

0590
СЗФ, АИКО

к сведению учета в работе



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 № 403-215

На № _____ от _____

О направлении заключений по расследованию
аварийных случаев

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 6 мая 2022 г. № А-31/21 по расследованию аварийного случая, произошедшего 5 ноября 2021 г. с СРТМ «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;

2. от 23 мая 2022 г. № А-10/22 по расследованию аварийного случая, произошедшего 10 марта 2022 г. с СДС «Рифер», представленное письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы

ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ
ЭО АСР»
ВХ.№ 322
27 МАЙ 2022

по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу
от 25 мая 2022 г. № 1.15-3520.

Приложение: на 13 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

25.05.2022 № 1.15-3520

На № _____ от _____
Заключение по расследованию аварийного случая,
произошедшего на СДС «Рифер»

Руководителю Федерального агентства
по рыболовству Российской Федерации

И.В. Шестакову

107996 г. Москва, Рождественский
бульвар, д. 12

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-10/22 по расследованию АС, произошедшего 10.03.2022 на СДС «Рифер».

Приложение на 5 л. в 1 экз.

Начальник МТУ
Ространснадзора по ДФО



И.П. Турицев

Исп.: Сухинин Анатолий Эдуардович
тел.: (423) 220-87-51*128

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

«23» мая 2022 года.

Место окончания расследования

г. Владивосток

Комиссия в составе:

1. Москаленко Олег Владимирович, начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО;
2. Быков Алексей Гаврилович, главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО;
3. Сухинин Анатолий Эдуардович, главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО;
4. Ковура Игорь Игоревич, начальник инспекции государственного портового контроля службы капитана морского порта Владивосток;
5. Верещак Евгений Борисович, старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-10/22
ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ**

1. **КЛАСИФИКАЦИЯ АС:** АВАРИЯ

2. **ВИД АС:** Гибель человека

3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 10.03.2022 07:00 (кмч)

4. **МЕСТО АС:** Охотское море, $\varphi=51^{\circ}53,3N$, $\lambda=155^{\circ}59,2E$

5. **ДАННЫЕ О СУДНЕ:**

Название, тип: «РИФЕР», среднее добывающее судно (СДС)

Флаг: Российская Федерация.

Номер ИМО: 8817186

Рейс (откуда и куда): Пусан (Республика Корея) – Охотоморская экспедиция

ФИО капитана: Даутов Руслан Армирович

Порт (место) регистрации и номер: п. Владивосток, № ВК-0798.

Судовладелец, номер ИМО, адрес: ООО «Востокрыбпром» ИМО нет, 690090,

г. Владивосток, ул. Светланская, д. 51А, e-mail: econ@dalryba.ru, Директор Малахов Денис Александрович

Место и год постройки: Япония, 1989

Наибольшие размерения судна (м): длина 56,49 м, ширина 8,90 м, высота борта 3,97 м.

Вместимость (брутто/нетто): 713/301

Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС (6М31АFTE) 736 кВт.

Число и конструкция гребных винтов: один 4-х лопастной винт фиксированного шага цельнолитой.

Конструкция руля, ПУ: небалансирный, ПУ нет

Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 11,0

Осадка на момент аварии (нос): 4,1 м.

Осадка на момент аварии (корма): 5,5 м. Тср.=4,8 м.

Число пассажиров: нет.

Количество и род груза, его размещение по трюмам (м³): рыба и морепродукты (транзит) 20,14 тонн.

Численность экипажа: 30 чел.

Штатный комплект спасательных средств: спасательные плоты: тип «25DK+» - 2 шт, тип «RAFT-A-6(II)» - 2 шт. спасательные жилеты - 34 шт, гидротермокостюмы - 34 шт; спасательные круги - 7 шт, линеметательное устройство IKAROS LINE-THROWER (с 4-мя ракетами и 4-мя линиями).

Мощность радиостанции и радиус её действия: УКВ р/станции с ЦИВ, ПВ/КВ радиоустановка - 0.25 кВт, судовая земная станция Инмарсат-С, (аппаратура ГМССБ районы А1, А2, А3).

Электрорадионавигационные приборы: гирокомпас «Токуо Кеики», компас магнитный основной «SAURA KEIKI SEISAKUSHO Co., Ltd», эхолот «Samyung Enc Co., Ltd», Лаг «JNL-203» РЛС – «FURUNO El.Co.,Ltd, FAR 2115», «FURUNO El.Co.,Ltd, FAR 2117» - 2 шт, АИС – «SAILOR 6280».

Число и мощность водоотливных средств: нет сведений

Противопожарные средства: два насоса, производительностью – 70, 57 м³/час в машинном отделении, огнетушители: ОП – 5 кг - 14 шт, ОУ - 5 кг. - 2 шт, Переносной пенный комплект – 1 шт, передвижной пенный огнетушитель 45 кг – 1 шт, машинное отделение оборудовано стационарной системой объемного аэрозольного пожаротушения с генераторами огнетушащего аэрозоля типа СОТ-1М в количестве 11 шт.(в том числе 1 запасной), углекислотная система пожаротушения газовыпускных трубопроводов ДВС (два сосуда по 1,53 кг.)

Категория ледовых усилений судна: нет

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

Российский морской регистр судоходства (РС).

6.1. Срок действия классификационного свидетельства: до 02.03.2023

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

- Свидетельство о праве собственности на судно 17.12.2019 - б/с
- Свидетельство о праве плавания под государственным флагом Российской Федерации 17.12.2019 - б/с
- Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна 13.07.2021 – б/с
- Классификационное свидетельство до 02.03.2023
- Свидетельство о грузовой марке до 02.03.2023
- Международное мерительное свидетельство 02.03.2018 - б/с
- Свидетельство на оборудование и снабжение до 02.03.2023
- Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью до 02.03.2023
- Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами до 02.03.2023
- Международное свидетельство о предотвращении загрязнения атмосферы до 02.03.2023
- Св-во о соответствии оборудования и устройств судна требованиям Приложения V к МК МАРПОЛ 73/78 до 02.03.2023
- Международное св-во об энергоэффективности судна 02.03.2018 – б/с

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

- Гибель человека – матроса СДС «РИФЕР» Ключева Василия Васильевича 15.12.1988 г.р.

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

10.03.2022 в 07:00 (здесь и далее время судовое $T_c = T_{мс} + 2$ час) в Охотском море в координатах: $\varphi=51^{\circ}53,3N$, $\lambda=155^{\circ}59,2E$ на СДС «РИФЕР» (далее судно) во время подготовки к постановке крабового порядка получил травмы, не совместимые с жизнью матрос Клюев В.В.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

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

Гидрометеорологические условия на момент аварийного случая: ветер северный 8 м/с, волнение моря 2 метра, температура воздуха -1 градус, видимость 1 миля. .

10.03.2022 06:40 СДС «РИФЕР» в районе вылова морских биоресурсов (камчатский краб) ловушками крабовыми конусными в координатах $\varphi=51^{\circ}53,8N$, $\lambda=156^{\circ}00,2E$ закончил выборку порядка № 6 и следовал переменными ходами и курсами. На ходовом мостике: старший помощник капитана и вахтенный матрос.

После выборки порядка № 6 палубная смена, работавшая за сортировочным столом на кормовой промысловой палубе, отправилась в сушилку на перерыв. На кормовой промысловой палубе остались мастер добычи, матрос Ветров С.А. и матрос Клюев В.В.

Мастер добычи дал команду матросу Клюеву В.В. перетянуть грузы с бака на корму. Матрос Клюев В.В. при помощи грузовой лебедки начал процесс перетягивания якорного груза (60 кг) по специальному желобу. Не сняв грузовой шкентель со специального стопора (утка) матрос Клюев В.В. продолжал работать грузовой лебедкой. В результате чрезмерного натяжения грузового шкентеля вырвало канифас блок, который ударил в спину стоящего на палубе матроса Клюева В.В. и сбил его с ног.

Согласно схемы расстановки людей, предоставленной судовладельцем, на момент АС Клюев В.В. находился на правом борту, непосредственно под специальным стопором (уткой), мастер добычи ближе в корму промысловой палубы, приблизительно в пяти метрах от Клюева В.В., а матрос Ветров С.А. в двух метрах от двери входа в раздевалку, находящейся в помещении надстройки и в четырех метрах от пострадавшего.

Мастер добычи попытался оказать первую помощь, однако пульс у матроса Клюева В.В. отсутствовал.

В 07:00 на навигационный мостик поднялся мастер добычи и сообщил вахтенному старшему помощнику капитана о произошедшем АС, о чем было доложено капитану судна.

12.03.2022 по распоряжению руководства компании судно последовало в морской порт Петропавловск-Камчатский.

13.03.2022 в 11:20 судно ошвартовалось правым бортом к причалу № 8 торгового порта Петропавловск-Камчатский, на борт прибыли портовые службы для оформления прихода судна.

9.2. Установленные факты:

1. СДС «Рифер» осуществлял промысел в установленном Классификационным обществом районе плавания.

2. Экипаж судна на момент аварийного случая состоял из 30 человек, 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, а также «Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна», выданного на основании правила V/14.2 МК СОЛАС-74.

3. Матрос Клюев Василий Васильевич 15.12.1988 г.р.

- согласно приказа (распоряжения) о приеме работника на работу № 100 от 10.12.2021 был принят на работу с 13.12.2021 без испытательного срока на СДС «Рифер» на должность матроса 1 класса;

- 03.03.2021 выдано квалификационное свидетельство № VVO204722680 капитаном морского порта Владивосток, с функцией – судовождение, должностью – вахтенный матрос, без ограничений;

- прошел обучение и проверку знаний требований охраны труда по программе: «Охрана труда и проверка знаний требований охраны труда рядового плавсостава» в объеме 10 часов в

частном образовательном учреждении профессионального образования «Тихоокеанского морского училища», протокол № 288 от 22.12.2021;

- 10.12.2021 прошел вводный (первичный) инструктаж в компании, 13.12.2021 первичный инструктаж на рабочем месте.

4. Согласно опросу очевидцев несчастного случая матрос Клюев В.В. был одет согласно Правил ОТ при работах на промысле, а именно в костюме ХБ, сапоги резиновые теплые, каска, костюм утепленный для рыбаков, перчатки резиновые. Спецодежда, согласно личной карточки № 26 учета выдачи средств индивидуальной защиты была выдана 13.12.2021.

5. Согласно Протокола, утвержденным капитаном судна 27.02.2022 было проведено обучение и аттестация матросов палубной команды (вахтенных матросов) для работы с орудиями лова и палубными механизмами, согласно Системы управления охраной труда и Системы управления безопасностью в количестве 5 часов и стажировкой 24 часа (3 дня). Стажировку провел старший мастер добычи.

6. Работы на палубе выполнялись на основании наряд-допуска №05/22 от 01.03.2022.

7. Согласно Допуска от 01.03.2022, старшим мастером добычи был проведен инструктаж в объеме инструкций системы управления охраной труда бригаде в составе 10 человек, в том числе: мастеру добычи, матросу Ветрову С.А. и матросу Клюеву В.В. Мероприятия, обеспечивающие безопасность работ были выполнены. Производитель работ и члены бригады были ознакомлены с особенностями работ. Объект был подготовлен к производству работ. Было разрешено приступить к производству работ.

8. Весь экипаж судна, под роспись, в судовом экземпляре был ознакомлен с Положением о системе управления охраной труда в компании.

9. Матрос Клюев В.В. выполнял работы на кормовой промысловой палубе шириной 8,5 м и длиной 15 м, покрытие палубы дерево. Освещение искусственное (прожекторы на палубе) и естественное. Грузовая лебедка «Seibu PWS-15T2», год выпуска 1999, изготовитель «Seibu».

10. Согласно судовому акту от 14.02.2022, утвержденному капитаном судна – комиссией в составе: старшего помощника капитана, старшего мастера добычи, электромеханика и 2-го механика 14.02.2022 было произведено испытание на прочность грузового блока натяжением грузового шкентеля под нагрузкой 2 тонны согласно динамометра. Время выдержки под нагрузкой 10 минут. Деформация и повреждения грузового блока после испытаний отсутствуют.

11. Согласно протокола опроса мастера добычи, он дал команду матросу Клюеву В.В. для перетяжки якорного груза (60 кг) с бака на корму. По неизвестной для него причины матрос Клюев В.В. невзирая на чрезмерное натяжение грузового шкентеля продолжал нажимать на кнопку пульта управления грузовой лебедкой. Мастер добычи, находясь приблизительно в пяти метрах от него, не успел среагировать из-за достаточно быстро происходящих событий.

12. Согласно объяснительной матроса Ветрова С.А. он занимался подготовкой ловушек, готовил наживу. В это время матрос Клюев В.В. перетягивал груза с бака на корму при помощи грузовой лебедки. Когда услышал громкий хлопок, выбежал и увидел, лежащего на палубе матроса Клюева В.В. Признаков жизни у Клюева В.В. не было.

13. Согласно объяснительной старшего помощника капитана он заступил на навигационную вахту 10.03.2022 в 02:00 с вахтенным матросом Ветровым С.А. В 06:00, ввиду того, что судно находилось на свободном ходу, погодные и навигационные условия были благоприятные вахтенный матрос был отправлен на кормовую палубу для помощи мастеру добычи.

14. Согласно акту о расследовании группового несчастного случая при осмотре места происшествия оказалось, что грузовой шкентель был застопорен на стопоре «утка».

15. В «Протоколе оценки рисков», утвержденном заместителем по безопасности мореплавания ООО «Востокрыбпром» 25.02.2022 в пункте 4 «Определение мер противодействия рискам», п.п 4.1 «Меры противодействия возможным опасностям и причинам их возникновения в мерах защиты» (4.1.4) указана ссылка на «Правила техники безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР», утратившие силу (отменены) и «Правила совместного плавания и промысла судов флота рыбной промышленности», не действующие на основании приказа Минсельхоза России от 30.04.2020 г. № 246.

16. Согласно свидетельству о смерти от 17.03.2022, выданным ГБУЗ «Камчатское краевое бюро судебно-медицинской экспертизы» непосредственной причиной смерти Клюева В.В. явилась травма внутригрудного органа, внутрибрюшных и тазовых органов, а внешней причиной - соприкосновение с подъемным механизмом на производстве.

17. Расследование АС производилось на основании документов, представленных компанией ООО «Востокрыбпром».

9.3. Причины аварийного случая:

Получение травм не совместимых с жизнью в результате удара в спину сорвавшимся с каната, из-за его чрезмерного натяжения, канифас-блоком, при попытке перемещения лебедкой застопоренного якорного груза.

9.4. Выводы:

Матрос Клюев В.В. нарушил:

- пункт 1.3 «Инструкции по охране труда при выполнении любых работ на судне» (ИОТ-О-01) - приступая к работе с механизмами, необходимо проверить прочность крепления и исправность ограждений, а также других предохранительных устройств, а именно не обратил внимание на чрезмерное натяжение канатов;

- пункт 4 «Должностной инструкции» матроса 1 класса – должен знать правила и приемы управления механизмами и устройствами, выполнения судовых операций по своему заведованию, малярных и такелажных работах.

Мастер добычи Фахразиев А.М. нарушил:

- пункт 2 «Должностной инструкции мастера добычи» и пункт 2.1 (меры охраны труда при выполнении такелажных работ) «Инструкции по охране труда при выполнении палубных работ» (ИОТ-ОСС-01), а именно отсутствием контроля как руководителя работ за выполнением матросом правильной эксплуатации оборудования.

9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем.

Судовладельцу АО РК «Океанрыбфлот»:

- разобрать с экипажами судов компании обстоятельства и факты аварийного случая, обратив особое внимание на соблюдение техники безопасности при проведении судовых и промысловых операций, персональную ответственность капитанов, мастеров добычи, помощников капитанов по добыче, за соблюдение норм охраны труда и техники безопасности. Обратить особое внимание на обеспечение безаварийности;

- провести с членами экипажей судов компании внеплановый инструктаж по охране труда по безопасному выполнению судовых и промысловых работ;


- привести на уровень современности, согласно действующего законодательства «Оценку рисков при выполнении судовых операций» и СУБ, разработанных компанией;

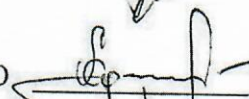
- в соответствии с пунктом 31 «Положения о расследовании аварий или инцидентов на море» (ПРАИМ-2013), утвержденного приказом № 308 от 08.10.2013 Министерства транспорта Российской Федерации, разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных АС в будущем;


- о принятых мерах известить МТУ Ространснадзора по ДФО, РС и Росрыболовство в установленный ПРАИМ-2013 срок.


1. Начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО
2. Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО
3. Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО
4. Начальник инспекции государственного портового контроля службы капитана морского порта Владивосток
5. Старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства

 О.В. Москаленко

 А.Г. Быков

 А.Э. Сухинин

 И.И. Ковура

 Е.Б. Верещак



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 № 1.15-3412

На № _____ от _____

Руководителю Федерального агентства по
рыболовству Российской Федерации

Шестакову И.В.

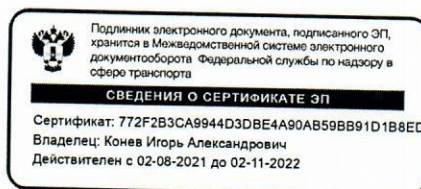
harbour@fishcom.ru

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, $\varphi = 43^\circ 55,4 \text{ N}$, $\lambda = 146^\circ 16,4 \text{ E}$.
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 баллаирный 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 – 1 шт., 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; гироскоп «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 гидромукфы блейзера. Во время аварийной остановки ГД судно находилось на якоре. В ходе осмотра и выявления причин установлена неисправность – утечка масла из гидромукфы. Устранение неисправности (ремонт гидромукфы) 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 «АТЛАНКТИК» 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», утверждённый 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», утверждённый генеральным директором ООО «Антей»):

- демонтаж-монтаж-сдача с переопрессовкой форсунок;
- демонтаж-монтаж-сдача газотурбонагнетателя 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», утверждённом 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 газотурбонагнетателем 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», утверждённом 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 Заключения.

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 воздухоудвки вызвало перегрев масла и срабатывание защиты на гидромфте.

9.4. Выводы:

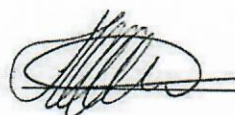
Органу расследования не представилось возможным установить точную причину АС, в связи с чем невозможно выявить причастность, каких-либо лиц СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН», способствовавших возникновению АС.

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), утверждённого 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.

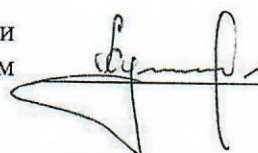
Начальника отдела учета и расследования
транспортных происшествий на водном транспорте
МТУ Ространснадзора по ДФО

 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

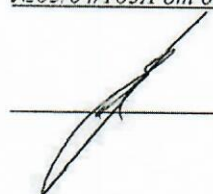
 А.Э. Сухинин

Заместитель капитана морского порта Невельск

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

Инженер-инспектор Дальневосточного
Российского морского регистра судоходства

филиала

 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. Турищеву

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

Уважаемый Игорь Петрович !

Настоящим сообщая, 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