за предпазване от сблъскване на море м/к „Lady Gul” е длъжен да отстъпи път на м/к „St. Catrien”, като лявостоящ кораб, с голямо отклонение от подържания до момента курс, така че маневрата да бъде забележима и да се избегне опасно сближаване.

В 16:57 ч. на дистанция 7,2 мили от м/к „St. Catrien”, м/к „Lady Gul” изменя своя курс с 8° надясно, което не довежда до промяна на ситуацията. Напротив, пеленгът към целта практически се запазва, което е ясна индикация, че двата кораба отиват на сблъскване или в най-добрия случай – на опасно сближаване, фиг.2.



Фиг.2

М/к „St. Catrien” открива насрещен кораб на дистанция 8 мили. Няма основание да се вярва на корабния часовник или на отчетеното и записано време в корабния дневник на „St. Catrien”, тъй като отчетеният момент на сблъскването се различава с 10 минути от момента на сблъскването, отчетен на борда на м/к „Lady Gul” и с 13 минути от момента отчетен с в съответствие с обективните данни получени от VTMS – Варна и ГД „Гранична полиция” към МВР.

Старши помощник капитанът на „St. Catrien” е отчетел, че пеленгът към „Lady Gul” не се променя, както и факта, че „St. Catrien” има право на път. Този факт, натрупаната умора, прекалено закъснялата маневра, както и фактът, че от 16:51 ч. е бил в контакт с м/к „St. Filip” на 15-ти УКВ канал, в продължение на неизвестно време, дават основание да се заключи, че вниманието му на мостика е било притъпено.

В 17:17 ч., когато дистанцията между „Lady Gul” и „St. Catrien” е само 1,3 мили, всеки от двата кораба продължава да поддържа неизменни курс и скорост. Това е критичният момент за решителни действия на последния момент, за всеки от двата кораба поотделно или едновременно, в съответствие с МППСМ и добрата морска практика, както и за поемане на командването от капитаните. Нищо подобно не се е случило. Фиг.3.

В 17:20:56 ч. м/к „St. Catrien” реагира на зададеното 25°-30° отклонение на перото на руля надясно. Резултатът е описан по-горе в доклада. Това, че маневрата е прекалено закъсняла довежда до колизията.

Ако разгледаме хипотезата, че същата маневра е била започнала в 17:17 ч., колизията е щяла да бъде избегната.

Без да търсим минималния времеви интервал, който е бил необходим преди 17:22 ч., за избягване на сблъсък с извършената маневра на м/к „St. Catrien”, следва да отбележим, че в 17:20:56 ч. „Lady Gul” е бил точно по носа на „St. Catrien” на дистанция 210 метра. Вероятността за разминаване на двата кораба, при положение че „St. Catrien” беше запазил

своя първоначален курс, е не по-малка от вероятността за избягване на сблъскването с иначе правилната, но прекалено закъсняла във времето маневра на м/к „St. Cathrien”. Фиг.4.

От друга страна може да се каже, че екипажът на „St. Cathrien” е извадил късмет в преживяното премеждие. Няма нито един пострадал и от двата екипажа. Едно пълно отклонение на борд (на  $33^\circ$ ) на перото на руля на „St. Cathrien” най вероятно би довело до подлагане на надстройката на удара от „Lady Gul”, с всички произтичащи последствия.

В 17:22 ч. корабите се сблъскват.

Lady Gul and St. Cathrien disposition at 17:17:08 (15:17:08 GMT).

Obtained by Varna VTMISS.



17:17:08 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към м/к „St. Cathrien” =  $009^\circ$ ; D = 13,2 кабелта.

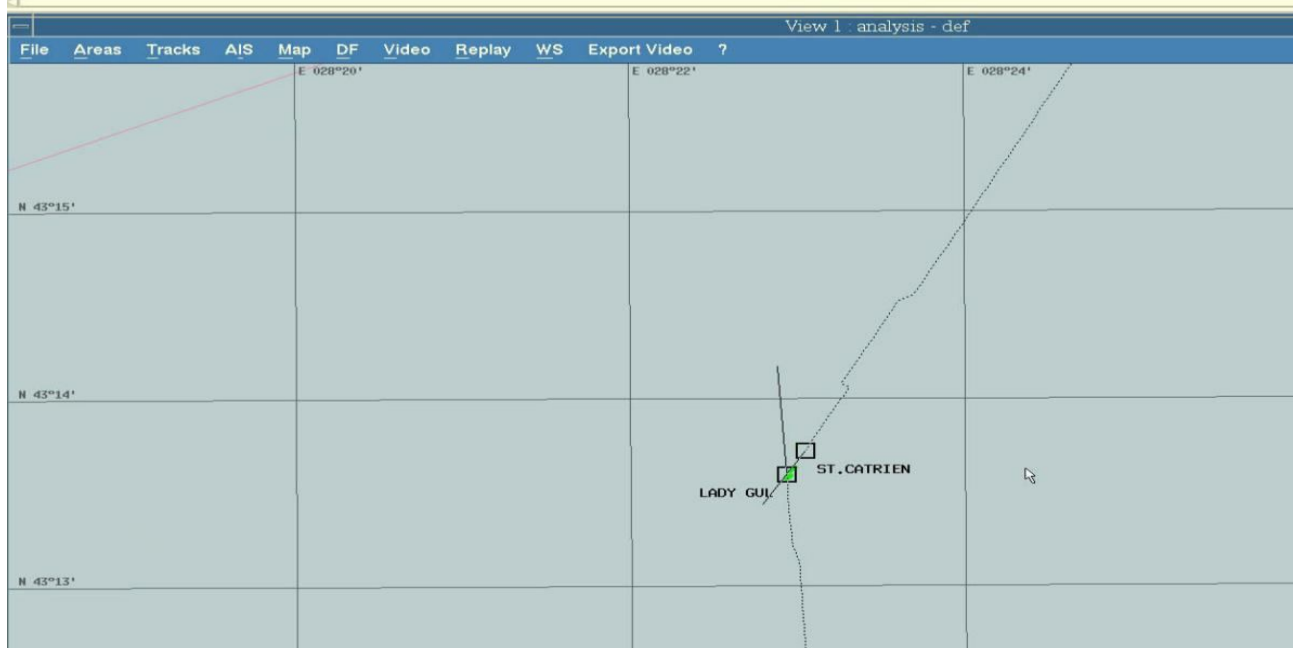
М/к „St. Cathrien” - Пеленг към м/к „Lady Gul” =  $189^\circ$ ; D = 13.2 кабелта.

VTMISS – Varna

Фиг.3

Lady Gul and St. Cathrien disposition at 17:20:56 (15:20:56 GMT).

Obtained by Varna VTMISS.



17:20:56 ч. на 07.03.2013 г. М/к „Lady Gul” - Пеленг към м/к „St. Cathrien” =  $33^\circ$ ; D = 210 метра.

М/к „St. Cathrien” - Пеленг към м/к „Lady Gul” =  $213^\circ$ ; D = 210 метра.

VTMISS – Varna

Фиг.4

## **8. Заключение**

### **8.1. Основна причина за произшествието**

Сблъскването е в резултат от неспазване на Международните правила за предпазване от сблъскване на море - МППСМ-72 (1972 COLREGs), така както са изменени, които са приети с Конвенцията от 20.10.1972 г., подписаната в Лондон.

МППСМ, Част В – Правила за плаване и маневриране, Раздел I – Управляване на корабите при всякакви условия на видимост, **ДЕЙСТВИЯ ЗА ПРЕДПАЗВАНЕ ОТ СБЛЪСКВАНЕ - Правило 8 (b)** гласи: „Всяко изменение на курса на кораба и/ или скоростта, което се предприема за предпазване от сблъскване, ако позволяват обстоятелствата на случая, трябва да бъде достатъчно голямо, за да се забележи лесно от другия кораб, който извършва визуално или радиолокационно наблюдение. Последователни, незначителни изменения на курса и/ или скоростта трябва да се избягват.” **Правило 8 (d)**: „Действието, което се предприема за предпазване от сблъскване с друг кораб, трябва да бъде такова, че разминаването да стане на безопасно разстояние. Ефективността на такова действие трябва да се контролира до тогава, докато другия кораб не е преминал окончателно безопасно.”

Без да цитираме изцяло **Правило 8 на МППСМ**, ще отбележим, че то е напълно игнорирано.

Напълно игнорирани са и **правило 15, и правило 16 от Раздел II, Част В, на МППСМ**. От **правило 17, алинеи (a) т.2; (b) и (d)** също са игнорирани.

#### **Правило 15. ПРЕСИЧАЩИ СЕ КУРСОВЕ:**

„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.”

#### **Правило 16. ДЕЙСТВИЯ НА КОРАБ, КОЙТО ОТСТЪПВА ПЪТ:**

„Всеки кораб, длъжен да отстъпи път на друг кораб, трябва, доколкото е възможно, да предприеме своевременни решителни действия, за да се размине с другия кораб.”

#### **Правило 17. ДЕЙСТВИЯ НА КОРАБ, НА КОЙТО СЕ ОТСТЪПВА ПЪТ:**

„а) 1. Когато единият от двата кораба е длъжен да отстъпи път на другия кораб, то другият е длъжен да не променя курса и скоростта си.”

2. другият кораб може да предприеме действия чрез маневриране за избягване на сблъскването, веднага щом като забележи, че корабът, който трябва да отстъпи път, не предприема необходимите мерки в съответствие с тези Правила.

б) Когато поради някаква причина корабът, който е задължен да не променя курса и скоростта си, установи, че се намира толкова близо, че сблъскването не може да се избегне само с действията на кораба, който отстъпва път, той трябва да предприеме такива действия, с които най-добре да избегне сблъскването.

с) Кораб с механичен двигател, който в ситуация на пресичане на курсовете предприеме действия в съответствие с подпараграф а)(2) от това Правило, за избягване на сблъскването с друг кораб с механичен двигател, ако позволяват обстоятелствата, не трябва да променя курса си на ляво, ако другият кораб се намира от левия му борд.

д) Това правило не освобождава кораба, който отстъпва път, от задължението му да отстъпи път.”

Съгласно **правило 15, правило 16, правило 8 (b) и 8 (d), м/к „Lady Gul”**, виждайки в дясно от своя нос пресичаща курса цел, м/к „St. Catrien”, е трябвало своевременно и решително да промени курса и/или скоростта си така, че промяната да бъде забележима за

целта и разминаването да стане на безопасно разстояние. Обстоятелствата са позволявали да се извърши такава промяна на курса и/или скоростта. Ако има достатъчно водно пространство, а такава е имало, видно от получените от VTMS – Варна данни, съвременното и значително изменението само на курса е могло да се окаже най-ефективното действие, виж правило 8 (с) на МППСМ.

Добрата морска практика за забележима на промяна на курса е, същият да се промени така, че корабът спрямо който се маневрира, визуално да отчете промяната, при видимост на двата кораба. При пресичащи се курсове, които са близки до насрещни, при видимост на двата кораба, забележима промяна на курса е маневриращият кораб да покаже на кораба, спрямо който маневрира, своя обратен борд, при условие че има достатъчно водно пространство и такава изменение на курса не води до прекомерно сближаване с други кораби. Тоест, добрата морска практика е м/к „Lady Gul” (длъжен да отстъпи път – Правило 15 на МППСМ) да промени курсовия ъгъл към м/к „St. Catrien”, от КЪ десен борд на КЪ ляв борд.

Промяната на курса на м/к „Lady Gul” само с 8° надясно в 16:57 ч. е недостатъчна и противоречи на правило 8 (b) и 8 (d), и на добрата морска практика. По-нататъшното бездействие на м/к „Lady Gul” е необяснимо.

От друга страна, м/к „St. Catrien” (имащ право на път - Правило 17(a)(1) на МППСМ) не реагира съвременно – Правило 17(a)(2), - чрез маневра за избягване на риска от сблъскване, независимо от констатацията, че пеленгът към м/к „Lady Gul” остава постоянен, а дистанцията намалява.

И накрая, след като м/к „St. Catrien” започва поворота надясно, м/к „Lady Gul” е трябвало да започне поворота наляво за избягване на сблъскването, виж правило 17 (d). М/к „Lady Gul” не реагира с промяна на курса наляво, което трудно може да се обясни само с непознаване на МППСМ.

## **8.2. Съпътстващи причини довели до произшествието**

**Главна съпътстваща причина за произшествието е несвоевременното извикване на капитаните на двата кораба на мостика.**

Това от своя страна може да се дължи както на недобра организация и недостатъчно познаване на вахтената служба на мостика, така и на прекалена самонадеяност и слаба дисциплина на вахтения старши помощник на капитана, на всеки от двата кораба.

**Допълнителна съпътстваща причина за произшествието е свързана с натрупване на умора в старши помощник капитана на м/к „St. Catrien” и схемата на носене на ходова вахта на мостика - 6 часа вахта – 6 часа почивка и допълнителна работа, което води само до 10 часа почивка в денонощието в продължение на 17 дни.**

Схемата на носене на ходовата вахта на мостика м/к „St. Catrien” се отразява и на организацията на работното място на вахтения офицер – ергономично разположение на техническите средства за корабоводене, свързано със засядане на вахтения офицер на капитанското кресло, от което видимостта е по-малка отколкото пред пулта за управление или крилата на мостика.

## **8.3. Повтаряемост на морското произшествие сблъскване**

**Наблюдава се повтаряемост на морското произшествие сблъскване на кораби с механични двигатели заети в международен превоз на товари, в териториалните води на Република България.**

На 29.11.2010 г., в териториалните води на Р. България, на около 10 мили югоизточно от нос Емине, химически танкер „Алесандро ДП”, IMO № 9384162, удря и потопява моторен кораб „Карам 1”, IMO № 7516711. Безследно изчезват 5 души. Сблъскването е аналогично на сблъскването на м/к „Lady Gul” с м/к „St. Catrien”.

В първия случай са загубени 5 човешки живота.

Във втория случай, за щастие м/к „Lady Gul” няма булб и корпусът на м/к „St. Catrien” не е пробит. Не е загубен човешки живот.

И двете сблъсквания са огромен риск за замърсяване на морето с нефтопродукти.

**Извод:** Нужно е решаване на проблема с ранно предупреждение на корабите, плаващи на опасни курсове, водещи до сблъскване. Такова решение може да бъде упражняване на задължителен и ефективен трафик контрол на търговското корабоплаване в български териториални води.

## **9. Препоръки за безопасност**

Въз основа на извършеното разследване и направения анализ на много тежкото произшествие – сблъскване на м/к „Lady Gul” с м/к „St. Catrien”, довело до конструктивна загуба на м/к „St. Catrien”, както и на направените заключения за основната и съпътстващите причини за неговото възникване и като направи извод за повтаряемостта на морското произшествие сблъскване в териториалните води на Република България, за избягване на аналогични морски произшествия в бъдеще, Комисията препоръчва:

**1. Корабособствениците и мениджъри на м/к „Lady Gul” и м/к „St. Catrien”, съответно GN Group Corporation, Istanbul, Turkey и Sudoservice Shipping Consultancy and Trading Ltd. –Istanbul, Turkey, да включат във формата за запознаване на палубните офицери с мостика при качване на техни кораби, въпроси относно познаване на правилата за плаване и маневриране – част В на МППСМ-72.**

**2. Корабособствениците и мениджъри на м/к „Lady Gul” и м/к „St. Catrien”, съответно GN Group Corporation, Istanbul, Turkey и Sudoservice Shipping Consultancy and Trading Ltd. –Istanbul, Turkey, да включат във формата за запознаване на палубните офицери с мостика при качване на техни кораби, въпроси относно задължението на вахтения офицер на мостика да извиква своевременно капитана при възникване на опасност или съмнение за опасност за кораба, изхождайки от презумпцията за отговорността на капитана.**

**3. ДП „Пристанищна инфраструктура”, да въведе и да осъществява задължителен трафик контрол на корабите плаващи в български териториални води с цел предпазване на корабите от сблъскване, с всички произтичащи последици от загуба на човешки живот, кораби, товари и замърсяване на морето с нефтопродукти и други вещества.**

**4. Морските администрации на страните членки на ЕС, да проверяват корабите посещаващи пристанища на страни от ЕС за прилагане на Конвенция ILO № 180, във връзка с Директива 1999/95/ЕО. Препоръката да се сведе до знанието на страните членки на ЕС с помощта и съдействието на Европейската агенция по морска безопасност (EMSA).**



**Председател на Комисията:**

..... к.д.п. Бойко Коларов  
*Главен инспектор в МТИТС*

**Членове на комисията :**

..... Васил Георгиев  
*Главен инспектор в МТИТС*

..... Христо Христов  
*Главен инспектор в МТИТС*

.....к.д.п. Петър Иванов  
*Началник отдел „Кораби”,  
Дирекция „Инспекционна дейност” в ИАМА*

.....к.д.п. Любомир Гъстев  
*Външен експерт*