

ФГБУ "Северный ЭО АСР"

От: Воробьев Андрей Альбертович <vorobyev_aa@fishcom.ru>
Отправлено: 18 ноября 2019 г. 21:24
Кому: 'Анатолий Леонтьев'; 'bardyk@eoasr.ru'
Копия: 'ФГБУ "Северный ЭО АСР"'; 'dv@eoasr.ru'
Тема: Заключение АС
Вложения: 09.20 Заключение Капитан Сулимов поломка ГД.PDF

Для сведения и учета в дальнейшей работе

С уважением,
Начальник отдела флота и безопасности мореплавания
Управления флота, портов и мониторинга
Федерального агентства по рыболовству
Воробьев Андрей Альбертович

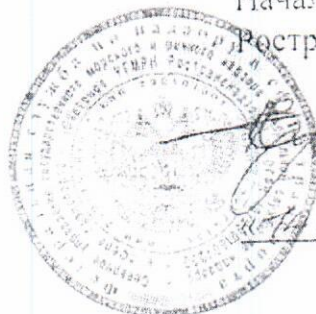


В.Н. Пинев
В. Воробьев
А.З.

ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ ЭО АСР»		
Вход. №	198	
« 19 »	11	2019

«УТВЕРЖДАЮ»

Начальник Северного УГМРН
Ространснадзора



Н.А. Ерегин

« 10 » ноября 2019 г.

Дата и место окончания расследования: 01.11.2019 г. Мурманск

Ф.И.О. лица, проводившего расследование:

Тарасенко Алексей Михайлович - старший государственный инспектор
Мурманского линейного отдела Северного УГМРН, Ространснадзора.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 05/19
ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ**

<u>1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:</u>	<u>Инцидент</u> (инцидент, авария, очень серьезная авария)
<u>2. ВИД АС:</u>	<u>Повреждение вспомогательных механизмов</u> (столкновение, посадка на мель, повреждение конструкций, загрязнение и т.п.)
<u>3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:</u>	<u>20.09.2020 02:50 мск</u>
<u>4. МЕСТО АС:</u>	<u>Море Норвежское, 63°54'.0N, 000°29'.4W</u> (порт, канал, пролив, залив, море, океан, координаты)
<u>5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:</u>	
Название:	<u>"КАПИТАН СУЛИМОВ"</u>
Тип судна:	<u>Большой автономный морозильный рыболовный траулер (БАТ) - рыболовное</u>
Флаг:	<u>Российская Федерация</u>
Номер ИМО:	<u>9120293</u>
Рейс (откуда и куда):	<u>п. Киркишес (Норвегия) - промысел (Фарерская экономическая зона)</u>
ФИО капитана:	<u>Фесенко Дмитрий Васильевич</u>
Порт (место) регистрации и номер регистрации:	<u>Мурманск</u>

Судовладелец, номер ИМО, адрес:	ООО "Робинзон" 183001, г. Мурманск, ул. Подгорная, д. 45
Место и год постройки:	Николаев, Украина, 1994
Наибольшие размерения судна:	104,5/16,0/10,2
Вместимость (брутто/нетто):	4407/1322
Тип и мощность судовой энергетической установки:	ДВС: 6ЧН 40/46 OM4 - 5152 кВт
Число и конструкция гребных винтов:	Один 4-х лопастной ВРШ в неповоротной насадке
Конструкция руля, ПУ:	Балансирный. ПУ-нет
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):	16/15
Осадка на момент аварии (ноз):	4,9 м
Осадка на момент аварии (корма):	6,1 м
Число пассажиров:	0
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	200 тонн рыбопродукции.
Численность экипажа:	65 человек
Штатный комплект спасательных средств:	Шлюпки спасат. тип 00026 /40- 2шт., ПСН-10МК -8шт., гидротермокостюмы-87 шт., спасательные жилеты 80 шт., ГМССБ, районы А1, А2, А3
Мощность радиостанции и радиус её действия:	Р/С FR -2125 - 2 шт. САРП FR -2125 - 1 шт.
Электрорадионавигационные приборы:	
Число и мощность водоотливных средств:	Осушительный насос Q = 100 м ³ /час -2шт. Аварийный осушительный насос МО Q= 40,0 м ³ /час - 1 шт., льяльных вод Q = 10 м ³ /час.
Противопожарные средства:	НЦВ Q= 100/80 - 2 шт. Аварийный пож. насос НЦВ Q=40/80 - 1 шт., ОУ-5 -18 шт., ОП-5 - 84 шт., стационарн. система пожаротушения "Halon 2402"-2шт -315 л., комплект пожарного -9 компл., стацион. система пенотушения 2шт по 132 л. кратность пены 100, автономный дышат. аппарат "Фарватер" 240 - 9 к-тов. запас воздуха 1600 л. к-во запасн. баллонов - 36 шт.
Категория ледовых усиления судна:	1.2

**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)

6.1 Срок действия классификационного свидетельства 27.06.2023

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

- | | |
|--|-------------------|
| 1.Свидетельство о праве собственности на судно | от 23.07.2015 |
| 2.Св-во о праве плавания под государственным флагом | от 23.07.2015 |
| 3. Классификационное свидетельство №18.00707.150 | до 27.06.2023 |
| 4. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью
№ 17.20421.262 от 03.08.2017 | до 07.07.2022 |
| 5.Документ о соответствии СЗ № 0244 от 07.09.2017 | до 21.11.2021 |
| 6.Свидетельство об управлении безопасностью СЗ №0291 | до 27.11.2022 |
| 7.Свидетельство о минимальном безопасном составе
экипажа судна | от 31.01.2017 б/с |

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

Простой судна, включая ремонт ВПК силами экипажа, составил 16 часов 10 минут.

(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

20.09.2019 во время хода с пелагическим тралом в открытой части Норвежского моря на МК-0255 «КАПИТАН СУЛИМОВ» сработала аварийно - предупредительная сигнализация вспомогательного парового котла (далее – ВПК) КАВ 4/7, котел остановился по защите «срыв факела». В связи с отсутствием подогрева тяжелого топлива для главных двигателей повысилась вязкость топлива и главные двигатели №1 и №2 были остановлены.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

9.1 Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

20.09.2019 рыболовное судно (далее - р/с) МК-0255 «КАПИТАН СУЛИМОВ» следовало с разноглубинным тралом на промысле в Фарерской экономической зоне (ФЭЗ, Дания). Курс 275°, V с = 3,6 узла. Управление рулем в режиме «автомат», управление ВРШ осуществлялось с мостика. Судовое

электропитание от валогенераторов №1 и №2. Гидрометеорологические условия: ветер западный 10 м/с, высота волны 1,5 м, видимость 10 миль. В 01.30 (здесь и далее время судовое: Тс= UTC) вахту несли: на ходовом мостике 2-й помощник капитана (далее - 2ПКМ) и матрос-рулевой; в машинном отделении (далее- МО) - 2-й механик (далее- 2МХ) и моторист. В МО сработала аварийно-предупредительная сигнализация вспомогательного парового котла (далее- ВПК) и котел остановился, на пульте управления ВПК загорелось табло «срыв факела». В МО были вызваны старший механик (далее - СМХ) и третий механик (далее - 3МХ). Была предпринята попытка запустить ВПК, однако ВПК не запускался, на блоке управления ВПК загорелось табло «нет распыла». Произвели запуск и переход на вспомогательные дизель генераторы (далее- ВДГ) №1, №2 и №3. В 02.00 начали аварийную выборку трала. После выборки трала на борт судна, в 02.40 остановили ГД №1, и в 03.00 остановили ГД №2 из-за недостаточной температуры подогрева топлива IFO (ГД №1 - 45⁰ С; ГД №2 - 42⁰С).

Р/с «КАПИТАН СУЛИМОВ» легло в дрейф для установления причины отказа в работе ВПК и устранения неисправности.

При вскрытии смотровых лючков ВПК членами машинной команды судна была обнаружена течь двух водогрейных трубок. Капитан судна доложил судовладельцу о случившемся и в связи с тем, что р/с «КАПИТАН СУЛИМОВ» лишилось возможности движения и под действием ветра и течения начало дрейфовать в сторону экономической зоны Норвегии, во избежание нарушения требований законодательства Норвегии, дал оповещение об «аварийной остановке ГД» во все адреса в соответствии с ПРАИМ-2013.

Силами машинной команды р/с «КАПИТАН СУЛИМОВ» был произведен ремонт водогрейных трубок путем глушения их со стороны водяных барабанов. 20.10.2019 в 19.00, после устранения неисправности ВПК и подогрева систем ГД №1 и №2, произвели пуск ГД №1 и №2 на валолинию и валогенераторы, дали ход. Судно продолжило промысел в штатном режиме.

9.2 Установленные факты

26.06.2019 р/с «КАПИТАН СУЛИМОВ» вышло из порта Киркинес (Норвегия) на промысел в Фарерскую экономическую зону (далее- ФЭЗ). Судно имело действующие документы, выданные РС. Экипаж судна в количестве 65 человек был укомплектован в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов 1991 года и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

Последний ремонт судна производился в п. Мурманск в июне 2018 года специалистами судоремонтного предприятия ООО «Морской прибор». ВПК в ремонт не сдавался, а производилась внутренняя и наружная чистка поверхностей нагрева, обслуживание и ремонт запорной арматуры котла. По состоянию водогрейных трубок котла замечаний не было.

ГД №1 и №2 должны работать на тяжелом топливе (мазут- IFO), которое должно постоянно подогреваться ВПК до необходимой вязкости (температура

подогрева топлива 80° С). На момент остановки ВПК температуры подогрева топлива ГД №1, №2 были на пределе, работа при таких температурах не допустима.

В ВПК находится 609 водогрейных трубок. Согласно инструкции завода изготовителя количество водогрейных трубок, которое может глушиться, составляет 5-10% от общего количества. На данный момент было заглушено 8 водогрейных трубок, что составляет менее 5% от общего количества и допускается «Правилами технической эксплуатации судовых вспомогательных паровых котлов» (далее- ПТЭ) и «Правилами РС».

РС не был информирован судовладельцем о выходе ВПК из строя и проведенном ремонте котла силами экипажа судна.

Судовладельцем и экипажем судна техническое обслуживание ГД №1 и №2 в ВПК производилось согласно инструкций завода-изготовителя. Все регламентные работы производились своевременно и в объеме, предписанном соответствующими инструкциями. Техническая документация на судне ведется согласно требований нормативных документов.

9.3 Причины аварийного случая

Остановка вспомогательного парового котла произошла из-за повреждения водогрейных трубок и срабатывания «аварийной защиты».

9.4 Выводы

Нарушения ПТЭ, режима водоподготовки и продувки котла органом расследования не установлено. Повреждение водогрейных трубок могло произойти под влиянием следующих факторов:

- образование накипи на трубках;
- местный перегрев водогрейных трубок;
- коррозия и разрушение стенок трубок.

9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем

ООО "Робинзон":

ООО « ВЕСТИМПЕКС»

Г. Мурманск ул. Траловая дом 49 тел. 47-30-34

СЗФ
В РАБОТУ

ДОНЕСЕНИЕ ОБ УСТРАНЕНИИ НЕСООТВЕТСТВИЙ

Наименование подразделения	Дата донесения
ООО «Вестимпекс» МК-0245 «Алиот»	18 ноября 2019 г.

Согласно рапорта капитана МК-0245 «Алиот» Баханец А.М. несоответствия отмеченные в «Акте проверки мореходного состояния судна» от 23.08.2019 г. устранены: следующим образом:

- 01-261.СЗФ.08.19 Откорректирована схема прохождения аварийной информации согласно ПРАИМ – 13
- 02-261. СЗФ.08.19 Откорректированы должностные инструкции СПК и Ст. механика.

Заместитель директора по



Чуркин В.В.

ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ»
Вход. № 1248
« 18 » 11 2019



ИП «КОБЫЛЕШНЫЙ С.В.»

исх. № 11 от 15 ноября 2019г.

ФГБУ «Северный ЭО АСР»
Азово-Черноморско-Каспийский филиал
освидетельствования по МКУБ

АЧКФ
В РАБОТУ

Донесение об устранении несоответствий

Наименование берегового подразделения:

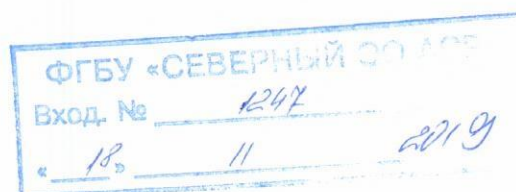
ИП «КОБЫЛЕШНЫЙ С.В.»

Дата донесения: 15.11.2019г.

Номер акта о несоответствии / пункт по МКУБ	Несоответствие	Действия по устранению
1/ 10,2	Документально не предоставлен план-график проведения технического осмотра профилактических работ	Составлен план –график проведения технического осмотра профилактических работ
2/ 2,3	Устаревшие документы из документации СУБ не изымаются. Документация не корректируется	Документация СУБ откорректирована

ДИРЕКТОР
ИП «КОБЫЛЕШНЫЙ С.В.»

Кобылешный С.В.





ИП «КОБЫЛЕШНЫЙ С.В.»

исх. № 11 от 15 ноября 2019 г.

ФГБУ «Северный ЭО АСР»
Азово-Черноморско-Каспийский филиал
освидетельствования по МКУБ

АЧКФ
В РАБОТУ

Донесение об устранении несоответствий

Наименование судна:

т/х «ШТОРМ»

Дата донесения: 15.11.2019 г.

Номер акта о несоответствии / пункт по МКУБ	Несоответствие	Действия по устранению
01/ НБЖР-80	Отсутствует маркировка в машинном отделении и в грузовом трюме	Нанесена маркировка в машинном отделении и грузовом трюме
02/ ПРАИМ	Не представлен план-график технического обслуживания и ремонта судна	Составлен план – график технического обслуживания и ремонта судна

ДИРЕКТОР
ИП «КОБЫЛЕШНЫЙ С.В.»

Кобылешный С.В.

