



МИНСЕЛЬХОЗ РОССИИ

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО РЫБОЛОВСТВУ
(РОСРЫБОЛОВСТВО)**

Рождественский б-р, д. 12, Москва, 107996
Факс: (495) 628-19-04, 987-05-54 тел: (495) 628-23-20
E-mail: harbour@fishcom.ru
http://fish.gov.ru

03.12.2021 № У03-422

На № _____ от _____

О заключении по расследованию аварийного
случая на рыболовном судне «Капитан Воронин»

Начальнику
ФГБУ «Дальневосточный ЭО АСР»
В.В. Бардыку

Начальнику ФГБУ «Северный ЭО АСР»
Д.В. Скибе

Уважаемые коллеги!

Управление флота, портов и международного сотрудничества направляет для использования в работе копию заключения от 29 ноября 2021 г. № 5-М/2021 по расследованию аварийного случая, произошедшего 15 сентября 2021 г. на рыболовном судне «Капитан Воронин», представленную письмом Обь-Иртышским управлением государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 1 декабря 2021 г. № ОИ.1-01-57/1423 в соответствии с пунктом 24 Положения о порядке расследований аварий или инцидентов на море, утвержденного Министерством транспорта Российской Федерации 8 октября 2013 г. № 308.

Приложение: на 11 л. в 1 экз.

С уважением,

Начальник Управления флота, портов
и международного сотрудничества

Подлинник электронного документа, подписанного ЭП,
хранится в системе электронного документооборота
Федерального агентства по рыболовству

СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП

Сертификат: 60862639F03C87F3841368B27FDC3BA14C10493
Кому выдан: Симаков Сергей Васильевич
Действителен: с 29.07.2021 до 29.10.2022





МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ
ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
ОБЬ-ИРТЫШСКОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО НАДЗОРА
(Обь-Иртышское УГМРН Ространеннадзора)

Степная ул., д. 220, Омск, 644046
тел./факс: (8-3812) 98-91-07
e-mail: ugmrn55@mail.ru

06.12.2021 № ОИ.1-01-37/1433

На № _____ от _____

Руководителю
Федерального агентства по
рыболовству

Шестакову И.В.

harbour@fishcom.ru

Уважаемый Илья Васильевич!

В соответствии с п. 28 Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море, утвержденным приказом Министерства транспорта РФ от 8 октября 2013 г. N 308, направляем Вам копию заключения по расследованию аварийного случая на море с т/х «КАПИТАН ВОРОНИН».

Приложение: Заключение №5-М/2021 от 29.11.2021 на 10 листах (PDF).

Начальник управления

А.С. Кузнецов

Мостовой Сергей Николаевич
(3812) 989-116

«УТВЕРЖДАЮ»

Начальник Обь-Иртышского
УГМРН Ространснадзора
Кузнецов Андрей Сергеевич



«29» 11 2021

Дата и место окончания расследования: 25.10.2021 Отдел надзора за мореплаванием, судоходством, портовой деятельностью, судоходными гидротехническими сооружениями и лицензирования.

Комиссия в составе:

Ф.И.О. лиц, проводивших расследование:

Мостовой Сергей Николаевич - Начальник отдела надзора за мореплаванием, судоходством, портовой деятельностью, судоходными гидротехническими сооружениями и лицензирования Обь-Иртышского УГМРН Ространснадзора.

Сметанин Александр Сергеевич - Главный специалист отдела организации работ в морском порту и на подходах к нему, координации работ в пункте пропуска и обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта ФГБУ «АМП Западной Арктики».

Бакшандаев Юрий Михайлович - Главный инженер-инспектор Мурманского филиала Российского морского регистра судоходства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 5-М|2021 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

<u>1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:</u>	<u>Авария</u> (инцидент, авария, очень серьезная авария)
<u>2. ВИД АС:</u>	<u>Посадка на мель</u> (столкновение, посадка на мель, повреждение конструкций, загрязнение и т.п.)
<u>3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:</u>	<u>15.09.2021 13:11</u>
<u>4. МЕСТО АС:</u>	<u>Море Карское, φ=69°51,444'N; λ=060°29,082'E</u> (порт, канал, пролив, залив, море, океан, координаты)
<u>5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:</u>	
Название:	<u>КАПИТАН ВОРОНИН</u>
Тип судна:	<u>Рыболовное судно</u>
Флаг:	<u>Российская Федерация</u>
Номер ИМО:	<u>8842832</u>
Рейс (откуда и куда):	<u>из порт Сабетта в порт Мурманск</u>

ФИО капитана:	<u>Низовцов Владимир Александрович</u>
Порт (место) регистрации и номер регистрации:	<u>Мурманск, № 902521</u>
Судовладелец, номер ИМО, адрес:	<u>ООО "СК Максима", 196105, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ Г., УЛ. ВАРШАВСКАЯ, Д. 6, К. 1</u> <u>ЛИТЕР А, ПОМЕЩЕНИЕ 4Н</u>
Место и год постройки:	<u>Киев, 1991</u>
Наибольшие размерения судна:	<u>54,82x10,1x5,0</u>
Вместимость (брутто/нетто):	<u>739/221</u>
Тип и мощность судовой энергетической установки:	<u>ДВС, 852 кВт</u>
Число и конструкция гребных винтов:	<u>1-ВРШ</u>
Конструкция руля, ПУ:	<u>Балансирный, ПУ-132 кВт</u>
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):	<u>10/12</u>
Осадка на момент аварии (нос):	<u>3,15</u>
Осадка на момент аварии (корма):	<u>4,10</u>
Число пассажиров:	<u>нет</u>
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	<u>нет</u>
Численность экипажа:	<u>12</u>
Штатный комплект спасательных средств:	<u>дежурная шлюпка F-420D с подвесным мотором Suzuki DT30 (вм. – 6 чел.) – 1 шт., спасательные плоты ПСН-10МК – 8 шт., спасательные круги – 8 шт., спасательные жилеты – 45 шт., ГТК – 45 шт.</u>
Мощность радиостанции и радиус её действия:	<u>0,25 кВт, 1605-27500 кГц.</u>
Электрорадионавигационные приборы:	<u>эхолот – F2000, лаг – Avantix SAS, РЛС-FR-2115, гирокомпас CMZ 700, приемоиндикатор GPS SPR-1400, АИС – SI-30R, управление курсом – АИСТ 1-10.</u>
Число и мощность водоотливных средств:	<u>НЦВС – 40/20 – 2 шт.</u>
Противопожарные средства:	<u>ОУ-5 – 8 шт., ОП-5 – 49 шт., ОП-16 – 1 шт.</u>
Категория ледовых усилений судна:	<u>L3</u>

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

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

6.1 Срок действия классификационного свидетельства

25.06.2025

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

Международное Мерительное свидетельство – б/с

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

КАПИТАН ВОРОНИН:

Многочисленные повреждения корпуса судна ниже ватерлинии в виде разрывов, пробоин, деформаций обшивки и набора корпуса, повлекшие утрату мореходных качеств

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

15.09.2021 в 13:11 (здесь и далее время московское) в проливе Югорский Шар на выходе в Карское море в координатах $\varphi=69^{\circ}51,444'N$; $\lambda=060^{\circ}29,082'E$ сел на мель т/х «КАПИТАН ВОРОНИН», получив значительные повреждения корпуса судна, повлекшие разгерметизацию и поступление забортной воды во внутренние помещения судна.

В 20:00, после неудавшихся попыток остановить водотечность и снять судно с мели, экипаж и капитан т/х «КАПИТАН ВОРОНИН» оставили судно и перешли на подошедший т/х «АЛЕКСЕЙ МАРЫШЕВ», следующий в морской порт Сабетта.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

9.1 Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

15.09.2021 т/х «Капитан Воронин» следовал рейсом «Терминал Утренний» морского порта Сабетта – морской порт Мурманск по Карскому морю. Состав экипажа 12 человек.

В 12:00 ходовую навигационную вахту у капитана судна Низовцева В.А. принял второй помощник капитана Машталир А.Р. (далее – ВПКМ). Судно

следовало курсом по гирокомпасу 270° со скоростью – 10,0 узлов. С помощью приёмника GPS были определены широта $69^{\circ}52,9$ N и долгота $061^{\circ}06,01$ 'E. Управление рулем осуществлялось в автоматическом режиме. Работали все электронавигационные приборы за исключением судовой радиолокационной станции, которая на момент передачи вахты была отключена. Работоспособность РЛС проверялась капитаном судна за один час до сдачи вахты. ВПКМ осуществил переход на морскую навигационную карту № 13316 (пролив Югорский Шар и подходы к нему) масштаба M1:100000.

В состав вахты ВПКМ был включен матрос Стронов А.А., который на момент приема вахты на ходовой мостик не прибыл, при этом ни капитан судна, ни ВПКМ никаких мер по вызову матроса не предприняли.

Видимость более 7 миль, волнение – зыбь 4-6 баллов с севера, северо-востока, ветер NE скоростью до 7 м/сек.

В 12:15 после приема вахты ВПКМ начал готовить документы по передаче имущества и продуктов на буксир «Супермен», разместившись за компьютерным столом, находящимся с правого борта ходовой рубки на удалении 1,5 – 2 метра от места расположения средств управления судном.

Периодически ВПКМ наблюдал за окружающей судно обстановкой через иллюминаторы ходового мостика, а также обзирал доступные взгляду технические средства ходового мостика.

В 12:40 ВПКМ, убыв с ходового мостика, зашел в каюту повара для уточнения позиций по списку продуктов. Через 5 минут, получив интересующую его информацию, ВПКМ вернулся на ходовой мостик и продолжил оформлять документы на продукты.

В последующем, разбираясь с документами на продукты, ВПКМ потерял контроль за временем и окружающей обстановкой. Судно продолжало следовать на авторулевом прежним курсом со скоростью 10,0 узлов.

В 13.07 матрос Баруздин О.К., выполнявший судовые работы на корме судна, обнаружил прямо по курсу на близком расстоянии берег и проследовал на правое крыло ходового мостика.

В 13:08 матрос зашел в ходовую рубку и сообщил ВПКМ о том, что прямо по курсу виден берег. ВПКМ в это время сидел за компьютерным столом, находившимся с правого борта ходовой рубки на удалении 1,5 – 2,0 метра от места расположения средств управления судном. С этого места через лобовые иллюминаторы ходового мостика визуально была видна линия горизонта, данные вспомогательной версии программы для информационного обеспечения судоводителей на мониторе с места нахождения ВПКМ были не видны.

В 13:09 ВПКМ переложил руль «право на борт» и произвел перевод лопастей ВРШ из положения «6 вперед» в положение «0» и далее «6 назад». При этом глубина под килем согласно показаний эхолота была 5,1 – 5,2 метра.

В 13:11 в координатах $\varphi=69^{\circ}51,444$ 'N; $\lambda=060^{\circ}29,082$ 'E, определенных с помощью приёмника GPS, около 0,7 мили южнее мыса Складчатый острова Вайгач т/х «КАПИТАН ВОРОНИН» сел на мель в дистанции около 0,2 мили от берега. При посадке на мель, был слышен характерный звук касания корпуса судна о каменистый грунт.

ВПКМ переложил руль прямо и развернул лопасти винта в положение «0».

В 13:12 на ходовой мостик прибыл капитан и принял управление судном. Крен на левый борт составлял около 3°, курс судна на мели - 300°, оповещены все члены экипажа, начали осмотр помещений. Погодные условия: ветер до 7 м/с, ветровая волна 2-3 балла направлением около 20°, зыбь северного направления 4-5 баллов, курсовой угол волны – 70° правого борта. В данных условиях наблюдались удары корпуса о подводную скалу в районе миделя левого борта с последующей сильной вибрацией корпуса судна.

В 13:14 был произведен осмотр внутренних помещений судна. Обнаружено поступление забортной воды в коридоры нижней жилой палубы левого борта. Крен судна в это время достигал 6° левого борта. Предприняли попытки снятия с мели с помощью работы главного двигателя и руля.

В 13:25 по указанию капитана старший помощник капитана (далее – СПКМ) объявил шлюпочную тревогу (по оставлению судна). Начали спуск дежурной шлюпки и 4-х спасательных плотов с левого подветренного борта. По команде капитана СПКМ начал подачу сигнала бедствия «SOS» и установление аварийной связи. Отдан правый якорь. Дана команда капитана на спуск и приведения в готовность спасательных средств судна под руководством СПКМ.

В 13:45 6 членов экипажа были эвакуированы на спасательные плоты, находящиеся у борта судна на плаву. На борту судна остались капитан, СПКМ, ВПКМ, СМХ, 2МХ и 3МХ. Крен достиг величины 11° левого борта.

В 14:27 получено подтверждение приёма сигналов бедствия и установлена связь с т/х «АЛЕКСЕЙ МАРЫШЕВ». По указанию капитана СПКМ и ВПКМ произвели промер глубин в четырех точках по обоим бортам. Было установлено, что минимальная глубина (3,3 м) находилась в районе среза надстройки правого борта, максимальная (4,5 м) - в районе кормы.

В 16:05 установлена УКВ связь с буксиром «КАРАТ», выходящим из пролива Югорский Шар. Экипаж т/х «КАПИТАН ВОРОНИН» перешел с плотов на борт своего судна. Поднят правый якорь. Заведены буксирные концы на буксир «КАРАТ», предпринята попытка снятия с мели с помощью буксира «КАРАТ».

В 18:00 все судовые буксирные швартовы оборвались, крен т/х «КАПИТАН ВОРОНИН» на левый борт достиг 9°, курс 014°, поступление воды продолжается. На буксир «КАРАТ» эвакуировано 8 членов экипажа с аварийного судна.

В 20:00 оставшиеся на т/х «КАПИТАН ВОРОНИН» 3 члена экипажа и капитан перешли на борт буксира «КАРАТ».

В дальнейшем все 12 членов экипажа т/х «КАПИТАН ВОРОНИН» перешли с буксира «КАРАТ» на т/х «АЛЕКСЕЙ МАРЫШЕВ», следующий в морской порт Сабетта.

9.2 Установленные факты

1. Рыболовное судно «КАПИТАН ВОРОНИН» (переоборудовано для научно-исследовательской деятельности) имело разрешения Администрации Северного морского пути № 687/2 от 26.07.2021 (срок действия разрешения с 26.07.2021 по 25.09.2021) и № 805/2 от 06.08.2021 (срок действия с 24.09.2021 по 14.11.2021) по маршруту: Западная граница СМП – Карское море – море

Лаптевых – Восточно-Сибирское море – западная граница СМП.

2. Морские навигационные карты и судовой журнал в орган расследования не представлены. Со слов капитана предварительная прокладка для перехода из порта Саббета в порт Мурманск на морских навигационных картах была выполнена и проверена им. При этом замечания по выполненным расчётам отсутствовали.

3. Поворот для входа в пролив Югорский Шар должен был произойти во время вахты ВПКМ.

4. Согласно судового журнала, последнее перед аварийным случаем место было определено по данным GPS при заступлении на ходовую навигационную вахту ВПКМ. После этого, определением местоположения судна ВПКМ не занимался до момента посадки на мель, полностью посвятив себя оформлению документов, не относящихся к несению ходовой навигационной вахты.

5. На т/х «КАПИТАН ВОРОНИН» ЭКНИС не был установлен. На борту имелась вспомогательная версия программы для информационного обеспечения судоводителей.

6. Во время несения навигационной ходовой вахты ВПКМ матрос Стронов А.А. на ходовом мостике отсутствовал. ВПКМ не принял мер по вызову матроса Стронова А.А. на ходовой мостик для несения вахты.

7. Капитан судна не организовал безопасную ходовую навигационную вахту ВПКМ, не обеспечив присутствие матроса Стронова А.А. на ходовом мостике во время приема вахты.

8. Вахтенный ВПКМ:

- решение по подготовке документов по передаче имущества и продуктов на буксир «СУПЕРМЕН» принял самостоятельно;

- не вел надлежащее визуальное наблюдение, а также наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем чтобы полностью оценить ситуацию;

- не обеспечил непрерывное присутствие на ходовом мостике вахтенного матроса;

- не нес надлежащую вахту на мостике;

- не проверял через достаточно частые промежутки времени курс, местоположение и скорость судна, используя любые имеющиеся необходимые навигационные средства;

- взял на себя выполнение обязанностей, мешающих обеспечению безопасности плавания судна;

- оставлял ходовой мостик без должной замены;

- не использовал установленные на судне электронavigационные средства, включая их возможности и ограничения, и при необходимости не использовал каждое из этих средств, не использовал эхолот, как важное навигационное средство.

9. До момента посадки на мель замечаний по техническому состоянию судна, в том числе рулевому устройству не было, электронavigационные приборы были в рабочем состоянии, судовая РЛС выключена.

10. В период с 13:00 22.09.2021 по 18:00 24.09.2021 силами

профессионального аварийно-спасательного формирования Северного филиала ФГБУ «Морспасслужба» была организована работа на месте посадки на мель т/х «КАПИТАН ВОРОНИН». В течении 6,5 часов с помощью двух водоотливных систем «VARISCO», производительностью 130 м³ в час каждая, осуществлялась откачка воды с затопленных помещений, уменьшение уровня воды не зафиксировано.

11. Согласно отчета ФГБУ «Морспасслужба» от 24.09.2021 «о проведенной работе на месте затопления судна «КАПИТАН ВОРОНИН», с борта т/х «КАПИТАН ВОРОНИН» доставлено и перекачено в топливные танки т/х «НАРВАЛ» около 65 м³ нефтепродуктов.

12. Водолазами Северного филиала ФГБУ «Морспасслужба» в период 22-23.09.2021 проведены водолазные работы по обследованию подводной части корпуса аварийного судна (акт от 23.09.2021).

В результате осмотра выявлено следующее:

1. Судно лежит на грунте левым бортом к берегу на расстоянии 200-250 метров, с креном на правый борт 32° и дифферентом на корму 2,9 м. По грузовым маркам левого борта осадка судна составляет Тн = 2,4 м, Тк = 5,3 м. Грунт скалистый, монолитный, с валунами, мелким камнем и песком.

2. На участке 7-25 шп. по ДП имеются следы касания грунта – продольные царапины, вмятины и бухтины.

3. В районе 32 шп. по ДП имеется повреждение камеры эхолота в виде сплющивания, вдавливания в шахту эхолота с разрывами металла 1000х1000 мм.

4. В районе 34-42 шп. с правого борта ниже ватерлинии на 300-400 мм имеется разрыв наружной обшивки 4800х800 мм, подводная скала входит в корпус судна с повреждением набора корпуса (шпангоутов).

5. В районе 41-43 шп. с левого борта имеется горизонтальный разрыв наружной обшивки 400х30 мм.

6. В районе 43 шп. с левого борта имеется разрыв вертикального сварного шва листов наружной обшивки длиной 400-500 мм с раскрытием шва на 10-15 мм.

7. Разрушен коробчатый киль на участках:

7.1. в начале днищевого кия 29-34 шп. по ДП с разрывом металла;

7.2. на участке 50-55 шп. по ДП (длиной 3000 мм) сильная деформация, сплющивание кия с трещинами по сварным швам короба кия;

7.3. на участке 55-65 шп. по ДП (длиной 6000 мм) разрушение в виде раскрытия короба кия по сварным швам, с разрывом металла, нижняя горизонтальная часть сорвана, «чушки» килевого балласта рассыпаны по грунту.

8. Кормовая часть 75-82 шп. опирается на грунт, подпятник баллера пера руля касается грунта, видимых повреждений не имеет, лопасти винта без повреждений.

13. Согласно «Отчета о проведенной работе на месте затопления судна «Капитан Воронин» от 24.09.2021 при осмотре помещений судна обнаружено затопление: трюм № 1; помещения 3-й платформы – каюты, лаборатории, конференц-зал, спортзал, прачечная (бывшие трюм №2 и рефотделение); машинное отделение затоплено полностью; каюты правого борта главной палубы, столовая, камбуз и коридор правого борта с увеличением высоты затопления в

сторону кормы и правого борта; помещение гидрофоров пресной воды и румпельное отделение затоплены полностью.

Заделка пробоин и восстановление плавучести судна для дальнейшей его буксировки, а также для целей дальнейшей эксплуатации по назначению не предоставляется возможным.

14. Согласно заключения ООО «КБ «ПАССАТ» «Оценка технического состояния поврежденного судна» 2021/502 ЭМ.А1 (КАПИТАН ВОРОНИН) – 95-10. Номер РС 902521» от 17.11.2021 года техническое состояние т/х «КАПИТАН ВОРОНИН» после посадки на мель следующие:

1. Судно в результате аварии, не сохранило приемлемые/достаточные технико – эксплуатационные характеристики.
2. Выявлена существенная потеря общей продольной прочности корпуса судна.
3. Потеря корпусом своей геометрии свидетельствует о его не годности для целей дальнейшей эксплуатации по назначению.

9.3 Причины аварийного случая

1. Отсутствие надлежащего наблюдения при несении ходовой навигационной вахты ВПКМ и должного контроля за местоположением судна при следовании по маршруту, в связи с исполнением ВПКМ обязанностей, мешающих обеспечению безопасности плавания судна,

2. Ненадлежащая организация безопасной ходовой навигационной вахты со стороны капитана судна.

9.4 Выводы

Вахтенный помощник капитана вследствие бездействия при исполнении своих должностных обязанностей создал прямую угрозу жизни людей, сохранности имущества на море и причинения ущерба морской среде, вызвавшееся:

1. В нарушение правила 5 «Международных правил предупреждения столкновения судов в море 1972» не вел надлежащее визуальное наблюдение, а также наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем чтобы полностью оценить ситуацию.

2. В нарушение п. 200, пп 4 п. 214, пп 1.2 п.216 «Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации» (утв. приказом Министерства сельского хозяйства РФ от 27 июля 2020 г. N 421):

– не обеспечил непрерывного нахождения вахтенного матроса на ходовом мостике.

– принял на себя обязанности, отвлекающие его от выполнения своих основных функций;

– не вел визуальное и техническое наблюдение за окружающей обстановкой;

– не вел счисление и его контроль, не использовать все возможности для определения места судна, поправок компаса, лага, эхолота.

3. В нарушение требований ПДНВ (Глава VIII, раздел А-VIII/2, часть 4-1

«Принципы несения ходовой навигационной вахты»):

п. 14 — не вел постоянно надлежащее наблюдение в соответствии с правилом 5 Международных правил предупреждения столкновения судов в море 1972 года, целями которого являются:

.1 — поддержание постоянной бдительности с помощью зрения и слуха, а так же всех других имеющихся в наличии средств в отношении любых существенных отношений в рабочей обстановке;

.2 — всесторонняя оценка обстановки и опасности столкновения, посадки на мель и иных навигационных опасностей.

п. 24.1 Не нес надлежащую вахту на мостике.

п. 24.2 Оставлял мостик без должной замены.

п. 25 Во время вахты для обеспечения плавания по заданному пути не проверял через достаточно частые промежутки времени курс, местоположение и скорость судна, используя любые имеющиеся необходимые навигационные средства.

п. 27 Взял на себя выполнение обязанностей, мешающих обеспечению безопасности плавания судна.

п. 36 Не использовал установленные на судне электронavigационные средства, включая их возможности и ограничения, и при необходимости не использовал каждое из этих средств, не использовал эхолот, как важное навигационное средство.

Капитан вследствие бездействия при исполнении своих должностных обязанностей создал прямую угрозу жизни людей, сохранности имущества на море и причинения ущерба морской среде, выразившееся в нарушение требований ПДНВ (Глава VIII, раздел А-VIII/2, части 4, п. 10)

- не обеспечил надлежащую организацию безопасной ходовой навигационной вахты, не уделил особое внимание мерам по избежанию столкновения и посадки судна на мель.

9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем

ООО СК «МАКСИМА»:

1. Ознакомить экипажи судов компании с обстоятельствами аварийного случая.

2. Проверить систему управления безопасностью судов в компании, особенно в части несения ходовой вахты в море, при необходимости внести изменения.

3. В соответствии с п. 31 «Положения о расследовании аварий и инцидентов на море» (утв. приказом Минтранса России от 08.10.2013 № 308) в течении 30 рабочих дней после получения заключения разработать и осуществлять мероприятия по предотвращению подобных аварийных случаев в будущем. О принятых мерах известить Обь-Иртышское УГМРН Ространснадзора.

Капитанам судов:

— при организации безопасной ходовой вахты уделять особое внимание мерам по предупреждению столкновения и посадки на мель;

– обеспечить надлежащее наблюдение на судне вахтенной службой, особенно при несении ходовой вахты, с непрерывным присутствием вахтенного персонала на ходовом мостике;

Вахтенным помощникам капитана:

– постоянно вести надлежащее наблюдение с целью всесторонней оценки обстановки и опасности столкновения, посадки на мель и иных навигационных опасностей;

– в случае необходимости выполнения штурманских обязанностей в штурманской рубке, отделенной от рулевой, удостовериться, что это безопасно и что в период отсутствия будет обеспечено надлежащее наблюдение;

– четко опознавать все встречающиеся навигационные знаки;

– проверять правильность выдерживания курса, как при ручном, так и при автоматическом управлении;

– регулярно проверять местоположение судна различными способами;

– проверять глубину эхолотом, особенно вблизи берега и навигационных опасностей;

– в обстановке, вызывающей сомнения, срочно извещать капитана.

Дата приема документов к 01.10.2021
расследованию: _____

Дата окончания 25.10.2021
расследования: _____

Начальник отдела надзора за мореплаванием, судоходством, портовой деятельностью, судоходными гидротехническими сооружениями и лицензирования Обь-Иртышского УГМРН Ространснадзора

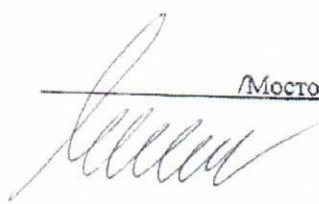
(должность лица проводившего расследование АС)

Главный специалист отдела организации работ в морском порту и на подходах к нему, координации работ в пункте пропуска и обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта ФГБУ «АМТН Западной арктики»

(должность лица проводившего расследование АС)

Главный инженер-инспектор Мурманского филиала Российского морского регистра судоходства

(должность лица проводившего расследование АС)



/Мостовой С.Н./

(Подпись, Ф.И.О.)

/Сметанин А.С./



(Подпись, Ф.И.О.)

/Бакшандаев Ю.М./


(Подпись, Ф.И.О.)