

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о.Голови Державної служби морського
та річкового транспорту України

Ю.М. ВОРОНА
2019 року



АКТ

розслідування аварійної морської події,

**що сталася 20.11.2019 з танкером-бункерувальником «DELFI»
(IMO 8866266, прапор – Молдова, судновласник «MISTER DRAKE PC»,
(юридична адреса: 2-й поверх, Коледж-Хаус, вул. Кінг Едвард Роуд 17,
Лондон НА4 7 АЕ, Велика Британія), яке стояло на якорі на Одеській
банці і через обмежену кількість палива, води, провізії та прогноз погоди,
яким передбачалось погіршення погодних умов, о 18 год. 47 хв. 20.11.2019
подало сигнал лиха «MAYDAY» на 16 УКХ каналі радіозв'язку, а також у
подальшому через погодні умови почало дрейфувати та 22.11.2019
о 09 год 26 хв потрапило на мілину в акваторії морського порту Одеса у
координатах 46°27'19"N, 30°46'18"E
(район Чорноморського яхт клубу м.Одеса)**

м. Одеса

«26» грудня 2019 р.

Комісія, призначена наказом Державної служби морського та річкового транспорту України (далі-Морська адміністрація) від 25.11.2019 № 452 (із змінами внесеними наказом Морської адміністрації від 26.11.2019 № 454) у складі:

Цюпко
Кирило
Юрійович

- заступник начальника управління – начальник відділу державного контролю (нагляду) за безпекою судноплавства і дипломно-паспортних та адміністративних послуг у сфері водного транспорту в Одеському морському порту- капітан Одеського морського порту Чорноморського міжрегіонального управління мосської адміністрації, голова комісії;

Василюк
Руслан
Анатолійович

- головний спеціаліст відділу державного контролю (нагляду) за безпекою судноплавства і дипломно-паспортних та адміністративних послуг у сфері водного транспорту в Одеському морському порту Чорноморського міжрегіонального управління Морської адміністрації, член комісії;

Денчук
Анжела
Олександровна

- головний спеціаліст відділу контролю (нагляду) за безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті в Білгород-Дністровському морському порту

Чорноморського міжрегіонального управління Морської адміністрації, член комісії;

Дубиневич
Олександр
Павлович

- старший державний інспектор відділу контролю (нагляду) за безпекою судноплавства на морському та річковому транспорти в морському порту «Южний» Чорноморського міжрегіонального управління Морської адміністрації, член комісії

Дмитренко
Олександр
Васильович

- заступник начальника відділу державного контролю (нагляду) за безпекою судноплавства і дипломно-паспортних та адміністративних послуг у сфері водного транспорту в Одеському морському порту Чорноморського міжрегіонального управління Морської адміністрації, член комісії,

провела в період з «25» листопада 2019 року по «13» грудня 2019 року розслідування аварійної морської події (далі - АМП), яка сталася 20.11.2019 з танкером-бункерувальником «DELFI» (IMO 8866266, прапор – Молдова, судновласник «MISTER DRAKE PC»), яке стояло на якорі на Одеській банці і через обмежену кількість палива, масла, води, провізії та прогноз погоди, яким передбачалось погіршення погодних умов, о 18 год. 47 хв. 20.11.2019 подало сигнал лиха «MAYDAY» на 16 каналі УКХ радіозв'язку, а також у подальшому через погодні умови почало дрейфувати та 22.11.2019 о 09 год 26 хв потрапило на мілину в акваторії морського порту Одеса у координатах 46°27'19''N, 30°46'18''E (район Чорноморського яхт клубу м. Одеса), та встановила:

1. Опис АМП:

О 18 год. 47 хв. 20.11.2019 через обмежену кількість палива, води та провізії, а також, як було виявлено, незадовільний стан судна (втрату правового якорю, непрацюючий радар, АІС тощо) капітан судна «DELFI» подав сигнал лиха «MAYDAY» на 16 каналі УКХ радіозв'язку.

Державний морський рятувально-координаційний центр у м. Одесі (далі – ДМРКЦ) прийняло зазначений сигнал та почало дії по ліквідації лиха.

З цією метою КП «Морська пошуково-рятувальна служба», до складу якої відноситься ДМРКЦ, направила два рятувальних катера ПРК – 01 та ПРК – 02, які постійно знаходилися поблизу судна «DELFI» та були готові до негайного реагування для надання допомоги людям (членам екіпажу).

Розпорядженням капітана морського порту «Южний» 20.11.2019 було створено оперативний аварійний штаб.

Також за рішення судновласника для здійснення буксирування судна в порт Очаків був направлений буксир «Джая»/«GEA» (далі - «GEA»), який прибув до місця якірної стоянки судна «DELFI» о 05 год 00 хв 21.11.2019 та почав роботи по заведенню буксирного кінця.

За інформацією капітана судна «DELFI» після невдалої спроби прийняти буксирний кінець «GEA», прийняли рішення подати з корми судна «DELFI» свій кінець та прийняти деяку кількість дизельного пального. Під час цієї операції кінець судна «DELFI» «убився» та о 07 год 44 хв 21.11.2019 буксир «GEA» намотав зазначений кінець собі на гвинт.

Після невдалих спроб зняти швартовий кінець з гвинта буксиру «GEA» на допомогу суднам, за рішенням оперативного аварійного штабу морського порту Південний, був направлений буксир «Володимир Іванов», який прибув до району якірної стоянки танкера «DELFI» приблизно у той самий час, коли буксир «GEA» доповів о звільнені власного гвинта від намотаного швартового кінця.

За рішенням капітана судна «DELFI», який відмовився приймати буксирний кінець з буксиру «Володимир Іванов», розпочалися роботи по проведенню буксирної ліні з буксиру «GEA».

Проте ситуація ускладнялась несприятливими погодними умовами (вітер східний 12 м/с, пориви 16 м/с.), які за прогнозом погоди ще погіршувались.

О 18 год. 10 хв. 21.11.2019 незважаючи на поривистий вітер, буксирна лінія була передана та закріплена між буксиром «GEA» та танкером «DELFI». За інформацією капітана буксиру «GEA» довжина буксирного тросу (канату) складала 40 метрів (25 метрів усі, 15 метрів провідник).

О 18 год. 27 хв. танкер «DELFI» вибрав лівий якір та буксир «GEA» розпочав буксирування вказаного танкера до порту Очаків.

Проте о 18 год. 35 хв. 21.11.2019 за інформацією капітана буксиру «GEA» через сильне навантаження на буксирний гак (сильна бортова та кілеві качка обох суден, різки злети буксирного гаку тощо) віддався стопор буксирного гаку, що призвело до автоматичної віддачі буксирного кінця. Вибрati буксирний кінець до себе на борт через небезпеку для людей (судно відчувало жорстоку качку) та складні погодні умови екіпаж танкера «DELFI» відмовився, чим створив небезпеку (неможливість поки буксирна лінія у воді) підходу до нього буксирів «GEA» та «Володимир Іванов».

О 18 год. 41 хв. 21.11.2019 танкер «DELFI» віддав лівий якір та 4 смички якірного ланцюга у координатах: 46°29,18'N північної широти та 30°58,39'E східної довготи.

Але через погіршення погодних умов це його не зупинило від дрейфу в західному напрямку у бік м. Одеса, який продовжувався до 09 год 26 хв 22.11.2019 поки судно не потрапило на мілину.

Весь цей час буксирні судна та рятувальні катери постійно знаходились поблизу судна «DELFI». Ситуація ускладнялась несприятливими погодними умовами та відмовою екіпажу приймати/подавати буксир або покидати судно.

О 12 год. 43 хв. 22.11.2019, за інформацією від начальника служби безпеки мореплавства та екологічної безпеки (далі - СБМ та ЕБ) Одеської філії ДП «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»), т/х «DELFI» викинуло на хвилелом, крен на правий борт близько 60 градусів. Залучені всі міські служби та підрозділи для порятунку людей.

О 14 год. 05 хв. 22.11.2019 почалася операція з порятунку екіпажу.

О 14 год. 40 хв. 22.11.2019 водолази ВМСЗСУ врятували трьох членів екіпажу, їх забрала карета швидкої допомоги та дістала до лікарні.

2. Обставини, за яких сталася АМП:

Танкер-бункерувальник «DELFI» стояв на якорі на Одеській банці за межами територіальних вод України в очікуванні поповнення суднових запасів: провізії, води, масла та палива, а також розпоряджень судновласника щодо подальших дій.

В ніч з 02 на 03 листопада 2019 року в результаті сильного південного вітру судно «DELFI» почало дрейфувати на північ. Через 3,9 миль дрейфу судно ввійшло у територіальні води України та зупинилося в зоні дії ПРРС «Южний» філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ» (далі – ПРРС «Южний») у точці з координатами: $46^{\circ} 28' 4'' \text{N}$, $031^{\circ} 10' 3'' \text{E}$.

О 08 год. 20 хв. 03.11.19 з судном встановлено радіозв'язок, уточнено його стан. За інформацією капітана судна було з'ясоване, що технічний стан судна не дозволяє запустити головний двигун у зв'язку з відсутністю на борту достатньої кількості дизельного пального та масла.

Лоцманами-операторами ПРРС «Южний» було запитано капітана судна чи потребує він допомоги та попереджено, що судно в такому стані є загрозою для безпеки мореплавства. Капітан судна повідомив, що чекає допомоги від судновласника. Старший лоцман-оператор ПРРС «Южний» проінструктував капітана про негайні доповіді при зміні обстановки.

Таким чином був встановлений та підтримувався щоденний зв'язок із судном «DELFI». Інформація про ситуацію, що склалася із судном «DELFI» була доведена до капітана морського порту Южний. Також було з'ясоване, що на борту знаходиться 3 члена екіпажу - громадяни України.

20.11.2019

О 18 год. 47 хв. 20.11.2019 капітан судна «DELFI», яке стояло на якорі на Одеській банці з непрацюючим двигуном через обмежену кількість палива, масла, води, провізії та отриманим прогнозом погоди, який погіршувався, подав сигнал лиха «MAYDAY» на 16 каналі УКХ зв'язку.

Державний морський рятувально-координаційний центр у м. Одесі (далі – ДМРКЦ) прийняло зазначений сигнал та почало дії по ліквідації лиха.

З цією метою КП «Морська пошуково-рятувальна служба», до складу якої відноситься ДМРКЦ, направила два рятувальних катера ПРК – 01 та ПРК – 02, які постійно знаходилися поблизу судна «DELFI» та були готові до негайногго реагування для надання допомоги людям (членам екіпажу).

Розпорядженням капітана морського порту «Южний» було створено оперативний аварійний штаб.

О 19 год. 28 хв. 20.11.2019 «ПРК-02» відійшов від причалу яхт-клубу «Сосновий берег» до місця якірної стоянки танкера «DELFI». О 20 год. 31 хв. «ПРК-02» підійшов до танкера «DELFI».

21.11.2019

З метою надання аварійної допомоги та здійснення буксировки судна «DELFI» в безпечний порт представником судновласника замовлено буксир «GEA». До відходу з порту «Очаків» буксира «GEA» були проінформовані капітани морських портів Одеса, Чорноморськ, Миколаїв та Білгород-Дністровський. Узгоджені з ними дії щодо можливої допомоги у випадку непередбаченої ситуації з буксируванням танкера «DELFI» (на випадок надзвичайної ситуації).

О 01 год. 15 хв. 21.11.19 буксир «GEA» (IMO 7129271) вийшов з порту «Очаків» для здійснення буксирування.

О 05 год. 00 хв. 21.11.19 буксир «GEA» підійшов до якірного місця танкера «DELFI». Почалися роботи по заведенню буксирного кінця.

Біля танкера також перебував рятувальний катер ПРК 02 та катер ЗНО. Відбулося погіршення погодних умов – вітер східний 12 м/с, пориви до 16 м/с.

О 07 год. 44 хв. 21.11.19 за інформацією ПРРС «Южний» буксир «GEA» намотав швартовий кінець на власний гвинт при спробі привязатися до аварійного судна «DELFI» (05:10 оголошено штормове попередження: вітер східний 9-13 м/с, 07:05 – вітер східний 12-16 м/с, 07:30 море 4 бали), що унеможливило подальше виконання буксирної операції.

О 09 год. 27 хв. 21.11.19 з Совіньону в сторону танкера «DELFI» вийшов рятувальний катер ПРК-01 та о 12 год 06 хв. прибув до місця якірної стоянки вказаного танкера.

О 11 год. 30 хв. 21.11.2019 передана телефонограма диспетчеру ДП «Морський торговий порт (далі – МТП) «Южний» № 32/46 що аврійне судно «DELFI» почало дрейфувати та можливий дрейф у бік якірної стоянки № 356.

З метою запобігання зіткнення зазначеного судна з суднами-газовозами на якірній стоянці № 356, капітаном морського порту «Южний» видане розпорядження щодо залучення буксирів для забезпечення безпеки мореплавства, екологічної безпеки та людського життя.

У порядку, визначеному у Договорі між Адміністрацією морського порту «Південний» та ДП «МТП «Южний», з метою забезпечення порядку негайногго реагування на аварії або загрозу їх виникнення у межах акваторії порту, оперативним аварійним штабом морського порту Південний прийнято рішення залучити до надання послуг з проведення рятувальної операції з судном «DELFI», в рамках Договору, буксир «Володимир Іванов».

Також о 12 год. 40 хв. 21.11.2019 передана телефонограмма т/ф № 32/47 диспетчеру «Пі енд Оу Україна» про виділення м/б «Володимир Іванов» для буксирування аварійного судна «DELFI» з Одеської банки до портопункту Очаків.

О 13 год 55 хв. 21.11.2019 м/б «Володимир Іванов» відійшов від причалу № 2 та вийшов на рейд морського порту Південний.

О 14 год 00 хв. 21.11.2019 м/б «GEA» звільнився від швартового кінця і очікує інструкцій від судновласника.

О 14 год. 25 хв. 21.11.2019 передана телефонограма т/ф №32/48 диспетчеру ДП МТП «Южний» про виділення буксира м/б «Володимир Іванов» для буксирування аварійного судна «DELFI» з Одеської банки до портопункту Очаків, керівником рятувальної операції є капітан порту «Південний».

Буксир «Володимир Іванов» (IMO 9670872) вийшов із порту Південний для забезпечення безпеки танкера «DELFI».

О 15 год. 00 хв. 21.11.2019 буксир «Володимир Іванов» прибув до району якірної стоянки танкера «DELFI».

15 год. 45 хв. 21.11.2019 отримано телефонограму від диспетчера «Пі Енд Оу Україна»: сьогодні, 21.11.2019, отримано телефонограму про необхідність буксирування т/х «DELFI» (номер IMO – 8866266) до портопункту «Очаків» та додатково повідомлено, що під час телефонного зв'язку судновласник т/х «DELFI» відмовився від укладання відповідного договору (щодо ситуації, про яку йдеється у телефонограмі), як це передбачено п. 2.1.3. Договору від 11.02.2019 р. № 1-і-ЮЖФ-19 про взаємодію із забезпечення (попередження) локалізації та ліквідації аварійних ситуацій і аварійних морських подій на акваторії морського порту «Южний» з ДП «АМПУ» (адміністрація морського порту Південний).

Враховуючи той факт, що капітан судна «DELFI» за рішенням судновласника відмовився приймати буксирний кінець з буксиром «Владимир Іванов», у подальшому ситуація щодо спроб буксирування т/х «DELFI» відбувалась у наступному порядку:

О 16 год 15 хв. 21.11.2019 м/б «GEA» підійшов до т/х «DELFI».

16 год. 36 хв. м/б «GEA» та м/б «Владимир Іванов» розпочали спроби заведення буксирного кінця з буксиром «GEA» на судно «DELFI».

О 18 год. 10 хв. 21.11.2019, незважаючи на поривистий вітер (східний 12 м/с, пориви до 16 м/с), буксирна лінія передана та закріплена між буксиром «GEA» та танкером «DELFI». За інформацією капітана буксиру «GEA» довжина буксирного тросу (канату) складала 40 метрів (25 метрів усі, 15 метрів провідник).

О 18:12 танкер «DELFI» розпочав вибирати лівий якір.

О 18 год. 27 хв. 21.11.2019 танкер «DELFI» вибрал якір, буксир «GEA» розпочав буксирування танкера «DELFI» до портопункту Очаків. Буксир «Владимир Іванов» здійснює супроводження танкера «DELFI» та буксиром «GEA».

О 18 год. 35 хв. 21.11.2019 за інформацією капітана буксиру «GEA» через сильне навантаження на буксирний гак (сильна бортова та кілеві качка обох суден, різки злети буксирного гаку тощо) віддався стопор буксирного гаку, що призвело до автоматичної віддачі буксирного кінця. Вибрало буксирний кінець до себе на борт, екіпаж танкера «DELFI» відмовився через небезпеку та погодні умови, чим створив небезпеку (неможливість поки буксирна лінія у воді) підходу до нього буксирів «GEA» і «Володимир Іванов» та здійснення буксирування судна в небезпечний порт.

О 18 год. 41 хв. танкер «DELFI» віддав лівий якір та 4 смички якірного ланцюга у координатах: 46°29,18'N північної широти та 30°58,39'E східної довготи.

Оперативний штаб порту Південь проінформував оперативний штаб адміністрації порту Одеса про можливе дрейфування танкера «DELFI» у бік зони нагляду, на яку поширюються повноваження капітана морського порту Одеса щодо здійснення ним державного нагляду за безпекою мореплавства.

О 18 год 59 хв. 21.11.2019 буксир «GEA» здійснив постановку на власний якір в очкуванні поліпшення погодних умов. Буксир «Володимир Іванов» дрейфував на безпечній відстані. Вітер східний 18 м/сек, море 4-5 бали.

О 19 год. 40 хв. 21.11.2019 капітан танкера «DELFI» доповів на ПРРС «Южний» про цілковите знестирумлення судна у зв'язку із вичерпанням запасів палива. Зв'язок по УКХ радіостанції здійснювався шляхом живлення акумуляторів ГМЗЛБ. Згідно інформації отриманої від ПРРС «Южний» танкер «DELFI» здійснював постійне дрейфування у бік зони відповідальності капітана морського порту Одеса.

О 20 год. 45 хв. 21.11.2019 ПРРС «Одеса» підтверджував інформацію, що судно «DELFI» дрейфує в сторону акваторії Одеського морського порту та існує загроза можливого зіткнення з плавзасобами, які перебувають на рейді Одеського порту або з гідротехнічними спорудами (далі – ГТС) порту.

Одеською філією ДП «Адміністрація морських портів України» (далі - ДП «АМПУ») надіслано телефонограму на адресу Південної філії ДП «АМПУ» (копія в МПРС, ДСНС, ДП «АМПУ») щодо наявної небезпеки для суден на рейді Одеського порту та ГТС порту. Повідомлено про необхідність прийняття всіх можливих заходів для недопущення зіткнень в акваторії Одеського порту з судном «DELFI».

О 21 год. 15 хв. 21.11.2019 ПРРС «Одеса» філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ» (далі – ПРРС «Одеса») повідомив про готовність суден, які знаходяться на рейді Одеського морського порту до переміщення в безпечне місце з метою уникнення зіткнення з об'єктом, що дрейфує.

О 21 год 58 хв. 21.11.2019 капітан Одеського порту зв'язався з капітаном буксиру «Володимир Іванов». Отримана інформація, що на судні «DELFI» відсутнє паливо та електропостачання. До судна небезпечно підходити ближче, ніж на 100 метрів, через той факт, що буксирувальний канат самовіддався з буксирного гаку буксиру «GEA» і наразі він закріплений до судна «DELFI» та перебуває у воді. Канат не видно. Екіпаж судна «DELFI» по УКВ зв'язку відмовляється сприяти у підбиранні канату.

О 22 год 15 хв. 21.11.2019 згідно з рішенням координаційного штабу Одеської філії ДП «АМПУ» та розпорядженням капітана Одеського порту вирішено направити буксир «Австралія» для супроводу судна «DELFI» в акваторії Одеського порту.

О 22 год. 31 хв. 21.11.2019 танкер «DELFI» вийшов з зони нагляду ПРРС «Южний» та перейшов до зони відповідальності ПРРС «Одеса».

Згідно з рішенням координаційного штабу Одеської філії ДП «АМПУ» та розпорядженням капітана Одеського порту о 23 год. 29 хв. м/б «Австралія» вийшов на допомогу танкеру «DELFI».

22.11.2019

О 00 год. 23 хв. 22.11.2019 м/б «Австралія» підійшов на малу відстань до танкеру «DELFI».

О 00 год 52 хв. через зв'язок на 16 каналі УКХ зв'язку з буксиром «Австралія» отримана інформація, що він не має можливості завести буксирний трос на танкер «DELFI» через штормову погоду та загрозу намотати на гвинт решту буксирного кінця з танкеру «DELFI», який знаходиться у воді.

За інформацією отриманою від капітана рятувального катеру ПРК-01, екіпаж танкера не бажав приймати буксирні кінці на судно, та відмовляється залишати аварійне, знестурмлене судно. Танкер продовжив дрейфувати у західному напрямку, до берегової лінії. Загрози безпеки мореплавства іншим суднам не створював.

О 01 год. 20 хв. 22.11.2019 на допомогу підійшов рятувальний катер ПРК-2.

О 01 год. 37 хв. 22.11.2019 танкер «DELFI» затримався на якорі, дрейфу припинився. Глибина 10,5 м, віддалення від берегової смуги приблизно 1,0 миля, на траверзі пляжу Отрада. Прийнято рішення залишити судно в цій позиції під контролем ПРРС «Одеса». В забезпечені поруч із судном «DELFI» постійно знаходяться два рятувальних катера ПРК-1 та ПРК-2.

О 01 год 45 хв. 22.11.2019 убув рятувальний катер ПРК-1.

О 04 год 56 хв. 22.11.2019 танкер «DELFI» почав дрейфувати у західному напрямку до берегової лінії. Швидкість дрейфу 0,5 вузла.

О 05 год 13 хв. 22.11.2019 швидкість дрейфу зазначеного танкеру 1,0 вузел.

О 05 год 25 хв. 22.11.2019 року швидкість дрейфу 0,5 вузла. Судно рухається під контролем рятувального катера ПРК-2 та ПРРС «Одеса».

О 09 год 26 хв. 22.11.2019 року за інформацією ПРРС «Одеса» танкер «DELFI» потрапив на мілину в акваторії морського порту Одеса, судно знаходилося у 100 м від ПРК-2, (координати ПРК-2: 46°27'19"N, 30°46'18"E) (район Чорноморського яхт клубу м.Одеса). За рішенням координаційного штабу Одеської філії ДП «АМПУ» та розпорядженням капітана Одеського порту для подальших дій щодо забезпечення аварійно-рятувальних робіт направлено буксир «BIG».

О 10 год. 13 хв. 22.11.2019 по інформації ПРРС «Одеса» буксир «BIG» підійшов до 10-ти метрової ізобати, та поінформував, що спостерігає на

т/х «DELFI» крен на правий борт приблизно 30-40 град. та диферент приблизно 2м.

О 11 год. 20 хв. 22.11.2019 поруч із судном «DELFI» рятувальний катер ПРК-1 змінив рятувальний катер ПРК-2.

О 11 год. 40 хв. 22.11.2019 буксир «BIG» компанії «Укрфлот-Сервіс» повернувся в порт Одеса по розпорядженню капітана морського порту Одеса.

О 12 год. 43 хв. 22.11.2019, за інформацією від начальника служби безпеки мореплавства та екологічної безпеки (далі - СБМ та ЕБ) Одеської філії ДП «АМПУ», т/х «DELFI» викинуло на хвилевом, крен на правий борт близько 60 градусів. Залучені всі міські служби та підрозділи для порятунку людей.

О 14 год. 05 хв. 22.11.2019 почалася операція з порятунку екіпажу.

О 14 год. 40 хв. 22.11.2019 отримана інформація, що водолази ВМСЗСУ врятували трьох членів екіпажу, їх забрала карета швидкої допомоги та донесла до лікарні. Наразі крен судна складає приблизно 80 градусів.

О 16 год. 00 хв. 22.11.2019 екологічний відділ СБМ та ЕБ Одеської філії ДП «АМПУ» підтверджив забруднення поверхні морської води (за попередньою ознакою забруднення схоже на нафтопродукт), розмір забрудненої площини та кількість уточнювалася. Проводилось берегове бонування абсорбуючими бонами.

За інформацією наданою Одеської філії ДП «АМПУ» о 16 год. 40 хв. 22.11.2019 відповідно до вимог постанови КМУ від 21.08.2019 р. № 828 «Про затвердження Порядку перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу» інспекторами Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського округу (далі - ДЕІ КЧО) були відібрані проби морської води в районі судна «DELFI» на аналіз.

О 20 год. 35 хв. 22.11.2019 екологічним відділом СБМ та ЕБ Одеської філії ДП «АМПУ» разом з ПортоФлотом ДП «ОМТП» проведено бонування абсорбуючими бонами берегової лінії протяжністю приблизно 150 метрів в зоні знаходження танкера «DELFI». Бонове загороження зафіковано металевими прутами для запобігання змиву у море.

23.11.2019

23.11.2019 були проведені додаткові огляди о 09.30 год. та 13 год. 30 хв. екологічним відділом СБМ та ЕБ та начальником СБМ та ЕБ Одеської філії ДП «АМПУ». Додаткового виливу нафтопродуктів не виявлено. Крен досяг 90° , судно лежить на правому боці, труба частково поглинена водою. При наявних штормових метеоумовах вітер ENE 7 м/с (4 бала) пориви 11 м/с (6 балів), накаті моря висотою хвилі до 1,5 метрів проведення додаткових заходів по встановленню бонового загороження біля судна зі сторони моря представляється неможливим та неефективним. При поліпшенні погодних умов ліквідація наслідків аварійної події планувалося продовжити.

24.11.2019

24.11.2019 з 10 год. 30 хв. до 13 год. 30 хв. проведено додаткові огляди АМП. Положення судна залишається без змін. Додаткового виливу нафтопродуктів не було виявлено.

Метео умови: вітер Е 6 м/с (4 бала) пориви 11 м/с (6 балів), висота хвилі до 1,5 м.

24.11.2019 о 15 год. 00 хв. відбулась нарада керівництва Одеської філії ДП «АМПУ» щодо бонування місця аварії з боку моря. Виконання зазначених дій заплановано на 25.11.2019 (у разі поліпшення погодних умов).

25.11.2019

25.11.2019 Екологічною службою Одеської філії ДП «АМПУ» спільно з представниками Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського округу проведено обстеження та відібрані проби води в районі АМП. Судно залишилось у тому ж стані.

Впродовж дня проводились наради з метою оцінки сил та засобів з бонування т/х «DELFI». Бони для використання у внутрішній акваторії порту завантажені на м/б «Гайдамака» (філії «Дельта-Лоцман»). Ведуться переговори з водолазною службою ВМСЗСУ по встановленню бонів навколо танкера «DELFI».

26.11.2019

О 09:30 26.11.2019 відповідно чинним законодавчим документам Державною екологічною інспекцією у присутності екологічного відділу СБМ та ЕБ Одеської філії ДП «АМПУ» здійснено відбір проб в місці забруднення (біля судна «DELFI»). Також працівниками СБМ та ЕБ Одеської філії ДП «АМПУ» відібрані проби в фоновій точці.

Згідно протоколу (№1854) дослідження води поверхневих водоймищ, нафтопродуктів 0,05 нг/д.

27.11.2019

О 09 год. 15 хв. 27.11.2019 м/б «Гайдамака», в/б «Октопус» та 2 військових катера типу «Віллард» вийшли у район аварійної події для встановлення бонів на водній частині водолазами Одеської філії ДП «АМПУ» та водолазами ВМСУ.

О 09 год. 50 хв. 27.11.2019 водолазами Одеської філії ДП «АМПУ» ДП «АМПУ» та водолазами ВМСУ розпочалася операція по встановленню бонів на водній частині.

О 14 год. 00 хв. операцію по встановленню бонів на водній частині водолазами ОФ ДП «АМПУ» та водолазами ВМСЗСУ успішно закінчено. Усі плавзасоби, що брали участь в операції по бонуванню повернулися до порту.

28.11.2019

О 11 год. 40 хв. 28.11.2019 фахівцями екологічного відділу Одеської філії ДП «АМПУ» повторно здійснено відбір проб води в районі АМП т/х «DELFI» та надано до лабораторії для проведення відповідного дослідження.

Судно залишається у тому ж стані (крен 90°, лежить на правому боці).

29.11.2019

З 11 год. 20 хв. до 12 год. 45 хв. 29.11.2019 для виконання промірних робіт в район АМП т/х «DELFI» виходив малий гідрографічний катер «Юпітер» ДУ «Держгідрографія».

Результати зовнішнього і водолазного обстеження судна «DELFI», які було проведено водолазною службою Одеської філії ДП «АМПУ» відображені в акті від 28.11.2019 № US 197/11:

- місце знаходження судна на мілині, координати: район пляжу Дельфін, м. Одеса, N 46° 27' 21.7" E 30° 46' 10.3";
- глибина в місці затоплення судна в метрах ~ 3 м;
- крен судна на: ~ 90°;
- диферент на: ~ 3-5°;
- характер ґрунту: пісок, камінь природного походження;
- занурення судна в ґрунт в метрах: лежить на ґрунті.

За результатами обстеження днищової частини корпусу судна виявлено:

- тріщину в носовій частині судна довжиною близько 5 м, ширину розкриття порядку 1 см;
- від тріщини в корму до міделю виявлені численні розриви корпусу судна на довжину 15 м і ширину від 0,2 м до 0,5 м;
- від міделю в корму виявлено отвір довжиною близько 10 м ширину від 0,5 м до 2 м. Частина, яка відірвалася від корпусу та утворила даний отвір лежить біля судна;
- у кормі в районі машинного відділення отвір діам. 100 мм.

10.12.2019

О 10 год. 00 хв. 10.12.2019 працівники екологічного відділу Одеської філії ДП «АМПУ» спільно з представниками Державної екологічної інспекції здійснили відбір проб морської води в районі АМП т/х «DELFI».

О 12 год. 15 хв. 10.12.2019 працівники екологічного відділу Одеської філії ДП «АМПУ» у присутності працівників ДУ «Лабораторний центр МОЗ України» здійснили відбір проб фонових показників якості морської води в районі пляжу «Дельфін». Результати відбору будуть відомі завтра.

Останній результат 09.12.2019: фон – в нормі; біля судна – в нормі.

За результатами візуального огляду встановлено, що бони, які огорожують судно з морської сторони знаходяться в задовільному стані. Деякі абсорбуючі бони на береговій лінії потребують заміни. 11.12.2019 очікується прибуття бригади ЛАРН (ліквідації аварійних розливів нафти) для заміни бонів.

11.12.2019

З 11 год. 00 хв. до 14 год. 00 хв. 11.12.2019 працівники екологічного відділу Одеської філії ДП «АМПУ» спільно з представниками Державної екологічної інспекції здійснили відбір проб морської води в районі АМП т/х «DELFI». У присутності працівників ДУ «Лабораторний центр МОЗ України»

здійснено відбір проб фонових показників якості морської води в районі пляжу «Дельфін».

Останній результат 11.12.2019: фон – в нормі; біля судна – в нормі.

Силами дільниці портового флоту та представниками водолазної служби Одеської філії ДП «АМПУ» виконані роботи з перевстановлення бонового загородження постійної плавучості та берегових сорбуючих бонів. Поверхня води оброблена сорбентом «Еконадін».

За інформацією Гідрометеорологічного центру Чорного та Азовського морів спостерігалися наступні погодні умови:

<i>порт Одеса</i>					
Дата	Вітер (м/с)	Час (кін.) (початок- закінчення)	Висота хвиль	Час (кін.) (початок- закінчення)	Видимість (км)
15.11.19р	ПнCx – CxIIІCx 6	-	05	-	7
16.11.19р	ПнCx 5	-	05	-	7
17.11.19р	CxIIIICx 5	-	1.0	-	7
18.11.19р	ПнCx, з перехідом на ІІІCx 5	-	05	-	3
19.11.19р	ІІІCx 4	-	05	-	7
20.11.19р	ІІІCx 8	-	05	-	7
21.11.19р	Cx 8-12	01.25-04.30	2.0	04.30 - 24.00	7
	Cx 10- 15	04.30- 24.00			
22.11.19р	ПнCx 10- 15	00.0- 24.00	2.0	00.00 - 24.00	7
	ПнCx 10- 15	00.00-12.00	2.0	00.00 - 13.00	7
23.11.19р	ІІІCx 8-10	12.00- 17.00	1.5	13.00 - 24.00	
	ІІІCx 5- 8	17.00- 24.00			

<i>порт Південний</i>					
15.11.19р	ПнCxCx 4	-	1.0	-	7
16.11.19р.	ІІІCx 3	-	05	-	7
17.11.19р.	ІІІCx 6	-	05	-	7
18.11.19р.	ІІІCx з перехідом на ІІІCx 6	-	05	-	3
19.11.19р	ІІІCx 6	-	05	-	7

20.11.19р	ІІІCx 8	-	05	-	7
21.11.19р	ПнCx 8- 13	05.05-07.05	1.3	07.30 - 09.30 09.30 - 24.00	7
	ПнCx 12- 16	07.05-24.00	1.5		
22.11.19р	ПнCx 12- 16	00.00- 24.00	1.5	00.00 - 24.00	7
	ПнCx 12 - 16	00.00- 05.00	1.5	00.00 - 10.25	
23.11.19р	ІІІCx 8 - 10	05.00- 15.00	1.3	10.25 - 14.00	7
	ІІІCx 5- 7	15.00- 24.00	1.0	14.00 - 24.00	

3. Наслідки АМП:

фактична або гадана загибель судна, залишення судна в морі

Судно знаходитьсья на мілині в акваторії морського порту Одеса у координатах $46^{\circ}27'19''\text{N}$, $30^{\circ}46'18''\text{E}$ (район Чорноморського яхт клубу м.Одеса).

Відсутність палива та мастил для роботи головного двигуна, обмежений запас води та провізії, знестирумлення судна, призвели до того, що о 18 год. 47 хв. 20.11.2019 судно «DELFI» подало сигнал лиха «MAYDAY» на 16 каналі УКХ радіозв'язку, а також у подальшому через погодні умови почало дрейфувати та 22.11.2019 о 09 год 26 хв потрапило на мілину у координатах $46^{\circ}27'19''\text{N}$, $30^{\circ}46'18''\text{E}$ (район Чорноморського яхт клубу м.Одеса), де на сьогоднішній день і знаходитьсья.

Судновласник не забезпечив постачання судна необхідними паливно-мастильними матеріалами, а також необхідної кількістю екіпажу у відповідності до Міжнародного свідоцства про мінімальний склад екіпажу..

кількість осіб, що загинули (окремо: членів екіпажу і пасажирів, у тому числі дітей до 14 років та нелегальних пасажирів)
відсутні

кількість осіб, що отримали серйозні тілесні ушкодження (окремо: членів екіпажу і пасажирів, у тому числі дітей до 14 років та нелегальних пасажирів)

В результаті АМП загиблих, постраждалих або травмованих осіб немає. Врятовано 3 члена екіпажу громадян України, які перебували у закладі охорони здоров'я протягом 24 годин.

-обсяг і площа забруднення навколошнього природного середовища:
Державна екологічна інспекція Кримсько-Чорноморського округу 9ДАЛІ-Інспекція) (лист від 06.12.2019 № 4078/04) інформує що відповідно до протоколу вимірювань показників складу та властивостей вод у відібраних пробах встановлено перевищення нормативів допустимих концентрацій нафтопродуктів у 53 рази (навпроти танкеру) та у 9 разів (ліворуч від танкеру).

Ввечері 22.11.2019 року здійснено повторний відбір проб морської води у місці знаходження танкеру. Відповідно до протоколу вимірювань показників складу та властивостей вод у відібраних пробах встановлено перевищення нормативів допустимих концентрації нафтопродуктів у 90 разів (навпроти танкеру) та у 23 разів (ліворуч від танкеру).

22.11.2019 року державними інспекторами Інспекції разом з представниками Одеської філії ДП «АМПУ» був здійснений повторний відбір проб морської води. Відповідно до протоколу вимірювань показників складу та

властивостей вод у відібраних пробах встановлено перевищення нормативів допустимих концентрації нафтопродуктів у 157 разів.

Із-за несприятливих погодних умов лише 27.11.2019 року водолазами Одеської філії ДП «АМПУ» та ВМСЗС України встановлено адсорбуючі бонові огороження на водній частині біля судна «DELFI».

Державними інспекторами Інспекції щоденно здійснюється повторний відбір проб морської води.

Станом на 30.11.2019 року перевищення по вмісту у воді нафтопродуктів не виявлено.

повне конструктивне руйнування судна, або утрата ним певних морехідних якостей, або виникнення окремих експлуатаційних обмежень тощо:

судно втратило морехідні якості.

4. Інформація про судно, екіпаж, потерпілих, організацію роботи з безпеки судноплавства, акваторію порту, роботу комісії з розслідування АП:

4.1. Судно:

тип, назва, місце і дата будування, ідентифікаційний номер IMO:

Згідно свідоцтва про право власності від 23.06.2018 року термін дії якого від 26.06.2018 до 26.09.2018 року, судно «DELFI» було зареєстроване в Державному судновому реєстрі Республіки Молдова 22.03.2010 під № МД-М-10-456 :

1. Тип- нафтовий танкер - бункерувальник ;
2. Позивний ERJL;
3. Ідентифікаційний номер IMO 8866266;
4. Порт приписки Джурджулешти;
5. Рік та місце побудови: 1974 Болгарія;
6. Матеріал корпусу- сталь;
7. Кількість та потужність головних механізмів: два, дизель, 8NVD36-IV, 2x224 кВт;

8. Основні розміри у відповідності з сертифікатом виданим Середземноморським реєстром судноплавства: EU № 45010456, довжина 56,69, ширина 10,50, осадка -5,50, валова місткість 881, чиста місткість- 447.

Судно належить компанії «MISTER DRAKE PC», (юридична адреса: 2-й поверх, Коледж-Хаус, вул.Кінг Едвард Роуд 17, Лондон НА4 7 АЕ, Велика Британія).

назва класифікаційного товариства, що здійснює технічний нагляд за судном, дата і місце останнього огляду, результати останнього огляду, дата чергового огляду:

Сертифікати видані класифікаційним товариством: Середземноморський реєстр судноплавства (далі - MSR) після ремонту судна «DELFI»:

- «Cargo ship safety certificate» від 08.11.2017 терміном дії до 08.11.2022;
- «Load line certificate»;
- «Tonnage certificate» від 09.11.2017;
- «Record of Approved Safety Equipment»;
- «Oil, Sewage, Garbage, Air pollution prevention certificate»

дата, місце і обсяг останнього ремонту:

по інформації представника судновласника Голікова Ю.О. в листопаді 2017 року судно «DELFI» вийшло з ремонту в Одесському СРЗ.

принеси і зауваження щодо недоліків судна інспекторів державного портового нагляду або співробітників контролю держави порту, що перевіряли судно перед виходом у море:

дані відсутні.

відповідність судна виду перевезень, яке здійснювалося на час АМП:

дані відсутні.

відповідність навантаження судна установленим для нього нормам:

дані відсутні.

стисла оцінка відповідності технічної експлуатації судна встановленим вимогам

Середземноморським реєстром судноплавства (MSR) видано класифікаційний документ «Cargo ship safety certificate» від 08.11.2017 року про придатність судна до експлуатації терміном дії до 08.11.2022 року.

Але згідно листа MSR 04.12.2019 року № LND/PW/19118 судно «DELFI» було виключено із класу MSR 11.04.2018 року із за неможливості підтримувати технічні вимоги та рекомендації MSR.

4.2. Екіпаж.

На момент АМП згідно «Судової ролі» судно укомплектоване екіпажом в порушення вимог суднового Міжнародного свідоцтва про мінімальний склад екіпажу (5 чол.), на борту судна екіпаж складався із 3-х осіб – громадян України.

4.2.1 Члени екіпажу (поіменно):

- Слинько Анатолій Барвікович – капітан, 1959 р.н., диплом капітана малого плавання № 00280/2017/03 від 14.02.2017 видано капітаном Іллічівського морського порту, «Посвідчення особи моряка» № АВ 373283 від 24.09.2018 видане капітаном Одесського морського порту;

- Михайленко Костянтин Вікторович – старший механік, 03.08.1980 р.н., 28.02.1997 р.н. - диплом механіка 3 розряду №00559/2006/06 від 14.12.2006 було видане капітаном Маріупольського морського порту., строк дії підтвердження якого скінчився 11.08.2015;

- Тудоран Артур Олексійович – матрос - свідоцтво кваліфікованого матроса 2 класу №10995/2016/01 від 01.04.2016 видане капітаном Ізмаїльського морського порту.

Професійні навички у членів екіпажу Тудоран А.О. та Михайленко К.В. з експлуатації судна і знання найважливіших експлуатаційних процедур вахтової служби встановити не вдалося у зв'язку неможливістю встановити їх місцезнаходження.

В цілому професійні навички у Слинько А.Б. з експлуатації судна і знання найважливіших експлуатаційних процедур вахтової служби відповідали вимогам міжнародних та національних документів з безпеки мореплавства, проте наявні дані свідчать про відсутність у капітана судна «DELFI» навичок та знань в частині відпрацювання екіпажом судна дій в аварійній ситуації та оцінки ризику при стоянці на якорі без палива, води та провізії.

Документи щодо експертизи на алкоголь, наркотики тощо комісії не надавалися.

4.3. Відомості про осіб, життю і яких у результаті АП завдана шкода (поіменно):

Загиблих та постраждалих немає.

4.4. Управління безпекою судноплавства:

наявність служби або призначеної особи (осіб), відповідальних за забезпечення безпеки судноплавства

Особу відповідальну за забезпечення безпеки судноплавства судновласника встановити не вдалося.

Наявні копії документів держави пропора по судну «DELFI» виданих республікою Молдова втратили свою чинність 26.09.2018 року, а саме: свідоцтво про право власності, свідоцтво про право плавання, мінімальний склад екіпажу, суднову радіостанцію.

Представник власника судна «DELFI» Голіков Ю.О. не надав пояснень та необхідних документів щодо управління безпекою судноплавства «Компанії «MISTER DRAKE PC».

Таким чином можливо зробити висновок, що документація СУБ, передбачена резолюцією IMO A.741(18) – Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ) та Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженим наказом МТУ від 20.11.2003 № 904, на судні відсутня та відповідна система не працює.

4.5. Особи персоналу берегових служб, причетні до АМП, якщо АМП пов'язана з помилковими діями берегових служб (поіменно):

Щодо помилкових дій посадових осіб Державної прикордонної служби України

16.11.2019 оглядовою групою ЗМО здійснено огляд судна «DELFI» та встановлено: невідповідність кількості членів екіпажу міжнародному свідоцтву про мінімальний склад екіпажу (замість 5 осіб на судні находитися 3 особи

громадяни України); залишок пального на судні до 18.11.2019; радіолокаційна станція в непрацездатному стані; АІС працює з перебоями; головні двигуни в працездатному стані; судно потребує заправки дизельним пальним та водою. 14.11.2019 на судні втрачений правий якір, судно стойть на лівому якорі; суднове санітарне свідоцтво – відсутнє; свідоцтво про вантажну марку – відсутнє; термін дії інших свідоцтв та документів сплив 22.06.2018 та 26.09.2018. Судно знаходитьться на якорі з травня 2019 року.

Капітан морського порту Південний та Морська адміністрація (лист від 18.11.2019 № 2196/02/14-14), повідомляли Державну прикордонну службу про те, що судно «DELFI» (IMO: 8866266) знаходиться в територіальному морі України з порушенням вимог чинного національного та міжнародного законодавства, зокрема без прапору (згідно з листом Морської адміністрації Молдови від 15.11.2019 № 491 зазначене судно «DELFI» виключено з реєстру прапору Молдови 27.09.2018 та з цього моменту прапор судна не визначений), що за інформацією Служби безпеки України судно «DELFI» може бути причетним до протиправного переміщення паливно-мастильних матеріалів з ухиленням від сплати митних платежів.

Проте, в порушення вимог чинного законодавства України, зокрема Закону України «Про Державну прикордонну службу України», Державна прикордонна служба України не виконала заходи щодо затримки вказаного судна та його доставлення в найближчий порт або інший відповідний пункт.

Щодо помилкових дій капітану морського порту «Южний».

Після отримання сигналу лиха «MAYDAY» о 18 год 47 хв 20.11.2019 на 16 каналі УКХ радіозв'язку капітаном морського порту «Южний» було негайного створено оперативний штаб з допомоги аварійному судну, а також залучені до проведення аварійно-рятувальної операції капітани морських портів, що знаходяться у безпосередній близькості (Миколаїв, Одеса, Чорноморськ, Білгород-Дністровський), що безперечно сприяло забезпеченню безпеки мореплавства.

20.11.2019 о 19 год. 20 хв. капітан морського порту «Южний» вийшов на зв'язок з представником судновласника та запропонував залучити буксири морського порту Південний для виконання рятувальної операції. Але, представник судновласника відмовився та повідомив, що з цією метою ведуться переговори з власником буксира «GEA», який найближчим часом вийде на допомогу аварійному судну з портопункту Очаків.

Розпорядження щодо залучення буксирів морського порту Південний для забезпечення безпеки мореплавства, екологічної безпеки та людського життя було видане 21.11.2019.

Враховуючи той факт, що буксир «GEA» підійшов до аварійного судна тільки о 05 год 00 хв 21.11.2019, був втрачений час для надання негайної допомоги аварійному судну.

Щодо помилкових дій ДП «АМГУ» та ДП «Морський торговельний порт «Южний».

Відсутність чіткої процедури та Плану взаємодії ДП «АМПУ» з центральними органами виконавчої влади щодо визначення найближчого порту/причалу для безпечної стоянки судна, яке перебуває в територіальному морі з виявленими порушеннями вимог безпеки мореплавства та екологічної безпеки, а також процедури компенсації витрат, понесених судновласниками, які провадять свою господарську діяльність на акваторіях портів за проведені аварійно-рятувальні роботи (аварійне буксирування) за межами акваторій портів, призвело до:

довготривалого (починаючи з 13.11.2019 до 20.11.2019) вирішення питання щодо визначення безпечної місця стоянки (порту або причалу) і буксиру для забезпечення буксирування зазначеного аварійного судна до відповідного місця укриття;

затягування по часу виконання прийнятого оперативним аварійним штабом морського порту Південний розпорядження щодо виходу буксиру для забезпечення буксирування аварійного судна до місця укриття;

початку проведення заходів з рятування судна у темний час доби при ускладнених погодних умовах.

4.6. Стан акваторії морського порту (внутрішній і зовнішній рейди, канали, фарватери), якщо АМП відбулася в акваторії:

Надзвичайна подія із судном «DELFI» відбулася за межами акваторії морського порту. Сигнал лиха був наданий в зоні нагляду капітана морського порту «Південний».

Проте АМП - потрапляння на мілину відбулося в акваторії морського порту Одеса в районі пляжу «Дельфін».

На час надзвичайної події стан моря: напрямок та висота хвильовання – вітер східний, 3 бали, видимість 5 миль. Детальна інформація щодо стану моря наведена у розділі 2 цього акта.

4.7. Результати проведених комісією перевірок, експертиз, випробувань, оглядів судна, даних технічних засобів об'єктивного контролю:

Експертиз, випробувань комісією не проводилося, дані технічних заходів об'єктивного контролю відсутні. Оглядом судна встановлено: крен досяг 90 град., судно находитися на ґрунті на правому борту, вперся на хвилелом, труба частково поглинена водою, знаходиться в акваторії морського порту Одеса в районі пляжу «Дельфін» напівзатопленим.

Стислий опис показань свідків щодо найбільш важливих свідчень про перебіг АМП:

Пояснення капітана «DELFI»: 20.11.2019 при посиленні східного вітру нас зірвало з якоря та понесло в сторону 356 якірного місця. Рух судна уповільнився і дрейф зупинився. Весь цей час я знаходився на звязку з

представником судновласника Голіковим Юрієм Олександровичем. При цьому був наданий сигнал лиха «MAYDAY» по УКВ -16 канал.

По результатам переговорів керівництвом компанії судновласника для здійснення буксирування мого судна у безпечний порт було прийнято рішення направити буксир із Очакова - буксир «GEA».

Після невдалої спроби прийняти буксирний кінець «GEA», прийняли рішення подати з корми «DELFI» свій кінець та прийняти деяку кількість дизельного пального. Під час цієї операції кінець «убився». У подальшому я з'ясував що буксир намотав його на свій гвинт, та став на якір.

21.11.2019 підійшов буксир «Володимир Іванов». Сувмісними зусиллями був закріплений кінець на буксир «GEA». Після цього був піднятий якір на судно «DELFI». Під час початку буксирування кінець віддався з гаку буксира. Ми екстренно віддали лівий якір.

Було віддано 4,5 смички якірного канату із 5 але судно продовжувало дрейфувати. На цей момент судно було знеструмлено та без ходових вогнів.

За інформацією капітана м/б «Владимир Іванов», після його підходу до місця стоянки «DELFI», капітан танкура за рішенням судновласника відмовився приймати буксирний кінець. Що у подальшому, як встановлено комісією, зазначена відмова капітана танкура сприяло розвитку аварійної події

За рішенням капітана судна «DELFI», який відмовився приймати буксирний кінець з буксиру «Володимир Іванов», розпочалися роботи по проведенню буксирної ліні з буксиру «GEA».

Із пояснень капітана буксиру «GEA» встановлено, що довжина буксирного тросу (канату) складала 40 метрів (25 метрів усі, 15 метрів провідник). Після 10 хв з початку буксирування судна через сильне навантаження на буксирний гак (сильна бортова та кілеві качка обох суден, різки злети буксирного гаку тощо) віддався стопор буксирного гаку, що привело до автоматичної віддачі буксирного кінця. Вибрало буксирний кінець до себе на борт, екіпаж танкура «DELFI» відмовився через небезпеку та погодні умови, чим створив небезпеку (неможливість поки буксирна лінія у воді) підходу до нього буксирів «GEA» та «Володимир Іванов», а також неможливість подальшого буксирування.

З пояснень капітанів (судноводіїв) буксирів та рятувальних катерів стало відомо:

Капітан буксиру «Володимир Іванов» повідомив, що до судна «DELFI» небезпечно підходити близче, ніж на 100 метрів, через той факт, що два подвійний буксирний кінець зірваний з буксиру «GEA» і закріплений на судні «DELFI» та перебуває у воді. Кінець не видно, є ризик намотати даний кінець на гвинт судна «Владимир Іванов». Екіпаж судна «DELFI» по УКВ відмовляється сприяти у вибирати буксирний кінець.

Буксир «GEA» відмовився підходити до судна «DELFI» із-за вище зазначених причин.

Капітан буксиру «Австралія» повідомив що він не взмозі завести буксирний трос на танкер «DELFI» через штормову погоду та загрозу намотати

на гвинт решту буксирного кінця з танкера «DELFI». У зв'язку з знаходженням буксирного кінця у воді та штормовими погодними умовами, у разі направлення членів екіпажу буксира «Австралія» для подачі буксирного кінця була загроза для їх життя та небезпека пошкодження буксиру «Австралія».

За інформацією отриманою від капітана ПРК-01, екіпаж танкера не бажав приймати буксирні кінці на судно, та відмовляється залишати аварійне, знеструмлене судно.

Відповідно до пояснень капітана буксиру «BIG» він не зміг підійти до судна «DELFI» із-за малих глибин, штормових хвиль та знаходження буксирного кінця у воді. Після АМП судно «DELFI» дрейфувало та було викинуто на берегову межу в районі пляжу «Дельфін» м.Одеса.

Також, з метою надання допомоги аварійному судну оперативним штабом морського порту «Одеса» було направлено буксири «Австралія» та «BIG», проте через несприятливі погодні умови, наявність малих глибин, штормових хвиль, знаходження буксирних кінців аварійного судна у воді та відверту відмову капітана та екіпажу судна «DELFI» від допомоги унеможливило подачу буксирного кінця для здійснення буксирування вказаного судна.

Весь цей час буксирні судна та рятувальні катери постійно знаходились поблизу судна «DELFI». Ситуація ускладнялась несприятливими погодними умовами та відмовою екіпажу приймати/подавати буксир або покидати судно.

5. Аналіз АП:

Відповідно до наказу Морської адміністрації від 25.11.2019 № 452 (із змінами внесеними наказом від 26.11.2019 № 454), комісія розпочала роботу з 25.11.2018.

Керуючись наказом від 29.05.2006 № 516, Міністерства транспорту та зв'язку України, був проведений відповідний аналіз АМП та для всебічного з'ясування обставин були надіслані відповідні запити, взяті пояснення.

Комісією були проаналізовані наявні документи, зокрема пояснення капітана «DELFI», капітана буксира «Владимир Іванов», начальника відділу оперативного регулювання СБМ та ЕБ ОФ ДП «АМПУ», головного спеціаліста Чорноморського міжрегіонального управління, капітана буксиру «BIG», капітана б/к «Австралія», капітана буксира «GEA», капітана морського порту «Южний», які додаються до акту розслідування АМП та встановлено наступне.

Відповідно службової до записки начальника ПРРС «Южний» було з'ясоване, що 27.10.2019 в другій половині дня при проведенні лоцманом-оператором оповіщень суден в зоні дії ПРРС «Южний» та поблизу неї про закриття району стрільб згідно ПРП 454/19 капітан танкера «DELFI» доповів, що вказаний район покинути не може в зв'язку з несправністю головного

двигуна. Те ж саме було підтверджено 01.11.2019 при підготовці до закриття району стрільб згідно ПРП 476/19.

Судно було за зоною дії ПРРС «Южний», тому повідомлення не складалося. Дані інформація була доведена капітану морського порту Південний при доповіді про виконання заходів закриття району стрільб.

В той час судно стояло за зоною дії ПРРС «Южний» в точці з координатами : $46^{\circ} 24,5' \text{N}$ Півн, $031 10,5' \text{E}$ Сх.

В ніч з 02 на 03 листопада 2019 року в результаті сильного південного вітру судно «DELFI» почало дрейфувати на північ, дрейф зупинився через 3,9 миль в зоні дії ПРРС «Южний» в точці з координатами $46^{\circ} 28' 4'' \text{N}$ Півн, $031^{\circ} 10' 3'' \text{E}$ Сх. На виклик вночі судно не відповідало.

О 20 год. 58 хв. судно перетинуло кордон 12-ї мильної зони ПРРС «Южний». На 10 год 00 хв. 03.11.2019 судно знаходилось на південь межі Одеської банки та повільно дрейфувало у північному напрямку.

О 08 год. 20 хв. 03.11.19 з судном встановлено радіозв'язок, уточнено його стан, запитано чи потребує допомоги та попереджено, що судно в такому стані є загрозою для безпеки мореплавства. Капітан затвердив, що чекає допомоги від судновласника. Старший лоцман-оператор ПРРС «Южний» проінструктував капітана про негайні доповіді при зміні обстановки. В подальшому переговори велись по мобільному телефону капітана судна, з метою економії палива радіостанція та АІС працювали не завжди.

На підставі зібраних даних о 10 год. 00 хв. 03.11.19 направлено донесення капітану порту про АМП.

В ніч з 13.11.2019 на 14.11. 2019 судно знову здрейфувало на північний захід на 4 милі в точку з координатами : $46 30,01' \text{N}$ Півн, $031 04,5' \text{E}$ Сх., при віддачі додатково правого якоря якірні ланцюги переплутались та було втрачено правий якір. Про зазначене доповіли капітану порту.

З цього інциденту почали обов'язкове уточнення обстановки та письмову доповідь капітану морського порту Південний про стан судна на 12.00.

Відповідно до рапорта капітана судна «DELFI» технічний стан судна не дозволяє запустити головний двигун у зв'язку з відсутністю дизельного пального та масла. Також 13.11.2019 із-за штормових умов був втрачений правий якір «Хола», в даний час судно стоїть на лівому якорі.

16.11.2019 оглядовою групою Одеського загону морської охорони (далі – ЗМО) здійснено огляд танкера «DELFI» та встановлено невідповідність кількості членів екіпажу міжнародному свідоцтву про мінімальний склад екіпажу (замість 5 осіб на судні находитися 3 особи громадяни України); залишок пального на судні до 18.11.2019; радіолокаційна станція в непрацездатному стані; АІС працює з перебоями, головні двигуни в працездатному стані, судно потребує заправки дизельним пальним та водою.

14.11.2019 на судні втрачений правий якір, судно стойть на лівому якорі, суднове санітарне свідоцтво – відсутнє, свідоцтво про вантажну марку – відсутнє, термін дії інших свідоцтв та документів сплив 22.06.2018 та 26.09.2018. Судно знаходиться на якорі з травня 2019 року.

При цьому слід зазначити, що Державна прикордонна служба України була поінформована капітаном морського порту «Южний» та Морською адміністрацією, що судно «DELFI» (IMO: 8866266) знаходиться в територіальному морі України з порушенням вимог чинного національного та міжнародного законодавства, зокрема без прапору (згідно з листом Морської адміністрації Молдови від 15.11.2019 № 491 зазначене судно «DELFI» виключено з реєстру прапору Молдови 27.09.2018 та з цього моменту прапор судна не визначений), а також, що за інформацією Служби безпеки України, танкер «DELFI» може бути причетним до протиправного переміщення паливно-мастильних матеріалів з ухиленням від сплати митних платежів.

Проте заходи Державною прикордонною службою України щодо затримки вказаного судна та його конвоювання в найближчий порт або інший відповідний пункт, як це передбачено чинним законодавством, не проводились.

О 10 год 48 хв. 20.11.2019 ПРРС «Южний» ще раз звернувся до капітана «DELFI» щодо питання чи є у судну потреба у допомоги по буксируванню в безпечний порт або стосовно рятування людей та судна, капітан судна відмовився від будь-якої допомоги. Про що свідчать записи із системи реєстрації переговорів АІОС «Дельта-Навігатор» ПРРС «Южний».

Капітан судна «DELFI» від будь-якої допомоги відмовлявся, заходячись під постійним тиском представника судновласника Голікова Ю.О.

О 14 год 37 хв. 20.11.2019 на чергове питання ПРРС «Южний» чи потрібна судну будь-яка допомога, капітан знову відмовився, посилаючись що судновласником замовляється буксир, який прийде найближчим часом.

О 18 год 17 хв. 20.11.2019 капітану судна було повідомлено що офіційних документів від представників судновласника на ім'я капітанів портів «Південний» та «Одеса» по наданню судну допомоги не надходило. Знову капітану судна було попереджено про дуже несприятливі погодні умови, а також їх погіршення за прогнозом погоди та запропоновано відбуksиувати судно в безпечний порт. Капітан знов відмовився, посилаючись що судновласником замовляється буксир, який прийде найближчим часом

20.11.2019 о 18 год. 47 хв через обмежену кількість палива, масла, води та провізії, а також несприятливим прогнозом погоди, капітаном судна «DELFI» було подало сигнал лиха «MAYDAY» на 16 каналі УКХ радіозв'язку.

З цього моменту почалася рятувальна операція.

Державний морський рятувально-координаційний центр у м. Одесі (далі – ДМРКЦ) прийняло зазначений сигнал та почало дії по ліквідації лиха.

З цією метою КП «Морська пошуково-рятувальна служба», до складу якої відноситься ДМРКЦ, направила два рятувальних катера ПРК – 01 та

ПРК – 02, які постійно знаходились поблизу судна «DELFI» та були готові до негайногого реагування для надання допомоги людям (членам екіпажу).

Розпорядженням капітана морського порту Південний було створено оперативний аварійний штаб.

Також за рішення судновласника для здійснення буксирування судна в порт Очаків був направлений буксир «Джея»/«GEA» (далі - «GEA»), який прибув о 05 год 00 хв 21.11.2019 та почав роботи по заведенню буксирного кінця. Але о 07 год 44 хв 21.11.2019 буксир «GEA» намотав буксирний кінець собі на гвинт.

Після невдалих спроб зняти буксирний кінець з гвинта буксиру «GEA» на допомогу суднам, за рішення оперативного аварійного штабу морського порту Південний, був направлений буксир «Володимир Іванов», який прибув до району якірної стоянки танкура «DELFI» приблизно у той самий час, коли буксир «GEA» доповів о звільненні власного гвинта від намотаного швартового кінця.

За рішенням капітана судна «DELFI», який відмовився приймати буксирний кінець з буксиру «Володимир Іванов», розпочалися роботи по проведенню буксирної ліні з буксиру «GEA».

Проте ситуація ускладнялась несприятливими погодними умовами (вітер східний 12 м/с, пориви 16 м/с.), які за прогнозом погоди ще погіршувались.

О 18 год. 10 хв. 21.11.2019 незважаючи на поривистий вітер, буксирна лінія була передана та закріплена між буксиром «GEA» та танкером «DELFI».

За інформацією капітана буксиру «GEA» довжина буксирного тросу (канату) складала 40 метрів (25 метрів усі, 15 метрів провідник).

О 18 год. 27 хв. танкер «DELFI» вибрал лівий якір та буксир «GEA» розпочав буксирування вказаного танкура до порту Очаків.

Проте о 18 год. 35 хв. 21.11.2019 за інформацією капітана буксиру «GEA» через сильне навантаження на буксирний гак (сильна бортова та кілеві качка обох суден, різки злети буксирного гаку тощо) віддався стопор буксирного гаку, що призвело до автоматичної віддачі буксирного кінця. Вибрати буксирний кінець до себе на борт, екіпаж танкура «DELFI» відмовився через небезпеку та погодні умови, чим створив небезпеку (неможливість поки буксирна лінія у воді) підходу до нього буксирів «GEA» та «Володимир Іванов».

О 18 год. 41 хв. 21.11.2019 танкер «DELFI» віддав лівий якір та 4 смички якірного ланцюга у координатах: 46°29,18'N північної широти та 30°58,39'E східної довготи.

Але через погіршення погодних умов це його не зупинило від дрейфу в західному напрямку у бік м. Одеса, який продовжувався до 09 год 26 хв 22.11.2019 поки судно не потрапило на мілину.

Весь цей час буксирні судна та рятувальні катери постійно знаходились поблизу судна «DELFI». Ситуація ускладнялась несприятливими погодними умовами та відмовою екіпажу приймати/подавати буксир або покидати судно.

Також, з метою надання допомоги аварійному судну оперативним штабом морського порту «Одеса» було направлено буксири «Австралія» та «BIG»,

проте через несприятливі погодні умови, наявність малих глибин, штормових хвиль, знаходження буксирних кінців аварійного судна у воді та відверту відмову капітана та екіпажу судна «DELFI» від допомоги унеможливило подачу буксирного кінця для здійснення буксирування вказаного судна.

О 12 год. 43 хв. 22.11.2019, за інформацією від начальника служби безпеки мореплавства та екологічної безпеки (далі - СБМ та ЕБ) ДП «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»), т/х «DELFI» викинуло на хвилелом, крен на правий борт близько 60 градусів. Залучені всі міські служби та підрозділи для порятунку людей.

О 14 год. 05 хв. 22.11.2019 почалася операція з порятунку екіпажу.

О 14 год. 40 хв. 22.11.2019 водолази врятували трьох членів екіпажу, їх забрала карета швидкої допомоги та дістала до лікарні.

В порядку взаємодії та для прийняття правового рішення, 16.11.2019 та 18.11.2019 вищезазначена інформація була надана:

- Управлінню СБУ та ГУ НП в Одесській області;
- ГУ ДФС в Одесській області;
- Чорноморському міжрегіональному управлінню Морської адміністрації
- ДМРКЦ «Одеса» ;
- Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського округу;
- ГУ НП України в Одесській області;
- капітану морського порту Південний;
- ДП «МТП «Чорноморськ»;
- ДП «АМПУ».

Морська адміністрація направляла листи щодо порушення вимог чинного та міжнародного законодавства судном «DELFI» та його аварійного стану:

- Морської адміністрації Республіки Молдова (від 13.11.2019 № 2174/02/14-19);
- Державній прикордонній службі України (лист від 18.11.2019 № 2196/02/14-19);
- Міністерству інфраструктури України та ДП «АМПУ» (листи від 19.11.2019 № 2198/02/14-19 та від 19.11.2019 № 2200/02/14-19).

Капітан морського порту «Южний» повідомляв та попереджав:

- Державну прикордонну службу України;
- капітана судна «DELFI» ;
- суперітендантів судна «DELFI»;
- Одеський загін морської охорони;

про аварійний стан судна «DELFI» і порушення ним норм міжнародного права у частині незаконного знаходження у територіальних водах України, відсутності діючих суднових сертифікатів та документів, зокрема, що згідно з листом Міністерства економіки та інфраструктури Республіки Молдова від 15.11.2019 № 491, що зазначене судно «DELFI» виключено з реєстру пропору Молдови 27.09.2018 та з цього моменту пропор судна не визначений;

що за інформацією Служби безпеки України, танкер «DELFI» може бути причетним до протиправного переміщення паливно-мастильних матеріалів (далі – ПММ) з ухиленням від сплати митних платежів. Наявність на вказаному судні значних запасів ПММ, у разі затоплення судна може привести до забруднення навколишнього природного середовища.

З метою запобігання виникненню надзвичайної події, загроз безпеці мореплавства, екологічної катастрофи капітан морського порту «Южний» звертався до зазначених служб, підприємств та осіб з проханням вжиття ними заходів відповідного реагування.

З пояснень капітанів (судноводіїв) буксирів та рятувальних катерів стало відомо:

Капітан буксиру «Володимир Іванов» повідомив, що до судна «DELFI» небезпечно підходити близче, ніж на 100 метрів, через той факт, що два подвійний буксирний кінець зірваний з буксиру «GEA» і закріплений на судні «DELFI» та перебуває у воді. Кінець не видно, є ризик намотати даний кінець на гвинт судна «Владимир Іванов». Екіпаж судна «DELFI» по УКВ відмовляється сприяти у вибирати буксирний кінець.

Буксир «GEA» відмовився підходити до судна «DELFI» із-за вище зазначених причин.

О 00 год 52 хв. на 16 каналі ДВЧ буксир «Австралія» повідомив що він не взмозі завести буксирний трос на танкер «DELFI» через штормову погоду та загрозу намотати на гвинт решту буксирного кінця з танкуру «DELFI».

У зв'язку з знаходженням буксирного кінця у воді та штормовими погодними умовами, у разі направлення членів екіпажу буксира «Австралія» для подачі буксирного кінця була загроза для їх життя та небезпека пошкодження буксиру «Австралія».

За інформацією отриманою від капітана ПРК-01, екіпаж танкера не бажав приймати буксирні кінці на судно, та відмовляється залишати аварійне, знеструмлене судно.

Відповідно до пояснень капітана буксиру «BIG» він не зміг підійти до судна «DELFI» із-за малих глибин, штормових волн та знаходження буксирного кінців у воді. Після АМП судно «DELFI» здрейфувало та викинуло на берегову межу в районі пляжу «Дельфін» м.Одеса.

Комісією також встановлено, що у зв'язку із відмовою представників судновласника щодо вжиття заходів з відповідного постачання судна паливом, мастилами та провізією, Морська адміністрація листом від 13.11.2019 № 2174/02/14-19 звернулась до Морської адміністрації Республіка Молдова та повідомило про знаходження в територіальних водах України судна під прапором Молдови, яке знаходиться в аварійному стані, що ситуація становить

високий рівень небезпеки для життя та здоров'я членів екіпажу, а також високий ризик забруднення навколишнього середовища та просьбу вжиття відповідних заходів, як Держава прапору, щодо вирішення ситуації та переміщення судна до безпечної причалу в найкоротші терміни.

На зазначений запит було отримано відповідь листом Міністерства економіки та інфраструктури республіки Молдова від 15.11.2019 № 491, що зазначене судно «DELFI» виключено з реєстру прапору Молдови 27.09.2018 та з цього моменту прапор судна не визначений.

Компанія «MISTER DRAKE PC» листом від 28.11.2019 № 24 повідомила, що вона є власником судна «DELFI» (IMO номер:8866266) згідно BILL OF SALE від 29.06.2018 року.

Але на час аварійної події, капітаном судна «DELFI» надавалася інформація що власником судна є FRIO FONDO LP (CORNER CHAMBERS, 590A KINGSBURY BIRMINGHAM, UNITED KINGDOM). Також працівниками служби Загону морської охорони були надані копії документів, які знаходилися на борту судна: свідоцтво про право власності від 23.06.2018 року, терміном дії від 26.06.2018 до 26.09.2018 року (виданого Республікою Молдова, в якому зазначено власник наftового танку «DELFI» - FRIO FONDO LP (CORNER CHAMBERS, 590A KINGSBURY BIRMINGHAM, UNITED KINGDOM), яке належить йому на підставі договору купівлі продажу від 14.01.2016 року.

Власник (судновласник) судна «DELFI» проігнорував вимоги чинних міжнародного та національного законодавств. Не забезпечив наявність діючих класифікаційних суднових документів, наявність членів екіпажу у відповідності до вимог свідоцтва про мінімальних склад екіпажу, неукладання робочого контракту з членами екіпажу, дій для забезпечення своєчасного усунення причин які призвели до аварійного стану судна та аварійної морської події. Проігнорував безпеку судна та його екіпажу.

6. Причини АП:

До основних причин виникнення АМП відносяться:

Щодо судна «DELFI»:

- судновласником не впроваджено на судні системи управління безпекою (СУБ), на борту відсутня документація СУБ, передбачена резолюцією IMO A.741(18) –Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ);

- судновласником не забезпечено належне постачання судна паливно-мастильними матеріалам, екіпажом у відповідності до Міжнародного свідоцтва про мінімальний склад екіпажу;

- не відпрацювання капітаном та екіпажом судна дій в аварійній ситуації, неврахування рівня оцінки ризику при стоянці на якорі на судні, яке знаходитьться а аварійному стані (порушення резолюції IMO A.741(18) – Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ);

- аварійний стан судна «DELFI» (відсутність палива та мастил на борту, радіолокаційна станція в непрацездатному стані; АІС працює з перебоями, на судні втрачений правий якір, невідповідність кількості членів екіпажу міжнародному свідоцтву про мінімальний склад екіпажу (замість 5 осіб на судні находиться 3 особи громадяни України), як наслідок не впровадження судновласником на судні системи управління безпекою (СУБ) та відсутності на борту документів СУБ, передбачених резолюцією IMO A.741(18) – Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ);
- відверта відмова капітана судна від допомоги, що пропонувалася капітану судна ПРРС «Южний», капітаном морського порту «Южний» заздалегідь при сприятливих погодних умовах;
- судновласником та капітаном судна порушені вимоги гл. 5 SOLAS-74 щодо знаходження на судні значно меншої кількості людей ніж чим передбачено Міжнародним Свідоцтвом про Мінімальний склад екіпажу (3 чл замість 5 осіб) та відповідного забезпечення судна паливно-мастильними матеріалами;
- недотримання капітаном та командиним складом судна рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів управління судном у частині забезпечення безпеки судна та його екіпажу при стоянці на якорі в аварійному стані, без палива, води та провізії тощо, а саме: завчасне повідомлення та запит про допомогу;
- капітан судна, виконуючи вказівки судновласника, свідомо відмовлявся від запропонованих йому послуг з буксирування до найближчого порту;
- відсутність необхідного контролю та вжитих заходів по забезпеченню безпеки судноплавства з боку капітана судна «DELFI».

Щодо буксиру «GEA»:

- невикористання буксиром буксирного тросу, який згідно суднових документів, знаходився на судні (буксирний трос: стальний, довжина – 549 м, діаметр – 45,0 мм, тип: плетений, розривне зусилля – 973, 0 кн);
- капітаном та екіпажом буксиру було не у повній мірі ураховані погодні умови під час визначення довжини буксирного тросу (канату) (40 метрів), яка повинна була забезпечити допустиме навантаження на буксирний гак під час здійснення безпечної буксирування судна «DELFI», зокрема під час аварійної буксировки.

Обставини, які могли сприяти виникненню АМП

Щодо дій державних органів та підприємств:

Державна прикордонна служба України:

Невиконання заходів щодо затримки судна «DELFI» та його конвоювання в найближчий порт або інший відповідний пункт, як це передбачено Законом України «Про Державну прикордонну службу України»;

Щодо дії капітана морського порту «Южний»:

Після отримання сигналу лиха «MAYDAY» о 18 год 47 хв 20.11.2019 на 16 каналі УКХ радіозв'язку капітаном морського порту «Южний» було негайного створення оперативного штабу з допомоги аварійному судну, а також залучені до проведення аварійно-рятувальної операції капітани морських портів, що знаходяться у безпосередній близькості (Миколаїв, Одеса, Чономорськ, Білгород-Дністровськ), що безперечно сприяло забезпеченню безпеки мореплавства.

20.11.2019 о 19 год. 20 хв. – капітан порту вийшов на зв'язок з представником судновласника, де йому було запропоновано залучити буксири порту Південний для виконання рятувальної операції. Але представник судновласника відмовився та повідомив, що з цією метою ведуться переговори з власником буксира «GEA», який найближчим часом вийде на допомогу аварійному судну з портопункту Очаків.

Розпорядження щодо залучення буксирів порту Південний для забезпечення безпеки мореплавства, екологічної безпеки та людського життя було видане 21.11.2019.

Враховуючи той факт, що буксир «GEA» підійшов до аварійного судна тільки о 05 год 00 хв 21.11.2019 – був втрачений час для надання негайної допомоги аварійному судну.

Щодо ДП «АМПУ» та ДП «Морський торговельний порт Южний»:

Довготривале (починаючи з 13.11.2019 до 20.11.2019) вирішення питання щодо визначення безпечного місця стоянки (порту або причалу) та буксиру для забезпечення буксирування зазначеного аварійного судна до відповідного місця призвело до втрати часу та початку проведення заходів з рятування судна у темний час доби при ускладнених погодних умовах.

Щодо правового врегулювання:

відсутні механізми щодо: попередження виникнення надзвичайної ситуації, що може привести до забруднення нафтою чи іншими хімічними речовинами територіального моря України; ліквідації такої надзвичайної ситуації у територіальному морі України (за виключенням меж акваторій морських портів України); компенсації витрат, понесених з метою попередження виникнення надзвичайної ситуації або її ліквідації у територіальному морі України

7. Запропоновані заходи щодо усунення причин виникнення АМП:

Комісія пропонує виконати такі заходи щодо ліквідації наслідків АМП:

1. ДП «АМПУ», судновласнику судна «DELFI», Морській адміністрації:

1) забезпечити якнайшвидше зняття з мілини судна «DELFI» з урахуванням вимог Кодексу торговельного мореплавства України з метою запобігання замулювання та занурення судна в ґрунт;

2. Морській адміністрації, Державній екологічній службі України, ДП «АМПУ», судновласнику судна «DELFI»:

1) під час зняття з мілини судна «DELFI» забезпечити виконання вимог природоохоронного законодавства та виконати заходи для запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

Комісія пропонує здійснити наступні заходи щодо усунення безпосередніх причин АП та попередження їхнього виникнення в майбутньому:

1. Державній прикордонній службі України, Морській адміністрації, ДП «АМПУ»:

1) з метою попередження виникнення надзвичайної ситуації та її ліквідації, у разі виникнення, розробити та затвердити план взаємодії на випадок затримання судна, що допускає порушення законодавства про виключну (морську) економічну зону України, прилеглу зону України або норм міжнародного права, та їх доставлення в один з відкритих для заходження іноземних невійськових суден портів України, яким визначити сили та засоби, що можуть бути залучені, порядок їх залучення, порядок компенсації витрат у зв'язку із залученням таких сил та засобів, а також найближчі порти/причали (місця-сховища) для безпечної стоянки таких суден.

2. Судновласнику буксиру «GEA» ТОВ «Морська технічна компанія» та власникам буксирів, що залучаються для виконання аварійно-рятувальних операцій::

1) Забезпечити використання екіпажами буксирів, зокрема буксиром «GEA», буксирного тросу за його призначенням.

2) Наголосити капітанам та командному складу буксирів щодо необхідності визначення довжини буксирного тросу (канату), з урахуванням погодних умов, яка забезпечить допустиме навантаження на буксирний гак для здійснення безпечної буксирування суден, зокрема під час аварійної буксировки.

3) Рекомендувати мати в наявності на буксирних суднах «лінемети» для подачі та заведення буксирного тросу (канату) на аварійне судно.

4) забезпечити проведення перевірки знань та провести навчання для екіпажів буксирів, що залучаються для виконання аварійно-рятувальних операцій, в частині дій екіпажу під час виконання аварійно-рятувальної операції.

3. ДП «АМПУ», Морська адміністрація, ДП «МТП «Южний»:

1) ДП «АМПУ» запропонувати Державній прикордонній службі розробити План взаємодії з ДП «АМПУ» щодо засобів буксирування,

компенсації витрат, визначення найближчого порту/причалу (для безпечної стоянки судна, яке виявлено в територіальному морі з наявними порушеннями вимог безпеки мореплавства).

2) Визначити механізм оперативного реагування державними органами та підприємствами, відповідальними за безпеку судноплавства, у випадках відмови капітаном судна, що знаходиться в аварійному стані в територіальних водах України, надавати сигнал лиха;

3) Забезпечити виконання вимог ст. 79 Кодексу торговельного мореплавства України, а саме: що розпорядження капітана морського порту з питань забезпечення безпеки мореплавства і порядку в морському порту, що належать до його компетенції, обов'язкові для всіх суден, юридичних і фізичних осіб, які перебувають в акваторії та на території цього морського порту.

4. Капітанам морських портів України

1) у разі отримання сигналу лиха від суден, які знаходяться у зоні нагляду відповідного капітана морського порту, негайно впроваджувати заходи щодо залучення буксирів відповідного порту для забезпечення буксирування аварійного судна в безпечне місце (портопункт, порт, причал тощо) з метою забезпечення безпеки мореплавства, екологічної безпеки та людського життя;

2) забезпечити виконання вимог ст. 79 Кодексу торговельного мореплавства України, якою передбачено, що розпорядження капітана морського порту з питань забезпечення безпеки мореплавства і порядку в морському порту, що належать до його компетенції, обов'язкові для всіх суден, юридичних і фізичних осіб, які перебувають в акваторії та на території цього морського порту.

8. Висновки:

8.1. АМП відповідно до п. 2.1.1. Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 року №516, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 9 серпня 2006 року за №959/12833, класифікується як серйозна аварія, а в якій судно здійснило посадку на мілину, штормове ушкодження, що привело до забруднення навколишнього природного середовища самим судном.

Вид: ВІШ, ВН, ВО, ВП, ВК1.1.1. Посадка на ґрунт - посадка судна на мілину, торкання ґрунту і підводних перешкод; викид на берег

1.1.3. Навал - контакт судна з огороженням акваторії морського порту;

1.1.4. Утрата остойності, плавучості - утворення невідновлюваного аварійного нахилу судна (крену, диференту)

1.1.5. Штормові пошкодження - пошкодження корпусу, механізмів, систем, пристрій та інших елементів судна в результаті впливу штормового вітру і/або хвилювання

1.2.4. Пошкодження корпусу - виникнення корпусу судна і його елементів у результаті зовнішнього впливу

Причини: БС, ПЕ, ПР

2.2.8. Стихійні умови - обставини непоборної сили, які привели до АМП (ураган, цунамі, складні льодові умови та інші)

2.1.7. Порушення правил технічної експлуатації - порушення положень про технічну експлуатацію судна - корпусу, суднової енергетичної установки, систем, механізмів, електроустаткування тощо

2.1.5. Невідповідний ризик - вихід в море з неповним екіпажем або непрацюючими технічними засобами

Наслідки: НС, НД

3.5. Пошкодження судна з утратою ним морехідних якостей

3.11. Забруднення навколишнього природного середовища

8.2. Перелік суднових документів, що втрачають чинність у зв'язку з АМП:

Термін дії документів Держави пропора закінчився 26.09.2018 року.

Регістрові документи скасовані класифікаційним товариством 11.04.2018 року у зв'язку що судно не відповідає технічним вимогам класифікаційного товариства MSR.

8.3. Перелік конкретних порушень вимог із безпеки судноплавства (включаючи посадові інструкції, положення про структурні підрозділи).

8.3.1. Капітан судна «DELFI» порувив:

- вимоги ст. 58 Кодексу торговельного мореплавства України, якою визначається, зокрема, що на капітана судна покладається управління судном, у тому числі судноводіння, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання забрудненню морського середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому;

- вимоги гл. 5 SOLAS-74 щодо знаходження на судні значно меншої кількості людей ніж чим передбачено Свідоцтвом про Мінімальний склад екіпажу (3 чел замість 5);

- вимоги резолюції IMO A.741(18) –Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ) – на судні відсутня документація СУБ, передбачена цим Кодексом, не відпрацювання екіпажом судна дій в аварійній ситуації, неврахування рівня оцінки ризику при стоянці на якорі без палива, води та провізії тощо (13 числа судно втратило правий якір, знаходиться в аварійному стані, без УКВ радіостанції, радар не працює);

- недотримання рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном у частині забезпечення безпеки судна та його екіпажу при стоянці на якорі на аварійному судні без палива, води та провізії тощо.

- капітан судна, виконуючи вказівки судновласника, свідомо відмовляється від надання йому послуг з буксирування до найближчого порту.

Щодо буксиру «GEA»:

Капітан (судноводій) буксиру не виконав обов'язків по здійсненню безпечної буксирування судна «DELFI», передбачених розділом 7 Кодексу торговельного мореплавства України.

Капітаном (судноводієм) буксиру було порушене вимоги резолюції ІМО А.741(18) –Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ) та Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 19.12.2003 за № 1193/8514, у частині використання спеціального обладнання (буксирного тросу) для виконання безпечної буксирування суден.

При цьому статтею 227 Кодексу торговельного мореплавства України передбачено, що початком відповідальності власника буксируючого судна за договором морського буксирування вважається момент прийняття судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта на буксир у початковому пункті буксирування і закінченням відповідальності - момент поставлення судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта на швартові або на якір у кінцевому пункті буксирування.

Невикористання капітаном та екіпажем буксиру буксирного тросу, який згідно суднових документів знаходився на судні, а також було не у повній мірі ураховані погодні умови під час визначення довжини поданого буксирного канату (40 метрів), яка повинна була забезпечити допустиме навантаження на буксирний гак під час здійснення безпечної буксирування судна «DELFI», зокрема під час аварійної буксировки, що не відповідає вимогам звичайної морської практики.

Щодо Державної прикордонної служби України

Відповідно до пунктів 7 та 9 статті 29 Закону України «Про державний кордон України» іноземне невійськове судно, яке перебуває в територіальному морі і внутрішніх водах України, затримується органами Державної прикордонної служби України та конвоюється в найближчий порт або інший відповідний пункт у випадках, якщо, зокрема, капітан судна не пред'явив необхідних суднових і вантажних документів, судно перебуває в територіальному морі України, внутрішніх водах України на порушення правил, встановлених цим Законом, міжнародних договорів України або загальновизнаних принципів і норм міжнародного права.

Також згідно пункту 28 статті 20 Закону України «Про Державну прикордонну службу України», органам, підрозділам, військовослужбовцям, а також працівникам Державної прикордонної служби України, які відповідно до їх службових обов'язків можуть залучатися до оперативно-службової діяльності, для виконання покладених на Державну прикордонну службу України завдань надається право, зокрема, затримувати судна, що допускають

порушення законодавства про виключну (морську) економічну зону України, прилеглу зону України або норм міжнародного права, і доставляти їх в один з відкритих для заходження іноземних невійськових суден портів України.

Щодо капітана морського порту «Южний»

Відповідно до ст. 79 Кодексу торговельного мореплавства України визначено, що розпорядження капітана морського порту з питань забезпечення безпеки мореплавства і порядку в морському порту, що належать до його компетенції, обов'язкові для всіх суден, юридичних і фізичних осіб, які перебувають в акваторії та на території цього морського порту.

Після отримання сигналу лиха «MAYDAY» о 18 год 47 хв 20.11.2019 на 16 каналі УКХ радіозв'язку капітаном морського порту «Южний» було негайно створено оперативний штаб з допомоги аварійному судну, а також залучени до проведення аварійно-рятувальної операції капітани морських портів, що знаходяться у безпосередній близькості (Миколаїв, Одеса, Чономорськ, Білгород-Дністровськ), що безперечно сприяло забезпеченню безпеки мореплавства.

20.11.2019 о 19 год. 20 хв. – капітан порту вийшов на зв'язок з представником судновласника, де йому було запропоновано залучити буксири порту Південний для виконання рятувальної операції. Але представник судновласника відмовився та повідомив, що з цією метою ведуться переговори з власником буксира «GEA», який найближчим часом вийде на допомогу аварійному судну з портопункту Очаків.

Розпорядження щодо залучення буксирів порту Південний для забезпечення безпеки мореплавства, екологічної безпеки та людського життя було видане 21.11.2019.

Тому покладаючись на обіцянку представника судновласника щодо прибуття буксиру найскорішім часом, був втрачений час для надання негайної допомоги аварійному судну.

При цьому, слід зазначити, що за інформацією капітана м/б «Владимир Иванов», після його підходу до місця стоянки «DELFI», капітан танкеру за рішенням судновласника відмовився приймати буксирний кінець.

Щодо ДП «АМПУ» та ДП «Морський торговельний порт Южний»:

Згідно ст. 15 Закону України «Про морські порти України» Адміністрація морських портів України утворена з метою, зокрема організації та забезпечення безпеки мореплавства, координації своєї діяльності та діяльності капітана морського порту, лоцманської служби, власників морських терміналів, портових операторів, інших суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, що потребують взаємодії.

Відповідно до пункту 6 «Положення про функціональну підсистему запобігання і реагування на загрозу або виникнення надзвичайних ситуацій на морському і річковому транспорті в акваторії морських портів, організації пошуково-рятувальних робіт в акваторії Чорного та Азовського морів»,

затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 15.03.2016 № 104, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 05.04.2016 за № 506/28636, проведення пошуково-рятувальних робіт в морському пошуково-рятувальному районі України в Чорному та Азовському морях під час реагування на надзвичайні ситуації всіх рівнів забезпечує ДП «Адміністрація морських портів України» відповідно до Міжнародної конвенції ООН з морського права, Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 року, Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі 1974 року.

Довготривале (починаючи з 13.11.2019 до 20.11.2019) вирішення питання щодо визначення безпечної місця стоянки (порту або причалу) та буксиру для забезпечення буксирування зазначеного аварійного судна до відповідного місця призвело до втрати часу та того, що заходи з рятування судна розпочалися у темну пору доби та з настанням складних погодних умов.

Замість того, щодо діяти по найкоротшому простому руху – визначити, надати буксир та завести аварійне судно у найближчій морський порт. вирішувалось питання, куди його прийняти (Південний порт, Чорноморськ або Білгород-Дністровський, потім рішили направити судно в порт Очаків).

9. Перелік матеріалів, що додаються:

№ з/п	Найменування документа	кількість арк.	№ арк.
1	Копія наказу Морської адміністрації від 26.11.2019 № 454	1	1
2	Копія наказу Морської адміністрації від 25.11.2019 № 452	1	2
3	Проміжний звіт розслідування аварійної події з судном «DELFI»	8	3-10
4	Лист компанії «MISTER DRAKE PC» від 28.11.2019 № 24 з додатками	5	11-15
5	Лист компанії «MISTER DRAKE PC» від 02.12.2019 № 26	1	16
6	Лист компанії «MISTER DRAKE PC» від 03.12.2019 № 27 з додатками (копія)	17	17-33
7	Лист компанії «MISTER DRAKE PC» від 03.12.2019 № 28 з додатками (копія)	5	34-38
8	Лист Морської адміністрації від 13.11.2019 № 2174/02/14-19 до Морської адміністрації Республіки Молдова щодо технічного стану судна «DELFI» (копія)	2	39-40
9	Лист Морської адміністрації від 18.11.2019 № 2196/02/14-19 (копія)	2	41-42
10	Лист Морської адміністрації від 19.11.2019 № 2198/02/14-19 (копія)	2	43-44

11	Лист Морської адміністрації від 19.11.2019 № 2200/02/14-19 (копія)	1	45
12	Проект Окремого доручення Морської адміністрації (копія)	1	46
13	Лист Морської адміністрації від 19.11.2019 № 2203/02/14-19 щодо легітимності прапора судна «DELFI»	1	47
14	Відповідь Міністерства економіки та інфраструктури республіки Молдова від 15.11.2019 № 491 (копія)	2	48-49
15	Лист Морської адміністрації до FRCO FONDO LP щодо стану «DELFI» після подачі сигналу лиха	2	50-51
16	Повідомлення про АМП оперативного чергового Морської адміністрації	33	52-84
17	Лист капітана морського порту «Одеса» від 04.12.2019 № 04-12-196 та відповідь Mediterranean Shipping Register	2	85-86
18	Лист Головного управління контррозвідувального захисту інтересів держави у сфері економічної безпеки від 15.11.2019 № 8/3/4-6135	1	87
19	Сертифікати та суднові документи по судну надані осмотровою групою ЗНО	14	88-101
20	Опис подій 22.11.2019 від Лозовського Д.П. (буксир БІГ)	7	102-108
21	Рапорт капітана «Австралія» Рябенького А.В. від 29.11.2019	3	109-111
22	Лист ДП МТП «Южний» від 02.12.2019 № 6807/01/203/19	4	112-115
23	Пояснення капітана судна «DELFI» від 03.12.2019	2	116-117
24	Пояснення Чернеги С.В.	1	118
25	Доповідна записка начальника відділу оперативного регулювання В.Гедзь від 05.12.2019	2	119-120
26	Запит капітана морського порту «Одеса» та Лист гідрометцентру Чорного та Азовського морів	2	121-122
27	Лист ДП МТП «Южний» від 02.12.2019 № 6807/01/203/19	4	123
28	Хронологія подій від капітана морського порту «Южний» Шигодського В.В. 10.12.2019	2	124-125
29	Повідомлення про АМП від чергового СКМП морського порту «Южний»	4	126-129
30	Лист капітана Одеського порту від 26.11.2019 № 26-11-1917 (копія)	1	130
31	Відповідь філії «Дельта-Лоцман» ДП «АМПУ» від 09.12.2019 № 2830 з додатками	56	131-186
32	Розпечатка переговорів	1	187

	ПРДС «Очаков» -Буксир «Джей» 20.11.2019		
33	Службові записи та Витяги із системи реєстрації переговорів ПРРС «Южний» (копії)	44	188-231
34	Повідомлення ПРРС «Южний» про стан судна «DELFI» з 04.11.2019 по 21.11.2019	17	232-248
35	Розширені та завершальні повідомлення про АМП надані ПРРС «Южний»	6	249-254
36	Лист філії «Дельта- Лоцман» ДП «АМПУ» від 06.12.2019 № 2816, копія	1	255
37	Відповідь Південної філії ДП «АМПУ» від 04.12.2019 № 4603/27-06-08/вих/27 на лист капітана Одеського порту від 02.12.2019 № 02-12-192 (копія)	4	256-259
38	Відповідь Одеської філії ДП «АМПУ» від 05.12.2019 № 1916/19-03-08/Вих/19 на лист капітана Одеського порту від 02.12.2019 № 02-12-191 з додатками	38	260-297
39	Електронні повідомлення від Одеської філії ДП «АМПУ» про АМП (копії)	34	298-331
40	Рапорт капітана б/к «GEA» від 22.11.2019 з додатками	58	332-390
41	Відповідь ДП «Одеський морський торгівельний порт» від 28.11.2019 вих № 26/1977/2261 на лист капітана Одеського порту від 27.11.2019 № 27-11-1921 (копія)	3	391-393
42	Лист Адміністрації Держприкордонслужби від 09.12.2019 № 0.24-12138/0/6-19-Вих на лист від 18.11.2019 № 2196/02/14-19 (копія)	3	394-396
43	Лист КП «МПРС» від 03.12.2019 № 1/15/ 1759-19 (копія)	5	397-401
44	Лист КП «МПРС» від 04.12.2019 № 1/15/ 1760-19 (копія)	4	402-405
45	Лист Одеського загону морської охорони від 16.11.2019 № 182/4065 9копія0	1	406
46	Відповідь Одеського загону морської охорони від 18.11.2019 № 22/4072	2	407-408
47	Лист капітана Одеського порту від 27.11.2019 № 27-11-1920 (копія)	1	409
48	Лист Одеського загону морської охорони від 28.11.2019 № 22/4179 (копія)	3	410-412
49	Лист капітана морського порту «Южний» від 18.11.2019 № 102 (копія)	1	413
50	Лист капітана морського порту «Южний» від (копія)	1	414
51	Лист капітана морського порту «Южний» від 20.11.2019 № 109 (копія)	1	415
52	Відповідь Одеського прикордонного загону від	3	416-418

	20.11.2019 № 22/4107		
53	Лист капітана морського порту «Южний» від 21.11.2019 № 110 (копія)	2	419-420
54	Відповідь Одеського прикордонного загону від 22.11.2019 № 22/4131	3	421-423
55	Лист капітана морського порту «Южний» від 27.11.2019 № 115 (копія)	4	424-427
56	Акт водолазного обстеження	6	428-433
57	Листи капітана морського порту «Одеса» від 27.11.2019 № 27-11-1919 та від 27.11.2019 № 27-11-1921	2	434-435
58	Розпечатка повідомлень щодо стану АП на 19.11.2019	4	436-439
59	Рапорт капітана судна «DELFI» (копія)	1	440
60	Лист Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського округу від 06.12.2019 № 4078/04	4	441-444
61	Повідомлення про подію від ДМРКЦ Одеса 20.11.2019 (копія)	4	445-448
62	Скріншоти треків руху судна «DELFI», надані Філією «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ» (лист від 06.12.2019 № 2816)	59	449-507
63	Фото та відеоматеріали	1	Диск

Голова комісії:

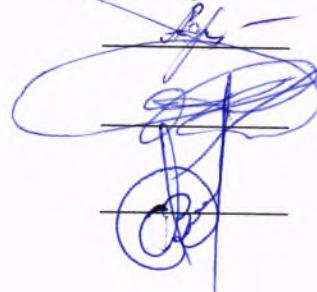


К.Ю.Цюпко

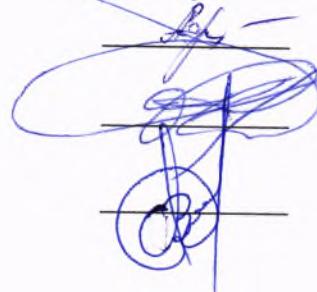
Члени комісії:



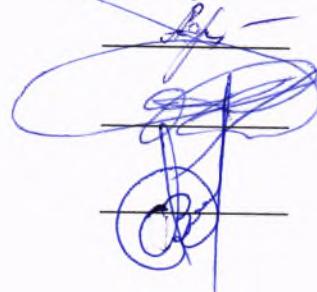
Р.А.Василюк



А.О.Денчук



О.П.Дубиневич



О.В.Дмитренко