

«УТВЕРЖДАЮ»
Начальник Северного УГМРН



Н.А. Ерегин

« 14 » марта 2017г.

Дата и место окончания расследования: 14.03.2017 г. Мурманск

Комиссия в составе:

Ф.И.О. лиц, проводивших расследование:

Тарасенко Алексей Михайлович - Ст. гос. инспектор Мурманского линейного отдела Северного УГМРН

Лунев Василий Васильевич - Гос. инспектор Мурманского линейного отдела Северного УГМРН

Марчевский Анатолий Евгеньевич - Гос. инспектор Службы капитана морского порта Мурманск, член комиссии.

Крестин Александр Николаевич - Ст. инженер-инспектор Мурманского филиала ФАУ Российский морской регистр судоходства, член комиссии

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 03-17 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

<u>1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:</u>	<u>Авария на море</u> (инцидент, авария, очень серьезная авария)
<u>2. ВИД АС:</u>	<u>Повреждение главного двигателя</u> (столкновение, посадка на мель, повреждение конструкции, загрязнение и т.п.)
<u>3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:</u>	<u>06.02.2017 00:23</u>
<u>4. МЕСТО АС:</u>	<u>Море Баренцево. 69°51'.0N, 035°14'.0E, 35 миль к северу от мыса Териберский</u> (порт, канал, пролив, залив, море, океан, координаты)
<u>5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:</u>	
Название:	<u>" Нимб "</u>
Тип судна:	<u>Маломерный рыболовный траулер (МмРТ)</u>
Флаг:	<u>Российская Федерация</u>
Номер ИМО:	<u>9100889</u>
Рейс (откуда и куда):	<u>из п. Мурманск в Баренцево море, промысел.</u>
ФИО капитана:	<u>Зборовский Эдуард Анатольевич</u>

Порт (место) регистрации и номер регистрации:	п. Мурманск
Судовладелец, номер ИМО, адрес:	ООО ПТФ "КАРЕЛРЫБА", 1719831, 183001, Мурманск, Рыбный порт причал № 20
Место и год постройки:	г. Сосновка, Россия, 1993
Наибольшие размерения судна:	23,06/6,8/3,3
Вместимость (брутто/нетто):	117/35
Тип и мощность судовой энергетической установки:	Дизель 6NVD26A2- 220 кВт
Число и конструкция гребных винтов:	Один, цельнолитой
Конструкция руля, ПУ:	Поворотная насадка
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):	9,0 узл.
Осадка на момент аварии (нос):	1,65 м
Осадка на момент аварии (корма):	2,95 м
Число пассажиров:	0
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	Рыба охлажденная 12,1 т.
Численность экипажа:	8
Штатный комплект спасательных средств:	ПСН 20 -2 шт, ГТК-10, жилеты 10.
Мощность радиостанции и радиус её действия:	ГМССБ6 Районы А1, А2
Электрорадионавигационные приборы:	РЛС Icom MR 1000R11-1 шт.
Число и мощность водоотливных средств:	НЦВЦ-10/40 м.куб./час- 1 шт., эжектор осушения трюма 25м.куб./час - 1 шт.
Противопожарные средства:	Пожарный насос НЦВС 25/30 м.куб/час, станция СЖБ -1 шт.
Категория ледовых усилений судна:	L2

**6. ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ СУДНА
ОРГАНИЗАЦИЕЙ, УПОЛНОМОЧЕННОЙ НА КЛАССИФИКАЦИЮ И
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ:**

Российский морской регистр судоходства (РС)
(орган (органы) выдавший классификационные и конвенционные документы, и проводивший последние освидетельствования судна и судоходной компании)

6.2 Перечень и сроки действия документов, выданных судну в соответствии с международными договорами Российской Федерации

Свидетельство о праве собственности на судно № б/н от 26.06.2003
Свидетельство о праве плавания под флагом РФ № б/н от 26.06.2003
Классификационное свидетельство №13.01290.150 до 20.09.2018
Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью №13.01287.150 от 08.10.2013 до 20.09.2018
Документ о соответствии СЗ № 0033 до 03.03.2021
Свидетельство об управлении безопасностью СЗ № 0041 до 23.03.2021
Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна от 21.10.2016

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

" Нимб":

Лишение судна возможности движения, буксировка в п. Мурманск. Простой судна, связанный с ремонтом главного двигателя составил 25 суток.

(гибель человека; тяжкий вред, причиненный здоровью человека; потеря человека с судна; утрата груза; гибель судна; повреждения корпуса, механизмов, систем, устройств, оборудования, груза и других материальных ценностей; загрязнение окружающей среды; повреждение объектов морской инфраструктуры; простой судна (часов, суток), включая простой судна, связанный с производством аварийного ремонта)

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

При нахождении судна на промысле были обнаружены посторонние шумы в главном двигателе (ГД) со стороны носовой «гитары». Причину появления шумов в ГД экипажу судна своими силами установить не удалось.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

9.1 Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

Малое рыболовное судно МК-0522 «Нимб» (далее – р/с «Нимб») вело промысел в Российской экономической зоне Баренцева моря (Кильдинская банка), в 50 милях от входа в Кольский залив. Гидрометеорологические условия: ветер юго-западный 10-12 м/с, волнение моря 1,5- 2 м, пасмурно, видимость 4-6 миль, температура наружного воздуха +2 градуса. Вахту на ходовом мостике несли капитан и вахтенный рулевой - матрос, в машинном отделении (МО) - старший механик (СМХ) 06.02.2017 в 00:23 мск (здесь и далее время московское Тмск=Тс), после подъема очередного трала, на малом переднем ходу во время разворота на забег, старшим механиком был обнаружен неравномерный, посторонний, хаотический стук в районе носовой «гитары» ГД. В 00.25 ГД был

немедленно остановлен. После проведения всех возможных манипуляций с ГД, установить причину стука не удалось. Старший механик сообщил на мостик, что произвести вскрытие узла установки масляного насоса ГД в море не представляется возможным, ввиду сложности конструкции, о чем капитан судна доложил руководству ООО ПТФ «Карелрыба». Судовладельцем была дана команда капитану р/с «Нимб» дать оповещение об АС и ожидать буксир для буксировки судна в порт Мурманск.

9.2 Установленные факты

01.02.2017 р/с "Нимб" вышло из порта Мурманск в район промысла в Баренцевом море, имея на борту экипаж в количестве 8 человек. Р/с "Нимб" 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 1995 года и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

Параметры работы ГД на момент его остановки соответствовали нормальному, рабочему режиму:

- обороты 500 об/мин;
- давление масла 3,0 кг/см²;
- температура масла 60°С;
- температура охлаждающей воды 70°С;
- давление наддува воздуха 0,07 кг/см²,

Личный состав машинной команды приступил к выяснению причин появления стуков. После проведения осмотра доступных узлов ГД, видимых повреждений не было обнаружено:

- в масляных фильтрах металлическая стружка -отсутствовала;
- при осмотре картера ГД – замечаний нет;
- ГД валоповоротным (ручным)устройством -проворачивался легко, без заеданий.

Причины возникновения стуков не установлены, о чем было доложено судовладельцу. Во избежание большего повреждения ГД, судовладельцем ООО ПТФ «Карелрыба» было принято решение буксировать судно в порт Мурманск.

Загрязнения окружающей среды и пострадавших нет.

В 13:05 были поданы РДО во все адреса согласно ПРАИМ -2013.

В 23:00 морской спасательный буксир (СМБ) «Мурманрыба» начал буксировку МК-0522 «Нимб» в порт Мурманск.

07.02.2017 в 17:30 на рейде Кулонга (Кольский залив) МСБ «Мурманрыба» прекратил буксировку судна МК-0522 «Нимб». Буксировку судна к причалу продолжил б/к «Безотказный». В 19.30 судно МК-0522 «Нимб» было ошвартовано у причала № 6 рыбного терминала, Мурманского морского порта.

14.02.2017 в порту Мурманск силами признанной РС компании И. П. Федоров были выполнены работы по разборке и дефектации ГД р/с «Нимб», о чем судовладельцу был выдан акт дефектации № 01/17 от 14.02.2017. ГД был предъявлен представителю РС к осмотру с частичной разборкой ГД, был

демонтирован кожух зубчатого привода масляного насоса ГД и масляный насос. Для обеспечения доступа к данному узлу был демонтирован мультипликатор отбора мощности от ГД с носа, узел ременной передачи к насосам охлаждения ГД пресной и заборной водой и сами эти насосы. По результатам освидетельствования привода масляного насоса установлено следующее:

-в кожухе зубчатого привода при его демонтаже внутри него обнаружена гайка крепления шестерни привода масляного насоса к валу насоса и её стопорная шайба.

-стопорная шайба повреждений не имеет, однако участки шайбы, фиксирующие грани гайки, имеют следы фиксации гайки и разогнуты настолько, что позволяет гайке беспрепятственно вращаться;

-отогнутый лепесток стопорной шайбы, входящий в сверление шестерни, повреждений не имеет;

-гайка имеет повреждения резьбы начальных витков с одной стороны.

По результатам освидетельствования ГД был найден несоответствующим применимым требованиям Правил РС акт № 17.05808.150 Класс судну приостановлен с 06.02.2017.

Судовладельцем не предоставлены документы в орган расследования согласно «Правил технической эксплуатации судовых дизелей» гл.8: п.8.1.3 и 8.1.4., а именно: акты инспекторских осмотров специальной комиссией, назначаемой приказом судовладельца, документы, подтверждающие контроль СМХ за выполнением ремонтных работ.

Журнал технического состояния ГД ведется с отступлением от правил ведения, не ведется поэтапный подсчет наработки часов ГД, отсутствуют записи о начале эксплуатации ГД, о проведенном капитальном ремонте ГД, последней моточистке, последней замене моторного масла, хотя судовладельцем предоставлен судовой технический акт по наработке часов ГД.

9.3 Причины аварийного случая

Отдача крепления шестерни привода масляного насоса к валу насоса, произошедшая, вероятно, по следующим причинам:

- при сборке насоса, была не достаточно затянута гайка крепления шестерни к валу насоса;

- не качественное стопорение гайки стопорной шайбой.

9.4 Выводы

При техническом обслуживании ГД экипажем судна не выполнены процедуры, предписанные Гл.8 п. 8.1.3; 8.1.4; «Правил технической эксплуатации судовых дизелей», утвержденных приказом Госкомрыболовства РФ от 05.05.1999 № 107 в отношении проведения не реже одного раза в год специальной комиссией, назначенной судовладельцем, инспекторского осмотра дизелей и обслуживающих их механизмов и систем, и слабого контроля со стороны

механико-судовой службы судовладельца и старшего механика судна за проведением ремонтных работ.

9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем

ООО ПТФ "КАРЕЛРЫБА":

- провести анализ данного аварийного случая и с результатами ознакомить весь командный состав механической службы компании, обратив особое внимание на строгое выполнение инструкции завода-изготовителя и требований правил технической эксплуатации судовых дизелей при выполнении ремонтов;

- при проверках судов должностными лицами компании обращать особое внимание на надлежащее ведение судовой технической документации

- в соответствии с пунктом 31 Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море (ПРАИМ-2013), утверждённого приказом Минтранса России от 08.10.2013 №308 разработать и осуществить мероприятия по предотвращению подобных аварийных случаев в будущем. О принятых мерах известить Северное УГМРН в установленный ПРАИМ-2013 срок.

Дата приема документов к 01.03.2017
расследованию:

Дата окончания 14.03.2017
расследования:

Ст.гос.инспектор Мурманского
линейного отдела Северного
УГМРН

(должность лица проводившего
расследование АС)



/Тарасенко А.М./
(Подпись, Ф.И.О.)

Гос.инспектор Мурманского
линейного отдела Северного
УГМРН

(должность лица проводившего
расследование АС)



/Лунев В.В./
(Подпись, Ф.И.О.)

Гос.инспектор Службы капитана
морского порта Мурманск, член
комиссии.

(должность лица проводившего
расследование АС)



/Марчевский А.Е./
(Подпись, Ф.И.О.)

Ст.инженер-инспектор
Мурманского филиала ФАУ
Российский морской регистр
судоходства, член комиссии

(должность лица проводившего
расследование АС)



/Крестин А.Н./
(Подпись, Ф.И.О.)