

**БЕЗОПАСНОСТЬ
МОРЕПЛАВАНИЯ И ВЕДЕНИЯ ПРОМЫСЛА**

БЮЛЛЕТЕНЬ

ВЫПУСК № 2



2018

АВАРИЙНОСТЬ СУДОВ РЫБОПРОМЫСЛОВГО ФЛОТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 2017 г.

По сведениям Федерального агентства по рыболовству, за 2017 г. произошло 85 аварийных случаев (АС).

Аварийные случаи	Бассейны				Всего
	Дальнево сточный	Северный	Западный	Южный	
Намотка посторонних предметов на винтовую группу судна	9	6	-	-	15
Поломка главного двигателя, механизмов и агрегатов судна	9	14	-	1	24
Навал на судно, берег, конструкции	-	1	-	-	1
Посадка на мель	-	1	-	1	2
Пожар, задымление на борту судна	12	2	1	-	15
Поступление забортной воды внутрь корпуса судна	1	-	-	-	1
Столкновение судов	1	-	-	2	3
Гибель судна	-	-	1	1	2
Тяжкий вред, причиненный здоровью человека в прямой связи с эксплуатацией судна	6	1	-	1	8
Гибель человека, произошедшая в прямой связи с эксплуатацией судна	5	7	3	4	19
Потеря человека с судна	6	2	-	-	8
ВСЕГО (аварийный случай)	48	30	2	5	85

АВАРИЙНОСТЬ СУДОВ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА НА МОРЕ

В 2017 г. произошло 24 инцидента (*прим.: согласно Положению о расследовании аварий к инцидентам относятся: повреждение судна без потери мореходных качеств; посадка судна на мель и его нахождение на мели 24 часа и менее; смещение перевозимого судном груза, не приведшее к потере мореходных качеств судна; лишение возможности движения судна 24 часа и менее; намотка сетей (снастей, тралов) на гребной винт (винты) или руль; вызванное повреждением судна загрязнение окружающей среды*), из них:

15 случаев намоток на винто-рулевую группу:

15.01.2017 г. в районе промысла в Баренцевом море на СРТМ «Жемчужина», судовладелец СПК РК «Всходы Коммунизма», произошла намотка на ВРГ. Судно отбуксировано в порт Мурманск.

28.01.2017 г. на промысле в восточной части Охотского моря, после выборки ярусной снасти, на СЯМ «Тарпон», судовладелец АО «Акрос», отмечена слабая вибрация в кормовой части судна на ходах более 10 узлов. Мореходные качества СЯМ «Тарпон» сохранены. На малых и средних ходах вибрация практически не ощущается. Произошла намотка посторонних предметов на ВРГ.

29.01.2017 г. на промысле в восточной части Охотского моря, на выборке ярусного порядка на ЯМС «Восток-1», судовладелец АО РК «Восток-1», началась повышенная вибрация корпуса судна. Остановили выборку. Отключили винт. По докладу ст. механика возросла нагрузка на ГД. Обрезали порядок. Легли в дрейф.

31.01.2017 г. на БМРТ «Бородино», судовладелец ЗАО «Интрарос», на промысле в восточной части Охотского моря в 120-ти милях северо-западнее п/п Большерецкий при тралении произвели намотку части выброшенного чужого трала на винт.

07.02.17 г. в восточной части Охотского моря БМТР «Бухта Преображения», судовладелец ПАО «Преображенская база тралового флота», при швартовых операциях с ПТР «Титания», бросательный конец из-за провиса до уровня воды был затянут на работающий винт вместе с привязанным к нему швартовым тросом.

25.02.2017 на промысле в Охотском море, в 11 милях юго-западнее мыса Кимберлей, о. Онекотан, на СРТМ «Братцево», судовладелец ООО «Тымлатский рыбокомбинат», произошла намотка на винто – рулевую группу постороннего предмета, обороты гребного винта упали.

25.02.17 г. в Баренцевом море в 17-ти милях севернее рейда Кильдин-Северный, на промысле, судно М-0440 «Капитан Когелев», судовладелец ООО «Севрос», потеряло ход из-за намотки сетематериалов. Аварийное судно отбуксировано в порт Мурманск.

28.03.17 г. на промысле в восточной части Охотского моря у полуострова Камчатка в 30-ти милях западнее п/п Кировский СТР «Святой Николай», судовладелец ООО «Поллукс», произвёл намотку снасти на ВРГ. Судно потеряло ход и лежит в дрейфе.

24.04.2017. в северной части Японского моря, в 15.7 милях юго-восточнее м. Белкина, на промысле краба в 10 милях от берега, СРТМ «Топазовый», судовладелец ООО «Феникс», произвел намотку старой хребтины (снасть крабовых порядков) на винт. Судно в дрейфе.

09.08.17 г. в Баренцевом море, в 45 милях северо-восточнее о. Колгуев, СРТМ «Проек-1», судовладелец ООО «Гела», при спуске трала произвел намотку тралового мешка на винт. Судно лежит в дрейфе.

16.08.2017 г. в Норвежском море в 30-ти милях южнее о. Медвежий СРТМ «Борей», судовладелец ООО «Норд-Кап», произвел намотку на ВРГ. Аварийное судно взяло на буксир судно БОХР Норвегии «W-321 «Senja».

16.08.2017 г. в Баренцевом море, в 140 милях северо-западнее от Кольского залива, на СТР «Хугинн», судовладелец ООО «Дальние Зеленцы», произошла намотке сетей на ВРГ.

21.09.2017 г. на промысле в южной части Баренцева моря, в 80 милях северо-восточнее мыса Канин Нос, на СРТК-К «Нерпа», судовладелец ООО «Кереть», при постанове трала произошла его намотка на винт. Судно отбуксировано в укрытие.

08.10.2017 г. на промысле в Тихом океане, в 190 милях юго-восточнее о. Шикотан, на РШ «Лучегорск», судовладелец ООО «Сарган», произошла намотка сайровой ловушки на гребной винт. Судно застопорило ход, легло в дрейф на плавучем якоре.

05.12.2017 г. на промысле в экономической зоне Японии в Тихом океане, в 25 милях южнее м. Куросаки о. Хонсю Япония, на Сейнер-траулере «Батиаль», судовладелец ООО «Поларис», произошла намотка на ВРГ. Согласовали работу водолазов Японии для освобождения ВРГ.

Основными причинами намотки на винт являются:

- нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ;
- сброс мусора в море с судов рыбопромыслового флота;
- несоблюдение капитаном практических приемов и способов управления судном при подъеме тралов;
- непринятие необходимых мер к розыску утерянных ставных и плавных орудий добычи, включая розыск связанных или сшитых из сетей порядков.

4 случая пожара:

20.06.2017 г. в п. Пусан, причал Orient Южная Корея, на БАТМ «Пиленга-2», судовладелец ЗАО «Пиленга», при сварочных работах произошло возгорание в помещении системы тралового комплекса. Пожар локализован силами экипажа и пожарного расчета п. Пусан. Пострадавших нет. Оборудование не пострадало, ущерб незначительный.

04.07.2017 г. в п. Владивосток на стоящем в балласте на перестое у причала № 42 («ТУРНИФ») БМРТ «Капитан Олейничук», ОАО «ТУРНИФ», обнаружили задымление в районе ремонтно-механического участка. Пожар ликвидирован силами трех пожарных расчетов.

13.08.2017 г. на БМРТ «Финвал», судовладелец ООО «Альянс Марин», проходящим плановый ремонт в п. Лас-Пальмас, обнаружен пожар в

твиндеке №1. Горела картонная тара. Пожар ликвидирован силами двух пожарных расчетов.

04.09.2017 г. в западной части Японского моря, в 18 милях юго-восточнее залива Ольга, на БМРТ «Березина», судовладелец ЗАО «Интрарос», под подволоком рыбного цеха в районе 3-его трюма рыбной муки в кормовой части судна (106-112 шпангоуты) произошло возгорание кабель-трассы.

Основными причинами пожара на судне являются:

- нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ;
- несоблюдение обязанности вахтенной службы судна вести наблюдение за помещением, в котором производились сварочные работы и работы с открытым огнем, а также за смежными с ним помещениями в течение 12 часов после окончания работ;
- нарушение правил проведения сварочных работ.

4 случая поломки главного двигателя, механизмов и агрегатов судна:

22.02.2017 г. в Охотском море на БМРТ «Павел Панин», судовладелец ООО «Востокрыбпром», остановлен ГД из-за утечки масла через сливную пробку масляного фильтра в системе циркуляционной смазки ГД. Силами машинной команды неисправность устранена, ГД запущен.

07.03.2017 г. в Охотском море у полуострова Камчатка в 248-ми милях западнее мыса Южный на СТР «Стерлядь», судовладелец ООО «РК «Новый мир», при промысловой работе при входе судна в ледовые поля прекратилось поступление забортной воды через днищевой кингстон. Забит днищевой кингстон.

09.09.2017 г. в море Лаптевых в 64 милях юго-западнее о. Столбовой на СКЯМ «Одиссей-1», судовладелец ООО «Зигранд», повреждение ГД. На судне установлены два главных двигателя, на одном ГД судно следует в п. Мурманск, скорость 5.7 уз.

18.10.2017 г. в Кольском заливе СРТМ «Брест», судовладелец ООО «СП «Союзрыба», не смог встать на якорь на рейде грузового участка Мурманского рыбного терминала по причине выхода из строя якорного устройства (короткое замыкание провода электротормоза электродвигателя брашпиля).

Основными причинами остановки главного двигателя являются:

- нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ;
- намотка на винто-рулевую группу посторонних предметов;
- нарушение правил технической эксплуатации судна.

1 случай столкновения:

10.10.2017 г. в Азовском море на Железинской банке т/х «Serenity Zg», следовавший из п. Самсун (Турция) в п. Ейск, столкнулся со стоящим на якоре ПТР «Сириус», судовладелец ООО «У Матвея».

Основными причинами столкновения является:

- отсутствие должным образом организованного наблюдения с целью определения опасности столкновения.

57 аварий (*прим.: под аварией понимается: гибель человека, произошедшая в прямой связи с эксплуатацией судна; тяжкий вред, причиненный здоровью человека в прямой связи с эксплуатацией судна; потеря человека с судна; повреждение судна (утрата мореходных качеств и/или создание препятствий производственной деятельности в связи с появлением эксплуатационных ограничений); смещение перевозимого судном груза и/или изменение физико-химических свойств перевозимого судном груза, приведшее к утрате мореходных качеств судна; посадка судна на мель и его нахождение на мели более 24 часов; лишение возможности движения судна более 24 часов, за исключением случая намотки на гребной винт или руль; повреждение объектов морской инфраструктуры вне судна, которое может серьезно угрожать безопасности самого судна, другого судна или отдельного лица, либо безопасности судоходства; причинение серьезного ущерба окружающей среде или возможный серьезный ущерб окружающей среде*), из них:

8 случаев потери человека с судна:

08.04.17 г. на БМРТ «Эглайне», судовладелец АО ВО «Дальинторг», лежащем в дрейфе в северной части Охотского моря, в ожидании начала выгрузки рыбной продукции, обнаружено отсутствие матроса Смирнова Дениса Игоревича, 17.04.1981 г.р. Последний раз очевидцы видели пропавшего, когда он вышел из бани и направился в сторону бака. Объявлена судовая тревога. Поиски пропавшего без вести на судне результата не принесли.

26.07.2017 г. в Японском море в 38 милях севернее о. Оки Япония, на ТР «Н. Касаткин», судовладелец ООО «Парус», обнаружено отсутствие на борту 3-го помощника капитана Аникина Валерия Валерьевича, 1985 г.р. Поиск на судне результата не дал. Дан сигнал «Человек за бортом», судно легло на обратный курс. Оповещены ближайшие суда, оповещена береговая охрана Японии.

06.08.17 г. в Камчатском заливе на РС «Тритон», судовладелец ООО «КБЗ-донка», выполнявшим переход из п. Петропавловск-Камчатский в район рыбного промысла в Карагинский залив, обнаружено отсутствие

боцмана Лесничего Александра Александровича, 1971 г.р. Объявлена судовая тревога. Поиски пропавшего без вести на судне успехом не увенчались. Выполнили манёвр «Человек за бортом!». Поиск затруднён сильным туманом и ливнем: реальная видимость – 50 метров.

29.08.2017 г. в Обской губе Карского моря на СРТМ-К «Камчатский лосось», судовладелец ООО «Ахати», обнаружено отсутствие на борту гидрографа Касымского Виталия Яковлевича, 1987 г.р. Судно находится в районе научных работ. Принятые меры по поиску результата не дали.

05.10.2017 г. в центральной части Охотского моря, в 222 милях северо-восточнее мыса Южный, на ТР «Корона Рифер», судовладелец ООО «Морской транспорт», обнаружили отсутствие рефрижераторного механика Деменева Вячеслава Александровича, 1975 г.р. Поиск рефмеханика результатов не дал.

31.10.2017 г в центральной части Баренцева моря. на судне МК-0369 «Марта Арендзее», судовладелец ООО «Гела», пропал матрос-камбузник Мурзагулов Раимбек Абдулкаримович, 1994 г.р. Поиск пропавшего результатов не дал.

10.12.2017 г. в Охотском море на СРТМ «Иоланта», судовладелец ООО «ПО Сахалинрыбаксоюз», во время рабочей смены боцман Четвериков С.В. поднялся с промысловой палубы на шлюпочную палубу правого борта откуда и упал за борт. Тело боцмана было обнаружено в воде лицом вниз без признаков жизни. Попытки в штормовых условиях поднять тело успеха не имели, на глазах команды тело вертикально погрузилось в море.

14.12.2017 г. в восточной части Охотского моря в 24 милях юго-западнее устья реки Ича п-ова Камчатка, на СРТМ-к «Оптимист», судовладелец ООО «Пилигрим», обнаружена пропажа матроса-сварщика А.В. Сорока, 1990 г.р. Поиск на судне и на поверхности моря в ночных условиях и при плохой погоде результатов не дал.

Основными причинами пропажи человека с судна являются:

- нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ;
- нарушение требований правил охраны труда;
- нарушение техники безопасности;
- нарушение правил пожарной безопасности;
- нарушение правил технической эксплуатации судна.

8 случаев гибели членов экипажа, произошедших в связи с прямой эксплуатацией судна:

21.05.2017 г. в центральной части Баренцева моря при выгрузке рыбопродукции на ТР «Фрио Владивосток» на КРПС «Атка Энтерпрайс», судовладелец ЗАО «Арктиксервис», в воде в районе кранцев было обнаружено тело матроса Ивашко Александра Васильевича, 1982 г.р. Тело

было поднято из воды без признаков жизни. Верхняя одежда погибшего обнаружена на палубе.

25.05.2017 г. в Баренцевом море в 115 милях к западу от полуострова Адмиралтейский на СРМС «Несь», судовладелец СПК РК «Андег», во время подъема трала произошел обрыв обшивки места крепления рыма, к которому был закреплен блок гинегового троса в кормовой части судна с левого борта, и нанес удар матросу Жуковец С.В. в район шеи и скуловой части лица левой стороны.

03.08.2017 г. в Охотском море у полуострова Камчатка в 63-х милях севернее п/п Большерецк, на МмДС «МРС-150-067», судовладелец ООО «Октябрьский-1», на промысле, при выборке снюрревода сломалась Д-скоба поворотного блока грузовой стрелы. Отлетевшая скоба ударила старшего помощника капитана Калашникова Валерия Ивановича, причинив ему открытую черепно-мозговую травму, сопровождаемую большим кровотечением и потерей сознания. Пострадавший вертолетом доставлен в больницу с Усть-Большерецк, где, не приходя в сознание, скончался. Стоящий под линией натяжения троса матрос Чеботарев Андрей Леонидович получил закрытый перелом левого предплечья.

26.09.2017 г. в Карском море в Енисейском заливе в устье реки Енисей в темное время суток после окончания гидрографических научно-исследовательских работ в момент пересадки на борт ТР «Петроградский», судовладелец ООО «Лоран», экипажа из 4-х человек с судна на воздушной подушке (далее – СВП) «Хивус», судовладелец АО «Росгеология», закрепленного швартовыми канатами и вывешенного краном ТР на стропах штатного спуско-подъемного устройства, в условиях резкого ухудшения погодных условий, из-за навала СВП на ТР и ударов волн, сломалось штатное спуско-подъемное устройство, из-за чего произошло опрокидывание СВП с экипажем, переворот с частичным разрушением конструкций и затоплением.

В результате оперативных спасательных работ экипажа ТР «Петровский» на борт подняты 3 члена экипажа СВП: и.о. начальника отряда Цыганков В.И., гидрограф Коротков В.А. и механик-судоводитель Воронов Д.М. И.о. начальника отряда Тарновицкого В.С., 1984 г.р., обнаружить не удалось.

01.10.2017 в северо-западной части Тихого океана у полуострова Камчатка в устье реки Камчатка на рейде п. Усть-Камчатск на СРТМ «Юмир», судовладелец ООО «РК «Лунтос», при переходе со спардека на главную палубу в условиях сильной качки потерял равновесие и упал, ударившись головой о переборку, мастер добычи Черный В.В., 1974 г.р. Не приходя в сознание, скончался.

19.10.2017 г. на промысле сельди в северной части Охотского моря на СТР «Муром», судовладелец ООО «Рыболовецкий колхоз «Тихий океан», во время выборки снасти произошёл отрыв элемента трала и, оборвавшимся

стальным тросом, ударило в левую часть лица старшего мастера добычи Дёмина Владимира Викторовича, 1960 г. р. Через три часа не приходя в сознание Дёмин скончался.

27.11.2017 в северной части Охотского моря в заливе Шелихова в 60-ти милях юго-восточнее мыса Толстой на СРТМ «Председатель Ганслеп», судовладелец ООО «Амуррыбпром», при подготовке крабовых ловушек матрос Верещак Вадим Юрьевич, 1971 г.р., устанавливал трос подачи ловушек на шкив кормовой стойки. Игнорируя указания старшего мастера добычи поднялся на швеллер крепления стойки, не удержался и упал за борт. При попытке поднять упавшего на борт судна его рука выскользнула из рук спасавшего и тело ушло под воду.

07.12.2017 г. на РШ «15 Вахау Мару», судовладелец ООО «Морион», на промысле донных морепродуктов в Тихом океане в архипелаге Курильские острова в Южно-Курильском проливе у о. Кунашир в 6 милях южнее м. Пузанова, погиб водолаз Маматов Хайдулла Висаилович, 1986 г.р. Начиная промысел водолаз Маматов благополучно погрузился, но вдруг неожиданно всплыл, водолазный костюм оказался не поддут и моментально обжался. Водолаз запаниковал, выпустил загубник и погрузился под воду.

Основными причинами гибели членов экипажа являются:

- нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ;
- нарушение требований правил охраны труда;
- нарушение техники безопасности;
- нарушение правил пожарной безопасности;
- нарушение правил технической эксплуатации судна.

6 случаев причинения тяжкого вреда здоровью, произошедших в связи с прямой эксплуатацией судна:

11.01.2017 г. в районе промысла в Баренцевом море в 300 милях севернее мыса Канин Нос, на СРТМ «Санкт-Петербург», судовладелец ООО «Рыбак Беломорья», при подъеме трала во время взятия на стопор траловой доски, правую руку матроса Ладо Алексея Васильевича, 1992 г.р., прижало снастью к траловому ролу, в результате чего, матрос Ладо получил рваную рану предплечья правой руки. Пострадавший доставлен в порт Мурманск на попутном судне.

05.02.2017 г. в Татарском проливе на РШ «Эко Пасифик», судовладелец ООО «Амарамба», при выборке крабового порядка, боцман Дубовик Г.И. наступил левой ногой в «колышку» укладываемой хребтины. При спуске хребтины за борт, нога была затянута в направляющий блок выборочного комплекса, в результате боцману нанесена травма лодыжки левой ноги.

17.03.2017 г. в северной части Охотского моря в заливе Забияка в траверзном расстоянии 25,5 миль от берега на ТР «Озерск», судовладелец АО

«Южморрыбфлот», упал на палубу с высоты 6 метров 4-й механик Кузнецов Виталий Алексеевич, 1979 г.р., получив переломы руки, ноги и тазобедренных костей.

16.10.17 г. в Тихом океане в 32 милях юго-восточнее м. Сирил о. Хонсю Япония, на БМРТ «Аэронавт», судовладелец ПАО «Находкинская база активного морского рыболовства», мастер добычи Калдаев Анатолий Михайлович, 1963 г.р., повредил левую руку.

15.11.2017 г. в Тихом океане, восточное побережье Японии, в 50 милях южнее м. Курасаки Япония, на БМРТ «Аэронавт», судовладелец ПАО «Находкинская база активного морского рыболовства», швартовым концом получил травму (перелом голеностопа левой ноги) матрос Таскаев Валерий Владимирович.

24.12.2017 г. в Охотском море в Четвертом Курильском проливе на БМРТ «XXVII съезд КПСС», судовладелец ПАО «Океанрыбфлот», при выполнении работ по подготовке судна к промыслу матрос 1-го класса Азимов Азиз Артемович упал с 4-х метровой высоты на палубу и получил компрессионный перелом поясничного отдела позвоночника, ушиб таза.

Основными причинами причинения тяжкого вреда здоровью являются:

- нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ;
- нарушение требований правил охраны труда;
- нарушение техники безопасности;
- нарушение правил пожарной безопасности;
- нарушение правил технической эксплуатации судна.

20 случаев поломки главного двигателя, механизмов и агрегатов судна:

01.01.2017 г. на переходе из района промысла в Охотском море в 20 милях северо-западнее Первого Курильского пролива, на СРТМ «Пограничник Змеев», судовладелец ООО «Гринда», вышло из строя рулевое устройство, перешли на аварийное управление рулем.

22.01.2017 г. в южной части Японского моря на переходе из п. Пусан, Южная Корея, в район рыбного промысла в Охотском море на ТР «Надежда», судовладелец ООО «Лодия», произошла аварийная остановка главного двигателя. Причиной выхода из строя ГД явилось разрушение рамового подшипника. ТР «Надежда» потерял ход, лежит в дрейфе.

29.01.2017 г. при ведении промысла в районе мыса Ай-Тодор, Черное море, в непосредственной близости от берега на маломерном рыболовном судне «Кристалл-Юг», судовладелец ООО «Атлеш», лопнула крестовина карданной передачи от реверс-редуктора главного двигателя к гребному валу.

04.02.2017 г. на промысле в Баренцевом море во время траления произошло падение давления в масляном насосе редуктора главного двигателя судна М-0476 «Алтай», судовладелец ООО «Путина». Аварийное судно отбуксировано в порт Мурманск.

06.02.2017 г. на промысле в Баренцевом море, Кильдинская банка, в 50 милях от входа в Кольский залив, на судне М-0522 «Нимб», судовладелец ООО ПТФ «Карелрыба», были обнаружены посторонние шумы в главном двигателе со стороны носовой «гитары». Причину появления шумов в ГД экипажу судна своими силами установить не удалось.

16.02.2027 г. на промысле в восточной части Гренландского моря, в 70 милях северо-западнее о. Медвежий, на судне М-0264 «Борей», судовладелец ООО «Норд-Кап», во время траления произошел самопроизвольный сброс оборотов главного двигателя, вышел из строя воздухогрейсер (лопнул корпус), носового роторного турбо-нагнетателя ГД. Аварийное судно отбуксировано в порт Тромсе (Норвегия) кораблем береговой охраны Королевства Норвегия.

16.02.2017 г. на промысле в южной части Баренцева моря, в 105 милях северо-восточнее мыса Цыпнаволок, на судне МК-0248 «Шквал», судовладелец ООО «Арктикфлот» при следовании с тралом сработала аварийная сигнализация «Авария ГД», что привело к самопроизвольной остановке ГД и обесточиванию судна, вышел из строя привод регулятора частоты вращения ГД.

13.06.2017 г. на промысле в южной части Баренцева моря, в 115 милях северо-западнее о. Колгуев, на судне М-0276 «Ольга-1», судовладелец ООО «Восток-М», во время траления обнаружена неустойчивая работа главного двигателя, постоянное снижение оборотов и в последствии самопроизвольная остановка.

12.07.2017 г. на промысле мелкорыбицы в заливе Петра Великого, в 20 милях юго-западнее о. Аскольд, на рш-5532, судовладелец ФЛ Суськов А.А., вышел из строя двигатель, судно обесточено. Устранить неисправность силами экипажа не удалось, запрошена аварийная буксировка.

24.07.2017 г. на промысле трески в южной части Баренцева моря, в 93 милях северо-восточнее мыса Териберский, на судне МК-0486 «Себекс», судовладелец ООО «Март», во время следования с тралом самопроизвольно остановился главный двигатель.

29.07.2017 г. на промысле в Баренцевом море, в 130 милях от мыса Святой Нос, на судне М-0318 «Серпухов», судовладелец СПК РК «Андег», вышли из строя четыре рамовых подшипника главного двигателя из-за прекращения подачи смазки.

10.08.2017 г. в южной части Баренцева моря. В 0,5 мили юго-восточнее мыса Поганьнаволок, на маломерном судне РМН-552 «Николь»,

судовладелец ИЧП Никогосян Самвел, произошла поломка главного двигателя.

14.08.2017 г. при переходе из морского порта Владивосток в Северо-Охотоморскую подзону в Японском море в 15 милях восточнее п. Преображенье, на СРТМ «Элладора», судовладелец ООО «Магаданрыба», произошла аварийная остановка главного двигателя вследствие разрушения подшипника качения гидравлического привода (гидромуфты) роторных воздуходувок ГД.

28.08.2017 г. на промысле в Северо-Курильской рыболовной зоне в Тихом океане, в 34 милях юго-восточнее мыса Лопатка, на СРТМ «Мыс Меньшиков», судовладелец ООО ПО Сахалинрыбаксоюз», произошла поломка газотурбонагнетателя главного двигателя. ГД был экстренно остановлен.

08.09.2017 г. в южной части Баренцева моря в 60 милях от входа в Кольский залив, на судне МК-0312 «Оксино», судовладелец ООО «Севрыбком», вышло из строя рулевое устройство.

24.09.2017 г. в Баренцевом морев 112 милях севернее о. Колгуев, на судне МК-0187 «Звейниекс», судовладелец ООО «Рыбак Беломорья», после подъема трала, появился перепад давления масляного фильтра главного двигателя, по указанию старшего механика он был остановлен. Осмотр показал наличие металлической стружки на фильтре, выкрашивание двух зубьев и наклеп основной шестерни привода регулятора и распределительного вала ГД.

28.09.2017 г. в Беринговом море в 27 милях восточнее мыса Хайдин, на БМРТ «Георгий Московский», судовладелец ЗАО «Интрарос», после окончания перегруза рыбопродукции на ТР «Босфор Восточный» при подготовке к отшвартовке была обнаружена утечка масла через сальник носового уплотнения дейдвуда в линию гребного вала.

11.10.2017 г. в Баренцевом море в 5 милях на юго-запад от северной оконечности о. Кильдин, на МКТМ «Себекс», судовладелец ООО «Март», во время следования на промысел, произошла остановка главного двигателя. Попытки запустить ГД не увенчались успехом.

27.10.2017 г. на переходе из п. Пусан в п. Петропавловск-Камчатский с грузом тары для рыбной продукции в 40 милях восточнее о. Шикотан, на СРТМ «Камчатка Харвест», судовладелец ОАО «Колхоз им. Бекерова», произошла остановка главного двигателя, причина поломки – трещина на головке цилиндра.

10.12.2017 г. на промысле в Баренцевом морев 29,7 милях севернее Кольского полуострова на судне МК-0479 «Океан», судовладелец ООО «Полярное Сияние», во время траления в передней части главного двигателя появились посторонние звуки. ГД был остановлен вахтенным механиком.

Повторный запуск ГД желаемого результата не дал, коленчатый вал заклинило.

Основными причинами поломки главного двигателя, механизмов и агрегатов судна являются:

- нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ;
- намотка на винто-рулевую группу посторонних предметов;
- нарушение правил технической эксплуатации судна.

1 случай навала на судно:

08.11.2017 г. в Баренцевом море в 84 милях восточнее мыса Святой Нос, из-за резкого ухудшения метеоусловий во время отшвартовки после перегруза, произошел навал СРТМ «Нордкап», судовладелец АО «Альтернатива», на РДОС «Петроградский», судовладелец ООО «Лоран». В результате навала получены повреждения:

- на СРТМ «Нордкап» повреждения правого борта: носовая часть шпангоуты № 81, 89 - 96 - замяты и подорван фальшборт, вырваны из палубы топливно-приемный гусек и гусек вентиляции; шпангоуты № 10 - 20 - замят борт (стрелка прогиба 15 см).

- на РДОС «Петроградский» - повреждения надстройки и надводного борта судна.

Основными причинами навала на судно являются:

- нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ;
- нарушение хорошей морской практики;
- нарушение правил технической эксплуатации судна;
- нарушение правил по предупреждению аварий и борьбе за живучесть.

10 случаев пожара:

16.01.2017 г. на стоящем в ремонте в ОАО «СРЗ «Дальзавод» п. Владивосток, СРТМ «Оссора», судовладелец ОАО «Магаданрыба-2», произошло возгорание кабель трассы в коридоре кают экипажа главной палубы. Пожар ликвидирован береговыми пожарными расчетами, повреждены 7 кают.

01.03.2017 г. на промысле в северной части Охотского моря, в 60 милях южнее мыса Бабушкина, на борту РМС «Каролина-33», судовладелец ООО «Миккорд ЛТД», обнаружено возгорание в помещении рыбообрабатывающего цеха.

14.03.17 г. на промысле в восточной части Охотского моря, в 47 милях западнее портопункта Усть-Сопочная, на СТР «Мастер», судовладелец ООО «Востокинвест», обнаружен пожар в машинном отделении.

10.04.2017 г. в доковом ремонте в Находкинском СРЗ, док № 4, на ПР «Гуцул», судовладелец ООО «Дальмар-Про», возгорание в надстройке по левому борту в районе камбуза и каюты №48.

18.05.2017 г. на промысле в восточной части Охотского моря, в 18 милях западнее портопункта Озерновский, на СРТМ «Капитан Чернов», судовладелец АО «Дальрыбпром», обнаружен пожар в жилом комплексе. Пожар развился по всему судну. По мере выгорания на судне в зонах распространения огня материалов, поддерживающих горение, пожар прекратился.

19.10.2017 г. у причала № 44 п. Владивосток, на СДС «Стар-1», судовладелец ООО «ВейКин», произошло возгорание силового электрошита и задымление помещения бывшего рыбного цеха.

27.10.2017 г. на стоящем в ремонте в доке ПАО Находкинского СРЗ, СТР «Ксеньевка», судовладелец РА «Колхоз им. 50 лет Октября», произошло возгорание и задымление помещения кладовой на баке судна.

21.11.2017 г. на находящемся в доковом ремонте на территории Мурманского СРЗ в плавдоке ПД-2, судне МК-0554 «Одиссей-1», судовладелец ООО «Зигранд», при проведении сварочных работ в трюме судна, загорелся утеплитель обшивки трюма левого борта.

23.11.2017 г. в порту Находка, причал № 8, на СТР «Стерлядь», судовладелец ООО «РК «Новый мир», проходящем межрейсовое техническое обслуживание, обнаружен пожар в рыбном трюме. Причина – возгорание кабель-трассы.

24.12.2017 г. на СТР «Мастер», судовладелец ООО «Востокивест», находящегося у причала № 4 в п. Владивостока, обнаружено задымление на мостике. В результате пожара повреждены кабельные трассы под подволоком рубки и залита водой аппаратура мостика.

Основными причинами пожара на судне являются:

- нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ;
- несоблюдение обязанности вахтенной службы судна вести наблюдение за помещением, в котором производились сварочные работы и работы с открытым огнем, а также за смежными с ним помещениями в течение 12 часов после окончания работ;
- нарушение правил проведения сварочных работ.

1 случай поступления забортной воды:

14.03.2017 г. на промысле креветки в восточной части Охотского моря, в 55 милях юго-западнее радиомаяка Большерецкий, на СРТМ «Юрий Орёл», судовладелец ПАО «Дальрыба», было обнаружено поступление забортной воды в машинное отделение через дейдвудный сальник баллера руля со скоростью 1 литр в час. Мореходные качества судна сохранены.

Водоотливные средства справляются с откачкой воды за борт. Устранить течь силами экипажа не представляется возможным.

Основными причинами поступления забортной воды являются:

- нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ;
- нарушение хорошей морской практики;
- нарушение правил технической эксплуатации судна;
- нарушение правил по предупреждению аварий и борьбе за живучесть.

2 случая посадки на мель:

11.11.2017 г. в прибрежном районе промысла в Анапской банке в Черном море, ПТР «Лукоморье», судовладелец ИП Дубенко В.Л., во время промысла хамсы на намотал орудия лова на винт, потерял ход. Отданный якорь грунт не держал. Лишившись возможности движения, судно село на мель.

16.11.2017 г. в Баренцевом море, МРТК «Капитан Когелев», судовладелец ООО «Севрос», во время перехода в район промысла, отклонился от курса и сел на камни у береговой черты в районе мыса Бакланий Кольского залива.

Основными причинами посадки на мель являются:

- нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ;
- поломка главного двигателя;
- ошибки в счислении места судна;
- неиспользование лота, эхолота;
- нарушение рекомендаций лоции;
- неправильное управление судном при следовании в узкости;
- неисправность навигационного оборудования и неточность карт;
- неосторожное приближение к берегу во время сильного прижимного ветра.

1 случай столкновения:

18.08.2017 г. в северо-западной части Тихого океана в 85 милях южнее мыса Ван-дер-Линда о. Утуруп, произошло столкновение СТР «Муром», судовладелец ООО РК «Тихий океан», с южнокорейской шхуной «Tong Yjng». СТР «Муром» выбирал сайровую ловушку с правого борта, находясь в дрейфе, с включенными огнями согласно правил МППСС-72 при сайровом освещении, при выключенном ВРШ. С правого борта на ходу 8 узлов, под прямым углом корейское сайровое судно совершило столкновение в районе 49-60 шпангоутов. В результате столкновения получены пробоины в районе 52 шп. (поступления воды нет) повреждения фальшборта от 49-60 шп., промыслового вооружения, сетного помещения на главной палубе.

Основными причинами столкновения являются:

- нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ;
- отсутствие должным образом организованного наблюдения с целью определения опасности столкновения.

4 очень серьезные аварии (прим.: под очень серьезными авариями понимаются: гибель судна; гибель двух и более человек, произошедшая в прямой связи с эксплуатацией судна; гибель буксируемого судна или иного плавучего объекта, буксируемого судном; причинение очень серьезного ущерба окружающей среде, в том числе разлив нефти или нефтепродуктов от 500 тонн и выше, вызванный повреждением судна или судов), среди них:

2 случая гибели судна, (погибли 5 человек):

04.01.2017 г. в Лужской губе Балтийского моря на подходах к порту Усть-Луга маломерное судно «Монни», судовладелец ООО «ФиШиппинг», арендатор РК «За Родину», с экипажем из трех человек, следовавшее в порт с грузом рыбы, пропало с экрана радара береговой Службы движения. МСКЦ Санкт-Петербург организована поисково-спасательная операция, на глубине 27 м был обнаружен объект, опознанный как судно «Монни». Тела членов экипажа не обнаружены. Капитан Масленников А.В., члены экипажа Наговицын А.Н., Чумаков А. Г. пропали без вести.

22.02.2017 г. в Черном море в районе пос. Мисхор, в 300 метрах от берега, маломерное плавсредство «Пелла», судовладелец ИП Квич М.С., с экипажем из трех человек вышло на промысел камбалы-Калкан. При переборке сетей, плавсредство перевернулось. Один человек самостоятельно доплыл до берега и госпитализирован, тело второго обнаружено в прибрежной полосе. Третий члена экипажа пропал без вести.

Основными причинами гибели судна являются:

- нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ;
- нарушение правил технической эксплуатации судна;
- нарушение Наставления по предупреждению аварий и борьбе за живучесть судов флота рыбной промышленности СССР;
- нарушение требований по загрузке судна;
- нарушение правил маневрирования.

1 случай пожара, (погибли 4 человека):

13.07.2017 г. на промысле в открытой части Норвежского моря, в 190 милях северо-восточнее о. Фуглой, Фарерские острова, на БМРТ «Капитан Сулимов», судовладелец ООО «Робинзон», произошло задымление в помещении рыбомучной установки, где хранилась гофротара. Четыре члена экипажа, вошедших в помещение с целью разведки очага возгорания без дыхательных изолирующих аппаратов, получили смертельное отравление

угарным газом. Погибли: ст. мастер добычи Береза Ю.Д., матросы Тукачев В.В., Ксандопуло А.И., Салтынский С.С.

Основными причинами пожара и гибели людей являются:

- вход и нахождение членов экипажа в загазованном помещении без аппаратов, изолирующих органы дыхания.
- отсутствие должных знаний и навыков у капитана и членов экипажа судна по работе в загазованных помещениях.
- отсутствие должной организации и контроля за действиями членов экипажа судна со стороны капитана судна при подготовке и проведении разведки загазованного помещения.
- загрузка гофротары в непредназначенные и неподготовленные для этого помещения в количестве, не позволяющем обеспечить безопасную эксплуатацию судна.
- неэффективность действия Системы управления безопасной эксплуатацией судов в компании.

1 случай столкновения (погибли 2 человека, одному причинен вред здоровью тяжелой степени):

10.06.2017 г. в Керченском проливе, в 200 метрах от береговой черты, в районе набережной г. Керчь, маломерное рыболовное судно «Стэлс-007», судовладелец ИП Смирнова В.В., произвело столкновение с маломерным пассажирским судном «Солярис», судовладелец Артель «Артбухта», следующим к пирсу.

Основными причинами столкновения являются:

- состояние алкогольного опьянения у судоводителя, осуществлявшего управление м/с «Стэлс-007».
- маневрирование м/с «Стэлс-007» с небезопасной скоростью.
- не обеспечение судовладельцем м/с «Стэлс-007» безопасности плавания судна и экипажа.

Гибель маломерного судна «Монни».

Дата и время АС: 04.01.2017 года 08.28

Место/координаты АС: Лужская губа Финского залива, Балтийское море,

59° 48,8' N; 028° 12,5' E

Последствия АС: Гибель судна.

3 члена экипажа числятся пропавшими без вести.

Краткое описание аварийного случая

04.01.2017 в 08:28 (здесь и далее – время московское), радарная отметка маломерного рыболовного судна «Монни», следующего на вход в морской порт Усть-Луга, пропала с экрана операторского дисплейного модуля (далее – ОДМ) СУДС порта Усть-Луга Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

Судно «Монни» обнаружено 15.01.2017 на дне моря в точке с координатами 59° 49,12' N; 028° 11,12' E. Члены экипажа не обнаружены.

Гидрометеорологические условия

Температура воздуха от ...– 10,3 С° в начале суток с понижением в 09:00 до ...– 14,4 С°; относительная влажность 83-72 %; ветер ВЮВ порывами до 5,2 м/с в начале суток, и на 09:00 с заходом к В порывами до 10,1 м/с. Видимость – 10 миль.

Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

03.01.2017 в 10:40 судно «Монни», предварительно согласовав выход с инспекцией государственного портового контроля в морском порту Усть-Луга ФГБУ «АМП Балтийского моря», получило разрешение от СУДС Усть-Луга на отход от причала № 2 Усть-Лужского Рыбокомбината морского порта Усть-Луга и проследовало в район ведения промысла. На борту судна «Монни» находился экипаж, состоящий из 3-х человек: Масленников А.В. – капитан; Наговицын А.Н. – матрос; Чуманов А.Г. – матрос. Заявленная капитаном судна «Монни» максимальная осадка на момент выхода – 1,5 м.

04.01.2017 в 07:05 СУДС Усть-Луга был принят доклад с судна «Монни» по 69 каналу ОВЧ о входе в зону действия СУДС Усть-Луга для следования в морской порт Усть-Луга. Оператором СУДС Усть-Луга была «захвачена» радарная отметка судна «Монни» на экране ОДМ СУДС Усть-Луга и дано разрешение на вход, и следование к причалу Рыбокомбината.

В 07:07 судно «Монни» вошло в зону ответственности СУДС Усть-Луга.

С 08:15 до 08:27 04.01.2017 судно «Монни» следовало устойчивым курсом 162° со скоростью 7 – 7,5 уз. Западным Лужским фарватером № 21. Направление ветра по отношению к судну «Монни» в это время было:

встречным в левый борт (110°-97°); 3,4 – 4,1 м/с; порывами 8,6 – 10,1 м/с. Температура воздуха... – 12,8 С°... – 14,4 С°.

С 08:27 04.01.2017 радарная отметка судна «Монни» на экране ОДМ СУДС Усть-Луга начала отображаться неустойчиво. По данным ОДМ СУДС Усть-Луга судно изменило курс влево (до 110°) и снизило скорость до 4,9 уз. В 08:28:42 радарная отметка судна «Монни» исчезла с экрана ОДМ СУДС Усть-Луга.

Судно «Монни» на связь по каналам ОВЧ не выходило.

Установленные факты

Судно «Монни» было арендовано сельскохозяйственным производственным кооперативом (далее – СПК) «Рыболовецкий колхоз «За Родину» по договору фрахтования судна с экипажем от 21.12.2016 № 053-17. Судовой билет № 026876 был выдан судну «Монни» капитаном морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» 23 мая 2016 года.

Рыболовное судно «Монни» было оснащено техническими средствами контроля (далее – ТСК) самоходных судов, осуществляющих прибрежное рыболовство.

Разрешение на добычу (вылов) водных биологических ресурсов № 78 2017 02 2617 (далее – Разрешение) было выдано СПК «Рыболовецкий колхоз «За Родину» на основании приказа Агентства по рыболовству Калининградской области от 14.12.2016 № 91. В Разрешении были указаны: капитан судна – Масленников Александр Валерьевич; название судна – «Монни»; тип судна – рыболовное; сроки добычи (вылова) водных биологических ресурсов – с 01.01.2017 по 31.12.2017.

Разрешение на выход судну «Монни» № 3053 от 11.11.2016 из морского порта Усть-Луга было выдано Капитаном морского порта Усть-Луга в соответствии. В перечне документов, предъявленных капитаном судна «Монни», при оформлении Разрешения на выход судна из порта, указаны документы: судовая роль, дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажа, классификационное свидетельство, свидетельство о праве плавания под флагом, мерительное свидетельство, свидетельство о минимальном составе экипажа.

Капитаном морского порта Усть – Луга было выдано Разрешение рыболовному судну «Монни» на выход из морского порта Усть-Луга до 09:00 09.02.2017 г.. На судовой роли рыболовного судна «Монни» от 11.11.2016 был проставлен штамп капитана морского порта Усть-Луга, подтверждающий разрешение на выход из морского порта. В судовой роли рыболовного судна «Монни» от 11.11.2016, на момент оформления разрешения на выход из морского порта Усть-Луга, были указаны: Масленников Александр Валерьевич – капитан (диплом № 00064); Бояндин Станислав Дмитриевич – матрос (диплом, свидетельство отсутствует);

Наговицын Алексей Николаевич – матрос (свидетельство № 1014108477), что не соответствовало составу экипажа на момент выхода рыболовного судна «Монни» 03.01.2017 из морского порта Усть-Луга. Капитан морского порта Усть-Луга не был извещен об изменении состава экипажа судна «Монни» капитаном судна и/или судовладельцем.

03.01.2017, при выходе из морского порта Усть-Луга, согласно судовой роли, предоставленной судовладельцем, на борту рыболовного судна «Монни» находились Масленников А.В. – капитан; Наговицын А.Н. – матрос; Чуманов А.Г. – матрос.

Действие диплома № 00064 капитана Масленникова Александра Валерьевича не подтверждается. Квалификационные документы матроса Чуманова А.Г. отсутствовали.

В связи с ухудшением метеоусловий в восточной части Финского залива, а также ожидаемым началом ледообразования в Лужской губе, для обеспечения безопасного плавания судов в акватории морского порта Усть-Луга и на подходах к нему в условиях осенне-зимнего периода, было издано Распоряжение Капитана морского порта Усть-Луга от 15 ноября 2016 г. № 13/16-р, согласно которого: «п.1 Плавание маломерных судов, прогулочных и спортивных судов, за исключением судов, обеспечивающих работу инфраструктуры порта в соответствии с установленными классификационным обществом ограничениями по району и условиям плавания, на акватории морского порта Усть-Луга и на подходах к нему запретить с 00:00 16 ноября 2016 г. (время московское)».

Фактическая погода, за период с 07:00 до 12:00 04.01.2017 в Лужской губе Финского залива, способствовала усилению явления интенсивного обледенения маломерного судна (с высотой надводного борта – 470 мм.) при плавании вне льда и волнении моря 0,7 – 1,2 м. на встречных, по отношению к судну, ветро-волновых направлениях.

Жизнь и здоровье членов экипажа судна «Монни», при исполнении ими трудовых обязанностей, судовладельцем застрахованы не были.

На судне «Монни» не обеспечивалось несение постоянной ходовой навигационной вахты в течение рейса квалифицированными членами экипажа. Наличие в составе экипажа судна «Монни», согласно судовой роли, одного судоводителя (капитана) не обеспечивало сменность несения навигационной вахты при продолжительности рейса до 72-х часов.

Гидростат спасательного плота судна «Монни» сработал, но спасательный плот не всплыл в связи с дополнительным нештатным креплением к конструкциям судна.

Экипаж судна «Монни» не обнаружен.

Причины аварийного случая

1. Причины не установлены в связи с отсутствием непосредственных

очевидцев и участников аварийного случая.

2. С наибольшей степенью вероятности - потеря остойчивости при обледенении судна в совокупности с нарушением требований по загрузке судна и, после опрокидывания, в результате неконтролируемого поступления забортной воды в отсеки судна - потеря непотопляемости судна.

Выводы

К занятию должностей членов экипажа судна «Монни» были допущены лица, не имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные «Положением о дипломировании членов экипажей морских судов». Экипаж был укомплектован судоводительским составом без учета фактического времени нахождения судна в рейсе, который не соответствовал по численности для: обеспечения безопасности плавания судна; выполнения требований к соблюдению рабочего времени на борту судна; недопущения перегрузки членов экипажа судна работой.

Не были застрахованы жизнь и здоровье членов экипажа судна «Монни» при исполнении ими трудовых обязанностей.

Не было обеспечено наличие заверенной судовладельцем схемы расположения на судне трюмов для определения количества улова водных биоресурсов объемно-весовым способом.

При изменении состава экипажа, после получения разрешения на выход судна из морского порта, не был извещен об этом капитан морского порта Усть-Луга, для оформления разрешения на выход из морского порта повторно.

На судно «Монни» были приняты на работу члены экипажа без квалификационных документов.

Выход судна «Монни» в рейс был осуществлен без учета метеорологических прогнозов и фактической погоды, указывающих на явление обледенения судна и без учета количества судоводительского состава, необходимого для несения ходовой навигационной вахты, соответствующего нормам безопасности мореплавания в части ее численности и времени несения.

Выход судна «Монни» в рейс был осуществлен без документа о соответствии (ДСК), подтверждающий соответствие судовладельца требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов, а также свидетельства об управлении безопасностью (СвУБ) для судна, не были обеспечены: безопасность плавания, контроль подготовки экипажа к борьбе за живучесть судна.

Выход из морского порта Усть-Луга маломерному рыболовному судну «Монни» был разрешен 03.01.2017 г., в нарушение п. 1 Распоряжения Капитана морского порта Усть-Луга от 15 ноября 2016 г. № 13/16-р.

Пожар и гибель членов экипажа БМРТ «Капитан Сулимов».

Дата и время АС: 13.07.2017 года 11.20

Место/координаты АС: Норвежское море, в 190 милях северо-восточнее о. Фуглой Фарерские острова, 64° 11,0' N; 01°00,6' E

Последствия АС: Гибель 4 членов экипажа судна.

Краткое описание аварийного случая

13.07.2017 г. при ликвидации задымления в помещении рыбомучной установки БМРТ «Капитан Сулимов» 4 члена экипажа получили отравление угарным газом со смертельным исходом.

Гидрометеорологические условия

Ветер юго-западный 8 м/с, высота волны 1м, видимость 10 миль.

Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

12.07.2017 рыболовное судно МК-0255 «Капитан Сулимов» следовало полным ходом на промысел скумбрии в Фарерскую экономическую зону. В 01:57 (здесь и далее время московское) членами палубной команды было замечено, что из шахты вентиляции помещения РМУ идет дым. Старший мастер добычи Береза Ю.Д. из местного переговорного пульта доложил на ходовой мостик об обнаружении дыма.

Аварийная партия, снаряженная в дыхательные аппараты сжатого воздуха (АСВ) «Фарватер», в составе: старший помощник капитана (СПКМ) Корецкий П.Л.; боцман Починок В.В.; рыбообработчики Остапук В.Н. и Васильев Т.В. проследовали в задымленное помещение РМУ, где и обнаружила, что очагом задымления является тление картонной тары, открытого огня нет. Очаг тления гофротары залили водой и произвели полную герметизацию помещения РМУ и рыбофабрики. В 02:12 в МО была дана команда произвести паротушение.

В 03:30 был объявлен отбой общесудовой «пожарной» тревоги и дано разрешение экипажу пройти в свои каюты. Был установлен контроль за температурой переборок РМУ, дверей, крышки мучного трюма. Все последующее время повышения температуры не наблюдалось.

13.07.2017 в 11:00 капитан Постельняк И.Л. без объявления тревоги дал команду СПКМ Корецкому П.Л. и рыбообработчику Остапуку В.Н. произвести разведку в помещении РМУ. Корецкий П.Л. и Остапук В.Н., снаряженные в АСВ «Фарватер», пошли в помещение РМУ, «обеспечивающими» остались рыбообработчики Тукачев В.В. и Пылаев Е.В. под руководством капитана. Из средств индивидуальной защиты (СИЗ) «обеспечивающие» использовали только лепестковые респираторы.

Через некоторое время «обеспечивающим» поступила команда от

капитана спуститься вниз по трапу и осветить переносной лампой вход в помещение РМУ. Выполнять команду пошел Тукачев В.В., так как на нем были резиновые сапоги, а палуба около двери в РМУ была залита водой. Он спустился по трапу вниз к входу в РМУ и начал освещать вход в помещение РМУ. Через 30-40 секунд он потерял сознание и упал у входа в РМУ. На помощь ему пошли вниз рыбообработчик Пылаев Е.В. и технолог Щебуняев В.Н. с намерением вытащить Тукачева В.В. из загазованного помещения. Они переместили Тукачева В.В. ближе к трапу, ведущему наверх, но так как на них были только лепестковые респираторы, то через несколько секунд они почувствовали, что задыхаются и оставили Тукачева В.В. у трапа, а сами поднялись по трапу наверх. В это время капитан поднялся на промысловую палубу и крикнул находящимся там членам экипажа: «Одевайтесь в АСВ и идите спасать матроса Тукачева». Старший мастер добычи Береза Ю.Д., рыбообработчики Ксандопуло А.И. и Салтынский С.С. побежали вниз спасать Тукачева В.В.. При этом капитан не убедился в том, надел ли кто-нибудь из них АСВ. На верхней площадке у входа на трап в этот момент никого не было. Недооценив опасность сложившейся ситуации, старший мастер добычи Береза Ю.Д., рыбообработчики Ксандопуло А.И. и Салтынский С.С., без АСВ, спустились вниз в загазованную зону. Через непродолжительное время все трое потеряли сознание от отравления газом. Старший мастер добычи Береза Ю.Д. упал у входа, у открытой двери в РМУ, Салтынский С.С. упал через комингс в помещение РМУ, а Ксандопуло А.И. по какой-то причине зашел в помещение РМУ, где потерял сознание. В это время из помещения РМУ выходили Корецкий П.Л и Остапук Н.В.. Увидев упавших членов экипажа, Корецкий П.Л и Остапук Н.В. приступили к их эвакуации наверх, но в связи с тем, что у них заканчивался запас воздуха в АСВ «Фарватер», оставили их и поднялись наверх для смены АСВ. Через 10 минут, сменив АСВ, они вновь приступили к эвакуации пострадавших. К ним присоединились боцман Починок В.А. и рыбообработчик Марченко А.В., чуть позже - рыбообработчик Пылаев Е.В., снаряженные в АСВ «Фарватер». В 12.00 пострадавшие (4 человека) были подняты на промысловую палубу. Судовым врачом Поповым А.В. и членами экипажа были проведены реанимационные действия, но они результатов не дали.

В 12:20 судовой врач констатировал смерть пострадавших: старшего мастера добычи Березы Ю.Д.; рыбообработчиков Тукачева В.В.; Ксандопуло А.И.; Салтынского С.С.

Установленные факты

В период с 03.07.2017 по 05.07.2017 на р/с «Капитан Сулимов» производилась погрузка гофротары, которая размещалась в трюмах №1, №2, №3 и в помещении РМУ. Согласно п.2.10.110 Правил пожарной безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР и

рыболовецких колхозов, утвержденных приказом Минрыбхоза СССР от 25.11.1988 № 527 (далее – Правила), гофротара является легковоспламеняющимся твердым веществом, обладающим свойством к воспламенению от действия посторонних источников теплоизлучения и требующим дополнительных противопожарных мер. В соответствии с п.1.1 Правил морской перевозки опасных грузов, Том I (РД 31.1501-89) вещество с указанными свойствами относится к 4 классу опасных грузов.

В соответствии с показаниями помощника капитана по производству Щербуняева В.Н. указания о погрузке гофротары в трюм № 3 он получил 04.07.2017 от сдающего дела капитана судна Смирнова А.В., а в помещение РМУ (РМУ была выведена из эксплуатации согласно приказа директора ООО «Робинзон» от 10.01.2014. № 2) - 05.07.2017 от принимающего дела капитана судна Постельняка И.Л.. При этом, по его же показаниям в помещении РМУ гофротара укладывалась практически на всей площади помещения и под подволоком, как на нижней, так и на верхней площадках. После укладки гофротары, в помещении РМУ свободных проходов не было. В тоже время помощник капитана по производству Щербуняев В.Н. утверждает, что гофротара укладывалась таким образом, чтобы она лежала не вплотную к светильникам. На фотографии помещения РМУ после пожара виден светильник, у которого отсутствует как защитный плафон, так и ограничительная сетка.

Приказ капитана судна от 01.01.2017 № 1 «О противопожарном режиме на судне» определяет местом хранения гофротары только трюм № 2, а также предписывает технологу организовать постоянное наблюдение в помещениях РМУ (при отсутствии там работ) назначенным дежурным с 20.00 до 8.00 с ежечасным докладом о результатах осмотра вахтенному помощнику капитана, а также постоянный контроль за хранением гофротары.

08.07.2017 капитаном судна Постельняком И.Л. издан приказ № 39 «О противопожарном режиме на судне», в котором определено, что лицами ответственными за противопожарное состояние гофротары при погрузке, хранении и транспортировке, назначены старший помощник капитана и помощник капитана по производству. При этом, гофротара должна храниться только в трюмах № 2, 3 и перед погрузкой должны составляться акты об их готовности к погрузке. В части требований к электрооборудованию указанных помещений предписывалась его проверка перед погрузкой гофротары, а также обеспечение наличия плафонов и ограничительных сеток на светильниках. Проверка данных требований возлагалась на электромеханика и помощника капитана по производству.

Анализ Системы управления безопасностью (СУБ) компании показывает:

- СУБ компании, в том числе на судне «Капитан Сулимов» действует неэффективно, что явилось одной из причин гибели 4-х членов экипажа

судна (СУБ-08 ООО «Робинзон» стр.7/83, 17/83, 32/83);

- Компания не обеспечила направление с судна «Капитан Сулимов» незамедлительного сообщения об аварийном случае (СУБ-22 стр.5/49, 34/49);

- назначенное лицо компании не обеспечило контроль соблюдения стандартов (правил и норм) и эффективное функционирование СУБ компании, в том числе на судне «Капитан Сулимов» (СУБ-01 стр.19/40);

- назначенное лицо компании не должным образом исполняет свои должностные обязанности в части обеспечения безопасной эксплуатации судов компании и организации подготовки судовых аварийных партий и других членов судовых экипажей по борьбе за живучесть судов, в том числе по борьбе с пожарами (СУБ-04 стр. 10/36, 16/36).

Анализ организации погрузки гофротары на судно показывает, что:

- Руководством ООО «Робинзон» без проведения предварительных организационно-технических мероприятий и организации соответствующей подготовки как в компании, так и на судне было принято необоснованное решение о погрузке опасного груза в количестве, превышающем возможности судна, при котором оно может эксплуатироваться безопасно;

- должностные лица ООО «Робинзон» не организовали разработку, согласование с соответствующими службами и утверждение у капитана порта технологических карт на погрузку и выгрузку опасных грузов, разработанных в соответствии с характеристиками и свойствами гофротары (п.2.10.9. Правил);

- подготовка судовых помещений к погрузке гофротары не проводилась и их готовность к погрузке не проверялась ни сдающим дела СПКМ Ильиным К.В. (трюм №3), ни принимающим дела СПКМ Корецким П.Л. (помещение РМУ), что подтверждается отсутствием актов готовности судовых помещений, предназначенных к погрузке опасных грузов, отсутствием защитных сеток на светильниках в помещении РМУ и показаниями должностных лиц;

- в соответствии с указаниями сдавшего и принявшего дела капитанов судна загрузка гофротары осуществлялась в помещения, не предназначенные и не подготовленные для этого (в том числе в помещение РМУ) в количестве, не позволяющем организовать осмотр помещения РМУ и контроль за состоянием находящейся в нём гофротары (отсутствие свободных проходов);

- приём и сдача дел капитанами и старшими помощниками капитанов проходила в период погрузки на судно легковоспламеняющегося груза, в результате чего данные должностные лица не исполняли должным образом обязанности, относящиеся к организации грузовых работ.

08.07.2017 р/с МК-0255 "Капитан Сулимов" после оформления всех формальностей, связанных с отходом судна, вышло из порта Мурманск в район промысла в Фарерской экономической зоне, имея на борту экипаж в количестве 65 человек. Р/с "Капитан Сулимов" имело действующие

документы, выданные РС. Экипаж судна был укомплектован в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года, поправок к этой конвенции и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

Задымление было обнаружено в районе правого борта слипа, в 01.57 12.07.2017. При этом последний ежечасный обход судна в судовом журнале зафиксирован на 00.00 12.07.2017 без указания какие помещения осмотрены. Принимая во внимание то обстоятельство, что гофротара была складирована в помещении РМУ практически везде, под самый подволоок и в помещении отсутствовали свободные проходы, учитывая, что помещение РМУ не готовилось к погрузке гофротары, при разведке помещения РМУ было обнаружено лишь задымление, а открытого огня не было, можно сделать следующие выводы:

- ежечасный осмотр помещения РМУ и контроль за состоянием гофротары должным образом организован не был;
- организовать осмотр внутри помещения РМУ не представлялось возможным из-за отсутствия в нем свободного пространства;
- с высокой степенью вероятности возгорание произошло из-за близкого расположения гофротары к источнику теплового излучения, возможно, к не выключенному светильнику без защитной сетки.

Отравление угарным газом 4-х членов экипажа произошло в тамбуре перед входом в помещение РМУ в районе 125 шпангоута. Тамбур представляет собой внутреннее помещение судна длиной 2,1 м, шириной 0,7 м, высотой 2,7 м. В тамбур с верхней площадки ведёт трап из помещения рыбофабрики длиной 3,15 м, шириной 0,65 м под углом 45 градусов. Из тамбура имеется вход непосредственно в помещение РМУ через комингс высотой 0,2 м и площадку 1,0х 0,7 м со ступеньками, ведущими на верхний настил палубы помещения РМУ. Помещение РМУ длиной 8,0м, шириной 6,0 м, высотой 4,6 м имеет два уровня, сообщающихся между собой металлическим трапом. Все трапы и площадки оборудованы поручнями высотой не менее 1,1 м. Освещение осуществляется штатными светильниками напряжением 220В – 9 шт, а так же светильниками аварийного освещения напряжением 220В - 7 шт. и напряжением 24 В – 3 шт. Отопление в помещении отсутствует. Герметизация помещения достигается закрытием двух водонепроницаемых дверей, аварийного лаза и вентиляционных каналов.

Разведка помещения РМУ утром 13.07.2017 была организована капитаном судна Постельняком И.Л. под его руководством. В ней принимали участие аварийная партия в составе СПКМ Корецкого П.Л. и мастера обработки Остапука Н.В.. При этом, СПКМ Корецкий П.Л. не являлся командиром аварийной партии, назначенной соответствующим приказом по судну. Кроме того, по указанию капитана судна для помощи аварийной

партии были привлечены технолог Щербуняев В.Н. и два рыбообработчика: Тукачев В.В. и Пылаев Е.В.. Средствами, изолирующими органы дыхания, воспользовалась только аварийная партия, входящая в помещение РМУ. Капитан судна Постельняк И.Л. и рыбообработчики Тукачев В.В. и Пылаев Е.В. использовали лепестковые респираторы, находясь в помещении смежном с аварийным, которое также было загазованным.

По показаниям капитана судна Постельняка И.Л., он приказал остаться в помещении рыбообработки только технолог Щербуняеву В.Н. и одному из матросов-рыбообработчиков Тукачеву В.В., при этом он не отдавал указания Тукачеву В.В. спускаться вниз по трапу к открытой двери аварийного помещения, который принял решение об этом самостоятельно с целью поправить пожарный рукав. Показания рыбообработчика Пылаева Е.В. опровергают данный факт. Пылаев Е.В. утверждает, что от капитана Постельняка И.Л. поступило указание спуститься ко входу в РМУ и осветить вход переносной лампой. Спустившийся по трапу к входу в аварийное помещение рыбообработчик Тукачев В.В. через короткий промежуток времени получил отравление продуктами горения и упал. Аналогичная ситуация сложилась и с другими членами экипажа, которые без должной защиты органов дыхания пытались оказать помощь Тукачеву В.В. Отравление продуктами горения получил и сам капитан судна Постельняк И.Л..

Анализ организации разведки аварийного помещения и последующей организации оказания помощи пострадавшим позволяет сделать следующие выводы:

капитаном судна Постельняком И.Л. инструктаж аварийной партии и привлекаемых членов экипажа перед разведкой помещения РМУ должным образом не проводился;

при входе в помещение, смежное с аварийным, капитан судна использовал лепестковый респиратор. Такие же респираторы использовали, привлеченные к обеспечению аварийной партии члены экипажа (пост безопасности). Использование указанных респираторов, не защищающих органы дыхания от продуктов горения, подвергло жизнь капитана и участвующих в обеспечении аварийной партии членов экипажа, опасности;

в состав лиц, привлеченных к обеспечению аварийной партии (пост безопасности), не входил медицинский работник, находящийся на судне;

вероятно, члены экипажа во главе с капитаном судна, участвующие в обеспечении аварийной партии и оказывающие помощь Тукачеву В.В., не были ознакомлены с мерами безопасности при работе в загазованных помещениях, в связи с чем можно с высокой степенью вероятности предположить, что сдавшими дела капитаном судна Смирновым А.В. и СПКМ Ильиным К.В. не была организована подготовка членов экипажа к борьбе за живучесть судна и контроль за ней.

Причины аварийного случая

1. Вход и нахождение членов экипажа р/с «Капитан Сулимов» Березы Ю.Д., Тукачева В.В., Ксандопуло А.И., Салтынского С.С. в загазованном помещении без аппаратов, изолирующих органы дыхания.

2. Отсутствие должных знаний и навыков у капитана и членов экипажа судна по работе в загазованных помещениях.

3. Отсутствие должной организации и контроля за действиями членов экипажа судна со стороны капитана судна при подготовке и проведении разведки загазованного помещения.

4. Загрузка гофротары в непредназначенные и неподготовленные для этого помещения в количестве, не позволяющем обеспечить безопасную эксплуатацию судна.

5. Неэффективность действия Системы управления безопасной эксплуатацией судов в компании.

Выводы

1. Капитан БМРТ «Капитан Сулимов» Постельняк И.Л. в нарушение:

- пункта 4.1.3, 4.14 Правил пожарной безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР и рыболовецких колхозов, утвержденных приказом Минрыбхоза СССР от 25.11.1988 № 527 (далее – Правила) использовал сам и допустил использование членами экипажа судна, привлеченными к работе в составе поста безопасности, лепестковых респираторов в загазованных помещениях, не привлек в состав поста безопасности при разведке аварийного помещения медицинского работника;

-приказа по судну от 08.07.2017 № 39, пунктов 2.10.9, 2.10.112 Правил дал указание осуществлять погрузку гофротары без технологических карт для погрузки опасного груза, в помещения для этого непредназначенные, подготовка которых к погрузке не производилась, которые не были оборудованы средствами объёмного пожаротушения;

2. Капитан (сдавший дела) р/с МК-0255 «Капитан Сулимов» Смирнов А.В. в нарушение:

- ст. 33 (11) «Устава службы на судах флота рыбной промышленности» утвержденного Приказом Роскомрыболовства от 30 августа 1995 г. № 140 (далее – Устав) не организовал подготовку членов экипажа к борьбе за живучесть и контроль за ней;

- пунктов 2.10.9, 2.10.112 Правил отдал указание осуществлять погрузку гофротары без технологических карт для погрузки опасного груза, в помещения для этого непредназначенные, подготовка которых к погрузке не производилась, которые не были оборудованы средствами объёмного пожаротушения.

3. Сдавший дела СПКМ Ильин К.В. в нарушение:

- ст. 48 Устава не обеспечил пожарную безопасность помещений судна;

- ст.43(02) не организовал подготовку экипажа по борьбе за живучесть судна, не контролировал подготовку аварийных партий и групп;

- ст.44(03) при подготовке судна к перевозке опасного груза (гофротары) не обеспечил выполнение требований Правил.

4. Принявший дела СПКМ Корецкий П.Л. в нарушение:

- приказа капитана МК-0255«Капитан Сулимов» от 08.07.2017 №39 и п.п. 4.1.3; 4.1.4;4.1.5; 2.10.111; 2.10.112; 2.10.114; 2.10.118 Правил допустил погрузку гофротары в помещение РМУ, не предназначенное к размещению данного опасного груза;

- ст. 48 Устава не обеспечил пожарную безопасность помещений судна.

5. Помощник капитана по производству Щербуняев В.Н. в нарушение:

- п.п. 2.10.111; 2.10.112; 2.10.114 Правил допустил складирование гофротары в помещение РМУ, не подготовленное для перевозки и хранения данного опасного груза.

6. Электромеханик Карлин А.И. в нарушение:

-приказа капитана МК-0255«Капитан Сулимов» №1 от 01.01.2017; пунктов: 2.9.13.1; 2.10.116; правил - не проверил помещения перед погрузкой гофротары в части наличие защитных сеток на светильниках освещения.

7. ООО «Робинзон»:

- в нарушение п. 2.10.9 Правил и СУБ-01(стр.19/40) назначенное лицо компании Крыжак В.А. не организовал разработку и не обеспечил судно технологическими картами для погрузки и выгрузки опасных грузов;

- в нарушение требований п.1.4.2 МКУБ Системой управления безопасностью судна «Капитан Сулимов» не предусмотрена процедура выполнения судовой операции по погрузке гофротары, ее транспортировке и хранению.

Столкновение маломерного рыболовного судна «Стэлс-007» и маломерного пассажирского судна «Солярис».

Дата и время АС: 10.06.2017 года 18.47

Место/координаты АС: Керченский пролив, в 200 метрах от береговой
Линии набережной г. Керчь

Последствия АС: мрс «Стэлс-007»:

1. Причинение вреда здоровью пассажира тяжелой степени.
2. Незначительные повреждения в носовой части корпуса судна.
3. Потеря крыши ходовой рубки.

мпс «Солярис»:

1. Гибель двух пассажиров.
2. Повреждение левого борта судна, размеры повреждений 5х1м.
3. Уничтожено такелажное оборудование судна;

4. Повреждено рулевое устройство, леерное ограждение, мачта.

Краткое описание аварийного случая

10.06.2017 в 18:47 (здесь и далее время московское), в Керченском проливе, в районе набережной г. Керчь маломерное (рыболовное) судно «Стэлс-007» произвело столкновение с маломерным (пассажирским) судном «Солярис» следующим к пирсу.

Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

10.06.2017 в 17:00 маломерное судно «Стэлс-007», с одним членом экипажа и пятью пассажирами отошло от причала № 255 лодочного кооператива «Капканы» и проследовало в район набережной г. Керчь.

В 18:00 маломерное судно «Солярис», с одним членом экипажа и девятью пассажирами на борту, отошло от пирса находящегося на набережной г. Керчь и проследовало в сторону мыса «Белый» (район строящегося Керченского моста).

В 18:46 м/с «Солярис» следовало обратно к пирсу, со скоростью 4 узла, под углом 30° относительно береговой линии.

Этим временем судоводитель м/с «Стэлс-007», следовавшего со скоростью около 40 км/ч (21,6 узлов), на дистанции от 500м до 1000м, обнаружил по левому борту м/с «Солярис», движущееся к пирсу.

В ~18:46:41 судоводитель м/с «Стэлс-007» пересек курс м/с «Солярис», и обнаружил на дистанции ~200 метров лодку с находящимися в ней рыбаками. Посчитав, что траектория движения, по которой следует м/с «Стэлс-007» приведет к столкновению с лодкой, принял решение изменить курс влево, далее, во избежание столкновения с м/с «Солярис», изменить курс вправо.

Судоводитель м/с «Солярис» находясь на дистанции около 200 метров до береговой линии, оценил, что траектория движения м/с «Стэлс-007» следующего встречным курсом, являлась безопасной и позволяла судам разойтись левыми бортами.

В ~18:46:55 судоводитель м/с «Стэлс-007» изменил курс влево, в сторону м/с «Солярис». При попытке изменить курс вправо, на м/с «Стэлс-007», от нагрузки, обломилась поворотная рукоятка штурвала, судоводитель м/с «Стэлс-007» не успевает изменить курс судна.

В 18:47 произошло столкновение м/с «Стэлс-007» с м/с «Солярис». В процессе столкновения, м/с «Стэлс-007», имеющее достаточную скорость, под углом около 30°, перескочило м/с «Солярис» от миделя левого борта к правому транцевому углу, что привело к значительным повреждениям и гибели двух пассажиров м/с «Солярис». В процессе столкновения судов пассажиры, находящиеся на м/с «Стэлс-007», оказались в воде.

Для оказания помощи пострадавшим, к месту столкновения подошли

рыбаки на лодке и яхты «Юпитер» и «Вояж».

Установленные факты

1. В соответствии с Приложением к распоряжению Правительства Российской Федерации от 3 октября 2015 года N 1963-р, а также ответом капитана морского порта Керчь Бессоновым, место столкновения судов, место базирования м/с «Стэлс-007», пирс, расположенный на набережной г. Керчь, как и акватория, находящаяся в районе набережной г. Керчь не входит в границы морского порта Керчь.

2. В виду того, что места базирования м/с «Стэлс-007» и м/с «Солярис», а также места осуществления их деятельности и место аварийного случая не входят в акваторию морского порта Керчь, оформление отхода и захода данных маломерных судов в морском порту Керчь не осуществлялось, в связи с чем данные суда не попадали под контроль, осуществляемый службой капитана морского порта Керчь.

3. Судоводитель м/с «Стэлс-007» 10.06.2017 осуществлял морскую прогулку безвозмездно.

4. Судоводитель м/с «Стэлс-007» перед выходом в рейс 10.06.2017 не производил инструктаж пассажиров по правилам поведения на судне.

5. Согласно показаний судоводителя м/с «Стэлс-007»: 10.06.2017 судно вышло на ходовые испытания, которые проводились по причине попадания воздуха в гидравлическую систему рулевого управления судна. В процессе испытаний на борту присутствовали 5 пассажиров и 1 член экипажа.

6. По результатам освидетельствования от 10.06.2017 Государственным бюджетным учреждением здравоохранения Республики Крым «Керченский психоневрологический диспансер», у судоводителя м/с «Стэлс-007» Малого Евгения Алексеевича 06.02.1983 г.р. обнаружены клинические признаки опьянения. Результаты первого исследования выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя – 0,32 мг/л. Результаты повторного исследования выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя – 0,28 мг/л. Номер акта медицинского освидетельствования на состояние опьянения №334.

7. Согласно протокола опроса судоводителя м/с «Солярис» Макаева А.В. и схемы аварийного случая составленной судоводителем м/с «Стэлс-007» Малым Е.А., помех для прохождения м/с «Стэлс-007» между яхтой и набережной г. Керчь не было, дистанция между м/с «Солярис» и лодкой с рыбаками (~100м.) была достаточной для безопасного прохода м/с «Стэлс-007».

8. Согласно судовому билету судна «Стэлс-007» С №030629, выданного 26.02.2016г. капитаном морского порта Темрюк В.Н. Маляром, а также ответам на ранее направленные запросы в адрес ФАУ «Российский Морской Регистр Судоходства» и в Доно-Кубанский филиал ФАУ «Российский Речной Регистр» маломерное судно «Стэлс-007» не состоит на

учёте в организациях уполномоченных на классификацию и освидетельствование судна и техническому осмотру (освидетельствованию) не подвергалось.

9. Согласно акту осмотра транспортного средства «Стэлс-007», бортовой №ТК0393, комиссией сформированной Южным УГМРН Ространснадзора, установлено следующее:

В качестве штурвала используется нештатное автомобильное рулевое колесо с установленной на нем нештатной поворотной ручкой. Головка поворотной ручки обломана. На сколе головки имеются следы ранее полученной трещины.

Управление судном осуществляется поворотом подвесных двигателей. Перекладка подвесных двигателей (вправо – влево) осуществляется автономным гидравлическим приводом без усилителя. Перевод двигателей с крайнего правого в крайнее левое положение осуществляется 10 (десятью) поворотами рулевого колеса легко, без затруднения. Протечек масла в системе гидропривода не обнаружено.

На борту катера в момент осмотра находились 4 спасательных жилета не имеющих маркировки о прохождении проверки. Судовые помещения отсутствуют: конструктивно предусмотрен отсек для сбора снастей (улова) и отсек управления (рулевая рубка). Судно не предназначено для перевозки пассажиров (не оборудовано местами для сидения пассажиров).

10. Ввиду отсутствия на м/с «Стэлс-007» мест для сидения пассажиров судоводителем м/с «Стэлс-007» не была обеспечена безопасность пассажиров на период их пребывания на судне.

11. Согласно судовому билету м/с «Солярис» М №000558, выданного 19.02.2016г. капитаном морского порта Керчь А.В. Бессоновым на судне установлен один стационарный двигатель Volvo-Penta мощность 21 кВт, но на момент аварийного случая произошедшего 10.06.2017г., на судне было установлено два подвесных двигателя HONDA мощность по 11,18 кВт.

12. Пирс, находящийся на набережной г. Керчь не оборудован для посадки и высадки людей, а именно на данном пирсе отсутствуют спасательные посты и не вывешены на видном месте инструкции по оказанию помощи утопающим.

13. м/с «Стэлс-007» 10.06.2017г. вышло в плавание с базы (сооружения) для стоянок маломерных судов, причал № 225 – потребительский кооператив «Лодочный кооператив «Капканы» с несоответствиями, с которыми запрещен выпуск судна в плавание, не подвергнувшись контролю со стороны базы (сооружения) для стоянок маломерных судов.

14. Согласно объяснению, вахтенный дежурный лодочного кооператива «Капканы», не мог визуально наблюдать за боксом № 93 из которого 10.06.2017г. вышло м/с «Стэлс-007» из-за строений, находящихся рядом.

Причины аварийного случая

1. Состояние алкогольного опьянения у судоводителя, осуществлявшего управление м/с «Стэлс-007».
2. Маневрирование м/с «Стэлс-007» с небезопасной скоростью.
3. Не обеспечение судовладельцем м/с «Стэлс-007» безопасности плавания судна и экипажа.

Выводы

Судоводитель мрс «Стэлс-007» в нарушение правил 5, 6, 7 Конвенции о международных правилах предупреждения столкновений судов в море от 20 октября 1972, (МППСС-72):

- не вёл надлежащее наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям;
- не следовал с безопасной скоростью, с тем, чтобы судно могло предпринять надлежащее и эффективное действие для предупреждения столкновения и могло быть остановлено в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях.
- при выборе безопасной скорости не учёл следующие факторы: состояние видимости, плотность движения, включая скопления рыболовных или любых других судов, маневренные возможности судна, расстояние, необходимое для полной остановки судна, поворотливость судна в преобладающих условиях, а также близость навигационных опасностей.

В нарушение п.8(а,г), п.11(в) Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации утвержденных приказом МЧС РФ от 29 июня 2005 г. N 502:

- осуществлял плавание на маломерном судне «Стэлс-007» не прошедшем технического освидетельствования (осмотра),
- управлял маломерным судном в состоянии алкогольного опьянения;
- перед посадкой не производил инструктаж пассажиров по правилам поведения на судне;
- не обеспечил безопасность пассажиров на период их пребывания на судне;

Судоводитель м/с «Солярис» в нарушение п.9 (д) Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации утвержденных приказом МЧС РФ от 29 июня 2005 г. N 502 использовал маломерное судно «Солярис» при несоответствии нормам комплектации и оборудования судна, указанным в судовом билете.

Вахтенный дежурный потребительского кооператива «Лодочный кооператив «Капканы» в нарушение п. 13, п. 14 Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации утвержденных приказом МЧС РФ от 29 июня 2005 г. N 502 допустил выход (выпуск) м/с «Стэлс-007» с базы (сооружения) для его стоянки при:

а) непредъявлении судоводителем удостоверения на право управления маломерным судном, судового билета с отметкой о прохождении ежегодного технического освидетельствования (осмотра);

б) при несоответствии бортового номера записям в судовом билете;

в) при неисправностях, с которыми запрещено его пользование;

г) нахождении судоводителя в состоянии опьянения.

Судовладелец м/с «Солярис» Артель «Артбухта» в нарушение п. 207 Приказа Министерства труда и социальной защиты РФ от 5 июня 2014 г. N 367н "Об утверждении Правил по охране труда на судах морского и речного флота" допустил посадку и высадку с м/с «Солярис» пассажиров на пирс необорудованный для посадки и высадки людей.

Гибель человека на МмДС «МРС-150-067».

Дата и время АС: 03.08.2017 года 17.20

Место/координаты АС: Охотское море, 53°24,2' N; 155°40,0' E

Последствия АС: Гибель человека.

Причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Повреждение судна.

Краткое описание аварийного случая

03.08.2017 в 17:20 суд./камч. (Тс= Тмск+9) при выборке улова из снюрревода сломалась Д-скоба поворотного блока грузовой стрелы грузоподъемностью 0,9 т. Отлетевшая скоба ударила старшего помощника капитана Калашникова Валерия Ивановича, причинив ему открытую черепно-мозговую травму. Экстренно эвакуированный вертолетом санитарной авиации старший помощник капитана, не приходя в сознание, умер в больнице с. Усть-Большерецк. Стоящий под линией натяжения троса матрос Чеботарев Андрей Леонидович получил закрытый перелом левого предплечья и также был госпитализирован в госпиталь Усть-Большерецка с заходом судна в реку Большая.

Гидрометеорологические условия

Северо-западный ветер 5,2—6,1 м/сек, ветровое волнение 0.5-1,0 метра. Температура воды и воздуха +12°С, ясно при видимости 10 миль.

Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

Судно находилось на прибрежном промысле рыбы снюрреводом в Охотском море у западного побережья Камчатки. Судно испытывало смешанную качку 1°-3° на оба борта. В светлое время суток заканчивали выборку снюрревода и начали вылив рыбы в судовые бункеры и погрузку в трюм грузовой корзиной.

Установленные факты

1. Судно находилось в установленном Классификационным обществом районе плавания.

2. Состояние судна, критерии остойчивости, непотопляемости судна соответствовали нормам Российского Морского Регистра Судоходства (РМРС). Дифферент судна на корму составлял $\leq 0,5\text{м} \leq 1^\circ$. Водоизмещение 104 т.

3. Грузовое/рыбопромысловое устройства были освидетельствованы и испытаны пробной нагрузкой экипажем в апреле 2017 (грузоподъемное устройство не подлежит техническому наблюдению РМРС в связи с грузоподъемностью менее 1,0 т). Промежуточное трехмесячное освидетельствование устройства экипажем судна в июле 2017 г. не производилось.

4. Экипаж судна на момент аварийного случая состоял из 7 человек, был здоров, фактическая численность экипажа соответствовала требованиям «Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа», выданного на основании правила V/14.2 МК СОЛАС-74.

5. Лица, причастные к АС с гибелью человека, тестирование на алкоголь и наркотики не проходили.

6. Капитан и старший помощник капитана, старший механик и второй механик несли регулярно 6 часовые ходовые вахты и осуществляли в остальное время функции по переработке улова, контролю и планированию технического обслуживания СЭУ, грузоподъемных устройств и промыслового оборудования.

7. Судно вышло в очередной промысел из портового терминала (п.п.) Октябрьский п. Петропавловск-Камчатский 25.07.2017 на прибрежный лов снюрреводом (мутником) в районе п.п. Октябрьский – с. Усть-Большерецк.

8. 03.08.2017 в 17:20 во время подъема корзиной улова из кошелька снюрревода в палубный рыбный бункер произошел обрыв соединительной скобы грузового блока стрелы грузоподъемностью 0,9 т. (Сломанную скобу на палубе в рыбе и под рыбой позже не обнаружили!). Отлетевшей скобой был смертельно травмирован старший помощник капитана. Грузовым стальным тросом получил перелом предплечья квалифицированный матрос Чеботарев А.Л. Экипаж оказал первую медицинскую помощь, и капитан вызвал через руководителя общества вертолет санитарной авиации.

9. 03.08.2017 в 20:30 для транспортировки старшего помощника капитана прибыл вертолет, который доставил старшего помощника капитана в больницу с. Усть-Большерецк.

10. 03.08.2017 в 21:25 старший помощник капитана Калашников В.И. скончался в больнице с. Усть-Большерецк, не приходя в сознание, в результате открытой черепно-мозговой травмы, осложнившейся отеком и набуханием головного мозга с вклинением ствола в большое затылочное

отверстие.

11. 04.08.2017 в 03:34 капитан запросил заход судна в р. Большая и скорую медицинскую помощь для пострадавшего матроса в связи с отечностью руки и плеча. С подходом к причалу матроса транспортировали в больницу с. Усть-Большерецк для лечения перелома предплечья левой руки.

12. Согласно заключения эксперта Бабая Павла Сергеевича Государственного бюджетного учреждения здравоохранения «Камчатское краевое бюро судебно-медицинской экспертизы» (ГБУЗ КК БСМЭ), виды повреждений, их анатомическая локализация, взаиморасположение и характер указывают на то, что открытая черепно-мозговая травма Калашникова В.И. могла образоваться от однократного воздействия в направлении спереди назад, сверху вниз и справа налево в лобную и теменные области рубящего предмета с затупленной кромкой, что соответствует траектории движения оторвавшейся соединительной скобы грузового блока стрелы.

При химическом исследовании крови трупа Калашникова В.И. этиловый спирт не обнаружен.

Причины аварийного случая

1. Поломка соединительной скобы грузового блока стрелы.
2. Нарушения п. 4.6.3, п. 4.6.5 «Положения о технической эксплуатации судов рыбной промышленности» (утв. Приказом Госкомрыболовства РФ от 05.05.1999 № 107), требований правил РС по периодическим осмотрам с немедленным устранением мелких дефектов старшим помощником капитана.
3. Нарушения п.п. 1.1.38 а), 3.5.32 б) правил ТБ "Правила техники безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР" (утв. Приказом Минрыбхоза СССР от 26.12.1990 № 476), выразившиеся в неудовлетворительном контроле состояния грузового устройства на промысле, проведение грузовых работ лицами под грузом, в зоне движения груза, под грузовой стрелой ответственным руководителем работ – старшим помощником капитана и матросом.
4. Нарушение п. 1.1.36 а) правил ТБ на судах капитаном судна - не обеспечил (отвлекся на заполнение промыслового журнала) сохранность жизни и здоровья экипажа в море, безопасные условия эксплуатации механизмов.

Выводы

Старший помощник капитана:

1. Неудовлетворительный контроль старшего помощника капитана за состоянием такелажа грузового устройства (скоб, обухов и блоков грузовых стрел) непосредственно перед погрузо-разгрузочной операцией привели к гибели старшего помощника капитана.
2. Грубое нарушение правил п. 3.5.32 б) «Правил техники безопасности

на судах флота рыбной промышленности СССР» (утв. Приказом Минрыбхоза СССР от 26 декабря 1990 г. N 476), выразившееся в нахождении старшего помощника и матроса под линией натяжения троса и груза при выливе улова в бункер, недостаточный контроль капитана за соблюдением ТБ на палубных работах привели к столь тяжелым последствиям.

3. Длительные переработки старшего помощника капитана и плохое знание правил ТБ привели к потере бдительности при выборке улова и нахождение его и матроса в опасной зоне под блоком, грузом и стрелой.

Причинение тяжкого вреда здоровью человека на ТР «Экопасифик».

Дата и время АС: 05.02.2017 года 18.20

Место/координаты АС: Татарский пролив, 47°28,8' N; 139°42,8' E

Последствия АС: Причинение вреда здоровью человека.

Краткое описание аварийного случая

05.02.2017 в 18:20 (здесь и далее время судовое Тс= Тмск+8 час) на борту рыболовной шхуны (РШ) «Экопасифик» боцман Дубовик Г.И. во время выборки крабового порядка, находясь вблизи выборочного комплекса укладывал хребтину поднятого порядка. По неосторожности наступил левой ногой в «колышку» укладываемой хребтины. При резком спуске хребтины за борт через выборочный комплекс, левая нога боцмана захваченная «колышкой» хребтины была затянута в направляющий блок выборочного комплекса в результате чего боцману была нанесена травма лодыжки левой ноги.

Гидрометеорологические условия

Маловетрие, ясно, волнение моря – 1 балл.

Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

05.02.2017 РШ «Экопасифик» (далее судно) занималась промыслом краба в южной части Татарского пролива. Процессом выборки крабовых порядков промысловая команда начала заниматься с 08:50. В 18:10 приступили к тралению порядка №3, промысловая команда заняла свои места согласно Промыслового расписания (боцман Дубовик Г.И. находился рядом с направляющим блоком выборочного комплекса согласно Промыслового расписания при невозможности взятия порядков с буя (вехи)). В 18:15 подняли крабовый порядок с помощью кошки. Закрепили вытяжной конец, подняли на борт кошку для траления и начали выбирать порядок для постановки на стопора. В 18:20 поставили стопора, но в связи с большой нагрузкой из-за зацепления якоря буйрепа буй-поплавка за грунт, произошло проскальзывание хребтины с выборочного блока за борт. В это время

боцман, укладывая хребтину поднятого порядка, по неосторожности поставил левую ногу в «колышку» хребтины. Нога боцмана, захваченная «колышкой» хребтины была затянута в направляющий блок выборочного комплекса, в результате чего была нанесена тяжелая травма левой ноги боцмана.

Установленные факты

1. В 20:20 боцман был доставлен Судно «Экопасифик» находилось в установленном Классификационным обществом районе плавания.

2. Экипаж судна состоял из 19 человек (все – граждане РФ), был укомплектован в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года и поправок к этой конвенции 1995 года и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

3. Боцман Дубовик Г.И. как и вся промысловая команда был одет согласно норм бесплатной выдачи спецодежды индивидуальной защиты (СИЗ): сапоги утепленные, комбинзон утепленный, шапочка вязаная, каска, жилет спасательный рабочий.

4. В 18:25 с помощью мастера добычи и двух матросов нога боцмана была освобождена и он был доставлен в лазарет, где ему была оказана первая медицинская помощь.

5. В 18:30 капитан РШ «Экопасифик» согласовал с судовладельцем необходимость срочной госпитализации пострадавшего и доставки его на берег. Судно последовало в порт Холмск для сдачи боцмана в береговое медучреждение.

6. в ГБУЗ «Центральная районная больница» г.Холмск, установлен предварительный диагноз «Открытый полный вывих левой стопы, открытый прелом обеих костей в нижней трети левой голени со смещением» (далее – Акт СМЭ).

7. 22.02.2017 пострадавший был выписан в удовлетворительном состоянии. Находился на обследовании и оперативном лечении с 06.02.2017 по 09.02.2017 1. Согласно Акту СМЭ выявлены телесные повреждения: «Открытый перелом дистального метаэпифиза левой большеберцовой кости, открытый перелом нижней трети диафиза левой малоберцовой кости, разрыв дистального синдесмоза и связок голеностопного сустава с полным открытым задним вывихом левой стопы – причинены одномоментно, вследствие перерастяжения на уровне голеностопного сустава с последующим подворачиванием стопы, и квалифицируются в совокупности, как телесное повреждение, причинившее тяжкий вред здоровью, по признаку значительной стойкой утраты общей трудоспособности не менее 1/3 (свыше 30%).

8. Боцман Дубовик Г.И

– согласно требованию пункта 1.1.14 Правил техники безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР, утвержденных Приказом Минрыбхоза СССР 26.12.1990 N 476 (далее - Правила ТБ) был допущен к занятию штатной должности боцмана (должность согласно должностной инструкции судовладельца указана как: «боцман») на основании квалификационного свидетельства № Г004684, выданного 17.03.2005 капитаном порта Невельск.

- стаж работы в должности боцмана 3 года, в ООО «Амарамба» 11 месяцев.

– 13.04.2016 прошёл вводный инструктаж в ООО «Амарамба» согласно требованию пункта 1.1.16 Правил ТБ;

– 13.04.2016 был ознакомлен под роспись с должностной инструкцией боцмана, утверждённой генеральным директором ООО «Амарамба»;

– 12.04.2016 согласно Приказу генерального директора ООО «Амарамба» от 12.04.2016 № 00000000024 и согласно Трудовому договору от 12.04.2016 был принят на судно на должность боцмана;

– стажировка с 12.04.2017 по 15.04.2017

- обучение по охране труда по профессии или виду работы, при выполнении которой произошел несчастный случай с 12.04.2016 по 15.04.2016.

- проверка знаний по охране труда по профессии или виду работы, при выполнении которой произошел несчастный случай №6/16 от 16.04 2016

– 01.01.2017 прошёл повторный инструктаж по безопасности труда согласно требованию пункта 1.1.18 Правил ТБ;

Согласно полученным от судовладельца фотоснимкам на судне в месте аварийного случая были нанесены хорошо видимые плакаты, предупредительные надписи и знаки безопасности, как того требует пункт 1.1.13 Правил ТБ.

9. В ООО «Амарамба» 10.04.2015 была разработана и утверждена генеральным директором «Инструкция по охране труда при эксплуатации оборудования и механизмов на промысле краба при выпуске сыromороженной продукции №7» согласно требованию пункта 1.1.9 Правил ТБ.

10. Работы по постановке и выборке порядков (крабовые ловушки) включены в Перечень основных видов работ и работ с повышенной опасностью, выполняемых на судах по службе добычи ООО «Амарамба» (судовая инструкция по охране труда №3), который был утвержден директором ООО «Амарамба».

11. Ответственным руководителем работ с повышенной опасностью на судне в соответствии с пунктом 1.1.22 Правил ТБ являлся старший помощник капитана Синебабнов А.А.

Причины аварийного случая

Несоблюдение требований Правил техники безопасности на судах флота рыбной промышленности со стороны боцмана Дубовик Г.И.

Выводы

Капитаном судна при проведении промысловых операций в открытом море были нарушены требования подпункта д) пункта 1.1.36 Правил ТБ в части неисполнения с его стороны функций по контролю и обеспечению соблюдения требований охраны труда при проведении особо опасных работ.

Боцман Дубовик Г.И. в нарушение п.8.1.6 п.п а) Правил ТБ и п.3 п.п.6,7 «Инструкции №7 по охране труда при эксплуатации оборудования и механизмов на промысле краба» не проявил должную осторожность при выборке хребтины крабового порядка.

Посадка на мель ММРТ «Капитан Когелев».

Дата и время АС: 16.11.2017 года 20.31

Место/координаты АС: Баренцево море, Кольский залив, мыс бакланий, 69° 17,2' N; 33°33,3' E

Последствия АС: Повреждение корпуса судна. По мнению судовладельца восстановительный ремонт судна не целесообразен.

Краткое описание аварийного случая

16.11.2017 в 20:31 в Баренцевом море во время перехода на промысел, рыболовное судно «Капитан Когелев» отклонилось от курса и село на камни у береговой черты в районе мыса Бакланий Кольского залива.

Гидрометеорологические условия

Ветер западный – юго-западный; ночью 1-5 м/с, днем 7-12 м/с, временами снег, волнение моря ночью 0,3 – 0,5 м; днем 0,5- 1,0 м, пасмурно, видимость 7-8 миль, температура наружного воздуха от -2°C до -5°C.

Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

16.11.2017 р/с МК-0440 «Капитан Когелев» следовало рекомендованным курсом в северном направлении на выход из Кольского залива, не выходя за пределы восточной границы фарватера, под проводкой Системы управления движения судов (далее - СУДС) «Мурманск-Трафик». В 20:20 (здесь и далее время московское) в районе мыса Бакланий, в 0,45 мили от береговой черты, р/с «капитан Когелев» следовало генеральным курсом 358°0, полным ходом на промысел в Баренцево море. Вахту несли: ходовой мостик - капитан (далее - КМ) и рулевой матрос Лемехов, в машинном отделении (далее - МО) - старший механик (далее - СМХ). Управление рулем осуществлялось в

режиме «простой», на руле «стоял» КМ. Рулевой матрос находился у лобового иллюминатора и выполнял обязанности впередсмотрящего. В это время наблюдалось усиление западного-юго-западного ветра в порывах до 13 м/с и ухудшение видимости из-за снежных зарядов до 1 кбт. Из объяснений капитана, он внезапно почувствовал недомогание, затрудненное дыхание, отошел к кормовому иллюминатору, открыл его для поступления свежего воздуха. Матрос Лемехов, видя, что КМ встал со штурманского кресла и вялой походкой подошел к кормовому иллюминатору, поинтересовался у него, в чем дело. Не получив ответа он подошел к КМ. Увидев, что у КМ болезненный вид и отсутствует реакция на вопросы, попытался привести КМ в чувство, потрясая его за плечи. КМ стоял на ногах, держался за иллюминатор, но внятно ответить ничего не мог. Поняв, что у КМ плохое самочувствие, матрос Лемехов направился в жилые помещения чтобы вызвать на мостик старшего помощника капитана (далее-СПКМ).

В 20:31 р/с «Капитан Когелев», следуя полным ходом без контроля вахтенной службой, под действием ветра от западных румбов отклонилось от рекомендованного курса и выскочило на камни в районе мыса Бакланий.

Установленные факты

16.11.2017 в 17:35 после оформления всех портовых формальностей по отходу судна, р/с «Капитан Когелев» отошло от причала № 9 рыбного терминала морского порта Мурманск и последовало по Кольскому заливу на выход, в район промысла в Баренцево море, имея на борту экипаж в количестве 9 человек. Р/с «Капитан Когелев» имело действующие документы, выданные РС. Экипаж судна был укомплектован в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года, поправок к этой конвенции и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

В 19:52 КМ, несмотря на то, что судно следовало в узкости вблизи навигационных опасностей, отпустил боцмана с бака для выполнения работ по подготовке промыслового оборудования.

На данном типе судов режим управления рулем «автомат» не предусмотрен и управление рулем осуществляется судоводителем или вахтенным матросом.

Учитывая тот факт, что, согласно показаний капитана, он «стоял» на руле, а матрос выполнял обязанности впередсмотрящего, с большой долей вероятности можно предположить, что местоположение судна не определялось и прокладка на навигационной карте не велась.

В 20:20 р/с «Капитан Когелев» следовало рекомендованным курсом под проводкой СУДС на выход из Кольского залива по восточной кромке фарватера.

В 20:25 с ухудшением метеоусловий (из показаний очевидцев: усиление

западного, северо-западного ветра до 13 м/с, снежные заряды, видимость в которых уменьшалась до 100 м.) капитан не вызвал боцмана на бак, не организовал постоянное радиолокационное наблюдение за окружающей обстановкой, не усилил навигационную вахту на мостике, а продолжал следовать полным ходом со скоростью 10,6 узла, которая при данных условиях ограниченной видимости не может считаться безопасной.

Капитан, почувствовав недомогание, отошел к кормовому иллюминатору, открыл его для поступления свежего воздуха и остался стоять, удерживаясь за иллюминатор, бросив управление рулем и не поставив в известность вахтенного матроса.

Никаких мер по предотвращению возникновения аварийной ситуации капитаном принято не было (сбавление хода вплоть до остановки, вызов на мостик СПКМ).

По заявлению капитана, ранее подобного ухудшения самочувствия у него не наблюдалось.

С 20:25 до 20:31 судно двигалось бесконтрольно, в следствии чего отклонилось вправо от курса, вышло за правую бровку фарватера и в последствии выскочило на камни.

Восстановить прокладку на навигационной карте движения судна не представляется возможным в виду того, что машинный и судовой журналы, навигационная карта, курсограмма не были сохранены.

С большой степенью вероятности можно предположить, что капитан, почувствовав недомогание, отошел к кормовому иллюминатору, не установив руль в положение «Прямо». Судно отклонялось вправо от курса, а под воздействием ветра от западных румбов, который приходился в левый борт, уход судна с курса к восточным румбам происходил достаточно быстро и в 20:31 в координатах Ш=69°17,2'сев.; Д= 033°33,3'вост. р/с «Капитан Когелев» получило сильный удар подводной частью о камни береговой черты.

Со слов очевидцев следует, что когда на мостик прибыли СПКМ и СМХ, рукоятки управления ГД и реверс-редуктором стояли в положении полный передний ход. Затем капитан сбросил обороты ГД до минимальных и перевел реверс-редуктор в положение холостого хода. По команде СПКМ экипаж начал осматривать помещения судна. Все помещения были целы, по докладу 2-го механика водотечность наблюдалась только в машинном отделении (МО) в районе ГД с правого борта между 20 и 21 шпангоутами приблизительно в 1,5 м. ниже ватерлинии. По судну была объявлена общесудовая тревога «Борьба с водой». Были включены осушительные насосы, начали подносить аварийное имущество для заделки пробоины, однако насосы с поступлением воды в МО не справлялись. В 20:40 ГД был остановлен. Капитан доложил по радиотелефону судовладельцу, дежурному СУДС и МСКЦ Мурманск о случившемся. В 21:30, получив доклад о том,

что вода в МО поступает интенсивно и водоотливные насосы не справляются, КМ принял решение об эвакуации экипажа р/с «Капитан Когелев». Для снятия экипажа в район аварийного судна из г. Полярный был направлен рейдовый буксир «РБ-108». В 22:00 члены экипажа сбросили с правого борта спасательный плот ПСН-10, одели гидротермокостюмы и начали высаживаться в плот. В 22:10 в район посадки р/с «Капитан Когелев» на камни прибыл «РБ-108». Пострадавших и загрязнения окружающей среды не было. В 22:20 экипаж в количестве 9 человек покинул р/с «Капитан Когелев». Последними р/с «Капитан Когелев» покинули боцман, СМХ и КМ. В 22:30 все 9 членов экипажа р/с «Капитан Когелев» были подняты на борт «РБ-108». В 24:00 «РБ-108» ошвартовался у причала №5 города Полярный. Местный участковый-сотрудник полиции, произвел опрос экипажа о самочувствии. Два члена экипажа; старший мастер добычи Мелентьев А. В. и мастер обработки Лемехов П.Н. пожаловались на плохое самочувствие, после чего им была вызвана скорая медицинская помощь.

Экспертиза членов экипажа р/с «Капитан Когелев» на состояние алкогольного опьянения судовладельцем не проводилась.

Причины аварийного случая

Неудовлетворительная организация ходовой навигационной вахты в сложных условиях плавания.

Выводы

Капитан р/с «Капитан Когелев»:

а) не выполнил требования пунктов 10, 17(1), 18(1;2;3) раздела А-VIII/2 «Организация и принципы несения вахты» главы VIII Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (далее – Кодекс ПДНВ), а именно:

- не обеспечил надлежащую организацию безопасной ходовой навигационной вахты;

- при определении состава вахты на ходовом мостике не учёл близость навигационных опасностей;

б) не выполнил пункт 1.2.7. Наставлений по организации штурманской службы на морских судах флота рыбной промышленности СССР, утвержденных приказом Минрыбхоза СССР от 11 июля 1986 г. N 380 в отношении организации судовождения с учётом особенностей района плавания, навигационных опасностей и усиления вахты при плавании в сложных навигационных условиях;

в) не выполнил требования пунктов 33(01), 36(01) «Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ» утвержденного приказом комитета Российской Федерации по рыболовству от 30.08.1995 № 140 в отношении обеспечения безопасности плавания и надлежащей организации ходовых вахт.

Пожар на СТР «Мастер».

Дата и время АС: 14.03.2017 года 23.15

Место/координаты АС: Охотское море, в 120 милях к юго-западу от мыса Хайрюзова, 56° 10,2' N; 154°17,7' E

Последствия АС: Повреждение газохода главного двигателя и электрооборудования станции кондиционирования воздуха. Простой судна 40 суток.

Краткое описание аварийного случая

14.03.2017 в 23:15 (здесь и далее время судовое, Тс= Тмск+ 9 час), СТР «Мастер» осуществлял кормовое траление в Охотском море когда при очередном обходе помещений машинного отделения старшим механиком было обнаружено сильное задымление в выгородке газовыхлопных коллекторов ГД, ВДГ и котла (верхняя платформа левого борта, шпангоуты 29-33), о чем было доложено капитану на ходовой мостик. Капитаном была объявлена общесудовая тревога по борьбе с пожаром в выгородке газовыпускных трубопроводов МО. Аварийная партия (АП) приступила к орошению выгородки, разведке и тушению очага задымления. Капитан дал оповещение о пожаре в установленные адреса и всем судам в районе промысла на УКВ/ПВ каналах связи. В 23:25 в шахте газовыпускных труб был выявлен прогар газохода ГД (труба, изоляция, кожух). В смежном с шахтой помещении кондиционирования воздуха (калориферная) выявлено возгорание прокладочных и изоляционных материалов вследствие значительного перегрева смежной переборки выхлопными газами ГД. В 23:30 на связь вышел СТР «ОКТЯБРЬ» и предложил помощь в тушении пожара. В 23:45 из-за значительного задымления МО по приказу КМ была отключена приточная вентиляция, прекращена работа рыбного цеха, был остановлен ГД и ВДГ №2, СТР «МАСТЕР» был обесточен, и лег в дрейф с невыбранным кормовым тралом.

15.03.2017 в 00:45 к правому борту СТР «Мастер» пришвартовался СТР «Октябрь», экипажем судна были протянуты пожарные рукавные линии на СТР «Мастер», и аварийная партия (АП) приступила к тушению возгорания резиנותехнических изделий (РТИ) хранящихся в станции кондиционирования воздуха. В 02:30 пожар был ликвидирован.

15.03.2017 в 08:00 ремонт газохода был закончен путем постановки латок.

Гидрометеорологические условия

Ясная ночь, ветер северо-восточный 5-7 м/с, волнение моря от юго-востока 0,5 метра, исходящее от формирующегося антициклона 1020 hPa ,

температура воды 0°C, воздуха +1°C.

Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

14.03.2017 СТР «Мастер» под управлением капитана осуществлял лов рыбы кормовым тралом в северо-восточной части Охотского моря (ОМЭ). На ходовой мостик капитану поступил доклад от вахтенного старшего механика о сильном задымлении в выгородке газовойпускных трубопроводов. Судно испытывало качку до 3° на оба борта на волнении слева по носу следуя курсом 180° при ВРШ 5,1 и скорости 3,5 узла. Главный двигатель (ГД) работал на постоянных 400 об/мин переднего хода на валогенератор и гребной винт при ВРШ -5,1 и управлялся с ходового мостика. В работе были: валогенератор на траловые лебедки; вспомогательный дизель-генератор (ВДГ) №2 для судовых потребителей: рефустановки в трюме, морозильных камер, гидрофора пресной воды, насосов охлаждения ГД, ВДГ, котла, опреснителя, вентилятора МО, насосов охлаждения рефустановки, вентиляторов обогрева жилых помещений. Температура выхлопных газов ГД в газоходе +410°C. В смежном помещении обогрева/кондиционирования была оборудована кладовая запасных РТИ.

Установленные факты

1. СТР «МАСТЕР» осуществлял плавание в установленном Классификационным обществом районе плавания. Состояние судна, критерии остойчивости, непотопляемости судна соответствовали требованиям, при которых обеспечивается безопасность плавания и отвечали требованиям норм РС.

2. Экипаж судна на момент АС состоял из 30 человек был здоров, укомплектован согласно требованиям «Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа» выданного на основании правила V/14.2 МК СОЛАС-74. На промысле ходовые вахты несли 3-й помощник капитана (08-12, 20-24), 2-й помощник капитана (00-04, 12-16), старший помощник капитана (04-08,16-20), вахтенные матросы, квалифицированный моторист нес вахту под руководством старшего механика (08-12, 20-24), 2-й механик (00-04, 12-16), 3-й механик (04-08,16-20).

3. Сроки действия диплома старшего механика истек 10.02.2017, т.е. на выход из п.Пусан в рейс 11.02.2017; второго механика истек 14.03.2017 (день аварии), вахтенный 4-й механик не имел рабочего диплома в связи с длительным перерывом в работе механика и стоял вахту квалифицированного моториста под контролем старшего механика.

4. Записей о регулярных противопожарных обходах служебных помещений судна и машинного отделения в судовом и машинном журнале не велось, однако план-схема была разработана и утверждена капитаном СТР «МАСТЕР».

5. Нарботку выпускного трубопровода ГД после заводского ремонта и

до возгорания установить не удалось, так как судно было дважды было перепродано на вторичном рынке во Владивостоке 04.04.2016 и 29.11.2016 и осуществляло свой первый промысловый рейс в компании ООО «Востокинвест», г. Охотск.

6. Конструктивно предусмотренный дренажный трубопровод (в бортовом колене газохода для спуска в танк шлама кислотного конденсата и саже-масляной смеси, образующегося при работе ГД), не был восстановлен после проведения предыдущих ремонтов газохода, что привело к сквозной коррозии горизонтальной части газохода ГД.

7. Отсутствие трубопровода промывки (тушение газохода предусмотрено от стационарной системы пожаротушения Галеном) и тушения выпускных трубопроводов ГД и ВДГ перегретым паром, как на ходу, так и стоянке судна привело к образованию и горению остатков саже-масляной смеси в газоходе.

8. Планово-предупредительная система ТО СТР «МАСТЕР» на основе планов-графиков утвержденных судовладельцем не предусматривала периодическую промывку выхлопного устройства от сажи и масляных отложений.

9. Заместитель руководителя Компании по безопасности мореплавания посещал судно в п. Славянка перед выходом судна в рейс 04.01.2017, выставленные им замечания по вопросам безопасности были устранены экипажем своевременно.

10. Расписание по общесудовым тревогам и личные карточки для всего экипажа были разработаны и судовые учения по отработке навыков экипажа по борьбе с пожаром проводились согласно выработанных оперативных планов по борьбе за живучесть судна. Судовой журнал отражал все виды тревог с оценками действий экипажа и контролировался капитаном.

11. Судовые комплексные учения проводились на судне по борьбе с водой, пожаром, разливу нефтепродуктов, поиску и спасению человека за бортом, оставлению судна 19.02.2017 - результаты учений признаны удовлетворительными.

12. 14.03.2017 в 23:10 в координатах: Ш= 56°10'2Сев., Д=154°17'7Вост. старшим механиком было выявлено сильное задымление в выгородке выхлопных трубопроводов на верхней платформе с 29 по 33 шпангоут левого борта, о чем было доложено капитану на ходовой мостик.

13. В 23:15 в координатах: Ш= 56°10'2Сев., Д=154°17'4 Вост КМ принял управление судном и руководство тушением пожара: была объявлена общесудовая пожарная тревога, прекращена работа рыбообрабатывающего цеха, запрошена помощь судов в районе промысла на УКВ -16 канале связи, дана информация об АС в МСПЦ Петропавловск-Камчатский и руководству Компании.

14. В 23:20 2-й помощник капитана принял командование аварийной

партией (АП) и АП приступила к разведке объявленных очагов задымления в выгородке газоходов (труб) и станции кондиционирования /калориферная/, герметизации смежных помещений и тушению возгорания РТИ в станции кондиционирования с помощью переносных пенных и углекислотных огнетушителей и орошения выгородки газоходов распыленной струей воды. Старший помощник капитана осуществлял общее руководство на месте действиями аварийной партии и аварийной группы МКО, контролировал сбор всех незадействованных в АП членов экипажа в столовой команды. Начали готовить спасательные плоты к спуску.

15. В 23:40 в связи с сильным задымлением МО и помещений команды капитаном было принято решение остановить ГД, работавший на валогенератор при шаге ВРШ-0, ВДГ №2, вспомогательные механизмы, пожарные и вспомогательные насосы и провести герметизацию машинного отделения, что и было выполнено АП в 23:45. Экипаж готовился к оставлению судна на спасательных плотках.

16. 15.03.2017 в 00:45 к левому борту ошвартовался СТР «ОКТЯБРЬ» с которого АП судна были протянуты две водяные пожарные линии для тушения пожара в станции кондиционирования (калориферной) и выгородке газовыпускных трубопроводов СТР «МАСТЕР»..

17. В 02:30 АП закончила проливку помещений и тушение пожара силами и средствами СТР «ОКТЯБРЬ», ликвидированные очаги пожара были взяты под контроль членами экипажа СТР «МАСТЕР».

18. В 02:40 по приказу КМ СТР «МАСТЕР» были запущены ВДГ №2, пожарный насос, АП продолжила осуществлять контроль за помещениями станции кондиционирования/калориферной и выгородкой газовыпускных труб ГД. Под руководством старшего механика машинная команда начала временный ремонт трубы газохода ГД путем постановки металлических латок, удаление воды из выгородки газоходов и льял МО.

19. В 08:00 закончили временный ремонт выхлопного трубопровода путем постановки временной латки на сварку, запустили ГД, подключили валогенератор, было подано питание на траловые лебедки, траловая команда начала выборку трала.

20. В 09:00 закончили выборку трала и приступили к разбору действий экипажа по пожарной тревоге, снялись на бункеровку к т/к «ГЛЮРИЯ СИЛВЕР» для пополнения бункера на переход ОМЭ-Владивосток на базу ремонта.

21. При внеочередном освидетельствовании с 31.03.2017 по 21.04.2017 в п. Владивосток инспектором РС и судовладельцем выявлено:

- выгорели транзитные кабели (потребители не установлены); светильники основного и аварийного освещения; розетки, распределительные коробки и щиты расположенные в помещении кондиционера, смежном с выгородкой газохода ГД;

- в нижней стенке трубы горизонтального колена газохода ГД корродировала и прогорела труба вместе с теплоизоляцией и металлической облицовкой размерами 200*300 мм.

Причины аварийного случая

Возгорания сажи и масляного дегтя в газоходе (газы 410°С) работающего ГД, привело к сквозному прогару металла в горизонтальном колене трубопровода ГД в выгородке выхлопных трубопроводов, нагреву выхлопными газами смежных переборок и в том числе переборки станции кондиционирования (калориферной) воздуха и возгоранию резинотехнических изделий (РТИ) хранящихся на стеллажах переборки.

Выводы

ООО «Востокинвест» в нарушение пунктов: - 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.6, 3.1.8 «Положения о технической эксплуатации судов рыбной промышленности» утвержденного приказом Госкомрыболовства Российской Федерации от 05.05.1999 № 107, а именно: допустило в эксплуатацию газоходы без необходимого ТО на планово-предупредительной основе, не разработало и не внедрило планы-графики обслуживания газовыпускных трубопроводов ГД.

Капитан СТР «Мастер» в нарушение пунктов: 6.1.6; 6.1.8; 6.1.9; должностных обязанностей (СУБ компании), а именно: не контролировал соблюдение на судне правил охраны труда, пожарной безопасности; не обеспечил правильную техническую эксплуатацию судна, его механизмов, приборов, систем и устройств; не осуществлял систематический контроль за состоянием судна, судовых технических средств.

Старший механик СТР «Мастер» в нарушение подпункта 2.1.18. «Правил пожарной безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР и рыболовецких колхозов» (далее - ППБР) утверждены Минрыбхозом СССР приказом от 25.11.1988 №527, а именно: не предпринял мер для предупреждения возникновения пожара на судне, допустил хранение горючих материалов не в специально предназначенных для этого кладовых или местах.

Повреждение судна, повлекшее утрату мореходных качеств на МДС «Кристалл-Юг».

Дата и время АС: 29.01.2017 года 21.00

Место/координаты АС: Черное море, район мыса Ай-Тодор
44° 26,2' N; 34°08,3' E

Последствия АС: Поломка карданной передачи от реверс-редуктора главного двигателя к гребному валу.

Краткое описание аварийного случая

29.01.2017 в 21:00 при ведении промысла в районе мыса Ай-Тодор, Черное море, в непосредственной близости от берега на маломерном рыболовном судне «Кристалл-Юг» лопнула крестовина карданной передачи от реверс-редуктора главного двигателя к гребному валу. В 22:30 капитан рыболовного судна «Кристалл-Юг» передал сигнал бедствия в МСПЦ г. Севастополя. В результате проведенной спасательной операции рыболовное судно «Кристалл-Юг» было отбуксировано в порт Ялта.

Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

29.01.2017 в 07:00 рыболовное судно «Кристалл-Юг», регистрационный номер Ч -17-36-0036, отошло от 11 причала ГУП РК «Феодосийский судомеханический завод» и направилось на промысел в сторону г. Севастополя.

В 21:00 при ведении промысла в районе мыса Ай-Тодор, Черное море, лопнула крестовина карданной передачи от реверс-редуктора главного двигателя к гребному валу.

В связи с ухудшением погодных условий возникла угроза жизни экипажа, так как судно дрейфовало в сторону берега и его могло выбросить на берег.

В 22:30 капитан рыболовного судна «Кристалл-Юг» передал по УКВ-радиостанции сигнал бедствия в МСПЦ г. Севастополя. В 22:41, по докладу капитана, судно стало на якорь, глубина под килем - 40 метров. Расстояние до берега - около полумили.

В 23:50, по распоряжению капитана порта Ялта, к аварийному судну направился т/х «Маргейт».

30.01.2017 в 00:30 т/х «Маргейт» прибыл в район аварии.

В 02:50 т/х «Маргейт» взял на буксир рыболовное судно «Кристалл-юг» и начал его буксировку в порт Ялта.

В 03:50 рыболовное судно «Кристалл-Юг» было ошвартовано у причала №1 Ялтинского торгового порта.

Установленные факты

1. Рыболовное судно «Кристалл-Юг» было укомплектовано экипажем, согласно судовой роли, в количестве 7 человек, имеющим надлежащую подготовку.

2. По данным Севастопольского ЦГМС- филиал ФГБУ «Крымское УГМС», в период с 21:00 29.01.2017 до 03:00 30.01.2017 гидрометеорологические условия в районе нахождения судна: ветер северный 2 м/с, порывами до 8 м/с. Без осадков.

3. Судовладельцем судна «Кристалл-Юг» - ООО «Атлеш» не разработаны планы-графики обслуживания судов.

4. На рыболовном судне «Кристалл-Юг» передача крутящего момента от главного двигателя к гребному валу осуществляется посредством карданного соединения, установленного между реверс-редуктором ГД и гребным валом.

5. При визуальном осмотре вышедшей из строя крестовины карданной передачи установлено: крестовина имела излом на границе шейки подшипника (место перехода от одного диаметра к другому), проходящий под углом 85° к оси подшипника. Поверхность излома имела зернистую структуру, без заметных следов скручивания.

6. 01.02.2017 при стоянке в п. Ялта силами экипажа была произведена замена крестовины карданной передачи, доставленной на борт судна судовладельцем.

7. Актом внеочередного освидетельствования судна от 01.02.2017г. Доно-Кубанским филиалом Российского Речного Регистра, судно признано годным к эксплуатации. Класс судна был приостановлен автоматически в соответствии с п. 1.4.12 Руководства по классификации и освидетельствованию маломерных судов Р.044-2016.

Причины аварийного случая

Разрыв шейки подшипника крестовины карданной передачи, установленной между реверс-редуктором ГД и гребным валом, вследствие усталостных повреждений материала.

Выводы

В нарушение п. 3.1.1 Положения о технической эксплуатации судов рыбной промышленности не разработана система планово-предупредительных осмотров (ППО) и планово-предупредительных ремонтов (ППР), в нарушение п. 3.1.3 Положения о технической эксплуатации судов рыбной промышленности отсутствуют планы-графики осмотров, технических обслуживаний, ремонтов и материально-технического обеспечения, составляемые и утверждаемые судовладельцем, не производится систематический анализ скоростей изнашивания деталей СТС и остаточного ресурса СТС до каждой категории ремонта с использованием предельно допустимых износов и зазоров (указывается в заводских инструкциях) для установления оптимальных межремонтных периодов.

Перед выходом в плавание не была проверена исправность судна и его механизмов.

Повреждение вспомогательных механизмов на СРТМ «Элладора».

Дата и время АС: 14.08.2017 года 00.10

Место/координаты АС: Японское море, $43^\circ 08,3' N$; $135^\circ 01,4' E$

Последствия АС: Получены повреждения. Простой судна 42 часа.

Краткое описание аварийного случая

14.08.2017 в 00:10 (здесь и далее время судовое (Тсуд = Тмск + 7 час)) на рыболовном судне (далее РС) «Элладора», при переходе из морского порта Владивосток в Северо-Охотоморскую подзону в Японском море произошла аварийная остановка главного двигателя (далее - ГД) вследствие разрушения подшипника качения гидравлического привода (гидромуфты) роторных воздуходувок ГД. Погибших, пострадавших, загрязнения окружающей среды в результате аварийной остановки ГД не выявлено.

Гидрометеорологические условия

Море 1,0 балл, ветер Северо-Восточный 7 м/с, температура воздуха +20°C, воды +16°C.

Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

14.08.2017 РС «Элладора» находилось в Японском море. В 00:00 на вахту в машинном отделении (далее – МО) заступил второй механик (далее - 2МХ), сменив четвертого механика (далее - 4МХ).

В 00:08 в МО послышался металлический звук в районе навешенных воздуходувок ГД, о чём 2МХ доложил на ходовой навигационный мостик вахтенному второму помощнику капитана (далее – 2ПКМ), который в свою очередь доложил о произошедшем капитану (далее – КМ) судна. После чего, сразу же положение винта регулируемого шага было переведено в нулевое положение, запустили дизель генератор №2 (далее – ДГ №2), перешли с валогенератора на ДГ №2, остановили производственную установку.

В 00:10 произошла аварийная остановка ГД.

В 00:12 СМХ поступил доклад от 2МХ об аварийной остановке ГД, после чего СМХ прибыл в МО для установления причин аварийной остановки ГД.

В результате осмотра ГД было выявлено, что после демонтажа защитных кожухов навешенных воздуходувок обнаружены следующие повреждения: разрушены пластины привода воздуходувок между кормовой воздуходувкой и гидроприводом, обломан ведомый вал винта кормовой воздуходувки. Так же, после демонтажа промежуточного вала, установленного между кормовой и носовой воздуходувок было установлено, что кормовая воздуходувка не проворачивается вручную, носовая воздуходувка проворачивается на девяносто градусов в обе стороны, по причине соприкосновения винтов с корпусом воздуходувки.

Установленные факты

1. РС «Элладора» находилось в установленном классификационным обществом районе плавания.

2. 13.08.2017 в 02:40 РС «Элладора» вышло из морского порта Владивосток и направилось в район промысла – Северо-Охотоморскую

подзону.

3. В порту Пусан (Республика Корея) инспекторами РС было проведено техническое наблюдение, по заявке судовладельца, с целью подтверждения ежегодных и промежуточных освидетельствований РС «Элладора». Инспекторами РС 04.08.2017 на основании проведения освидетельствования класс РС «Элладора» подтверждён (форма 3.1.2) Классификационное свидетельство № 15.05706.120.

4. 16.08.2017 своим письмом № 174-С-224590 ДВ филиал Российского морского регистра судоходства уведомил ООО «МАГАДАНРЫБА», что класс РС «Элладора» приостановлен в связи с аварийным случаем.

5. 23.08.2017 в порту Находка инспекторами РС было проведено внеочередное освидетельствование РС «Элладора» в связи с аварийным случаем (форма 6.3.32) Акт № 17.10909.171, в разделе 6 были выставлены требования по устранению повреждений.

6. Из рапорта КМ от 14.08.2017 следует: при осмотре ГД было выявлено, что сломаны пластины привода воздуходувок, после демонтажа полумуфты с повреждёнными пластинами, проверили воздуходувки, которые не проворачивались в паре при попытке снять промежуточный приводной вал между воздуходувками, который крепиться на призонные болты, которые после ремонтных работ на перестое (не указано дата и время проведения работ) затянуты с такой силой, что при откручивании слышен щелчок и призонные болты не выходят из призонных втулок приводных пластин. Были испробованы все способы для их извлечения. Результат получился отрицательным. Самостоятельно в судовых условиях эту работу выполнить не можем, чтобы определить, какая воздуходувка заклинила. На переходе наблюдалась повышенная температура смазочного масла – порядка 70°C (в журнале не указано). При осмотре масляного фильтра на магнитах обнаружена мелкая металлическая стружка. Необходимо произвести ревизию подшипников скольжения и ЦПГ.

7. 08.09.2017 после прибытия в порт Находка, специалисты ООО «Бронто» (свидетельство о соответствии предприятия (форма 7.1.27) требованиям РС № 16.00032.170 от 30.08.2016 со сроком действия до 17.07.2020) произвели демонтаж, разборку и дефектацию обеих воздуходувок. В результате чего был составлен Дефектовочный акт №1 от 08.09.2017 из которого следует: что в результате осмотра шатуннопоршневой группы цилиндра №1 и №6 ГД дефектов не выявлено, в воздуходувке №1 (носовая) обломан ведомый вал с шестерню, воздуходувка №2 (кормовая) закусывает при вращении, приводная шестерня разит подшипник, дефект приводного вала гидравлической муфты, задиры и натяги. Выводы: в результате продолжительной работы при высоких оборотах механизма привода воздуходувок (замена подшипников производится по наработке моточасов) нарушалась центровка в процессе работы, за счёт выработки

подшипников. Вследствие чего были выломаны шпильки крепления воздуходувок. Соответственно при продолжительной вибрации и нагрузки, а также усталости металла ведомого вала произошёл его облом.

8. В порту Пусан (Республика Корея) в июле 2014 г. на РС «Элладора» были установлены новые воздуходувки. Судовладельцем не представлена информация о том, кто устанавливал воздуходувки, и были ли они отцентрованы.

9. Из представленных Основных сведениях по техническому состоянию ГД РС «Элладора» видно следующее: 20.06.2017 произведён демонтаж двух воздуходувок, изготовление, ремонт крепежа воздуходувок к двигателю, их монтаж и центровка. 08.09.2017 произведена замена обеих воздуходувок, замена приводных пластин с призонными болтами, замена подшипников на валу гидромурфты.

10. При этом судовладельцем не представлены акты центровки воздуходувок после их демонтажа 20.06.2017.

11. Замена обеих воздуходувок проводилась 08.09.2017 специалистами ООО «Инспект» (Акт выполненных работ №1 от 11.09.2017).

12. Центровка гидравлической муфты к воздуходувке № 1, а также воздуходувки № 1 к воздуходувке № 2 проводилась специалистами ООО «БРОНТО» (Акт № 1 и Акт № 2 от 11.09.2017).

13. Дата последней замены масла в воздуходувках судовладельцем не сообщена.

14. Дата последнего отбора анализов масла из обеих воздуходувок судовладельцем не сообщена.

15. Результаты анализа масла из воздуходувок, отобранного до наступления АС судовладельцем не предоставлены.

16. Из предоставленных судовладельцем материалов не удалось выяснить, когда происходил осмотр и чистка масляных фильтров ГД, когда проводилась ревизия подшипников скольжения и ЦПГ.

17. В Акте расследования аварийного случая РС «Элладора» (аварийная остановка ГД) № б/н от 11.09.2017, составленного судовладельцем указаны причины аварийного случая, а также следующая информация: личный состав машинной команды под руководство СМХ в процессе эксплуатации ГД не производил контроль колебаний температуры смазочного масла ГД, не производил контроль температуры подшипников привода воздуходувок. Перед запуском ГД не проверяли чистоту нагнетательных и сливных отверстий гидромурфты и редуктора газораспределения в целом.

18. С 15.08.2017 по 16.08.2017 – буксировка аварийного судна РС «Элладора» буксиром МБ «Варгис».

19. В соответствии с Донесением № 17.10911.171 об аварии объекта технического наблюдения РС по форме 6.3.32.2 (приложение к Акту № 17.10909.171 внеочередного освидетельствования судна в связи с аварийным

случаем (форма 6.3.32 от 11.09.2017) число часов работы ГД до АС: всего – 202 270, после ремонта – 8 817, после технического обслуживания – 8 817.

20. Судовладельцем не предоставлены данные по наработке и времени замены подшипника гидромурфты.

21. Со слов экипажа РС «Элладора» (см. Донесение № 17.10911.171 от 11.09.2017) на судне были случаи обрыва болтов крепления воздуходувок во время эксплуатации (данная информация документально не подтверждена), болты заменялись на однотипные, причины обрыва болтов не анализировались, центровка приводных валов не проверялась.

22. Информацию об обрыве болтов крепления воздуходувок во время эксплуатации, а так же об их замене судовладелец не предоставил

23. Инструкцию по эксплуатации механической воздуходувки с гидроприводом от ГД судовладелец не предоставил.

24. Технологическая карта ремонта механической воздуходувки с гидроприводом от ГД судовладельцем не предоставлена.

25. По результатам проведённого ремонта было проведено освидетельствование РС «Элладора» инспекторами РС и в соответствии с письмом № 171-340-СЭ-228155 от 21.08.2017 класс РС «Элладора» восстановлен.

Причины аварийного случая

Отсутствие наддувочного воздуха в цилиндрах ГД по причине заклинивания воздуходувок и облома хвостовика вала ротора кормовой воздуходувки, произошедших по причине нарушения центровки воздуходувок с приводом вследствие разрушения подшипника качения гидравлического привода (гидромурфты) роторных воздуходувок ГД, из-за нарушения смазки подшипника, в связи с засорением масляного канала в валу привода воздуходувок вследствие ненадлежащей технической эксплуатации и обслуживания ГД.

Выводы

Капитан и старший механик РС «Элладора», ответственность которых, предусмотрена пунктом 5.1.3 «Положения о технической эксплуатации судов рыбной промышленности», утверждённого Приказом Госкомрыболовства РФ от 05.05.1999 № 107 (далее – ПТЭ), а именно: «ответственность за техническую эксплуатацию судна несёт капитан. Общее руководство технической эксплуатации судна в целом осуществляет старший механик...» не обеспечили выполнения требований пунктов 4.1.2 и 5.1.1. ПТЭ.

Старший механик РС «Элладора» не выполнил требование:

- пункта 1 статьи 78 «Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации», утверждённого Приказом Комитета Российской Федерации по рыболовству от 30.08.1995 № 140, а именно: не обеспечил должного контроля за правильной эксплуатацией технических средств

службы и поддержанием их в надлежащем техническом состоянии;

- подпункта 6 раздела 6 «Обязанности» Должностной инструкции старшего механика ООО «МАГАДАНРЫБА»: не обеспечил выполнение судовым персоналом обязательных норм и правил...;

- подпункта 9 раздела 6 «Обязанности» Должностной инструкции старшего механика ООО «МАГАДАНРЫБА»: не осуществлял контроль за грамотной технической эксплуатацией, техническим обслуживанием и ремонтом, обеспечением бесперебойной работы и поддержанием в надлежащем техническом состоянии судовых технических средств.

Второй механик РС «Элладора» не выполнил требование:

- пункта 5.1.6 «Положения о технической эксплуатации судов рыбной промышленности», утверждённого Приказом Госкомрыболовства РФ от 05.05.1999 № 107 (далее – ПТЭ), а именно: лица командного состава, ответственные за заведование, обязаны в совершенстве знать принцип работы, технико-экономические характеристики, конструктивные элементы и особенности закреплённых за ними СТС и должны обеспечить их постоянную готовность к действию, исправное техническое состояние, своевременное предъявление органам надзора к освидетельствованию и правильное ведение документации по технической эксплуатации;

- подпункта 9 раздела 6 «Обязанности» Должностной инструкции второго механика ООО «МАГАДАНРЫБА»: не осуществлял контроль за грамотной технической эксплуатацией, техническим обслуживанием и ремонтом, обеспечением бесперебойной работы и поддержанием в надлежащем техническом состоянии судовых технических средств.

Государственная морская аварийно-спасательная служба России

Дата рождения морских спасательных служб ВМФ и гражданских ведомств СССР и Российской Федерации можно считать 17 декабря 1923 г. день образования - ЭПРОН.

«ЭКСПЕДИЦИЯ ПОДВОДНЫХ РАБОТ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ»



17 декабря 1923 г. была создана Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН) под руководством Ф. Э. Держинского при Объединенном государственном политуправлении (ОГПУ). Первым начальником ЭПРОНа стал чекист Л.Н. Захаров-Мейер.

Первоначальной задачей ЭПРОНа был поиск затонувшего в 1884 г. в Балаклавской бухте Черного моря английского судна, на котором, якобы, находился груз золотых монет. Останки судна были найдены, но золота там не оказалось.

Тем не менее, ЭПРОН продолжал интенсивно развиваться и к 1931 г. стал мощной специализированной организацией — монополистом в проведении аварийно-спасательных, судоподъемных и водолазных работ, организовав свои службы по бассейновому принципу на Черном, Балтийском, Баренцевом, Белом и Каспийском морях, а также во Владивостоке. В 1931 году ЭПРОН передали в подчинение Народного комиссариата путей сообщения (НКПС).

В 1931 году было образовано и Архангельское подразделение ЭПРОНа. К этому времени уже существовали экспедиции в Одессе, Туапсе, Керчи и

Ленинграде. Позднее появились Тихоокеанская, Каспийская партии и Астраханский аварийно-спасательный отряд. На Севере до создания Архангельского отделения ЭПРОНа уже был произведен целый ряд спасательных работ. Среди них — оказание помощи затертому льдами ледокольному пароходу «Соловей Будимирович», снятие с камней пароходов «Умба», «Красное знамя», «Сосновец», «Кия», извлечение столь необходимого для молодой республики угля-кардифа с иностранных судов «Маскара» и «Арндаль».

В довоенный период существования архангельскими эпроновцами были подняты и спасены десятки различных судов. Особое место занимает спасение ледокольного парохода «Малыгин» (у архипелага Шпицберген в Северном Ледовитом океане), иностранных транспортных судов «Алкайд» (горло Белого моря) и «Паула Фаблаум» (Онежский залив), поднятие ледокольного парохода «Садко» (Белое море).

В связи с активным развитием морского и океанического промышленного рыболовства в морских рыбных портах были сформированы аварийно-спасательные отряды для оказания помощи рыбопромысловым судам, добывающим водные биоресурсы в удаленных районах Мирового океана.

Морские рыбные порты входили в общую систему Министерства рыбного хозяйства СССР. В задачи, Министерства входили не только добыча, вылов, транспортировка уловов, но и обеспечение безопасности мореплавания рыбопромысловых судов на промысле. Морские спасательные суда портового флота, находились в местах промысла вместе с рыбопромысловыми судами.

Подготовка экипажей осуществлялась в высших, средних и специальных учебных заведениях. В учебных заведениях готовили старших офицеров, специалистов среднего звена и обслуживающего персонала. Специализации: морское судовождение (штурманский состав), эксплуатация энергетических установок (судомеханический состав, механики, электромеханики, рефмеханики), радиоинженеры, водолазы, боцмана, матросы, мотористы, электрики, повара.

Вопросам подготовки экипажей морских судов уделялось большое внимание, на бассейнах были специально оборудованные учебно-тренажерные суда. Только на Северном бассейне их было два: «Хабаровск» и «Златоуст». Пред выходом в рейс каждый экипаж рыбопромыслового судна был обязан пройти инструктаж по борьбе за живучесть судна и реально отработать необходимые действия по борьбе с пожаром на судне, заделке пробоины, оказанию первой помощи пострадавшему и оставлению судна.

В Дальневосточном бассейне 21 апреля 1962 года разрозненные спасательные суда были объединены в «Экспедиционный отряд аварийно-спасательных работ» Министерства рыбного хозяйства СССР. В состав отряда вошли СТР «Адмирал Посьет», которым командовал капитан Кравчук Г.В., спасательные суда «Орел», «Стерегающий», «Декабрист», «Исполнительный», «Бдительный» и «Решительный», МБ «Боец». Начальником отряда спасательных судов назначен Зарубин Виталий Федорович, главным инженером Пирогов Юрий Григорьевич.

Перед отрядом ставилась задача обеспечения безопасности промыслового и обрабатывающего флота в промысловых экспедициях, создания учебно-методического кабинета для обучения водолазов. В дальнейшем, по мере поступления спасательных судов, возникла необходимость в подготовке большого количества водолазов всех классов и групп специализации, для чего была создана водолазная школа на п/х «Каменец-Подольск» и «Капитан Смирнов».

В ходе реформирования экспедиционные отряды аварийно-спасательных работ (ЭО АСР) последовательно входили в состав рыбохозяйственных Управлений и Администраций:

12.02.1999 г. в соответствии с Распоряжением Президента Российской Федерации от 30 марта 1998 года об изъятии федерального имущества, находящегося в оперативном управлении коммерческих организаций, приказом Министерства сельского хозяйства и продовольствия Российской Федерации от 11.09.1998 г. «О передаче аварийно-спасательных судов государственным администрациям морских рыбных портов» аварийно-спасательный флот передан на баланс Администраций морских рыбных портов;

01.01.2008 г. в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 16.12.2006 года «О совершенствовании системы государственного управления морскими рыбными портами», аварийно-спасательный флот временно передан на баланс подведомственных Росрыболовству ФГУ «Мурманрыбвод» и «Приморрыбвод»;

09.08.2013 г. в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2013 года № 580-р созданы ФГБУ «Дальневосточный ЭОАСР» и «Северный ЭО АСР».

Организационная структура отрядов состоит из филиалов по освидетельствованию рыбопромысловых судов на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (МКУБ), служб наблюдения за флотом и

аварийно-спасательных судов. Общее количество судов в отрядах составляет 12 единиц.

За время работы экспедиционных отрядов с августа 2013 года по настоящее время выполнено более 180 аварийно-спасательных операций по оказанию помощи судам рыбопромыслового флота в районах промысла, в том числе 55 размоток винтов от орудий лова, 40 буксировок аварийных судов, 32 водолазных подводно-технических работы, 9 случаев оказания медицинской помощи.

В рамках выполнения функции по освидетельствованию рыбопромысловых судов и их судовладельцев на соответствие требованиям МКУБ отрядами в 2017 году освидетельствовано 1318 судов и 573 судовладельца. Изъято 140 свидетельств об управлении безопасностью судна и 26 документов о соответствии компании.

На сегодняшний день морское спасательное судно, это многоцелевое судно, способное производить несколько операций: тушение пожара на судах и портовых сооружениях, производить буксировки аварийных судов и других объектов, осуществлять поисково-спасательные и эвакуационные работы, производить водолазный осмотр судов, в случае необходимости проводить подводно-технические работы, оказывать первую медицинскую помощь пострадавшим. Поэтому экипаж спасательного судна, это специально обученные и подготовленные члены плавсостава, которые ежегодно проходят курсы повышения квалификации, отрабатывают свои навыки на учебных тренажерах и ежемесячных учебных судовых тревогах.

Используемые в Сборнике сокращения:

АС – аварийный случай

СТР – средний траулер рыболовный

ЛСС – ледокольное спасательное судно

ГМЦ – гидрометеоцентр

ОД СНФ – оперативный дежурный службы наблюдения за флотом

ТР – транспортный рефрижератор

ПРАИМ – Положение о расследовании аварий и инцидентов на море

ВРШ – винт регулируемого шага

ГД – главный двигатель

МО – машинное отделение

СС – спасательное судно

МКУБ – международный кодекс по правлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения

СУБ – система управления безопасностью

СМБ – спасательный морской буксир

ВРК – винто-рулевой комплекс

ТО – техническое обслуживание

РЛС – радиолокационная станция

ГРЩ – главный распределительный щит

СНС- спутниковая навигационная система

РНС – радионавигационная система

МКО - машинно-котельное отделение