



ЗАТВЕРДЖУЮ

Голова Державної служби морського
та річкового транспорту України
Віталій КІНДРАТІВ

«12» листопада 2021 року

АКТ

РОЗСЛІДУВАННЯ АВАРІЙНОЇ ПОДІЇ,

що сталася в акваторії Чорноморського морського порту 22.10.2021 року
близько 08 год. 37 хв. з т/х «Naksa» (IMO 9070503, прапор – PALAU,
судновласник: GARNAT TRADING & SHIPPING PTE LTD (SINGAPORE)
/ IMO 6161864, морський агент: ТОВ «ТЕК-ТРАНС ГРУП ФОРВАРД»,
адреса: Україна, 68001, Одещина, місто Чорноморськ, вул. Транспортна,
буд. 3, офіс 8), – навал на причал

м. Чорноморськ

«12» листопада 2021 року

Комісія, призначена наказом Державної служби морського та річкового транспорту України (далі – Морська адміністрація) від 25.10.2021 року за № 489 «Про організацію розслідування аварійної події» (із змінами внесеними наказом від 28.10.2021 № 503) (далі – Комісія) у наступному складі:

Голова комісії:

Васильєв Олександр Володимирович – начальник Відділу (служби) капітана Чорноморського морського порту – капітан порту Морської адміністрації.

Члени комісії:

Мефодовський Дмитро Адріанович – старший державний інспектор Відділу (служби) капітана Чорноморського морського порту Морської адміністрації;

Пазюрич Олексій Андрійович – головний спеціаліст Відділу (служби) капітана Чорноморського морського порту Морської адміністрації.

Комісія провела в період з 25 жовтня 2021 року по 12 листопада 2021 року розслідування аварійної морської події (далі - АМП), що сталася близько 08 год. 37 хв. 22.10.2021 року з судном «Naksa» (IMO: 9070503, прапор: PALAU) (далі – т/х «Naksa»), яке під час лоцманського проведення та здійснення швартування судна до причалу № 18 Чорноморського морського порту, здійснило навал носовою частиною вказаного судна на причали №№ 17, 18 зазначеного морського порту.

Під час розслідування комісія встановила:

1. Опис АМП:

22 жовтня 2021 року о 08 год. 05 хв., відповідно до заявки морського агента, на борт судна «Накса» прибув старший лоцман портової лоцманської служби (ПЛС) «Чорноморськ» філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ» (далі – лоцман), судно рухалось з якірної стоянки № 351 (зовнішнього рейду морського порту Чорноморськ) до причалу № 18 Чорноморського морського порту.

Капітаном та лоцманом було обговорено та узгоджено спільний план лоцманського проведення, маршрут переходу, умови плавання, включаючи стан погодних умов, відомості про причал, схему швартування, кількість та місце прийому буксирів (з пояснень лоцмана на траверзе причалів №№ 15,16 морського порту), після чого капітан повідомив, що судно повністю готове до виконання швартових операцій.

О 08 год. 23 хв. судно пройшло ворота порту, зайшли до внутрішньої акваторії порту. Буксирне забезпечення здійснювали буксири «Бургас» та «Александрія», які рухались поруч судна та чекали на команду з судна щодо подачі та закріплення буксирних кінців.

При проходженні «Південного буя № 10» та під час виконання маневрів по розвороту судна, з метою його подальшого руху паралельно до причалу № 18, швидкість руху судна почала зростати.

За інформацією лоцмана, через зазначене буксири не мали можливості підійти та закріпитись біля борту судна.

З метою погашення інерції та попередження навалу на причал судном було віддано правий якір (згідно пояснень лоцмана капітан повідомив, що лівий якір не готовий до віддачі, тому віддали правий).

Незважаючи на вжитті заходи приблизно о 08 год. 37 хв. трапився навал носовою частиною судна «Накса» на причали №№ 17, 18 Чорноморського морського порту. При цьому, згідно треків руху судна, при зіткненні з причалом швидкість судна «Накса» складала 4,9 вузла.

У відповідності до «Схеми оповіщення про аварійні події» лоцман доповів про навал судна на причали №№17, 18 до ЦРПС «Чорноморськ».

Після навалу судна, буксири «Бургас» та «Александрія» мали змогу підійти до судна «Накса» подати та закріпити буксирні кінці (на носі та кормі відповідно).

О 08 год. 50 хв. судно «Накса» було ошвартоване до причалу № 18 правим бортом.

2. Обставини, за яких сталася АМП:

Судно «Накса» знаходилось під лоцманським проведенням (з морським лоцманом на борту), для буксирного забезпечення (надання допомоги під час швартування судна до причалу порту) були залученні буксири «Бургас» та «Александрія», які супроводжали зазначене судно під

час руху по внутрішньої акваторії порту та не були належним чином закріплені до борту т/х «Haksa».

Зазначене у подальшому також сприяло виникненню аварійної події із судном «Haksa», тому що замовлені належним чином буксири не виконали (не мали змоги виконувати) своїх обов'язків - надання допомоги під час здійснення маневрів по розвороту судна паралельно причалу та його подальшого швартування до причалу № 18 Чорноморського морського порту.

Маршрут судна «Haksa»:

порт «Dagica» (Turkey) – порт «Чорноморськ» (Україна).

Кількість членів екіпажу і пасажирів (у тому числі дітей до 14 років і нелегальних пасажирів, якщо такі були на судні):

на борту судна «Haksa» перебувало 14 (чотирнадцять) осіб складу екіпажу (відповідно до суднової ролі).

Кількість пасажирів (у тому числі дітей до 14 років і нелегальних пасажирів, якщо такі були на судні) – немає.

Кількість вантажу, його назва та розміщення:

Під час здійснення планового рейсу на борту судна був вантаж 2999,6 МТ – Цемент у «біг- бегах» (великих мішках).

Метеорологічні умови та характеристики стану водного простору:

На зовнішньому рейді вітер – SW 4-6 м/с, видимість добра, хвиля SSE 1.5-2.0 м, внутрішня акваторія порту вітер – слабкий, видимість добра, хвиля – приблизно 0,3-0,8 м.

Роботи, що виконувались на судні безпосередньо перед виникненням аварійної морської події:

У відповідності до судового вахтового журналу т/х «Haksa» від 22 жовтня 2021 року, зазначено судно у завантаженому стані (з вантажем цементу 2999,6 мт) стояло на якорі, на зовнішній якорній стоянці Чорноморського морського порту, в очікуванні звільнення причалу задля вивантаження вантажу в порт. Екіпаж судна проводив перевірку обладнання судна в необхідному об'ємі.

О 06 год 30 хв 22.10.2021 судно знялося з якоря та перемінними ходами та курсами прослідувало до місця прийому лоцмана. Згідно інформації старшого помічника капітана о 07 год 50 хв 22.10.2021 було закінчено виконання усіх перевірок по судну в цілому по заходу до порту.

Станом на 08 год 01 хв 22.10.2021 головний двигун готовий до роботи, протестований на задній хід, відповідно до наданих «чек-лістів» - судно готове до зняття з якоря, прийому лоцмана та руху на захід в порт

для швартування до причалу.

Інші дані, що характеризують обставини, за яких сталася АМП:

При проходженні внутрішньою акваторією морського порту та на підході до причалу № 18 буксири «Бургас» та «Александрія», які здійснювали буксирне забезпечення, не було закріплено належним чином до борту т/х «Акса», а також вірогідно, що за невідомих причин, головний двигун вчасно не відпрацював на задній хід, або/чи навпаки, після запуску приблизно о 08 год 35 хв 48 сек на задній хід він працював на передній хід та збільшував швидкість руху судна (зазначене підтверджується поясненнями лоцмана та капітана судна, а також треками руху судна (скрин-шотами), схемою руху судна із визначенням швидкості руху судна та відео матеріалом).

Будь-яких інших даних, які могли б характеризувати обставини за яких сталася аварійна морська подія, у ході проведення розслідування комісією не виявлено.

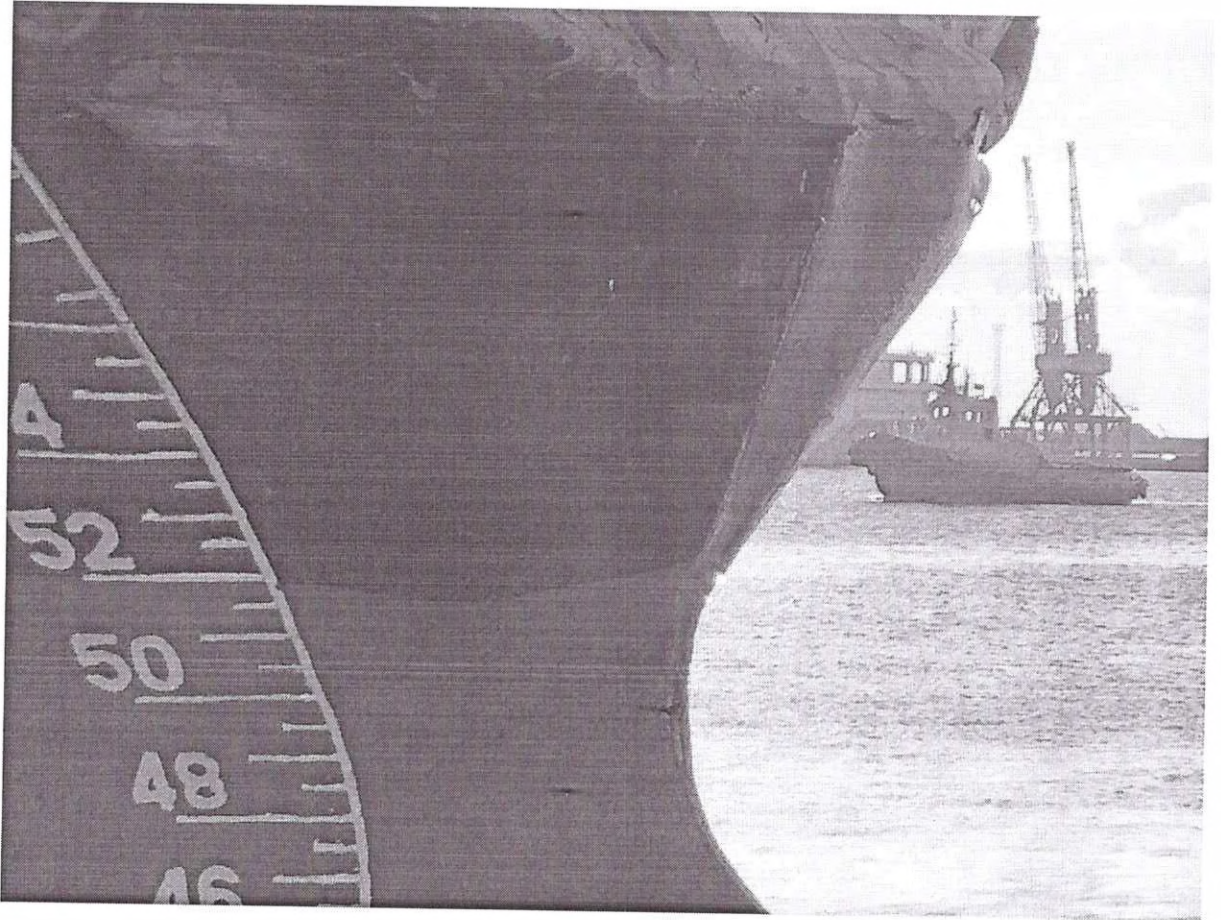
3. Наслідки АМП:

Фактична або гадана загибель судна, залишення судна в морі:

Комісією встановлено, що у результаті аварійної події, навалу судна на причал було пошкоджено корпус, носова частина судна над «бульбою», носова частина правого борту, які отримали рвані пробоїни, зокрема було пошкоджено:

- корпус, носова частина судна над «бульбою», носова частина правого борту, які отримали рвані пробоїни;
- значні пошкодження вантажного причалу № 17, руйнування бортової балки по всій висоті довжиною 3,3 м; пошкодження та відрив кордонного кутика руйнування бетонної поверхні причалу та колесо відбійного бруса, також підводні руйнування, що потребують ремонту;
- пошкодження вантажного причалу №18, видиме руйнування кордону причалу з пошкодженням 7 п.м. кордонного кутику.





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

Загиблих осіб не має.

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

В результаті аварійної події з т/х «Накса» ніхто за медичною допомогою не звертався і відповідно, постраждалих осіб не має.

Обсяг і площа забруднення навколишнього природного середовища і вид забруднюючої речовини:

Негативних наслідків для довкілля аварійна подія з т/х «Накса» не спричинила. Забруднення навколишнього природного середовища комісією встановлено не було.

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

Після конструктивних руйнувань носової частини корпусу

т/х «Накса», судно втратило певні морехідні якості, виникли окремі експлуатаційні обмеження щодо його подальшого експлуатування, а саме необхідність ремонту носової частини судна. За допомогою буксирів судно було відбуксировано для подальшого ремонту у Іллічівський судноремонтний завод (ІСРЗ), згідно з рекомендацією та дозволом на це класифікаційного товариства Phoenix Register of Shipping (P.H.R.S), яке здійснює технічний нагляд за судном в експлуатації та під час ремонту (лист від 28.10.2021 №28/10/PHME/21).

4. Інформація про судно, екіпаж, потерпілих, організацію роботи з безпеки судноплавства, акваторію порту, роботу комісії з розслідування аварійної морської події.

Відповідно до свідоцтва про право власності на судно від 26.11.2020 №2010000005800006168 судновласником т/х «Накса» (далі – судно), є GARNAT TRADING & SHIPPING PTE LTD (SINGAPORE), оператором судна є компанія –LLC Integrated Transport Management Group Ukraine Ltd (ITM Ukraine Ltd).

4.1. Судно:

Тип, назва, місце і дата будування, ідентифікаційний номер ІМО:

- тип судна – **General Cargo**;
- назва судна – **«Накса»**;
- місце побудови – **Румунія**;
- дата побудови – **1995 рік**;
- основний матеріал – **сталь**;
- ідентифікаційний номер ІМО – **9070503**;
- прапор – **Палау**.

Розміри:

- довжина – **80,12 м**;
- ширина – **14,50 м**;
- висота борту – **6,70 м**;
- надводний борт – **0,82 м**.

Головні механізми:

- тип – **MAN-B&W 4L-35MCE MCR 1800 KWt (2440HP / 200RPM)**;
- сумарна потужність – **1800 кВт**.

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

Phoenix Register of Shipping (P.H.R.S);

Останній огляд судна здійснено 28.10.2021 біля причалу № 18 Чорноморського морського порту.

Дата, місце і обсяг останнього ремонту:
Інформація відсутня.

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

З наявних реєстраційних документів і проведених перевірок т/х «Накса» інспектором Відділу (служби) капітана Чорноморського морського порту, відповідно до актів перевірки, технічний стан, наявність обладнання на судні було на належному рівні. Аварійне, рятувальне та протипожежне обладнання в наявності. Також, було перевірено дипломи та сертифікати (свідоцтва) екіпажу судна. Документи кожного із 14 осіб екіпажу були в наявності та чинними. Таким чином, технічний стан судна та фахова підготовка членів його екіпажу відповідає вимогам міжнародних та національних нормативних актів з безпеки мореплавства.

Проте через отримані пошкодження носової частини судна під час аварійної події інспектором контролю державою порту Відділу (служби) капітана Чорноморського морського порту складено Акт огляду з відповідними зауваженнями, зазначеними у формі «В» акту, які необхідно усунути до виходу судна у море.

Відповідність судна виду перевезень, яке здійснювалося на час аварійної морської події:

На підставі проведеного огляду судно задовольняє застосовним вимогам Правил Регістра і відповідає класу.

Відповідність навантаження судна установленим для нього нормам стисла оцінка відповідності технічної експлуатації судна встановленим вимогам:

Т/х «Накса» технічно справний і відповідно до класифікаційного свідоцтва, яке видане класифікаційним товариством Phoenix Register of Shipping (P.H.R.S), що здійснює технічний нагляд за судном в експлуатації та під час ремонту, яким посвідчується, що на підставі проведеного огляду судно задовольняє застосовним вимогам відповідних Правил вказаного класифікаційного товариства і відповідає класу.

- морський агент: ТОВ «ТЕК-ТРАНС ГРУП ФОРВАРД», адрес: Україна, 68001, Одещина, місто Чорноморськ, вул. Транспортна, будинок 3, офіс 8;

4.2. Екіпаж:

4.2.1. Члени екіпажу (поіменно):

Посада, прізвище, ім'я та по батькові, вік, класифікація, освіта (найменування навчального закладу та рік закінчення):

Склад екіпажу судна «Накса» складає 14 (чотирнадцять) осіб (суднова роль додається).

Укомплектування судна екіпажем відповідає Міжнародному свідоцтву про мінімальний склад екіпажу.

При огляді т/х «Накса» комісією встановлено, що робочі дипломи та підтвердження до них командного складу, а також документи членів екіпажу є у наявності та чинними, а також відповідають Міжнародній конвенції про підготовку і дипломування моряків і несення вахти (STCW-78/95).

Проходження медичного контролю, огляду та інструктажу:

Посадовими особами, складу екіпажу т/х «Накса» на виявлення стану алкогольного або наркотичного сп'яніння медичний огляд не проводився.

Також, відповідно до наданих «Чек-лістів» від 22 жовтня 2021 року з особовим складом екіпажу даного судна було проведено інструктаж по вимогам техніки безпеки при швартовних операціях.

Причетність до аварійної морської події у минулому, де й коли:

В ході проведення розслідування аварійної морської події будь-яких даних стосовно причетності особового складу екіпажу до аварійних подій в минулому, складом комісії, яка залучена до проведення розслідування, не встановлено.

Знання своїх обов'язків, зазначених у розкладі за тривогами:

В ході проведення особистого спілкування та отримання пояснень, під час проведення розслідування аварійної події, особовий склад екіпажу судна «Накса» чітко орієнтується у своїх обов'язках щодо дій при тривозі.

В той же час, необхідно зауважити, що в цілому особовий склад екіпажу судна відповідав кваліфікованим вимогам фахової підготовки і був спроможний виконувати покладені на нього завдання щодо дій при тривозі.

4.2.2. Загальна стисла характеристика складу і фахової підготовки екіпажу:

Т/х «Накса» укомплектований екіпажем відповідно до Міжнародного свідоцтва про мінімальний склад екіпажу. Екіпаж в цілому має професійні навички з експлуатації судна і знання найважливіших експлуатаційних процедур.

Дипломи, підтвердження до них, інші документи та сертифікати членів екіпажу є чинними та відповідають вимогам чинного міжнародного

та національного законодавства з дипломування моряків, зокрема Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків і несення вахти (STCW-78/95).

Відповідність укомплектованості судна екіпажем документу про безпечний склад екіпажа або еквівалентному документу:

З наявних реєстраційних документів і проведеної перевірки т/х «Накса» інспектором контролю державою порту Відділу (служби) капітана Чорноморського морського порту, відповідно до акту перевірки від 25.10.2021, технічний стан, наявність обладнання на судні було на належному рівні. Аварійне, рятувальне та протипожежне обладнання в наявності. Також, було перевірено дипломи та сертифікати (свідоцтва) екіпажу. Документи кожного із 14 осіб екіпажу були в наявності. Таким чином, технічний стан судна та фахова підготовка членів його екіпажу відповідає вимогам з дипломування моряків, зокрема Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків і несення вахти (STCW-78/95).

Відповідно до Міжнародного свідоцтва про мінімальний склад екіпажу, судно «Накса» вважається безпечно укомплектованим, якщо при плаванні борту перебуває екіпаж за чисельністю, посадами (званнями) не нижчий ніж зазначено в таблиці:

Посада (звання)	Кількість осіб
Капітан	1
Старший помічник	1
Матрос	2
Старший механік	1
Вахтовий офіцер (механік)	1
Моторист	1

Наявність у екіпажу в цілому професійних навичок з експлуатації судна і знання найважливіших експлуатаційних процедур:

Комісією встановлено, що в цілому у особового складу екіпажу т/х «Накса» є достатні професійні навички з експлуатації судна і знання експлуатаційних процедур.

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

За результатами розслідування АМП з т/х «Накса» - постраждали особи відсутні.

4.4. Управління безпекою судноплавства:

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

На судні наявні Документ про відповідність і Свідоцтво з управління безпекою, суднова документація SMS (далі - СУБ), передбачена резолюцією ІМО А.741(18) – Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ) та Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904, у вигляді чек-листів з наступних ситуацій (інструкції по діям в аварійних ситуаціях), зокрема: «Зіткнення», «Посадка на міліну», «Втрата керованості», «Пожежа», «Людина за бортом», «Залишення судна», «Травма і хвороба», «Розлив нафти і нафтопродуктів», «Вихід з ладу системи управління двигуном з містка/машинного телеграфу» та «Пошкодження корпусу і затоплення» тощо.

Слід зазначити, що екіпаж був ознайомлений з вимогами СУБ, про що свідчать особисті підписи в листі ознайомлення.

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

Причетність берегових служб до АМП не виявлена.

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

Стан акваторії Чорноморського морського порту та підхідного каналу зазначеного порту – задовільний. Засоби навігаційного обладнання на момент АМП знаходилися у задовільному стані та залишились не пошкодженими.

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

З метою розслідування причин і наслідків аварійної морської події з т/х «Накса» комісією були підготовлені та направлені запити щодо надання пояснень:

- Капітана т/х «Накса»;
- Філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ» щодо надання:
 - Пояснень портового лоцмана ПЛС «Чорноморськ», що здійснював лоцманське проведіння судна «Накса»;
 - Схеми руху судна по акваторії порту з зазначенням швидкості;
 - Треків («скрин-шотів») руху судна з визначенням швидкості;
- Інших матеріалів, які могли б сприяти повноті розслідування аварійної події та запобігання таких подій в подальшому.

На усі запити комісією з розслідування отримано відповіді і необхідні документи у виді повідомлень, пояснень, схем та «скрин-шотів», зроблених за допомогою сучасного радіолокаційного та навігаційного обладнання, які надаються до акту розслідування вказаної АМП.

22 жовтня 2021 року:

- здійснено виїзд на причали №№17-18 морського порту, оглянуто та проведено фотофіксацію пошкоджень т/х «Накса» та фактичного місця навалу судна на причали Чорноморського морського порту.

25 жовтня 2021 року:

- проведені первинні бесіди з членами екіпажу судна;
- відібранні відповідні пояснення у капітана т/х «Накса», який володів інформацією щодо наявних причин, які могли б спричинити аварійну подію;

- направлено лист-запит на адресу Чорноморської Філії ДП «Адміністрація морських портів України» щодо надання реєстраційних та інших документів, які пов'язані з АП, навал судна на причал;

28 жовтня 2021 року:

Т/х «Накса» було повністю розвантажене, отримано погодження від класифікаційного товариства судна компанії Phoenix Register of Shipping, яка здійснює технічний нагляд за зазначеним судном в експлуатації та під час ремонту, на перешвартування судна з причалу №18 морського порту Чорноморськ до причалів державного виробничого об'єднання «Іллічівський судноремонтний завод» (ДВО «ІСРЗ»).

30 жовтня 2021 року:

Т/х «Накса», з дотриманням відповідних умов, рекомендованих класифікаційним товариством, було безпечно першвартовано до причалів ДВО «ІСРЗ».

01 листопада 2021 року:

Отримано від товариства Транс Балк Термінал «KERNEL» відеоматеріали з камер зовнішнього спостереження щодо руху судна, а саме його підходу до причалу № 18 та моменту зіткнення з зазначений причалом.

25 жовтня – 12 листопада 2021 року:

Ознайомлення та вивчення отриманих документів, підготовка листів – запитів про надання інформації.

– направлення листа-запиту до філії «Дельта–лоцман» ДП «Адміністрація морських портів України» про надання інформації щодо:

- 1.Копію лоцманської квитанції (з оборотною стороною);
- 2.Схему швартування (руху судна до причалу) із буксирним забезпеченням;

3.Схему розстановки буксирів;

4.Роздруківку переговорів між судном «Накса» та ЦРРС

«Чорноморськ», між судном «Накса» та буксирами, що здійснювали буксирне забезпечення;

5. Пояснення морського лоцмана, який здійснював лоцманське проведення;

6. Треки руху судна «Накса» по акваторії морського порту із зазначенням швидкості;

7. Інші матеріали, які могли б сприяти повноті розслідування аварійної події та запобігання таких подій в подальшому;

- отримання додаткових пояснень від капітана т/х «Накса» та членів екіпажу, ретельне вивчення зазначених документів.

- проведення копіювання необхідних документів для їх подальшого залучення до матеріалів проведення розслідування аварійної події;

- отримання відповідей на надіслані листи-запити;

- аналіз отриманих листів-відповідей, долучених до них документів;

- підготовка та упорядкування наявних матеріалів до розслідування для відпрацювання акту розслідування аварійної події.

Судно «Накса» було перевірено відповідними фахівцями Відділу (служби) капітана Чорноморського морського порту Морської адміністрації згідно з Правилами контролю суден з метою безпеки мореплавства, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545, щодо дотримання зазначеним судном вимог Міжнародних конвенцій, Кодексу торговельного мореплавства України, законодавчих актів України з безпеки мореплавства та запобігання забрудненню довкілля.

За результатами перевірки через отримані пошкодження носової частини судна під час аварійної події, інспектором контролю державою порту Відділу (служби) капітана Чорноморського морського порту складено Акт огляду з відповідними зауваженнями, зазначеними у формі «В» до зазначеного акту, які необхідно усунути до виходу судна у море.

Стислий опис показань свідків щодо найбільш важливих свідчень про перебіг аварійної морської події:

З пояснень капітана судна т/х «Накса» з'ясоване:

О 08 год. 05 хв. прийняли лоцмана біля прийомного буя, рухались від прийомного буя на вхід в порт самостійно. За рекомендаціями лоцмана буксири планувалось закріпити перед підходом до причалу.

На траверзі причалу №2 Чорноморського Рибного порту зупинили головний двигун (поставили машинний телеграф у положення «СТОП»). Судно рухалось за інерцією курсом 323 градуса та зменшувало свою швидкість. При підході до причалу № 18 лоцман «дав команду» перекласти «руль ліво на борт». Швидкість руху була 3,5 вузла.

Судно почало маневр в ліво, рухаючись у напрямку до причалу, буксири супроводжують судно поблизу. Лоцман сказав буксирам, що подавати буксирні кінці будемо, коли наблизимося до причалу, та

«скомандував» перевести головний двигун у положення «Самий малий хід вперед», головний двигун відпрацював на «Самий малий хід вперед». Через хвилину надійшли «команда» «Стоп», головний двигун зупинили.

Судно підходило до куту причалу №18. Лоцман «надав команду» «Самий малий хід назад». Телеграф переклали на «Самий малий хід назад». Лоцман запитав: «Двигун відпрацював?». На той момент двигун відпрацював, але швидкість не зменшувалась і лоцман «надав команду» «Малий хід назад» і відразу «Середній хід назад». Але швидкість не падала. Я вибіг на крило, щоб подивитись в якому напрямку працює гвинт, але не побачив відповідного «буруна», коли двигун працює «назад». Швидко дав «Стоп машина» (поставив телеграф у положення «СТОП») і дав команду «Віддати якір», одночасно «з вимогою» лоцмана «Віддати якір» і ще раз переклав телеграф на «Самий малий хід назад», але до причалу, залишалось приблизно 15-20 метрів і не встигли погасити інерцію повністю, що призвело до навалу на причал».

Згідно пояснень старшого механіка т/х «Накса», з'ясовано:

О 06 год. 00 хв. головний двигун був готовий до роботи, про що доповіли на місток. О 06 год. 28 хв. почали рух до порту Чорноморськ на змінних ходах з зупинками та запусками головного двигуна. Після входу в порт о 08 год. 27 хв. головний двигун було зупинено. О 08 год. 34 хв. – запустили на передній хід та зупинили о 08 год. 35 хв.

О 08 год. 36 хв. запустили на задній хід, згідно до усіх показників на ТНВД та пневмоциліндрі управління, двигун працював на задній хід. Додали до середнього ходу, поки не зупинили о 08 год. 38 хв.

О 08 год. 38 хв. повторно запустили головний двигун на задній хід і працювали до 08 год. 39 хв., після чого зупинили.

О 08 год 47 хв дали «товчок» на передній хід і зупинили головний двигун. Усі перекладки, на швартових операціях, безпосередньо контролюються механіком та електриком. Запуск проводиться із ЦПУ старшим механіком.

Відповідно до рапорту старшого помічника капітана т/х «Накса», з'ясовано:

О 06 год 30 хв 22.10.2021 судно знялося з якоря та перемінними ходами та курсами прослідувало до місця прийому лоцмана.

О 07 год 50 хв 22.10.2021 було закінчено виконання усіх перевірок по судну в цілому по заходу до порту.

О 08 год 05 хв 22.10.2021 після прийому лоцмана я покинув місток та пішов своє місце виконання швартових операцій – носова швартовна палуба. Там я, та інші члени носової швартової команди були до закінчення усіх операцій. Після завершення повороту судна у напрямку 18 причалу і проходження траверзу кута причалу, я побачив дим з труби.

Розумів, що двигун почав працювати на задній хід. Я постійно доповідав на місток про дистанцію до 17 та 18 причалів. Потім я побачив більш темний дим та почув сильну вібрацію корпусу, яка буває під час роботи головного двигуна на задній хід з максимальними обертами двигуна.

Бачивши існуючу швидкість судна та дистанцію до 17 причалу, я віддав команду всім покинути швартовну палубу, а також виконав команду капітана «віддати якір», та «закріпити якір». Перебуваючи біля брашпилю, я відчув один поштовх корпусу судна о причал № 18, потім побачив навалення на причал № 17. Після чого судно почало відходити назад.

З пояснень морського лоцмана, який здійснював лоцманське проведення, з'ясовано:

О 08 год. 05 хв., згідно до заявки капітана судна «Накса», прибув на борт для проводки судна з зовнішнього рейду до причалу № 18. До початку проводки судна з капітаном обмінялись інформацією щодо портових умов, був погоджений план лоцманської проводки, маневрів по швартуванню судна, кількості, розташування та місця зустрічі буксирів. Капітан ознайомився і підписав інформаційну картку лоцмана «Master-Pilot exchange card», а також проінформував мене, що судно готове до переходу та маневруванню задля швартування правим бортом до причалу №18.

О 08 год. 10 хв. отримавши дозвіл від ЦРРС «Чорноморськ Порт-контроль» на вхід в порт і швартування правим бортом до причалу №18. Капітан проінформував мене, що при роботі головного двигуна на «Самий малий хід вперед» судно має приблизно 5-6 вузлів ходу. Рухаючись по каналу, у зв'язку з хвилюванням води приблизно 1 м в районі воріт порту, та низького надводного борту судна (приблизно 1,1 м), з капітаном судна «Накса», капітанами буксирів «Бургас» та «Александрія» було узгоджено місце зустрічі буксирів на траверзі №№ 15-16 причалів «торговельного» порту. Узгоджено розташування буксирів: «Бургас» ніс л/б на «бітенг», «Алуksандрія» корма л/б на «бітенг», буксирні кінці з буксирів.

О 08 год. 23 хв. – траверз воріт, увійшли до внутрішньої акваторії порту.

08 год. 25 хв. – зупинили головний двигун (поставили телеграф у положення на «СТОП») задля погашення інерції, судно здійснює рух продовж причалів Рибного порту, в напрямку до «Південного буя № 10».

08 год. 29 хв., при підході до «Південного буя № 10» переключили кермо «Ліво на борт», короткочасно дали «Самий малий хід вперед» після чого переключили кермо «Ліво» - 10 градусів. Судно було виведене в напрямку кута причалів №№17-18 та головний двигун перевели в позицію «Стоп». Швидкість руху складала приблизно 3,0 вузли. Буксирам дали команду «Підходити і кріпитись». Я знаходився на правому крилі містка, капітан в рульовій рубці. Рекомендував капітану перевести головний двигун на

«Самий малий хід назад» задля погашення інерції переднього ходу і можливості закріпити буксири. Контролювати запуск двигуна на «Самий малий хід назад» не було можливості за відсутності індикатора тахометра на крилі містка. Після рекомендував капітану перевести головний двигун на «Малий хід назад». Звернув увагу капітана на те, що швидкість судна почала незначно збільшуватись, капітан зв'язався з машинним відділенням за допомогою судового телефону, після чого самостійно перевів телеграф на «Стоп» і знову «Малий хід назад». Далі я рекомендував капітану дати «Середній задній хід», однак швидкість (переднього ходу) зросла з 3-х (трьох) вузлів до більш ніж 4-х (чотирьох) вузлів. Через збільшення швидкості буксири не мали змоги підійти і закріпитись.

На моє запитання: «Що відбувається з головним двигуном? Чи працює головний двигун на «Задній хід»?» - капітан вибіг на праве крило містка, дивлячись під корму, після чого сповістив мене: «Що не бачить водяну струю відпрацювання головного двигуна на «Задній хід». Я рекомендував капітану віддати лівий якір. Капітан сповістив мене, що «не може віддати лівий якір, тому що він не готовий до віддачі і готовий віддати правий. Близько 08 год. 34 хв. віддали правий якір, приблизно 1 (одна) смичка в воді, якір затримано.

Приблизно 08 год. 35 хв. судно здійснило навал носовою частиною судна на кут причалів №№17-18. Я доповів згідно «Схеми оповіщення при аварійних подіях» про інцидент на 12 каналі УКХ-зв'язку.

О 08 год. 36 хв. буксири були закріплені, носовий та кормовий, продовжили швартування судна к причалу №18 правим бортом.

О 09 год. 00 хв. судно повністю ошвартоване правим бортом до причалу №18. Після закінчення швартування я отримав інформацію від змінного помічника капітана м/б «Александрія» про те, що він спостерігав за струменем води під кормою т/х «Накса» і два рази відбувався запуск головного двигуна на «Передній хід», чим був дуже здивований.

Лоцманська квитанція підписана без зауважень.

З дозволу капітана т/х «Накса» я лишив борт судна.

З пояснень капітанів (судноводіїв) буксирів «Александрія» та «Бургас», з'ясовано:

Обидва капітана (судноводія) буксирів «Александрія» та «Бургас» у своїх показах стверджують, що зустрічали судно біля воріт порту та за пропозицією т/х «Накса», яка надавалась лоцманом, супроводжували судно до причалу № 18, у районі якого планувалося подавати буксирні кінці для кріплення зазначених буксирних суден до борту т/х «Накса» та забезпечення його швартування правим бортом до вказаного причалу.

О 08 год 35 хв при русі вперед по інерції судно навалило на причал № 17.

Після зазначеного на судно було подано буксирні кінці на т/х «Накса» та почали швартування судна до причалу № 18.

4.8. Інша інформація:

Т/х «Накса» наразі знаходиться на ремонті, пришвартованим до причалів державного виробничого об'єднання «Іллічівський судноремонтний завод» (ДВО «ІСРЗ»), де проводяться ремонтні роботи під надзором класифікаційного товариства судна компанії Phoenix Register of Shipping, яка здійснює технічний нагляд за зазначеним судном в експлуатації та під час ремонту.

5. Аналіз АМП:

5.1. Комісією були зібрані та проаналізовані відповідні документи, матеріали, інформація, відео-файли тощо та встановлено наступне.

22 жовтня 2021 року о 08 год. 05 хв., відповідно до заявки морського агента, на борт судна «Накса» прибув морський лоцман, судно рухалось з якірної стоянки № 351 (зовнішнього рейду морського порту Чорноморськ) до причалу № 18 Чорноморського морського порту.

Капітаном та лоцманом було обговорено та узгоджено спільний план лоцманського проведення, маршрут переходу, умови плавання, включаючи стан погодних умов, відомості про причал, схему швартування, кількість та місце прийому буксирів (за інформацією лоцмана на траверзе причалів №№ 15,16 морського порту, згідно пояснень капітана судна та буксирів – в районі причалу № 18), після чого капітан судна «Накса» повідомив, що у відповідності до вимог міжнародних документів та судових процедур судно повністю готове до виконання швартових операцій (усе суднове обладнання та системи, зокрема головний двигун, кермове та якірні пристрої, у доброму робочому стані та працюють без зауважень) (зазначене підтверджується тим, що капітан ознайомився і підписав інформаційну картку лоцмана «Master-Pilot exchange card»).

О 08 год. 10 хв. на 12 каналі УКХ-зв'язку отримано дозвіл від центра регулювання руху суден (далі – ЦРРС) «Чорноморськ Порт-контроль» на вхід в порт та швартування правим бортом до причалу № 18.

На 12 каналі УКХ-зв'язку, диспетчером порту та службою капітана морського порту було надано погодження на можливість заходу в порт та місце швартування судна.

О 08 год. 23 хв. судно пройшло ворота порту, зайшли до внутрішньої акваторії порту. Буксирне забезпечення здійснювали буксири «Бургас» та «Александрія», які рухались поруч судна та чекали на команду з судна щодо подачі та закріплення буксирних кінців (закріплення буксирних кінців до борту судна у подальшому могло запобігти виникненню аварійної події з судном «Накса», але замовлені належним чином буксири не використовувались судном «Накса», тому не виконали (не мали змоги виконувати) своїх обов'язків - надання допомоги під час здійснення маневрів по розвороту судна паралельно причалу та його подальшого швартування до причалу № 18 Чорноморського морського порту).

При підході судна до траверзу причалу № 2 Рибного порту та на траверзі причалу № 10 морського порту, близько о 08 год. 25 хв. задля погашення інерції ходу судна лоцманом була надана рекомендація капітану судна перевести головний двигун у положення «СТОП». Що було зроблено - телеграф переведено у положення «СТОП».

Приблизно о 08 год 33 хв при проходженні «Південного буя № 10» за рекомендацією лоцмана кермо переклали «Ліво на борт», та зробили короткочасний товчок машиною вперед (машинний телеграф перевели у положення «САМИЙ МАЛИЙ ХІД ВПЕРЕД»).

Судно було виведено у напрямку кута причалів №№ 17, 18 і зупинили головний двигун (перевели машинний телеграф у положення «СТОП»). У цей час, згідно пояснень лоцмана та схеми руху судна, швидкість судна «Накса» складала приблизно 3,0 вузла.

О 08 год. 35 хв. – із судна було надано інформація буксирам: «Гашу швидкість, підходьте кріпитись».

З метою погашення інерції руху судна для здійснення безпечного швартування буксирів до борту судна лоцманом була надана рекомендація капітану судна перевести головний двигун у положення «САМИЙ МАЛИЙ ХІД НАЗАД», на що капітан судна перевів машинний телеграф у положення на «САМИЙ МАЛИЙ ХІД НАЗАД» (згідно відео-файлу головний двигун відпрацював о 08 год. 35 хв. 48 сек.).

Проте, з пояснень лоцмана та згідно треків руху судна, швидкість руху т/х «Накса» не зменшується, а навпаки починає зростати. Тому лоцман звертає увагу капітана на зазначене та надає рекомендацію перевести головний двигун судна у положення «МАЛИЙ ХІД НАЗАД». Але очікуваного зменшення швидкості не відчувалось, швидкість руху навпаки зростала з 3-х вузлів до більш ніж 4 вузла. За інформацією лоцмана, через зазначене, буксири не мали можливості підійти та закріпитись біля борту судна.

Лоцман рекомендував капітану судна «Накса» перевести судову машину у положення «СЕРЕДНІЙ ХІД НАЗАД» після чого капітан перевів машинний телеграф у положення «СЕРЕДНІЙ ХІД НАЗАД», але судно продовжило рух вперед зі зростанням швидкості.

Лоцман запитав капітана судна «Накса» чи відпрацював головний двигун назад? (лоцман не мав можливості це проконтролювати - індикатор тахометра на крилі містка був відсутній). Капітан вибіг на крило, щоб подивитись в якому напрямку працює гвинт, але не побачив відповідного «буруна», коли двигун працює «на задній хід». Він швидко повернувся у ходову рубку, зв'язався по телефону з машинним відділенням (згідно пояснень лоцмана) та поставив машинний телеграф у положення «СТОП» (самостійно, без рекомендацій лоцмана) (згідно відео-файлу о 08 год. 36 хв. 22 сек. машина зупинилась) та за рекомендацією лоцмана «віддати лівий якір», капітаном було дана команда віддати правий якір (згідно

пояснень лоцмана у цей момент капітан повідомив, що лівий якір не готовий до віддачі, тому віддали правий) (згідно відео-файлу якір пішов у воду о 08 год. 36 хв. 39 сек.).

Одночасно капітан судна без рекомендації лоцмана переклав машинний телеграф у положення «САМІЙ МАЛІЙ ХІД НАЗАД» (згідно відео-файлу головний двигун почав відпрацьовувати о 08 год. 37 хв. 05 сек.).

Незважаючи на вжитті заходи, згідно відео-файлу, приблизно о 08 год. 37 хв. 10 сек. трапився навал носовою частиною судна «Накса» на причали №№ 17, 18 Чорноморського морського порту. При цьому, згідно треків руху судна, при зіткненні з причалом швидкість судна «Накса» складала 4,9 вузла.

Комісія зазначає, що згідно пояснень старшого механіка судна «Накса» після короткочасного товчка вперед головний двигун був запущений на задній хід о 08 год 36 хв та працював на задній хід, більш того додали до «СЕРЕДНЬОГО ХОДУ НАЗАД» та зупинили о 08 год. 38 хв.

При цьому з пояснень капітана судна та лоцмана з'ясоване, що за проміжок часу з 08 год. 33 хв. 20 сек. до моменту навалу на причал о 08 год. 37 хв. 10 сек. швидкість руху не зменшувалась, а навпаки зростала з 3,4 вузла до 4,9 вузла відповідно, що підтверджується треками руху судна.

З відео-файлу по наявності характерного диму з машинної труби судна з'ясовано, що після зупинки о 08 год. 36 хв. 22 сек. головний двигун запустився на задній хід приблизно о 08 год. 37 хв. 05 сек.

О у 08 год. 36 хв. 39 сек. відділи правий якір - за де-кілька секунд до зіткнення з причалом.

На відео чітко видно, що о 08 год. 37 хв. 23 сек. головний двигун працював на задній хід та судно самостійно відійшло від пошкодженого причалу задля подальшого маневру по швартуванню судна до причалу №18.

Таким чином можливо зробити висновок:

1) у період часу з 08 год. 36 хв. 22 сек. до 08 год. 37 хв. 05 сек. головний двигун судна «Накса» був зупинений та не працював у той час, коли склалася критична ситуація. Це час коли капітан судна прийняв рішення перевести машинний телеграф у положення «СТОП» (зупинити головний двигун) та повернути зазначений телеграф назад у положення «САМІЙ МАЛІЙ ХІД НАЗАД» - тобто фактично зробив реверс машиною). Таким чином приблизно 43 секунди головний двигун був зупинений та не працював під час руху судна вперед при виконанні маневру по підходу до причалу, тому погашення інерції ходу судна вперед не відбувалось – це неприпустима втрата часу під час зближенням до причалу, яка стала вирішальним фактором у розвитку аварійної ситуації;

2) вірогідно що, рішення капітана судна «Накса» перевести телеграф у положення «СТОП» (зупинити головний двигун) та повернути назад у положення «САМІЙ МАЛИЙ ХІД НАЗАД», тобто фактично зробити реверс машиною) було прийнято, тому що він з'ясував, що головний двигун замість того щоб працювати на задній хід, навпаки працював на передній хід.

Таким чином можливо припустити, що у період першого запуску головного двигуна на задній хід о 08 год. 35 хв. 48 сек. практично до моменту зіткнення о 08 год. 37 хв. (після переведення машинного телеграфу у положення «МАЛИЙ ХІД НАЗАД» та пізніше «СЕРЕДНІЙ ХІД НАЗАД») суднова машина не працювала на задній хід, а запустилась тільки після того, як капітан вибіг на крило і не побачив відповідного «буруна», коли двигун працює «на задній хід», повернувся на ходовий місток, зв'язався по телефону з машинним відділенням (згідно пояснень лоцмана) та перевів машинний телеграф з положення «СЕРЕДНІЙ ХІД НАЗАД» у положення «СТОП» та повторно перевів назад у положення «Самий малий хід назад» з одночасною командою – віддати правий якір. Проте було втрачено час.

Тобто практично 1,5 хвилини судно рухалось вперед зі зростанням швидкості, при цьому машинний телеграф був у положенні «МАЛИЙ ХІД НАЗАД» та пізніше «СЕРЕДНІЙ ХІД НАЗАД», але головний двигун, ймовірно за все, назад не працював. Або, можливо, працював на передній хід, замість заднього. Що також підтверджується у поясненнях лоцмана коли він зазначає, що після закінчення швартування лоцман отримав інформацію від змінного помічника капітана м/б «Александрія» про те, що він (змінний механік) спостерігав за струменем води під кормою т/х «Накса» і два рази відбувався запуск головного двигуна на «Передній хід», чим був дуже здивований. Але у своїх рапортах зазначений судноводій м/б «Александрія» не наводить вказану інформацію.

Запустився судновий двигун на задній хід у безпосередньої близькості до причалу о 08 год. 37 хв. 05 сек. (приблизно 15-20 метрів), тому судно не встигло погасити інерцію та навалило на причал № 18 і зіткнулося з причалом № 17 Чорноморського морського порту.

Враховуючи вищенаведене комісія зазначає, що після закінчення маневрів по швартуванню вказаного судна до причалу №18, у капітана судна «Накса» претензій до роботи лоцмана не було. Лоцманська квитанція від 22.10.2021 № 3143 підписана капітаном зазначеного судна без зауважень.

Але в подальшому до начальника Відділу (служби) капітана Чорноморського морського порту-капітана порту надійшов лист від капітана судна «Накса» (Letter of Protest) від 23.10.2021, а також ним згідно глави 7 Кодексу торговельного мореплавства, було подано морський

протест, в якому капітан зазначеного судна покладає всю відповідальність за подію на помилкові дії лоцмана під час швартування судна.

Таким чином, Комісія встановила, що АМП трапилось через:

- неналежну організацію роботи екіпажу судна, зокрема щодо взаємодії «ходовий місток» - «машинне відділення» стосовно управління головним двигуном через машинний телеграф (1,5 хвилини судно рухалось вперед зі зростанням швидкості, при цьому машинний телеграф був у положенні «МАЛИЙ ХІД НАЗАД» та пізніше «СЕРЕДНІЙ ХІД НАЗАД», але головний двигун, ймовірно за все, назад не працював, або, можливо, працював на передній хід, замість заднього, що призвело до залишення суттєвої інерції ходу судна вперед та неможливості запобігти навалу судна на причал (або навпаки працювала цей час на передній хід);
- неналежне управління (використання) капітаном судна т/х «Накса» буксирного забезпечення (буксири «Бургас» та «Александрія» супроводжали судно «Накса» під час руху по внутрішньої акваторії порту та не були належним чином закріплені до борту т/х «Накса», що у подальшому призвело до того, що вони не виконали (не мали змоги виконувати) своїх обов'язків - надання допомоги під час здійснення маневрів по розвороту судна паралельно причалу та його подальшого швартування до причал № 18 Чорноморського морського порту);
- погодження капітаном судна «Накса» плану маршруту переходу із визначенням місця прийняття та закріплення буксирів безпосередньо перед швартуванням до причалу;
- неналежну взаємодію між лоцманом та капітаном судна у частині використання буксирного забезпечення, дотримання безпечної швидкості;
- порушення капітаном судна «Накса» вимог міжнародних нормативно-правових актів з безпеки мореплавства щодо забезпечення безпеки плавання судна, а також у частині управління портовим буксируванням під час виконання маневрів судна, швартовних та інших операцій в акваторії морського порту;
- невірний вибір швидкості ходу при управлінні судном, допущення помилок і прорахунків необхідної безпечної швидкості під час виконання маневрів по швартуванню судна к причалу в обмежених умовах акваторії морського порту;
- невиконання капітаном судна «Накса», вимог звичайної морської практики, не врахування маневрених елементів судна та недотримання вимог підпунктів 1.2.2, 1.4, пунктів 6.5 та 8.2 резолюції А. 741 (18) (МКУБ) стосовно забезпечення ефективної підготовки екіпажу до дій в аварійних ситуаціях та рекомендації доброї морської практики, що не забезпечило своєчасних та відповідних дій для запобігання навалу судна на причал;
- неналежна організація капітаном судна «Накса» виконання екіпажом правил технічного обслуговування судових механізмів, систем тощо, зокрема щодо забезпечення готовності використовувати якоря до негайної

віддачі у разі виникнення аварійної ситуації (з невідомих причин лівий якір не був готовий до віддачі).

Комісія звертає увагу, що після закінчення маневрів по швартуванню вказаного судна до причалу №18, у капітана судна «Накса» були відсутні претензій до роботи лоцмана (лоцманська квитанція від 22.10.2021 № 3143 підписана капітаном зазначеного судна без зауважень).

Але в подальшому до начальника Відділу (служби) капітана Чорноморського морського порту-капітана порту надійшов лист від капітана судна «Накса» (Letter of Protest) від 23.10.2021, а також ним згідно глави 7 Кодексу торговельного мореплавства, було подано морський протест, в якому капітан зазначеного судна покладає всю відповідальність за подію на помилкові дії лоцмана під час швартування судна.

Також комісія зазначає, відповідно до міжнародних та національних документів з безпеки мореплавства у частині, що стосується відповідальності за забезпечення безпеки плавання та судна, зокрема вимогами частини 3, 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків (STCW-78/95) (Конвенція ПДНВ-78/95), статтею 58 Кодексу торговельного мореплавства України, визначається, що на капітана судна покладається управління судном, у тому числі судноводіння, належна організація ходової навігаційної вахти, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання, зокрема зіткненню, посадки на мілину, забрудненню морського середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому тощо.

Також частиною 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Конвенції ПДНВ-78/95 (плавання з лоцманом на борту) визначено, що «присутність лоцмана на борту та виконання ним своїх обов'язків не звільняє капітана або вахтового помічника від їхніх функцій та обов'язків для забезпечення безпеки судна».

Згідно вимог глави V правила 34 Міжнародної Конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74) та п. 1.3 Резолюції ІМО А.893(21) «Керівництво по плануванню рейсу» до виходу в море капітан повинен забезпечити, щоб намічений рейс був спланованим від причалу до причалу, включаючи ті райони, де потрібна наявність на борту лоцмана, а також забезпечення контролю за просуванням судна при виконанні плану переходу, використовуючи відповідні морські навігаційні карти і посібники на район плавання, вироблені Організацією.

Статтею 230 Кодексу торговельного мореплавства України визначається, що управління портовим буксируванням, зокрема під час входу у порт або виходу з порту, виконання маневрів судна, що буксирується, швартовних та інших операцій в акваторії морського порту,

здійснює капітан судна (об'єкта), що буксирується, якщо договором не встановлено інше.

Вимогами міжнародних та національних нормативно-правових актів з безпеки мореплавства у частині, що стосується організації лоцманського проведення суден, зокрема частиною 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Конвенції ПДНВ-78/95 (плавання з лоцманом на борту), а також пунктом 5.6 Положення про морських лоцманів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 08.05.2013 № 292, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 10.06.2013 за № 920/23452 (із змінами) (далі – Положення про морських лоцманів), встановлено, що присутність на судні лоцмана не звільняє капітана судна від відповідальності за управління судном. Лоцман дає рекомендації капітану при плаванні судна в районі лоцманського проведення.

Відповідно до пункту 1.3 Положення про морських лоцманів, розробленого у відповідності до резолюції ІМО А.960 (23) «Рекомендації по підготовке и дипломированию морских лоцманов, иных чем лоцманы открытого моря, и эксплуатационным процедур для морских лоцманов», з урахуванням вимог резолюції ІМО А.150 (ES.IV) «Рекомендация по лоцманской службе», лоцманське проведення - сприяння забезпеченню безпеки судноплавства, запобіганню аварійним морським подіям, захисту навколишнього природного середовища та людського життя під час плавання судна шляхом надання капітану судна морським лоцманом рекомендацій та порад щодо управління судном.

Враховуючи вищезазначене комісія акцентує, що відповідно міжнародних та національних нормативно-правових актів з безпеки мореплавства за безпеку судна завжди відповідає капітан судна.

Морський лоцман - є спеціалістом із судноплавства у визначеному районі лоцманського проведення і надає капітану судна відповідні рекомендації та поради щодо управління судном. Остаточні рішення щодо врахування зазначених рекомендацій та порад або прийняття іншого рішення під час управління судном завжди залишається за капітаном судна.

5.2. Комісія також зазначає обставини, які могли сприяти виникненню АМП:

Щодо дій капітана т/х «Haksa»:

Наступні дії капітана т/х «Haksa» могли сприяти виникненню АМП:

- Неналежна організація роботи екіпажу судна, зокрема щодо взаємодії «ходовий мостик» - «машина» стосовно управління головним двигуном через машинний телеграф (машина запустилась на задній хід з затримкою мінімум у 2 хвилини), що призвело до залишення суттєвої інерції ходу судна вперед та не можливості запобігти навалу судна на причал;

- Неналежна взаємодія між капітаном судна та лоцманом у частині використання буксирного забезпечення, дотримання безпечної швидкості;
- Неврахування рівня оцінки ризику під час виконання маневрів по швартуванню судна в обмежених умовах акваторії порту та неналежне відпрацювання капітаном та екіпажем судна дій в аварійній ситуації, (порушення резолюції ІМО А.741(18) – Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ);
- Неналежне дотримання вимог ст. 49, частини 3 розділу А-VIII/2 глави VIII Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків (STCW-78/95) (Конвенція ПДМНВ-78/95), у частині плавання з лоцманом на борту, якої визначається, що присутність лоцмана на борту та виконання ним своїх обов'язків не звільняє капітана або вахтового помічника капітана від їх функцій і обов'язків щодо забезпечення безпеки судна;
- Недотримання рекомендації доброї морської практики, зокрема щодо використання належним чином закріпленого буксирного забезпечення під час руху по внутрішньої акваторії морського порту та виконання швартових операцій, зокрема для зменшення інерції руху судна вперед та запобігання навалу на причали №№ 17, 18 Чорноморського морського порту;
- Неврахування в повній мірі, маневрових елементів судна, невірний вибір швидкості ходу при управлінні судном, допущення помилок і прорахунків необхідної швидкості під час виконання маневрів по швартуванню судна до причалу порту.

Щодо дій портового лоцмана:

До початку лоцманського проведення, згідно нормативно-правових актів з безпеки мореплавства у частині, що стосується організації лоцманського проведення, лоцманом спільно з капітаном судна «Накса» було обговорено та узгоджено капітаном вказаного судна спільний план лоцманського проведення, маршрут переходу, умови плавання, включаючи стан погодних умов, відомості про причал, схему швартування, кількість та місце прийому буксирів, після чого капітан судна «Накса» повідомив, що у відповідності до вимог міжнародних документів та судових процедур судно повністю готове до виконання швартових операцій (усе суднове обладнання та системи, зокрема головний двигун, кермове та якірні пристрої, у доброму робочому стані та працюють без зауважень) (зазначене підтверджується тим, що капітан ознайомився і підписав інформаційну картку лоцмана «Master-Pilot exchange card»).

При цьому комісія зазначає, що за рекомендацією лоцман та угодою капітана судна, вони (лоцман та капітан судна) погодили план маршруту переходу та визначили місце прийняття та закріплення буксирів у безпосередньої близькості до причалу № 18.

Зазначене не відповідало вимогам звичайної морської практики, зокрема щодо належного використання буксирного забезпечення та у подальшому могло сприяти виникненню аварійної події із судном «Накса».

Під час маневрування судна лоцман своєчасно реагував на непередбачену ситуацію, шляхом надання капітану судна відповідних рекомендації щодо перекладки керма судна та переведення режиму роботи головного двигуна на «ЗАДНІЙ хід» та збільшення обертів «Заднього ходу», віддачі лівого якоря для зниження інерції руху судна вперед, та звернув увагу капітана на збільшення швидкості судна, але запобігти навалу на причали не вдалося.

При цьому комісія звертає увагу, що під час руху по внутрішньої акваторії морського порту та початку виконання маневрів по швартуванню судна до причалу буксирні судна «Александрія» та «Бургас», що рухались поруч і повинні були надавати допомогу під час швартування судна «Накса» до причалу, не були закріплені до вказаного судна належним чином, і коли у них виникла потреба (на підході до причалу швидкість руху судна вперед почала збільшуватися) вони не виконали (не мали змоги виконувати) своїх обов'язків - надання допомоги під час здійснення маневрів по розвороту судна паралельно причалу, погашення інерції руху судна вперед та його подальшого швартування до причал № 18 Чорноморського морського порту.

Зазначене є недотриманням рекомендації звичайної морської практики, зокрема щодо належного використання буксирного забезпечення - буксирні судна, що надають послуги з буксирування судна, повинні крапитися до борту судна до початку маневрів по швартуванню судна, зокрема розвороту судна паралельно причалу, з метою забезпечення його безпечного швартування до причалу та надання необхідної допомоги у разі виникнення небезпечної (аварійної) ситуацій з судном (наприклад відмова головного двигуна під час маневрів) для зменшення інерції руху судна вперед та запобігання навалу на причал, інші судна, потрапляння на міліну тощо.

Таким чином, неналежна взаємодія між лоцманом та капітаном судна у частині використання буксирного забезпечення, могло сприяти виникненню вищенаведеної аварійної події.

При цьому комісія зазначає, що після закінчення маневрів по швартуванню вказаного судна до причалу №18, у капітана судна «Накса» були відсутні претензій до роботи лоцмана (лоцманська квитанція від 22.10.2021 № 3143 підписана капітаном зазначеного судна без зауважень).

З метою запобігання виникнення подібних аварій через випадки, дотримання яких вимагається звичайною морською практикою або особливими обставинами даного случаю, комісія вважає за доцільне рекомендувати лоцманам до початку здійснення лоцманського проведення поради капітанам суден на:

- додаткову перевірку належної роботи суднових механізмів, інших суднових допоміжних механізмів і систем та відповідне електроустаткування з метою забезпечення безпечного судноплавства під час виконання лоцманського проведення;
- готовність обох якірних пристроїв з метою екстреного віддачі якорів у разі необхідності;
- дотримання безпечної швидкості, яка б дозволила вчасно зупинити судно при виникненні аварійної ситуації або віддати якір з метою погашення інерції судна та попередження навалу судна на причал, потрапляння на міліну тощо;
- забезпечення безпечного виконання швартовної операції та підходу судна до причалу з закріпленими буксирами, приймати та кріпити буксири завчасно на підхідному каналі або при заході на внутрішню акваторію порту, з тим щоб під час руху по внутрішньої акваторії морського порту та початку виконання маневрів по швартуванню судна до причалу, у будь якому разі адже при відмові головного двигуна, вони мали змогу зменшити інерцію руху судна вперед та запобігти навалу судна на причали порту.

6. Причини аварійної морської події:

Організаційні причини:

1. Капітан судна «Накса» не забезпечив неналежне управління (використання) буксирним забезпеченням (стаття 230 Кодексу торговельного мореплавства України) (буксири «Бургас» та «Александрія» супроводжали судно «Накса» під час руху по внутрішньої акваторії порту та не були належним чином закріплені до борту т/х «Накса», що у подальшому призвело до того, що вони не виконали (не мали змоги виконувати) своїх обов'язків - надання допомоги під час здійснення маневрів по розвороту судна паралельно причалу, зменшення інерції руху судна вперед та його подальшого швартування до причал № 18 Чорноморського морського порту);
2. Неврахування капітаном судна рівня оцінки ризику під час виконання маневрів по швартуванню судна в обмежених умовах акваторії порту та не відпрацювання екіпажом судна дій в аварійній ситуації, (порушення резолюції ІМО А.741(18) – Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ));
3. Недотримання капітаном судна «Накса» безпечної швидкості, яка б дозволила вчасно зупинити судно при виникненні аварійної ситуації та попередження навалу судна на причал;
4. Неврахування капітаном судна «Накса» рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном у частині забезпечення безпеки судна, неврахування у повній мірі маневрених елементів судна, невірний вибір швидкості, допущення ним

помилки і прорахунків з вибору необхідної швидкості ходу при управлінні судном під час маневру підходу до причалу (резолюцій ІМО А.893(21) та А.601(15);

5. Недотримання капітаном судна «Haksa» вимог ст. 49, частини 3 розділу А-VIII/2 глави VIII Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків (STCW-78/95) (Конвенція ПДМНВ-78/95) у частині плавання з лоцманом на борту, якої визначається, що присутність лоцмана на борту та виконання ним своїх обов'язків не звільняє капітана або вахтового помічника капітана від їх функцій і обов'язків щодо забезпечення безпеки судна;

6. Недотримання капітаном судна «Haksa» вимог глави V правила 34 Міжнародної Конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74) та п. 1.3 Резолюції ІМО А.893 (21) «Керівництво по плануванню рейсу» які наголошують, що до виходу в море капітан повинен забезпечити, щоб намічений рейс був спланованим від причалу до причалу, включаючи ті райони, де потрібна наявність на борту лоцмана, а також забезпечення контролю за просуванням судна при виконанні плану переходу, використовуючи відповідні морські навігаційні карти і посібники на район плавання.

Також неналежна взаємодія між капітаном судна та лоцманом у частині використання буксирного забезпечення, дотримання безпечної швидкості могло сприяти виникненню вищенаведеної аварійної події.

Технічні причини:

Не виявлено. Проте комісією з'ясоване, що практично 1,5 хвилини судно рухалось вперед зі зростанням швидкості, при цьому машинний телеграф був у положенні «МАЛИЙ ХІД НАЗАД» та пізніше «СЕРЕДНІЙ ХІД НАЗАД», але головний двигун, ймовірно за все, назад не працював. Або можливо працював на передній хід, замість заднього.

Психофізичні причини:

Не виявлено.

7. Запропоновані заходи щодо усунення причин виникнення аварійної морської події: заходи щодо ліквідації наслідків аварійної морської події (у разі необхідності):

7.1. Рекомендувати судновласнику компанії GARNAT TRADING & SHIPPING PTE LTD (SINGAPORE), оперуючий компанії –LLC Integrated Transport Management Group Ukraine Ltd (ITM Ukraine Ltd) (Прапор – Палау) та капітану судна «Haksa», забезпечити:

дотримання капітанами та командним складом суден, що належать та/або експлуатуються компанією рекомендації звичайної морської практики, зокрема щодо взаємодії з капітанами буксирів під час виконання

швартових операцій, стосовно забезпечення своєчасних та адекватних дій для запобігання навалу судна на причал, інші судна та об'єкти, що стоять біля причалу або на рейді;

дотримання капітанами суден компанії рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном, належну організацію дій екіпажів суден в аварійній ситуації та завчасне визначення і врахування рівня оцінки ризику, згідно з резолюцією ІМО А.741(18) (МКУБ), при здійсненні плавання та виконання швартових операцій, у т.ч. із використанням буксирного забезпечення, в обмежених умовах морського порту;

врахування капітанами та командним складом суден, що належать компанії, маневрових характеристик судна під час здійснення швартових операцій з використанням буксирного забезпечення (резолюції ІМО А.893(21), А.601(15));

виконання вимог системи управління безпекою (СУБ, SMS) судна та компанії щодо врахування капітанам та командним складом суден рівня оцінки ризику та дотримання безпечної швидкості при здійсненні плавання та виконанні швартових операцій, у т.ч. із використанням буксирного забезпечення, в обмежених умовах морського порту;

врахування капітанами та командним складом суден, що належать компанії, маневрових характеристик судна та дотримання безпечної швидкості при здійсненні плавання та виконанні швартових операцій, у т.ч. із використанням буксирного забезпечення, в обмежених умовах морського порту (резолюції ІМО А.893(21), А.601(15));

дотримання капітанами та командним складом суден, що належать компанії, вимог нормативно правових актів з безпеки мореплавства, зокрема:

- частини 3, 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків (STCW-78/95) (Конвенція ПДМНВ-78/95), та статті 58 Кодексу торговельного мореплавства України, у частині, що стосується відповідальності за забезпечення безпеки плавання та судна, у тому числі судноводіння, належної організації ходової навігаційної вахти, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання, зокрема зіткненню, посадки на міліну тощо;

- частини 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Конвенції ПДМНВ-78/95 (плавання з лоцманом на борту), якою визначено, що «присутність лоцмана на борту та виконання ним своїх обов'язків не звільняє капітана або вахтового помічника від їхніх функцій та обов'язків для забезпечення безпеки судна»;

- вимог правила 34 глави V Міжнародної Конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74) та п. 1.3 Резолюції ІМО А.893(21) «Керівництво по плануванню рейсу», якою зазначається, що до виходу в море капітан повинен забезпечити, щоб намічений рейс був спланованим

від причалу до причалу, включаючи ті райони, де потрібна наявність на борту лоцмана, а також забезпечення контролю за просуванням судна при виконанні плану переходу, використовуючи відповідні морські навігаційні карти і посібники на район плавання, вироблені Організацією.

Призначеної особі з системи управління безпеки судноплавства (СУБ, SMS) компанії GARNAT TRADING & SHIPPING PTE LTD (SINGAPORE), провести позачергову перевірку та ремонт судна «Накса», здійснити аналіз ефективності діючої СУБ компанії і судна та, у разі необхідності, прийняти рішення щодо внесення відповідних змін, зокрема у розділи, що стосуються організації плавання судна з лоцманом на борту, проведення маневрових операцій по швартовне судна в обмежених умовах морського порту з використанням буксирного забезпечення, а також дій екіпажу суден в аварійній ситуації та завчасного визначення і врахування рівня оцінки ризику тощо.

7.2. Рекомендувати філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ»:

Розробити план попереджувальних заходів з метою запобігання виникнення таких подій у майбутньому.

Провести нараду з особовим складом морських лоцманів, зокрема ПЛС «Чорноморськ» філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ», на якій:

- здійснити всебічний аналіз обставин та причин виникнення цієї аварійної події;

- звернути увагу всіх портових лоцманів на беззаперечного дотримання вимог Обов'язкових постанов по морських портах, зокрема Обов'язкових постанов по морському порту Чорноморськ, затверджених наказом Голови ДП «АМПУ» від 26.05.2016 № 162, зареєстрованим у Головному територіальному управлінні юстиції у місті Києві 14.06.2016 за № 84/1377, у частині, що стосується дотримання швидкісного режиму під час слідування по підхідному каналу, внутрішній акваторії порту, при підході до причалу, а також на належну взаємодію з капітанами суден щодо використання буксирного забезпечення, дотримання безпечної швидкості;

- акцентувати, до початку здійснення лоцманського проведення необхідно:

- обговорити та узгодити з капітаном судна спільний план лоцманського проведення, зокрема маршрут переходу, умови плавання, включаючи стан погодних умов, відомості про причал, схему швартування, кількість та місце прийому буксирів. При цьому звернути увагу капітанів суден на те, що буксири повинні бути належним чином закріплені до судна до початку маневрових операцій по швартуванню судна до причалу;

- надати рекомендацію капітанам суден щодо додаткової перевірки роботи головного двигуна, гвинта рульового комплексу, готовності до негайної віддачі якорного пристрою тощо;

- підкреслити на дотриманні морськими лоцманами рекомендації звичайної морської практики, зокрема щодо використання належним чином закріпленого буксирного забезпечення під час руху по внутрішньої акваторії морського порту та виконання швартових операцій, зокрема для зменшення інерції руху судна вперед та запобігання навалу на причали порту;

- наголосити на дотриманні безпечної швидкості, яка б дозволила судну вчасно зупинитися при виникненні аварійної ситуації або залучати додаткові буксири порту для безпечного виконання маневрових операцій під час швартування / відшвартування судна до/від причалів порту;

- звернути увагу морських лоцманів на належну взаємодію з капітанами буксирів, які залучаються для надання буксирних послуг під час виконання швартових операцій;

- акцентувати на дотриманні морськими лоцманами рекомендації звичайної морської практики, зокрема у аварійної ситуації для зменшення інерції руху судна та запобігання навалу на причал, інші судна та об'єкти, обов'язково надавати поради капітанам суден не тільки використовувати належним чином закріплене буксирне забезпечення, але і якорний пристрій.

7.3. Відділу (службі) капітана Чорноморського морського порту:

Забезпечити контроль за суднами, що перебувають в Чорноморському морському порту, інспекторами контролю держави прапора та порту Морської адміністрації, відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 23.03.2004 за № 353/8952, та надання дозволу на вихід з порту таким суднам тільки після перевірки, зокрема, його механізмів, обладнання та пристроїв, а також задовільного морехідного стану судна і готовності до виходу його в море.

8. Висновки

8.1. Аварійна морська подія кваліфікується як:

Комісія дійшла висновку, що відповідно до пункту 2.1.2 «Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами», затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09.08.2006 за № 959/12833 (із змінами) (далі Положення), аварійна подія з судном «Накса» класифікується, як **серйозна аварія** (до серйозних належать аварійні морські події, які спричинили: серйозні

тілесні ушкодження людині, а також пожежу, вибух, посадку на мілину, торкання, льодове або штормове ушкодження, утворення тріщин у корпусі судна тощо, які викликали, зокрема:

- конструктивне пошкодження, що призвело до втрати судном морехідного стану;
- поломку внаслідок якої виникла необхідність у буксируванні судна або надання йому технічної допомоги, утому числі з берега;
- зсув вантажу або зміну його фізико-хімічних властивостей, що призвело до втрати судном морехідного стану.

Відповідно до пп.1.1.3 п.1, пп.2.1.3 п.2, пп.3.5 п.3 Класифікаційної таблиці аварійних морських подій за видами, причинами та наслідками (додаток 1 до Положення), зазначена аварійна морська подія класифікується:

За видом:

- **навігаційні АМП**, обл. індекс: ВН (Навал - контакт судна з іншим судном, що стався в процесі виконання швартовних операцій) – пп. 1.1.3 додатку 1 до п. 2.3 Положення;

За причиною:

- **АМП до яких причетні члени екіпажу**: обл. індекс: ПЗ (Недотримання загальноприйнятих практичних прийомів та способів управління судном - порушення положень про взаємостосунки з лоцманом, неврахування або невірне врахування маневрених елементів судна, невикористання якорів, невірний вибір швидкості при маневруванні, допущення помилок і прорахунків при управлінні судном тощо) .п 2.1.3 додатку 1 до п. 2.3 Положення;

За наслідками: обл. індекс: НС (Пошкодження судна з утратою ним морехідних якостей) п 3.5 додатку 1 до п. 2.3 Положення.

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

Згідно міжнародних та національних нормативно-правових актів з безпеки мореплавства, зокрема правил реєстра, Класифікаційне свідоцтво на судно втрачає чинність у зв'язку з АМП, якщо АМП кваліфікована як серйозна аварія та поновлюється тільки після виконання ремонтних робіт під наглядом Класифікаційного товариства з отриманням акту про придатність судна до подальшої експлуатації.

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

За результатами розслідування комісія дійшла висновку, що

1. Капітан судна «Накса» не забезпечив:

- належне управління (використання) буксирним забезпеченням (стаття 230 Кодексу торговельного мореплавства України);

- дотримання рекомендації звичайної морської практики, зокрема щодо використання належним чином закріпленого буксирного забезпечення під час руху по внутрішньої акваторії морського порту та виконання швартових операцій, зокрема для зменшення інерції руху судна вперед та запобігання навалу на причали морського порту;

- не врахував рівень оцінки ризику під час виконання маневрів по швартуванню судна в обмежених умовах акваторії порту та організував належні дії екіпажем судна в аварійній ситуації, що є недотриманням вимог підпунктів 1.2.2, 1.4, пунктів 6.5 та 8.2 резолюції ІМО А.741(18) – Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ);

- дотримання безпечної швидкості, яка б дозволила вчасно зупинити судно при виникненні аварійної ситуації та попередження навалу судна на

причал, а також не використано всі наявні засоби для визначення наявності небезпеки зіткнення, чим порушено вимоги Правила 6 та пунктів а) та б) Правила 7 Розділу I Частини В Конвенції «Про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року» (COLREG);

- дотримання рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном у частині забезпечення безпеки судна, неврахування у повній мірі маневрених елементів судна, невірний вибір швидкості, допущення ним помилок і прорахунків з вибору необхідної швидкості ходу при управлінні судном під час маневру підходу до причалу (резолюцій ІМО А.893(21) та А.601(15));

- виконання вимог ст. 49, частини 3 розділу А-VIII/2 глави VIII Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків (STCW-78/95) (Конвенція ПДМНВ-78/95) у частині плавання з лоцманом на борту, якої визначається, що присутність лоцмана на борту та виконання ним своїх обов'язків не звільняє капітана або вахтового помічника капітана від їх функцій і обов'язків щодо забезпечення безпеки судна;

- дотримання вимог глави V правила 34 Міжнародної Конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74) та п. 1.3 Резолюції ІМО А.893 (21) «Керівництво по плануванню рейсу» які наголошують, що до виходу в море капітан повинен забезпечити, щоб намічений рейс був спланованим від причалу до причалу, включаючи ті райони, де потрібна наявність на борту лоцмана, а також забезпечення контролю за просуванням судна при виконанні плану переходу, використовуючи відповідні морські навігаційні карти і посібники на район плавання;

- виконання вимог частини 3, 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків (STCW-78/95) (Конвенція ПДМНВ-78/95), капітан кожного судна зобов'язаний забезпечувати належну організацію ходової навігаційної та спостереження для забезпечення безпеки плавання, запобігання зіткненню і посадки на мілину;

- реалізацію частини 2, розділу А-VIII/2, глави VIII Конвенції

ПДМНВ-78/95 – планування рейсу – капітан судна спільно зі штурманським складом повинен був проробити маршрут переходу та визначити можливі відхилення від запланованого путі до початку рейсу, у тому числі і під час плавання з лоцманом на борту в обмежених умовах порту з використанням буксирного забезпечення.

2. Неналежна взаємодія між капітаном судна та лоцманом у частині використання буксирного забезпечення, дотримання безпечної швидкості могло сприяти виникненню вищенаведеної аварійної події.

9. Матеріали, що зібрані для проведення розслідування, додаються Додатком до цього акту.

Голова комісії:



Олександр ВАСИЛЬЄВ

Члени комісії:



Дмитро МЕФОДОВСЬКИЙ

Олексій ПАЗЮРИЧ