

06 ЭЭФ / АЧКФ
СЗФ / АЧКФ
к учету и учету в архиве



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

24.05.2022 № У03-206

На № _____ от _____

О направлении заключений по расследованию
аварийных случаев с рыболовными судами

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 следующие копии заключений, направленные в Росрыболовство в соответствии с пунктом 24 Положения о порядке расследований аварий или инцидентов на море, утвержденного Министерством транспорта Российской Федерации 8 октября 2013 г. № 308:

1. от 12 мая 2022 г. № А-05/22 по расследованию аварийного случая, произошедшего 9 февраля 2022 г. с СТР «Орлово» и буксиром «Пересвет», представленное письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу от 24 мая 2022 г. № 1.15-3502;

2. от 6 мая 2022 г. № А-32/21 по расследованию аварийного случая, произошедшего 6 ноября 2021 г. с РШ «Лучегорск», представленное письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу от 20 мая 2022 г. № 1.15-3410;

ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ
ЭО АСР»
ВК № 316
24 МАЙ 2022

3. от 6 мая 2022 г. № А-31/21 по расследованию аварийного случая, произошедшего 5 ноября 2021 г. с СРМТ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН», представленное письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу от 20 мая 2022 г. № 1.15-3412.

Приложение: на 24 л. в 1 экз.

С уважением,

Начальник Управления флота,
портов и международного сотрудничества



С.В. Симаков



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
(РОСТРАНСНАДЗОР)

МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ
ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ
(МТУ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ДФО)

ул. Стрельникова, д. 3Б, г. Владивосток, 690065
Тел.: (423) 249-50-03
факс: (423) 249-66-83
e-mail: mtu.dfo@rostransnadzor.ru
http://dugmrn.tu.rostransnadzor.ru

24.05.2022 № 1.15-3502
На № _____ ОТ _____

Копия заключения по расследованию АС
с СТР «Орлово» и б/к «Пересвет»

Руководителю
Федерального агентства по рыболовству

Шестакову И.В.

harbour@fishcom.ru

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу направляет, согласно пункту 24 «Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море», утвержденного приказом Минтранса России от 08.10.2013 №308, в Ваш адрес копию заключения по расследованию аварийного случая, произошедшего 09.02.2022 с СТР «Орлово» и б/к «Пересвет».

Приложение: копия заключения по расследованию аварийного случая № А–05/22 от 12.05.2022 в электронном виде в формате «Adobe PDF» – 1 файл.

Начальник МТУ
Ространснадзора по ДФО

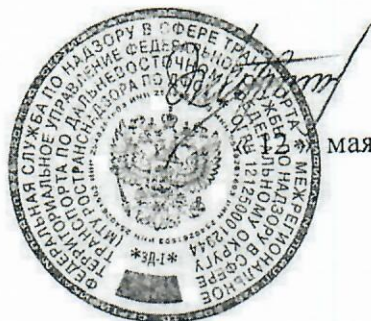


И.П. Турищев

Быков Алексей Гаврилович
(423)2208751*129

Для подтверждения подлинности электронной подписи, необходим доступ к информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» для входа на портал государственных услуг Российской Федерации (<https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds/>), где Вы можете проверить квалифицированную электронную подпись

УТВЕРЖДАЮ
Начальник Межрегионального
территориального управления Ространснадзора по
ДФО



И.П. Турищев

мая 2022 года

г. Владивосток

Место окончания расследования:
Комиссия в составе:

1. Белоусов Сергей Евгеньевич – заместитель начальника МТУ Ространснадзора по ДФО – заместитель председателя комиссии.
2. Москаленко Олег Владимирович – начальник отдела учёта и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО, член комиссии.
3. Быков Алексей Гаврилович – главный государственный инспектор отдела учёта и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО, член комиссии.
4. Сухинин Анатолий Эдуардович – главный государственный инспектор отдела учёта и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО, член комиссии.
5. Буковнев Константин Евгеньевич – заместитель капитана морского порта Петропавловск-Камчатский, член комиссии.
6. Бутузов Александр Олегович – старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства, член комиссии.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-05/22
ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ**

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море.

2. **ВИД АС:** Столкновение.

3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 09.02.2022 в 18:34 (здесь и далее время местное UTC+12 ч.).

4. **МЕСТО/КООРДИНАТЫ АС:** Акватория морского порта Петропавловск-Камчатский, в координатах: Ш=53° 00,76' N, Д=158° 38,63' E.

5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:

Название: ПЕРЕСВЕТ.

Тип судна: буксир.

Флаг: Российская Федерация.

Номер ИМО: 8929812.

Рейс (откуда и куда): морской торговый порт- ковш рыбного порта.

ФИО капитана: Заворин Сергей Владимирович.

Порт (место) регистрации и номер: Петропавловск-Камчатский.

Судовладелец номер ИМО, адрес: ООО «Инвест Марин», ИМО 5804326, 683031, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Топоркова, д. 9/8, кв.1, flot@mortrast.ru.

Место и год постройки: СССР, 1980.

Наибольшие размерения судна (м): длина 29.30, ширина 8.40, высота борта 4.34, осадка 3.09.

Вместимость (брутто/нетто): 180/54.

Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС 6Д 30/50-4-3, 2x441 кВт.

Число и конструкция гребных винтов: два 4-х лопастных винта регулируемого шага (ВРШ).

Конструкция руля, ПУ: нет информации.

Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 11.4 узла

Осадка на момент аварии (нос): нет информации.

Осадка на момент аварии (корма): нет информации.

Осадка на миделе: нет информации.

Число пассажиров: нет

Количество и род груза, его размещение по трюмам: нет.

Численность экипажа: 4 человека.

Штатный комплект спасательных средств: спасательные плоты ПСН-10 2х10 человек, надувной спасательный плот БДК 1х6 человек, спасательные жилеты –18 шт., гидротермокостюмы – 18 шт., спасательные круги – 4 шт.

Мощность радиостанции и дальность действия: передатчик УКВ р/станции SAMYUNG STR-6000А- 250 Вт. ГМССБ А1.

Навигационные приборы: путевой магнитный компас УПКМ-10, РЛС JMA-3334, приёмоиндикатор SAMYUNG- NAVIS- 800.

Число и мощность водоотливных средств: нет информации.

Противопожарные средства: пожарный насос – 25 м³/ч, стационарная система объёмного аэрозольного пожаротушения машинного отделения - СОТ-1М, местная углекислотного система пожаротушения газовыпускных трубопроводов ДВС (4х3кг).

Категория ледовых усилений судна: UL.

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

Российский морской регистр судоходства (РС)

6.1. Срок действия классификационного свидетельства: до 21.07.2025.

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

- | | |
|---|------------------|
| 1. Свидетельство о праве плавания под флагом РФ | 17.06.2015 – б/с |
| 2. Свидетельство о праве собственности | 17.06.2015 – б/с |
| 3. Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность | до 21.10.2025 |
| 4. Классификационное свидетельство | до 21.07.2025 |
| 5. Мерительное свидетельство | 01.06.2015 – б/с |
| 6. Свидетельство о грузовой марке | до 21.07.2025 |
| 7. Свидетельство по оборудованию и снабжению | до 21.07.2025 |
| 8. Разрешение на судовую радиостанцию, используемую на морском судне № АД 03147 | до 28.06.2025 |
| 9. Свидетельство о предотвращении загрязнения с судов | до 21.07.2025 |

7. ДАННЫЕ О СУДНЕ:

Название: ОРЛОВО.

Тип судна: рыболовное.

Флаг: Российская Федерация.

Номер ИМО: 8722977.

Рейс (откуда и куда): Ковш рыбного порта – Авачинский залив.

ФИО капитана: Трезков Вячеслав Васильевич.

Порт (место) регистрации и номер: п. Петропавловск-Камчатский, № 16.00073.173.

Судовладелец, номер ИМО, адрес: ООО «Маркуз», 684005, Камчатский край, г. Елизово, ул.Омская, д.24, lenasvk@mail.ru.

Место и год постройки: СССР, 1987.

Наибольшие размерения судна (м): длина 44,88, ширина 9,30, высота борта 5,13, осадка 3.77.

Вместимость (брутто/нетто): 457/137.

Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС 6 NVD 48A- 2U, 588 кВт.
Число и конструкция гребных винтов: один 4-х лопастной винт фиксированного шага (ВФШ).
Конструкция руля, ПУ: нет информации.
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 11.5 узла.
Осадка на момент аварии (нос): Тн = 3,1 м.
Осадка на момент аварии (корма): Тк = 3,7 м.
Число пассажиров: нет.
Количество и род груза, его размещение по трюмам: нет.

Численность экипажа: 12 человек.

Штатный комплект спасательных средств: плот спасательный ПСН-20 МК 2х20 человек, спасательные жилеты – 20 шт., гидротермокостюмы – 20, круги спасательные – 8 шт.

Мощность радиостанции и дальность действия: спутниковая связь INM-C «FALCOM-18» –1х12 Вт.; стационарная УКВ р/ст. с ЦИВ STR– 6000А 0,025 кВт; мобильная УКВ р/ст. – 3 шт., ГМССБ А1, А2, А3

Электрорадионавигационные приборы: магнитный компас КМО-Т, РЛС JAPAN RADIO CO.,LTD., JMA-5212-4; судовая земная станция (CSC) ИНМАРСАТмини-С, тип «SAILOR 6130LRIT System», рыбопоисковый эхолот, изготовитель FURUNO ELECTRIC Co., Ltd., приёмоиндикатор GPS

Число и мощность водоотливных средств: нет информации.

Противопожарные средства: пожарный насос - 40 м³/ч, огнетушители: ОП- 5 – 23 шт; стационарная система пожаротушения галонами, стационарная водопожарная система.

Категория ледовых усилений судна: L2.

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

Российский морской регистр судоходства

7.2. Срок действия классификационного свидетельства: до 13.07.2022.

7.3. Перечень и сроки действия документов, выданных судну в соответствии с международными договорами Российской Федерации:

1. Свидетельство о праве плавания под флагом РФ	22.05.2016 – б/с
2. Свидетельство о праве собственности	07.10.2018 – б/с
3. Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна	до 13.10.2022
4. Классификационное свидетельство	до 13.07.2022
5. Международное мерительное свидетельство	25.04.2016 – б/с
6. Свидетельство о грузовой марке	до 13.07.2022
7. Свидетельство по оборудованию и снабжению	до 13.07.2022
8. Свидетельство о предотвращении загрязнения с судов	до 21.07.2022
9. Разрешение на судовую радиостанцию № АД 05050	до 22.06.2027
10. Документ о соответствии	до 26.07.2026
11. Свидетельство управления безопасностью	до 12.12.2022

8. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

Буксир «ПЕРЕСВЕТ»: нет.

СТР «ОРЛОВО»:

Простой судна в течение 10 суток. Повреждение корпуса судна:

– Вмятина наружной обшивки левого борта шп. 4-6, 2 и 3-й пояс от палубы бака со стрелкой прогиба примерно 50мм и длиной около 1300 мм.

– Сквозная трещина по пазу сварного шва между 2 и 3 поясом наружной обшивки левого борта шп. 4-6 на длине около 500 мм.

– Сквозная остроконечная пробоина на 3-м поясе наружной обшивки левого борта шп. 5-6 размером около 20 мм.

- Остаточная деформация 5 шпангоута по левому борту без выпучены со стрелкой прогиба примерно 50 мм.
- Остаточная деформация поперечной переборки на 6 шпангоуте, примыкающей к левому борту судна между помещением кладовой и туалетом на верхней палубе.
- Поступление воды в отсеки на обнаружено.

9. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

09.02.2022 в 18:34:23, в координатах Ш=53°00,76'N, Д=158°38,63'E на траверзе угла причалов №7, №8 ФГУП «Нацрыбресурсы» морского порта Петропавловск-Камчатский, произошло столкновение буксира «ПЕРЕСВЕТ» и СТР «ОРЛОВО». В результате столкновения СТР «ОРЛОВО» получил повреждение корпуса выше ватерлинии, у буксира «ПЕРЕСВЕТ» повреждений нет. Пострадавших нет, разлива нефтепродуктов нет.

10. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

10.1. Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай:

09.02.2022 на момент АС на акватории морского порта Петропавловск-Камчатский наблюдались следующие гидрометеорологические условия: штиль, волнения водной поверхности не было, пасмурно, видимость 8 миль, светлое время суток.

Из рапорта вахтенного старшего помощника капитана (ВСПКМ) буксира «ПЕРЕСВЕТ» следует, что 09.02.2022 в 18:40 (фактически согласно видеозаписи в 18:32) БК «ПЕРЕСВЕТ» после окончания швартовых операций с судами на причале №10 морского торгового порта Петропавловск-Камчатский (ПКМТП), он запросил у дежурного инспектора инспекции государственного портового контроля (ИГПК) службы капитана морского порта «Петропавловск портконтроль» на 11 канале УКВ разрешение на переход от причала №10 к причалу №5 КРК «Фреза». Получив разрешение, БК «ПЕРЕСВЕТ» под управлением ВСПКМ, начал движение в ковш рыбного порта. Информации о том, что из ковша на выход следуют какие-либо суда ВСПКМ не поступило.

При подходе к углу причалов №7 и №8 Нацрыбресурсы (НРР) ВСПКМ БК «ПЕРЕСВЕТ» уменьшил ход до среднего хода вперед, начал сводить рулевые насадки для маневрирования на входе в ковш и швартовки к причалу №5 КРК «Фреза». После того как насадки были сведены, ВСПКМ внезапно обнаружил следующий на выход из ковша рыбного порта СТР «ОРЛОВО» на большой скорости и сразу же начал обрабатывать полным ходом назад, но избежать столкновения не удалось, в 18:34:23 произошел скользящий удар штевнем (кранцевой защитой) БК «ПЕРЕСВЕТ» в носовую скуловую часть левого борта СТР «ОРЛОВО», который не сбавляя ход, продолжил движение на выход из ковша. БК «ПЕРЕСВЕТ» продолжил движение к причалу №5 КРК «Фреза». Капитан СТР «ОРЛОВО» вышел на связь с БК «ПЕРЕСВЕТ» по телефону и сообщил ВСПКМ, что у СТР «ОРЛОВО» есть небольшая вмятина, но ничего критического нет, поэтому по возвращению рыболовного судна через два дня совместно более подробно осмотрим повреждения.

В 18:42 БК «ПЕРЕСВЕТ» ошвартовался к причалу №5 КРК «Фреза». Экипажем были осмотрены носовая часть корпуса буксира, кранцевая защита, форпик. Повреждений сулна не обнаружено.

Из показаний (рапорта) капитана СТР «ОРЛОВО» следует, что 09.02.2022 он, запросил и получив разрешения от «Восхода» и «Петропавловск Портконтроль», начал отшвартовку от причала №6 ФГУП «Нацрыбресурсы».

В 18:30 СТР «ОРЛОВО» отошел от причала и начал движение на выход из ковша рыбного порта, курсы переменные.

В 18:35 в ковше рыбного порта СТР «ОРЛОВО» лег на ГКК 230° и самым малым передним ходом (СМПХ) начал движение на выход из ковша.

В 18:36 на траверзе причала №7 (около 40 м до угла 7-8 причалов) с СТР «ОРЛОВО» внезапно был обнаружен БК «ПЕРЕСВЕТ», следующий вдоль причала №8 на вход в ковш. Капитан СТР «ОРЛОВО» произвел перекладку руля на 20° вправо, увеличивая расстояние до причала №7, затем лево на борт, так как дистанция до полуострова Сигнальный была критическая (во избежание посадки судна на мель и столкновения с другими судами, стоящими у причала №3в).

В 18:37 на траверзе угла причалов №7-№8 (согласно видеозаписи БК «ПЕРЕСВЕТ» в 18:34) БК «ПЕРЕСВЕТ» столкнулся левым бортом в районе 4-8 шпангоутов 2-3 пояс от верхней палубы СТР «ОРЛОВО». По информации капитана СТР «ОРЛОВО», в этот период времени (от начала движения до момента столкновения) БК «ПЕРЕСВЕТ» на 11 и 12 канале УКВ радио обмен не производил и разрешение на заход в ковш у «Петропавловск Портконтроль» не запрашивал.

В 18:38 капитан СТР «ОРЛОВО» доложил об инциденте дежурному инспектору «Петропавловск Портконтроль» и продолжил движение в район рейда у мыса Сигнальный, т.к. за БК «ПЕРЕСВЕТ» следовал БК «ЦИКЛОН».

В 19:35 капитан СТР «ОРЛОВО» получил указание от «Петропавловск Портконтроль» вернуться на место стоянки к причалу № 6 для разбирательства по данному инциденту.

В 20:05 СТР «ОРЛОВО» ошвартовался у причала №6 ФГУП Нацрыбресурсы.

10.2 Установленные факты:

– Буксир «ПЕРЕСВЕТ» осуществлял плавание в установленном Классификационным обществом ограниченном районе плавания R3 – Авачинская губа с выходом на открытый рейд при удалении от линии м. Маячный – м. Безымянный не более 5 миль, состояние судна, критерии остойчивости, непотопляемости соответствовали требованиям норм РС.

– СТР «ОРЛОВО» на основании Классификационного свидетельства является судном неограниченного района плавания, состояние судна, критерии остойчивости, непотопляемости соответствовали требованиям норм РС.

– Экипаж б/к «ПЕРЕСВЕТ» состоял из 4 человек и 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. Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

– Экипаж СТР «ОРЛОВО» состоял из 12 человек и 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. Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

– На момент АС на ходовой вахте б/к «ПЕРЕСВЕТ» находились на мостике вахтенный СПКМ, в МО – вахтенный сменный механик. Вахтенный матрос и вахтенный моторист находились на баке и готовили швартовые канаты к швартовке к причалу №6 ФГУП «Нацрыбресурсы».

– Сведения о составе ходовой вахты на мостике и в МО СТР «ОРЛОВО» не предоставлены капитаном в комиссию по расследованию.

– Согласно предоставленных капитаном СТР «ОРЛОВО» предварительной прокладке и план-схеме столкновения курс его судна проложен практически по середине прохода. В то же время пунктом (а) правила 9 Международных правил предупреждения столкновений судов в море (МППСС-72) – плавание в узкости, установлено, что судно, следующее вдоль узкого прохода, должно держаться внешней границы прохода, которая находится с его правого борта настолько близко, насколько это безопасно и возможно. При этом глубины в проходе позволяли проложить курс СТР «ОРЛОВО» ближе к 5-ти метровой изобате.

– В своем рапорте на имя гендиректора ООО «Маркуз» капитан СТР «ОРЛОВО» утверждает, что в 18:35 в ковше СТР «ОРЛОВО» повернул на ИК 230° и дал СМПХ. В соответствии с таблицей маневренных элементов СТР «ОРЛОВО» СМПХ соответствует скорости 1,3 узла. В тоже время на план-схеме столкновения, подготовленной капитаном СТР «ОРЛОВО», указана скорость движения его судна 3.1 узла.

– Перед выходом из ковша рыбного порта капитан СТР «ОРЛОВО» не удостоверился у дежурного инспектора ИГПК службы капитана порта на 11 канале ОВЧ, есть ли суда на заход в ковш, не воспользовался данными автоматической идентификационной системы (АИС), как результат, внезапное появление в непосредственной близости движущего встречным курсом б/к «ПЕРЕСВЕТ» и столкновение с получением повреждения корпуса и простой в течение 10 суток.

– Согласно прокладке, выполненной на карте №68281 ВСПКМ б/к «ПЕРЕСВЕТ», буксир перед столкновением следовал ИК 325⁰, не держался внешней границы прохода, который находился с его

правого борта настолько близко, насколько это безопасно и практически возможно (Правило 9 МППСС-72).

– Несмотря на светлое время суток и видимость 8 миль, оба судна обнаружили друг друга внезапно, что свидетельствует об отсутствии должного наблюдения на данных судах.

– Момент столкновения был зафиксирован внешней камерой наблюдения, расположенной на верхнем мостике б/к «ПЕРЕСВЕТ». Точное время столкновения 18:34:23 и расходится с записями ВСПКМ в судовом журнал б/к «ПЕРЕСВЕТ» на 10 минут.

– Плавание судов в морском порту Петропавловск-Камчатский и на подходах к нему, стоянка судов в акватории морского порта осуществляется в соответствии с «Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», утвержденных приказом Минтранса России 26.10.2017 №463 (далее Общие правила) и Обязательными постановлениями.

– Буксир «ПЕРЕСВЕТ», как входящее судно уступает дорогу СТР «ОРЛОВО», как выходящему судну при расхождении согласно требованиям пункта 8 Главы II Общих правил.

– Перестановка и движение на участке акватории Петропавловск-Камчатский морского порта одновременно двух и более судов запрещены (п.34. гл.IV Обязательных постановлений).

– Функции системы управления движением судов (СУДС) выполняются службой капитана морского порта с использованием технических средств автоматической идентификационной системы и на каналах связи ОВЧ (п.46. гл.V Обязательных постановлений).

– Движение судов в зоне действия СУДС регулируется должностным лицом службы капитана морского порта (п.47.гл.V Обязательных постановлений).

– Связь СУДС с судами в морском порту и на подходах к нему осуществляется на рабочем 11 канале связи ОВЧ, запасном 9 канале связи ОВЧ и вызывном 16 канале связи ОВЧ, позывной «Петропавловск Портконтроль» (п.48. гл.V Обязательных постановлений).

– Согласно показаний капитана СТР «ОРЛОВО» и вахтенного СПКМ б/к «ПЕРЕСВЕТ», перед началом движения на участке акватории Петропавловск-Камчатского морского порта они фактически одновременно запросили и получили разрешение на передвижение у «Петропавловск Портконтроль, службы капитана морского порта, которая регулирует движение судов в зоне действия СУДС. Должностным лицом службы капитана морского порта в нарушение п.34. гл.IV Обязательных постановлений было дано разрешение на перестановку и движение на участке акватории Петропавловск-Камчатский морского порта одновременно двух судов: выход СТР «ОРЛОВО» и заход б/к «ПЕРЕСВЕТ» в ковш рыбного порта.

10.3 Причины аварийного случая:

– Невыполнение вахтенным старшим помощником капитана б/к «ПЕРЕСВЕТ» и капитаном СТР «ОРЛОВО» требований Международных правил предупреждения столкновений судов в море при плавании судна в узкостях.

Невыполнение вахтенным старшим помощником капитана б/к «ПЕРЕСВЕТ» требований пункта 8 Главы II «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», утвержденных приказом Минтранса России 26.10.2017 №463.

– Несоблюдение дежурным инспектором ИГПК службы капитана морского порта Петропавловск-Камчатский пункта 34 главы IV «Обязательных постановлений в морском порту Петропавловск-Камчатский», утвержденные приказом Минтранса России от 19.01.2015 № 4.

10.4 Выводы

Со стороны б/к «ПЕРЕСВЕТ» были нарушены требования:

– Пункта 8 Главы II «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», утвержденных приказом Минтранса России 26.10.2017 №463, согласно которому при расхождении с другими судами судно, входящее в морской порт, уступает дорогу судну, выходящему из морского порта.

– Правила 5 МППСС-72 (Наблюдение), согласно которому судно должно было постоянно вести наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем чтобы полностью оценить ситуацию и опасность столкновения при плавании в узкости.

– Правила 9 МППСС-72 (Плавание в узкости), согласно которому судно, следующее вдоль узкого прохода, должно держаться внешней границы прохода, который находится с его правого борта настолько близко, насколько это безопасно и практически возможно.

Со стороны СТР «ОРЛОВО» были нарушены требования:

– Правила 5 МППСС-72 (Наблюдение), согласно которому судно должно было постоянно вести наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем чтобы полностью оценить ситуацию и опасность столкновения при плавании в узкости.

– Правила 9 МППСС-72 (Плавание в узкости), согласно которому судно, следующее вдоль узкого прохода, должно держаться внешней границы прохода, который находится с его правого борта настолько близко, насколько это безопасно и практически возможно.

Со стороны службы капитана морского порта было нарушено требование:

– пункта 34 главы IV «Обязательных постановлений в морском порту Петропавловск-Камчатский», утвержденные приказом Минтранса России от 19.01.2015 № 4, согласно которому перестановка и движение на участке акватории Петропавловск-Камчатский морского порта одновременно двух и более судов запрещены.

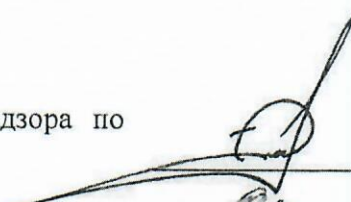
**10.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:
Руководителям ООО «МАРКУЗ» и ООО «ИНВЕСТ МАРИН»:**

– разобрать с судоводительским составом судов Компани обстоятельства и причины данного аварийного случая, обратив особое внимание на необходимость соблюдения «Международных правил предупреждения столкновений судов на море», особенно при плавании судна в портовых водах.

– в соответствии с пунктом 31 «Положения о расследовании аварий или инцидентов на море» (далее Положение), утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 № 308, разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных АС в будущем.

– О принятых мерах известить организации, перечисленные в пункте 31 Положения, в установленный Положением срок.

Заместитель начальника МТУ Ространснадзора по ДФО


Белоусов С.Е.

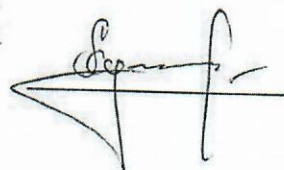
Начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО


Москаленко О.В.

Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО


Быков А.Г.


Главный государственный инспектор отдела учета и
расследования транспортных происшествий на
водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО

 Сухинин А.Э.

Заместитель капитана морского порта
Петропавловск-Камчатский

согласовано письмом от 12.05.2022 № 09/04/670/1
Буковнев К.Е.

Старший инженер-инспектор Дальневосточного
филиала Российского морского регистра судоходства

 Бутузов А.О.



Отправка e-mail: bykov_ag@rostransnadzor.gov.ru
mtu.dfo@rostransnadzor.ru

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ

«АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ
САХАЛИНА, КУРИЛ И КАМЧАТКИ»
(ФГБУ «АМП САХАЛИНА, Курил и Камчатки»)

КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА
ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ

Радиосвязи, 26/1, г. Петропавловск-Камчатский, 683000,

Телефон: 8 (4152) 43-41-43, факс: 43-41-43

ампскк.рф, www.ampskk.ru, E-mail:

PK@ampskk.ru

ОКПО 24541746, ОГРН 1026500781460,

ИНН/КПП 6504043879/650401001

Начальнику МТУ
Ространнадзора по ДФО

И.П. Турищеву

ул. Стрельникова, д. 3Б
г. Владивосток, 690065

Исх. № 09/04/649/2 от 09.02.2022
На № от 2022

Уважаемый Игорь Петрович!

Настоящим сообщая, что я, Буковнев К.Е., заместитель капитана морского порта Петропавловск-Камчатский – начальник ОТБ, член комиссии по расследованию аварийного случая на море, произошедшего 09.02.2022 на б/к «ПЕРЕСВЕТ» (судовладелец ООО «Инвест Марин», порт регистрации Петропавловск-Камчатский) и СТР «Орлово» (судовладелец ООО «Маркуз», порт регистрации Петропавловск-Камчатский) согласен с выводами комиссии по данному делу и готов подписать заключение № А-05/22 по расследованию аварийного случая на море.

Зам. капитана морского порта
Петропавловск-Камчатский

К.Е. Буковнев



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
(РОСТРАНСНАДЗОР)

МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ
ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ
(МТУ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ДФО)

ул. Стрельникова, д. 3Б, г. Владивосток, 690065

Тел.: (423) 249-50-03

факс: (423) 249-66-83

e-mail: mtu.dfo@rostransnazor.ru

<http://dugmrn.tu.rostransnazor.ru>

20.05.2022 № 1.15-3412

На № _____ от _____

Руководителю Федерального агентства по
рыболовству Российской Федерации

Шестакову И.В.

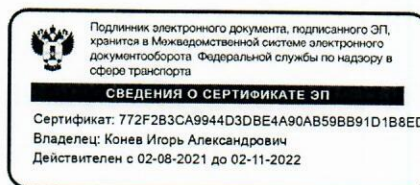
harbour@fishcom.ru

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу (МТУ Ространснадзора по ДФО) высылает Вам Заключение № А-31/21 по расследованию АС, произошедшего 05.11.2021 с СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН».

Приложение на 6 л. в 1 экз.

Врио начальника МТУ
Ространснадзора по ДФО



И.А. Конев

Исп.: Москаленко Олег Владимирович
тел.: (423) 220-87-51*130

Для подтверждения подлинности электронной подписи, необходим доступ к информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» для входа на портал государственных услуг Российской Федерации (<https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds/>), где Вы можете проверить квалифицированную электронную подпись



УТВЕРЖДАЮ

Начальник Межрегионального территориального
управления Ространснадзора по
Дальневосточному федеральному округу
И.П. Турищев

«06» мая 2022 года.

Место окончания расследования:
Комиссия в составе:

г. Владивосток

1. Москаленко Олег Владимирович, начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО – член комиссии;
2. Быков Алексей Гаврилович, главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО – член комиссии;
3. Сухинин Анатолий Эдуардович, главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО – член комиссии;
4. Курочкин Николай Геннадьевич, заместитель капитана морского порта Невельск – член комиссии;
5. Воеводин Евгений Сергеевич, инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства – член комиссии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-31/21 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море.
2. **ВИД АС:** повреждение главного двигателя с созданием препятствий производственной деятельности в связи с появлением эксплуатационных ограничений.
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 05.11.2021 в 07:40 (здесь и далее – время судовое: $T_c = T_{\text{МСК}} + 8$ час).
4. **МЕСТО/ КООРДИНАТЫ АС:** Южно-Курильский пролив, $\varphi = 43^{\circ}55,4$ N, $\lambda = 146^{\circ}16,4$ E.
5. **ДАнные О СУДНЕ:**
Название, тип/подтип: «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН», рыболовное (Средний рыболовный морозильный траулер – СРТМ).
Флаг: Россия.
Номер ИМО: 7530016
Рейс (откуда и куда): Владивосток - промысловый район (ЮКЭ ИЭЗ РФ).
ФИО капитана: Пахомов Сергей Владимирович.
Порт (место) регистрации и номер: Владивосток, № 777.
Судовладелец, номер ИМО, адрес: ООО «Антей», ИМО 1678615, 690039, г. Владивосток, ул. Енисейская, д. 23Д, пом. 7.
Место и год постройки: Норвегия, 1978
Наибольшие размерения судна (м): длина – 69,23 м; ширина – 12,00 м; высота борта – 7,96 м.
Вместимость (брутто/нетто): 1873/981
Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС, WICHMANN MOTORFABRIKK A/S 9AXG, 2208 кВт.
Число и конструкция гребных винтов: один – 4-х лопастной регулируемого шага.
Конструкция руля, ПУ: руль балластный с поворотной насадкой, ПУ – 130, 2 шт. (носовая и кормовая).
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 12,0
Осадка на момент аварии (нос): 3,44 м.

Осадка на момент аварии (корма): 6,58 м.

Осадка (средняя): - 5,01 м.

Число пассажиров: нет.

Количество и род груза, его размещение по трюмам: мороженая рыбопродукция 115,9 тонн.

Численность экипажа: 40 человека.

Штатный комплект спасательных средств на 40 чел.: плоты спасательные ПСН: Viking 20DK – 1шт., Viking 12DK – 1 шт., Viking 16DK – 2 шт.; спасательные жилеты – 44 шт.;

гидротермокостюмы – 44 шт.; спасательные круги – 8 шт.

Мощность радиостанции и радиус её действия: ПВ/КВ – Thrane&Thrane A/S, ТТ-6363А, УКВ – S.P.Radio A/S, RT-4822, аппаратура ГМССБ на район А1, А2, А3.

Электрорадионавигационные приборы: компас магнитный «Neptun, H.Iversens, RK-8»; эхолот «JMC, V-1402»; РЛС – «Jotron Electronics AS Tron Sart -2шт.; РЛС – Furuno, FR-2110; гирокомпас «Tokyo Keiki Inc., GC-80».

Противопожарные средства: огнетушители ОП-5 – 26 шт., ПУО (15 кг) – 1 шт., ППО (50 кг) – 1 шт., ППК – 2 шт., станция объемного тушения CO2 – 585кг (МКО; кормовое ПУ).

Категория ледовых усилений судна: L1.

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

Российский морской регистр судоходства (РС).

6.1. Срок действия классификационного свидетельства: 25.04.2022.

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

Свидетельство о праве собственности на судно:	10.01.2017 – б/с
Свидетельство о праве плавания под государственным флагом РФ	25.04.2017 – б/с
Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна	19.06.2019 – б/с
Классификационное свидетельство	до 25.04.2022
Свидетельство о грузовой марке	до 25.04.2022
Мерительное Свидетельство	25.02.2017 – б/с
Свидетельство на оборудование и снабжение	до 25.04.2022
Лицензия на судовую радиостанцию	до 16.12.2030

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

Создание препятствий производственной деятельности в связи с появлением эксплуатационных ограничений

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

05.11.2021 в 07:40 в Южно-Курильском проливе, в координатах: $\varphi=43^{\circ}55'4N$, $\lambda=146^{\circ}16'4E$., на СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН» (далее – судно) произошла аварийная остановка главного двигателя (далее – ГД) по причине отказа гидромурфты блейзера. Во время аварийной остановки ГД судно находилось на якоре. В ходе осмотра и выявления причин установлена неисправность – утечка масла из гидромурфты. Устранение неисправности (ремонт гидромурфты) силами экипажа, в судовых условиях и дальнейшая эксплуатация ГД не предоставлялось возможной. Руководством компании было принято решение о буксировке судна в порт Владивосток для дальнейшего выяснения причин неисправности и последующего ремонта.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

9.1. Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай:

Гидрометеорологические условия: ветер – ЮЮВ-5м/с, волнение 1,0м., температура воздуха +9°C, воды +12°C.

В 7:00 на навигационном мостике на вахте: старший помощник капитана, рулевой матрос. Вахтенный 3-й механик на вахте в машинном отделении. Начали готовить ГД для съемки судна с якоря.

В 07:20 произвели запуск ГД на прогрев.

В 07:30 ГД был готов, судно находилось в прежнем положении на правом якорю.

В 07:40 при выведении ГД на номинальные обороты, произошло резкое падение оборотов и задымление ГД. 3-й механик остановил ГД, произвел доклад на ходовой мостик и вызвал старшего механика в машинное отделение. Начали осмотр и выяснение причин неисправности для ее устранения силами экипажа. Сообщили руководству ООО «Антей» и получили рекомендации по устранению неисправности. Судно находилось в прежнем положении на правом якорю.

В 09:30 закончили осмотр механизмов. Была выявлена причина неисправности гидромурфты блейзера – утечка масла. Судовой технической службой был сделан вывод, что ремонт силами экипажа в море невозможен, требуется буксировка судна в порт для ремонта ГД и восстановления мореходных качеств судна.

В 09:50 было отправлено сообщение об аварийном случае: руководству ООО «Антей»; МТУ Ространснадзора по ДФО; МСПЦ Южно-Сахалинск; МСКЦ Корсаков; капитану морского порта Невельск; ФГБУ «Дальневосточный ЭО АСР».

В 11:26 было получено сообщение от капитана-координатора МСПЦ Сахалин о подготовке к выходу МФАСС «Спасатель Кавдейкин», для буксировки СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН» в морской порт Владивосток.

06.11.2021 в 17:20 был заведен буксир с МФАСС «Спасатель Кавдейкин»

В 17:40 был выбран правый якорь, якорь чист, о чём было доложено на МФАСС «Спасатель Кавдейкин»

18:00 МФАСС «Спасатель Кавдейкин» начал буксировку СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН» в морской порт Владивосток

13.11.2021 в 11:35 СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН» на буксире прибыл в морской порт Владивосток.

14.11.2021 в 17:00 СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН» был ошвартован кормой с отдачей двух якорей к причалу на полуострове Назимова, бухта Большой Улисс, причал № 4.

9.2. Установленные факты:

1. Судно находилось на якорной стоянке в Южно-Курильском проливе в точке с координатами: $\varphi=43^{\circ}55'4''\text{N}$, $\lambda=146^{\circ}16'4''\text{E}$. Отдан правый якорь, глубина 69 м грунт: песок, погода: ветер ЮЮВ 5м/с, температура воздуха. +10 давление: 1022мбар.

2. Состояние судна, критерии остойчивости, непотопляемости соответствовали нормам РС.

3. Экипаж судна состоял из 40 человек и 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.

4. В компании действует СУБ версия 14.12.2018 года, одобренная ФГБУ «Дальневосточный ЭО АСР» 07 марта 2019 года. Данный документ в соответствии с требованиями корректируется и поддерживается на современном уровне.

5. Техническое обслуживание осуществляется на основании «Руководство по процедурам» 1.02 СУБ К-07. В соответствии с процедурами разработана документация 03.02-2 СУБ Руководство судомеханической службы по эксплуатации судна и дополнение к нему "БУКЛЕТ ЧЕК ЛИСТОВ судомеханической службы», с корректурой на ноябрь 2021 года.

6. Опыт работы лиц, имеющих отношение к АС:

- старший механик Бабенко С.Н. в ООО «Антей» на СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН» с 08.09.2021, имеет опыт старшего механика более 5 лет;

- второй механик Петров С.А. в ООО «Антей» на СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН» с 14.09.2021, опыт вторым механиком 4 года, 2-3 механиком с 2013 года;

- третий механик Луконин Э.В. в ООО «Антей» на СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН» с 11.08.2021 года, опыт третьим и четвертым механиком с 2012 года

- четвертый механик Архангельский С.Э. в ООО «Антей» с 2018 года в должности моторист, с 26.02.2021 в должности 4-й механик судно «АТЛАНТИК» на СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН» с 25.09.2021 г. опыт 4-м механиком менее года.

7. На судне установлен ГД: WICHMANN 9AXG, год выпуска 1974. Нарботка ГД с постройки составляет 192 685час, после последнего техобслуживания отработал 3 327 часов.

8. Ремонт ГД, в объеме среднего, производился компанией Dongil в порту Пусан в период 12.12.2020 - 28.01.2021 г. Отказавший узел (гидромуфта FLUDEX тип PNO 342, 3-х воздухонагнетателей (блейзеров)) после ремонта отработал 11956 часов. Ремонт производился компанией Dongil в порту Пусан в апреле 2019 г. Рекомендованный заводом-изготовителем период технического обслуживания данного узла — 16000 часов (Акт расследования АС на СТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН», утвержденный генеральным директором ООО «Антей»).

9. При межрейсовом техническом обслуживании в порту Пусан в период 20.04.2021-15.05.2021 г. компанией «Sk Union», при наработке главного двигателя 191 173 часов, были выполнены следующие работы по главному двигателю (Акт расследования АС на СТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН», утвержденный генеральным директором ООО «Антей»):

- демонтаж-монтаж-сдача с переопрессовкой форсунок;
- демонтаж-монтаж-сдача газотурбоагнетателя с очисткой, дефектовкой и балансировкой ротора, с заменой резинотехнических изделий и уплотнений.

Таким образом наработок форсунок на момент отказа главного двигателя составил 1512 часов. Периодичность технического обслуживания, рекомендованная заводом изготовителем - 2000 часов.

10. В Акте расследования АС на СТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН», утвержденном генеральным директором ООО «Антей» указано так же следующее: при изучении судовой документации установлено, что ранее случалась аналогичная неисправность: при достижении ГД номинальных оборотов фиксировалось повышение температуры масла гидромуфты привода воздуходувок выше максимально допустимой, при этом происходило срабатывание предохранительной плавкой вставки.

11. В машинном журнале и журнале технического состояния главного двигателя 31.10.2021 г. имеется запись о подобном случае, на ремонт понадобилось 3 часа.

12. В период, с сентября 2021 г. до момента АС, ГД эксплуатировался на топливе: топливо маловязкое судовое, вид 1. с основными параметрами, которые соответствовали ТУ 38.101567-2014 с изменениями № 1-5:

- вязкость кинематическая при 20*С 5.942 мм²/с,
- температура вспышки 77 °С,
- массовая доля серы 0.296 0/0,
- массовая доля воды — следы.

13. В актах технического состояния, представленных ООО «Инспект», свидетельство о соответствии РМРС предприятия 21.06241.170, действительно до 17.05.2023 г., указано следующее:

- в акте от 16.11.2021, при демонтаже сетчатого уловителя перед газотурбоагнетателем обнаружено значительное загрязнение сажей 75 % от общей площади; детали муфты гидравлической привода воздуходувки исправны и пригодны для дальнейшей эксплуатации.

- в акте от 24.11.2021 вал шестерни привода гидромуфты, шестерни и подшипники в нормальном техническом состоянии; форсунки главного двигателя / 9 шт., при опрессовке на стенде, срабатывают при 240-250 кг/см². Установочное давление — 280 кг/см²; лубрикатор производит равномерную подачу масла по всем точкам смазки.

14. ООО «Антей» не представлены документы, подтверждающие фактическое техническое обслуживание гидромуфты привода воздуходувок и ГД, также не представлена информация о параметрах работы форсунок ГД.

15. В Акте расследования АС на СТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН», утвержденном генеральным директором ООО «Антей» указано также, что администрация компании выдержала все рекомендованные заводом-изготовителем ГД сроки технического обслуживания узлов и двигателя в целом, но ООО «Антей» представило подтверждающих документов, в связи с чем, невозможно установить, проводилось ли фактическое техническое обслуживание вышепоименованных механизмов.

16. ООО «Антей» не представлены документы о том, какие меры были приняты компанией и экипажем судна для недопущения появления в будущем неисправности, указанной в пункте 10 настоящего Заключение.

9.3. Причины аварийного случая:

Вероятной причиной является некорректная работа форсунок и, как следствие, повышенное сажеотложение на сетчатом уловителе перед газотурбонагнетателем. Повышенное сажеотложение на сетчатом уловителе привело к увеличению противодавления, что в свою очередь из-за затрудненной работы воздуходувки вызвало перегрев масла и срабатывание защиты на гидромуфте.

9.4. Выводы:


Органу расследования не представилось возможным установить точную причину АС, в связи с чем невозможно выявить причастность, каких-либо лиц СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН», способствовавших возникновению АС.

9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:

ООО «Антей» (Общество):

- разобрать с механико-судовой службой (инженерно-техническая службой) Общества обстоятельства и причины данного аварийного случая. Обратить особое внимание на обеспечение безаварийной эксплуатации судов;
- разобрать с экипажами судов Общества обстоятельства данного АС. Обратить особое внимание на обеспечение безаварийности, а также на необходимость выполнения дополнительных мер по обеспечению безопасной эксплуатации судовых дизелей;
- усилить контроль за техническим состоянием судовых технических средств руководителями структурных подразделений Общества и старшим командным составом судов на регулярной основе;
- провести анализ эффективности существующей планово-предупредительной системы технического обслуживания технических средств и конструкций судов Общества;
- в соответствии с пунктом 31 Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море (ПРАИМ-2013), утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 №308 разработать и осуществить мероприятия по предотвращению подобных аварийных случаев в будущем;
- о принятых мерах и планируемых мероприятиях известить МТУ Ространснадзора по ДФО и РС в установленный ПРАИМ-2013 срок.

Начальника отдела учета и расследования
транспортных происшествий на водном транспорте
МТУ Ространснадзора по ДФО

 О.В. Москаленко

Главный государственный инспектор отдела учета и
расследования транспортных происшествий на водном
транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО

 А.Г. Быков

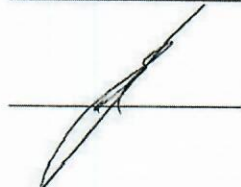
Главный государственный инспектор отдела учета и
расследования транспортных происшествий на водном
транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО

 А.Э. Сухинин

Заместитель капитана морского порта Невельск

согласовано письмом
№05/04/163А от 06.05.22 Н.Г. Курочкин

Инженер-инспектор Дальневосточного филиала
Российского морского регистра судоходства

 Е.С. Воеводин



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ
ПОРТОВ САХАЛИНА, КУРИЛ И
КАМЧАТКИ»

(ФГБУ «АМП САХАЛИНА, КУРИЛ И КАМЧАТКИ»)

КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА
НЕВЕЛЬСК

Ул. Рыбацкая, 2А, г. Невельск,
Сахалинская область, 694740,
Телефон: 8 (42436) 6-21-22, факс: 6-01-67
ампскк.рф, www.ampskk.ru, E-mail:
MakarovAV@ampskk.ru,
ОКПО 24541746, ОГРН 1026500781460,
ИНН/КПП 6504043879/650401001

06.05.2022

№ 05/04/163А

Начальнику МТУ
Ространснадзора по ДФО

И.П. Турицеву

Стрельникова ул., 3Б, г. Владивосток,
Приморский край, Россия, 690065 |

Уважаемый Игорь Петрович !

Настоящим сообщаяю, что я, Курочкин Н.Г., заместитель капитана морского порта Невельск – начальник ОТБ – член комиссии по расследованию аварийного случая на море, произошедшего 05.11.2021 года на судне «Северный Океан» (ИМО 7530016, судовладелец ООО «Антей», порт регистрации Владивосток), согласен с выводами комиссии по данному делу и готов подписать заключение № А-31/21 по расследованию аварийного случая на море.

Заместитель капитана морского порта Невельск –
начальник отдела транспортной безопасности

Н.Г. Курочкин



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
(РОСТРАНСНАДЗОР)

МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ
ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ
(МТУ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ДФО)

ул. Стрельникова, д. 3Б, г. Владивосток, 690065

Тел.: (423) 249-50-03

факс: (423) 249-66-83

e-mail: mtu.dfo@rostransnadzor.ru

<http://dugmrn.tu.rostransnadzor.ru>

20.05.2022 № 1.15-3410

На № _____ от _____

Руководителю Федерального агентства по
рыболовству Российской Федерации

Шестакову И.В.

harbour@fishcom.ru

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу (МТУ Ространснадзора по ДФО) высылает Вам Заключение № А-32/21 по расследованию АС, произошедшего 06.11.2021 с РИШ «ЛУЧЕГОРСК».

Приложение на 6 л. в 1 экз.

Врио начальника МТУ
Ространснадзора по ДФО



И.А. Конев

Исп.: Москаленко Олег Владимирович
тел.: (423) 220-87-51*130

Для подтверждения подлинности электронной подписи, необходим доступ к информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» для входа на портал государственных услуг Российской Федерации (<https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds/>), где Вы можете проверить квалифицированную электронную подпись



УТВЕРЖДАЮ

Начальник Межрегионального территориального
управления Ространснадзора по
Дальневосточному федеральному округу
И.П. Туришев

« 06 » мая 2022 года.

Место окончания расследования:

г. Владивосток

Комиссия в составе:

1. Белоусов Сергей Евгеньевич, заместитель начальника МТУ Ространснадзора по ДФО – заместитель председателя комиссии;
2. Москаленко Олег Владимирович, начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО – член комиссии;
3. Быков Алексей Гаврилович, главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО – член комиссии;
4. Сухинин Анатолий Эдуардович, главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО – член комиссии;
5. Подоляк Владимир Константинович, старший государственный инспектор группы по проведению осмотров судов инспекции государственного портового контроля службы капитана порта Находка – член комиссии;
6. Левцанов Сергей Александрович, главный инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства – член комиссии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-32/21 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море.
2. **ВИД АС:** повреждение сальниковой набивки дейдвудного уплотнения с созданием препятствий производственной деятельности в связи с появлением эксплуатационных ограничений.
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 06.11.2021 в 02:20 (здесь и далее – время судовое: $T_c = T_{\text{МСК}} + 8$ час).
4. **МЕСТО/ КООРДИНАТЫ АС:** Тихий океан, район Южных Курил, $\varphi = 44^{\circ}12,7' N$, $\lambda = 150^{\circ}03,7' E$.
5. **ДАнные О СУДНЕ:** Название, тип/подтип: РШ «ЛУЧЕГОРСК», рыболовное (промысел сайры и заморозка рыбной продукции).
Флаг: Россия.
Номер ИМО: 9796846
Рейс (откуда и куда): Находка - промысловый район (Тихий океан, Южные Курилы).
ФИО капитана: Анискин Андрей Владиславович.
Порт (место) регистрации и номер: Находка, № 14168.
Судовладелец, номер ИМО, адрес: ООО «РК Новый Мир», 692804, Приморский край, г. Большой Камень, ул. Ганслеп 10, каб. 16.
Место и год постройки: Далянь, КНР, 2015г.
Наибольшие размерения судна (м): длина – 74,98 м; ширина – 11,10 м; высота борта – 7,00 м.
Вместимость (брутто/нетто): 1475/460

Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС, 6DKM-28e, 2000 кВт.
 Число и конструкция гребных винтов: один – ВФШ (бронза).
 Конструкция руля, ПУ: руль, тип обтекаемый балансирный
 Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 14,0
 Осадка на момент аварии (нос): 3,07 м.
 Осадка на момент аварии (корма): 5,37 м.
 Осадка (средняя): - 4,22 м.
 Число пассажиров: нет.
 Количество и род груза, его размещение по трюмам: Сайра н/р свежемороженая -130869 кг.
 Численность экипажа: 47 человек.
 Штатный комплект спасательных средств на 57 чел.: надувные спасательные плоты RAFT-A-20(II) 6 шт., спасательные жилеты – 57 шт.; гидротермокостюмы – 57 шт.; спасательные круги – 8 шт.
 Мощность радиостанции и радиус её действия: ПВ/КВ ЦИВ/FS-2575, УКВ ЦИВ/FM-8500, аппаратура ГМССБ на район А1, А2, А3.
 Электрорадионавигационные приборы: компас магнитный «GPL-163», компас магнитный «GPL-163», эхолот «F-3000W», лаг «Furuno DS-80», РЛС / САПИ «Furuno FAR-2827» / «Furuno FAR-2167 DS-BB», гирокомпас «Northrop Grumman Sperry Marine Navigat X Mk 2».
 Число и мощность водоотливных средств: балластный насосы: 135 м³/час – 1 шт./ 50 м³/час – 2 шт.
 Противопожарные средства: передвижной огнетушитель ОП-45 кг. для МКО–1 шт, огнетушители ОП-5 – 21 шт., переносной пенный комплект для МКО – 2 шт., огнетушитель ОУ- 5кг. – 7 шт., аварийное дыхательное устройство THDF – 5 шт., Пожарный насос, 50 м³/час – 2 шт., аварийный пожарный насос, 25 м³/час -1шт.

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

Российский морской регистр судоходства (РС).

6.1. Срок действия классификационного свидетельства: 02.07.2025.

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

Свидетельство о праве собственности на судно:	11.06.2019 – 6/с
Свидетельство о праве плавания под государственным флагом РФ	11.06.2019–6/с
Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна	26.06.2019 – 6/с
Классификационное свидетельство	до 02.07.2025
Свидетельство о грузовой марке	до 02.07.2025
Мерительное Свидетельство	07.06.2021 – 6/с
Свидетельство на оборудование и снабжение	до 02.07.2025

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

- Создание препятствий производственной деятельности в связи с появлением эксплуатационных ограничений

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

06.11.2021 в 02:20 (Тс), на промысле, в районе Южных Курил, Тихий океан, в координатах: φ=44°12,7 N, λ=150°03,7 E, на РШ «ЛУЧЕГОРСК» (далее – судно) при работе ГД в режиме полного хода вахтенным вторым механиком (2МХ) было обнаружено увеличение поступления воды в МО через сальниковое уплотнение дейдвуда. Сбавили обороты ГД до малого. Произвели доклад капитану и судовладельцу. Произвели частичное поджатие сальника. Оценка объема поступления воды -1.5-2.0 м³/сутки.

09:30 Произвели повторное поджатие сальника дейдвуда, остаток 15 мм.

Для дальнейшей работы необходимо было завести косынку и заменить сальниковую набивку. Принято решение следовать в порт Корсаков (Сахалинская область) для проведения ремонтных работ по устранению неисправности.

С 15:10 07.11.2021 по 18:50 09.11.2021 переход на рейд морского порта Корсаков.
17.11.2021 с 09:00 до 12:00 проведены ремонтные работы с помощью водолазов на рейде морского порта Корсаков.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

9.1. Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай:

Гидрометеорологические условия: ветер западный юго-западный - 7 м/с, волнение-0,5 м, температура воздуха +10°C, воды +8°C.

На навигационном мостике на ходовой навигационной вахте находились: вахтенный второй помощник капитана, два вахтенных матроса. Вахтенный 2-й механик нёс вахту в машинном отделении.

06.11.2021 в 02:20 при следовании РШ «ЛУЧЕГОРСК» полным ходом, вахтенным 2МХ было обнаружено увеличение поступления воды в МО через сальниковое уплотнение дейдвуда. Обороты ГД были сбавлены до малого и произведено поджатие сальника дейдвуда на 5 мм.

В 09:30 Произвели повторное поджатие сальника дейдвуда, остаток 15 мм. Однако поступление забортной воды осталось на прежнем уровне.

Судовой технической службой, сделан вывод, что ремонт силами экипажа в море невозможен о чём было доложено руководству ООО «РК Новый Мир».

Руководством компании принято решение о необходимости следования судна в порт Корсаков для выяснения причин неисправности и последующего ремонта.

9.2. Установленные факты:

1. Судно осуществляло плавание в Тихом океане, в районе Южных Курил.
2. Состояние судна, критерии остойчивости, непотопляемости соответствовали нормам РС.
3. Экипаж судна состоял из 47 человек и 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.
4. Из рапорта старшего механика от 11.11.2021 следует, что по мере увеличения поступления воды всегда производится поджатие сальника дейдвудного устройства. Данное действие является штатным, и не трактуется как аварийный случай. На данном судне невозможно произвести добавку или замену сальниковой набивки в связи с тем, что не предусмотрены конструктивно стопорные фиксаторы (необходимо заводить косынку на гребной вал). Для продолжения промысла, была произведена попытка добавить дополнительное кольцо, но при отдаче грунбуксы увеличилось поступление воды, о чём было указано в рапорте от 06.11.2021. Рапорт старшего механика от 06.11.2021 в адрес МТУ Ространснадзора по ДФО не представлен.
5. Осмотр подводной части РШ «ЛУЧЕГОРСК», проведённый в светлое время суток в точке №17 рейда морского порта Корсаков силами водолазной станции ИП Ларин А.Б. показал, что винторулевая группа, лопасти винта со стороны и нагнетающей поверхности лопастей видимых дефектов не имеют; кромки всех лопастей без видимых дефектов, корни лопастей и ступицы без видимых дефектов; прижимное кольцо сальниковой набивки уплотнения притянута болтами, которые все на месте; ложка пера руля следов касаний с грунтом не имеет, перо руля видимых повреждений не имеет (Актом водолазного осмотра РШ «ЛУЧЕГОРСК», выполненным ИП Ларин А.Б. 17.11.2021).
6. В соответствии со Справкой главного инженера ООО «РК «Новый мир» Шиленко В.А., 26.05.2021 на РШ «ЛУЧЕГОРСК» была произведена замена набивки уплотнения дейдвуда, вытащили 6 колец, поставили 7 колец (диаметр 30 мм), стянули 65 мм, произвели проверку в работе, ослабили на 67-68 мм. 14.09.2021 была произведена подтяжка сальника (l=38-39 мм), 02.10.21 была произведена подтяжка сальника (l=27-29 мм), 27.10.21 была произведена подтяжка сальника (l=20-21 мм), 06.11.21 была произведена подтяжка сальника (l=14,5-16 мм), 17.11.2021 была произведена замена сальникового уплотнения, марка уплотнения ЛП-31, установлено 6 колец, расстояние 68-70 мм, 25.11.2021 21 была произведена подтяжка сальника

($l=65-66$ мм).

7. В соответствии с выпиской из журнала технического состояния касательно валопровода и дейдвудного устройства поджатие (подтяжка) сальника производилось 25.08.2021, 25.09.2021, 25.10.2021, 27.10.2021 и 06.11.2021.
8. В соответствии с Актом сдачи-приёмки выполненных работ № 000000399 от 13.02.2020 ООО «Ливадийский ремонтно-судостроительный завод» на РШ «ЛУЧЕГОРСК» были выполнены следующие работы: дефектовка дейдвудных втулок, замеры зазоров в дейдвудных подшипниках с составлением карты обмеров, произведена замена сальникового уплотнения в дейдвудных подшипниках.
9. По результатам проведенного освидетельствования РШ «ЛУЧЕГОРСК» в п. Корсаков Акт (форма 6.3.10) № 21.09005.172 от 17.11.2021 установлено, что все требования Акта (форма 6.3.32) № 21.08964.172 от 07.15.2021 выполнены в полном объеме, повреждения объектов технического наблюдения РС устранены, класс судну рекомендуется восстановить. Произведена замена сальниковой набивки дейдвудного уплотнения, установлена сальниковая набивка согласно чертежа LY8501-425-00 размером 32x32 мм, типа ЛП-31. Гребной вал и дейдвудное устройство предъявлены в работе на разных режимах, замечаний нет. Дейдвудное устройство соответствует применимым требованиям Правил РС.
10. В ходе расследования было ограничено количество доказательств и документов, полученных от судовладельца. Объяснительные второго, третьего и четвертого механиков РШ «ЛУЧЕГОРСК» ООО «РК «Новый мир» не представлены (письмо МТУ Ространснадзора по ДФО № 1.15-481 от 28.01.2022).
11. Капитан РШ «ЛУЧЕГОРСК» и руководство ООО «РК «Новый мир» не представили Акт об аварийном случае с указанием, в том числе причины аварийного случая, тем самым не выполнили требования пункта 17 Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море (ПРАИМ-2013), утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 №308 и письмо МТУ Ространснадзора по ДФО № 1.15-481 от 28.01.2022.
12. Расследование АС производилось на основании документов, представленных ООО «РК «Новый мир».

9.3. Причины аварийного случая:

Поступление забортной воды через сальниковое уплотнение дейдвуда в МО. Установить (идентифицировать) начальную причину поступления забортной воды не представляется возможным. С высокой степенью вероятности можно предположить, что причиной АС стало плохое качество материала сальникового уплотнения.

9.4. Выводы:

Причастность, каких-либо лиц РШ «ЛУЧЕГОРСК», способствовавших возникновению аварийного случая, связанного с повреждением сальника дейдвуда с созданием препятствий производственной деятельности в связи с появлением эксплуатационных ограничений в ходе расследования не установлены.

9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:

ООО «РК Новый Мир» (Общество):

- разобрать с механико-судовой службой (инженерно-технической службой) Общества обстоятельства и возможные причины аварийного случая. Обратить особое внимание на обеспечение безаварийной эксплуатации судов, организацию ремонта судов;
- разобрать с экипажами судов Общества обстоятельства данного аварийного случая. Обратить особое внимание на обеспечение безаварийности, а также на необходимость выполнения дополнительных мер по обеспечению безопасной эксплуатации дейдвудного устройства;

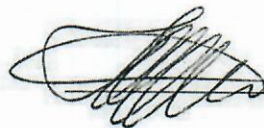
- усилить контроль за техническим состоянием судовых технических средств руководителями структурных подразделений Общества и старшим командным составом судов на регулярной основе;
- провести анализ эффективности существующей планово-предупредительной системы технического обслуживания технических средств и конструкций судов Общества;
- в соответствии с пунктом 31 Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море (ПРАИМ-2013), утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 №308 разработать и осуществить мероприятия по предотвращению подобных аварийных случаев в будущем;
- о принятых мерах и планируемых мероприятиях известить МТУ Ространснадзора по ДФО и РС в установленный ПРАИМ-2013 срок.

Заместитель начальника МТУ
Ространснадзора по ДФО



С.Е. Белоусов

Начальника отдела учета и расследования
транспортных происшествий на водном транспорте
МТУ Ространснадзора по ДФО



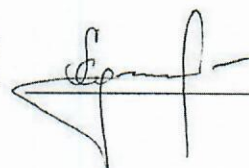
О.В. Москаленко

Главный государственный инспектор отдела учета и
расследования транспортных происшествий на водном
транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО



А.Г. Быков

Главный государственный инспектор отдела учета и
расследования транспортных происшествий на водном
транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО



А.Э. Сухинин

Старший государственный инспектор группы по
проведению осмотров судов инспекции государственного
портового контроля службы капитана порта Находка

согласовано письмом
№24-2/393 от 06.05.2022 В.К. Подоляк

Главный инженер-инспектор Дальневосточного филиала
Российского морского регистра судоходства



С. А. Левшанов

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство морского и речного транспорта
ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»
Филиал Федерального государственного
бюджетного учреждения
«Администрация морских портов Приморского
края и Восточной Арктики»
в морском порту Находка
(Филиал ФГБУ «АМП Приморского края и
Восточной Арктики» в морском порту Находка)

КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА

НАХОДКА

Портовая ул., д. 1, г. Находка, Приморский край, 692904
Тел. (4236) 69-96-86, факс: (4236) 62-96-84
E-mail: nakhodka@pma.ru; www.pma.ru

06.05.2022 № 24-2/393

На № _____ от _____

О расследовании аварийного случая
на РШ «Лучегорск»

Начальнику
МТУ Ространснадзора по ДФО

Турищеву И.П.

Нижнепортовая ул., д. 3,
г. Владивосток, 690003
тел. (432) 222-11-31
mtu.dfo@rostransnadzor.ru

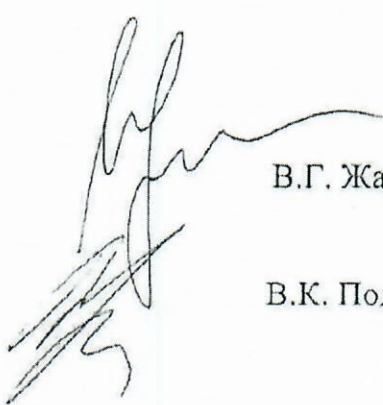
Уважаемый Игорь Петрович!

Настоящим сообщая, что член комиссии по расследованию аварийного случая на море, на РШ «Лучегорск», старший государственный инспектор группы по проведению осмотров судов в морском порту инспекции государственного портового контроля службы капитана морского порта Находка В.К.Подоляк согласен с выводами по данному делу и готов подписать заключение № А-32/21 по расследованию аварийного случая на море.

С уважением,

Капитан морского порта Находка

Старший государственный инспектор


В.Г. Жарков

В.К. Подоляк

В.К. Подоляк
(4236) 69 96 98

