



МИНСЕЛЬХОЗ РОССИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО РЫБОЛОВСТВУ
(РОСРЫБОЛОВСТВО)

Вождеественский 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

26.01.2023 № У03-32

На № _____ от _____

О направлении заключений по расследованию
аварийных случаев

Врио начальника
ФГБУ «Дальневосточный ЭО АСР»
С.В. Пухову

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

Уважаемые коллеги!

Управление флота, портов и международного сотрудничества направляет для использования в работе письмо Северного управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 13 января 2023 г. № СУМРН-07-16/40 о представлении копий заключений:

- от 21 ноября 2022 г. № 08-22 по расследованию аварийного случая, произошедшего 4 сентября 2022 г. на рыболовном судне АК-0804 «ДАРЬЯ»;
- от 21 ноября 2022 г. № 07-22 по расследованию аварийного случая, произошедшего 30 августа 2022 г. на рыболовном сейнере «АЛТАЙ»;
- от 28 декабря 2022 г. № 10-22 по расследованию аварийного случая, произошедшего 9 декабря 2022 г. на рефрижераторе «ГОГЛАНД РИФЕР».

Приложение: на 21 л. в 1 экз.

С уважением,

Начальник
Управления флота, портов и
международного сотрудничества

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

СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП

Сертификат: 2278DCF9E634A57431684094CFD166ED
Кому выдан: Симаков Сергей Васильевич
Действителен: с 28.09.2022 до 22.12.2023



ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ
ЭО АСР»
С.В. Симаков
ВХ. № 121
26 ЯНВ 2023



Федеральная служба по надзору
в сфере транспорта
(РОСТРАНСНАДЗОР)

СЕВЕРНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННОГО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО НАДЗОРА
(СЕВЕРНОЕ УГМРН РОСТРАНСНАДЗОРА)

ул. Поморская, д. 2, г. Архангельск, 163000

Тел./факс: (8182) 65-79-35

E-mail: ugmrn29@rostransnadzor.ru

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

13.01.2023 № СУГМРН-07-16140

на № _____ от _____

Руководителю
Федерального агентства
по рыболовству

И.А.Шестакову

harbour@fishcom.ru

Ответ на запрос

Уважаемый Илья Васильевич!

На Ваш запрос направляем Вам копии Заключений по расследованию аварийных случаев на море за 4 квартал 2022 года:

- №07/22 от 21.11.2022 с рыболовным судном «Алтай» (порт приписки Мурманск, судовладельцы ООО «Путина») – повреждение главного двигателя (авария);
- №08/22 от 21.11.2022 с рыболовным судном «Дарья» (порт приписки Мурманск, судовладелец ООО «Севнауцфлот» - остановка главного двигателя (авария);
- №10/22 от 28.12.2022 с рефрижераторным судном «Гогланд Рифер» (порт приписки Большой порт Санкт-Петербург, судовладелец ООО «БАЛТАТЛАНТРЕФТРАНС») - посадка на мель при смене якорной стоянки судна (инцидент).

Приложение: на 20л.

И.О. начальника управления

М.Е.Самойлов

«УТВЕРЖДАЮ»

И.о. начальника

Северного УГМРН

 М.Е. Самойлов

« 21 » ноября 2022 г.

Дата и место окончания расследования: 21.11.2022 г. Мурманск

Ф.И.О. лиц, проводившие расследование:

Комиссия в составе:

Нифонтов Вадим Александрович – начальник отдела аналитики и лицензирования Северного УГМРН Ространснадзора – председатель комиссии;

Лунев Василий Васильевич – государственный инспектор Мурманского линейного отдела Северного УГМРН Ространснадзора – член комиссии;

Гильмияров Евгений Борисович – главный инженер-инспектор Мурманского филиала Российского морского регистра судоходства – член комиссии;

Ястребцев Алексей Дмитриевич – главный специалист отдела организации работ в морском порту и на подходах к нему, координации работ в пункте пропуска и обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта Мурманск – член комиссии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 08-22 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

<u>1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:</u>	<u>авария на море</u> (инцидент, авария, очень серьезная авария)
<u>2. ВИД АС:</u>	<u>Остановка главного двигателя (далее ГД)</u> (столкновение, посадка на мель, повреждение конструкций, загрязнение и т.п.)
<u>3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:</u>	<u>04.09.2022 13:50 (здесь и далее время московское).</u>
<u>4. МЕСТО АС:</u>	<u>Море Баренцево, $\phi=70^{\circ}55,0'N$; $\lambda=041^{\circ}42,0'E$</u> (порт, канал, пролив, залив, море, океан, координаты)
<u>5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:</u>	
Название:	<u>АК-0804 «ДАРЬЯ»</u>
Тип судна:	<u>Рыболовное</u>
Флаг:	<u>Российская Федерация</u>
Номер ИМО:	<u>8516782</u>
Рейс (откуда и куда):	<u>промысловый район Баренцева моря</u>

ФИО капитана:	<u>Улюкаев Ренат Рушанович</u>
Порт (место) регистрации и номер регистрации:	<u>Мурманск;</u>
Судовладелец, номер ИМО, адрес:	<u>ООО «Севнаучфлот», 125071, Москва, Цветной бульвар, д.26, стр.1, пом. 21/1</u>
Место и год постройки:	<u>1986, Норвегия</u>
Наибольшие размерения судна:	<u>67.3/14.5/10.7</u>
Вместимость (брутто/нетто):	<u>2598тн./821тн.</u>
Тип и мощность судовой энергетической установки:	<u>"WICHMANN"12V28B, 3652 кВт/4965 л.с.</u>
Число и конструкция гребных винтов:	<u>1ВРШ</u>
Конструкция руля, ПУ:	<u>Руль балансирный, баллер-перо-насадка, носовое подруливающее устройство</u>
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):	<u>12</u>
Осадка на момент аварии (нос):	<u>5,36</u>
Осадка на момент аварии (корма):	<u>6,92</u>
Число пассажиров:	<u>0</u>
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	<u>317 тн. мороженой рыбопродукции</u>
Численность экипажа:	<u>40</u>
Штатный комплект спасательных средств:	<u>Дежурная шлюпка Polaris 166R – 1 шт.; спасательные плоты: VIKING DK25+ - 2 шт.; VIKING DK20+ -1 шт. VIKING25DKF – 1 шт.; спасательные круги - 8шт.; спасательные жилеты – 47 шт.; гидротермокомбинезоны - 49 шт.</u>
Мощность радиостанции и радиус её действия:	<u>УКВ-FURUNO: 8500, 8900S; ПВ/КВ-FURUNO DSC60; устройства для приема информации: FURUNO: NX700, FELCOM18</u>
Электрорадионавигационные приборы:	<u>Эхолот – Hondex 7300Di; лаг – Furuno 60G; РЛС-FURUNO: FAR-2115, FAR-2110; гирокомпас- Anchutz, STD-20.</u>
Число и мощность водоотливных средств:	<u>2 осушительных насоса</u>
Противопожарные средства:	<u>Огнетушители: ОУ-5 –7шт.; ОП-5 – 32шт.; передвижной пенный огнетушитель – 2шт.; 3 пожарных насоса; стационарная CO2 система.</u>

Категория ледовых усилений КМ*Ice3 Fishing vessel
судна:

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

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

6.1 Срок действия классификационного свидетельства: 26.03.2023

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

Свидетельства о Праве собственности на судно №201850035, №201850043, выданы Капитаном морского порта Архангельск 13.01.2022 (долевая собственность 45% и 5%).

Свидетельство о Праве собственности на судно №200104384, выдано Капитаном морского порта Архангельск 27.06.2022 (долевая собственность 50%).

Свидетельство о Праве плавания под Флагом Российской Федерации №201850137, выдано Капитаном морского порта Архангельск 13.01.2022.

Свидетельство о минимальном составе экипажа №202104392, выдано Капитаном морского порта Архангельск 27.06.2022.

Документ о соответствии СЗ №0792. Выдан в порту Мурманск 05.03.2019. Действителен до 04.03.2024. Ежегодное освидетельствование - 03.06.2022.

Свидетельство об управлении безопасностью СЗ №0810, выдано в порту Тромсё (Норвегия) 02.07.2019. Срок действия до 01.07.2024. Промежуточное освидетельствование проведено 05.10.2021.

Классификационное свидетельство №18.03882.240, выдано в порту Ялова (Турция) 27.12.2018, действительно до 26.03.2023. Ежегодное освидетельствование 01.06.2022.

Свидетельство на оборудование и снабжение №18.03883.240, выдано в порту Ялова (Турция) 27.12.2018, действительно до 26.03.2023. Ежегодное освидетельствование 01.06.2022.

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью №18.03876.240, выдано в порту Ялова (Турция) 27.12.2018, действительно до 26.03.2023. Ежегодное освидетельствование проведено 01.06.2022.

Акт внеочередного освидетельствования судна №22.42.02.02033.150, выдан в порту Мурманск 20.09.2022.

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

Лишение возможности движения. Незапланированное окончание рейса, необходимость следования в порт на буксире, простой судна.

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

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

В Баренцевом море 04.09.2022, во время ведения лова, рыболовное судно АК-0804 «ДАРЬЯ» (далее р/с «ДАРЬЯ») потеряло возможность движения по причине неисправности системы охлаждения главного двигателя (далее ГД) и вынуждено было лечь в дрейф.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

9.1 Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

04.09.2022 р/с «ДАРЬЯ» занималось тралением в 137 милях севернее мыса Канин Нос. На ходовом мостике несли вахту капитан судна (далее КМ) и второй помощник капитана (далее 2ПКМ). Машинную вахту в машинном отделении (далее МО) несли старший механик (далее СМХ) и четвертый механик (далее 4МХ).

Гидрометеорологические условия: ветер – северо-западный - 5-7 м/с; волнение моря – 1,0 м.

В 13:50, после обнаружения 4МХ протечки масла по сальнику насоса охлаждения низкотемпературного контура ГД, СМХ сообщил КМ о необходимости срочного подъема трала. Согласно рапорта СМХ, во время работы ГД посторонних шумов в районе насоса охлаждения слышно не было, температура корпуса насоса в пределах 26-28 С°, давление низкотемпературного контура воды и масла ГД в пределах нормы.

В 14:00 экипаж судна закончил экстренный подъем трала, запущен судовой дизель генератор.

В 14:20 управление ГД передано в МО, основные потребители отключены.

В 14:30 СМХ остановил ГД, судно легло в дрейф.

По указанию СМХ, с целью устранения причины подтекания масла, машинной командой произведен демонтаж и разборка насоса охлаждения ГД, в результате чего было установлено: отсутствует гайка крепления крылатки, разрушен подшипник качения, приводная шестерня имеет сколы на зубьях, сколы и деформации зубьев приводных промежуточных шестерней.

Во избежание более серьезных последствий, КМ принято решение о запрете эксплуатации ГД, подано аварийное сообщение и запрошена помощь в буксировке аварийного судна. Судно находилось в дрейфе в ожидании буксира.

06.09.2022 в 04:25 к аварийному судну подошел СБ «МИКУЛА».
В 05:20 началась буксировка аварийного судна в порт Мурманск.
08.09.202 в 01:20, на рейде Кулонга Кольского залива, произведена смена буксировщика.
В 03:40 суда буксировщики «КАНИН» и «КИЛЬДИН» ошвартовали аварийное судно у причала №11 Мурманского морского рыбного порта.

9.2 Установленные факты

04.09.2022 р/с «ДАРЬЯ» занималось тралением в промысловом районе Баренцева моря. Судно имело действующие документы, выданные РС. Экипаж судна был укомплектован в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

ГД с момента изготовления отработал 114509 моточасов. Последняя моточистка ГД и замена масла двигателя проводились на судоремонтном заводе «Красная Кузница» Архангельского филиала АО «ЦС «Звездочка» 20.01.2021. Техническое обслуживание ГД выполнялось в соответствии с графиком. Качество масла ГД контролировалось лабораторными анализами после каждого промыслового рейса. Нарботка двигателя после моточистки до аварийного случая составила 4269 моточасов. Периодичность моточисток для данного двигателя составляет 15000 моточасов. Согласно лабораторного анализа, проведенного испытательной лабораторией ООО №НК СевМИС» 14.09.2022 в порту Мурманск, по физико-химическим показателям дизельное масло пригодно к дальнейшей эксплуатации.

Дефектация насоса охлаждения низкотемпературного контура охлаждения ГД выполнена ООО «Резерв Плюс» (свидетельство о соответствии предприятия № 20.01181.150 действительно до 27.04.2025). В ходе проведения дефектации насоса установлено: отсутствует гайка крепления рабочего колеса, повреждены шестерни привода, повреждены балансирные валы верхнего и нижнего приводов, разрушен подшипник качения со стороны привода, повреждение приводной шестерни насоса смазочного масла ГД. Техническое состояние ГД не соответствует применимым требованиям Правил РС, класс судна приостановлен 04.09.2022.

Замена роликовых подшипников привода насоса охлаждения низкотемпературного контура пресной воды проводилась 17.09.2020 силами экипажа, наработка установленных подшипников до аварии составила 5746 моточасов (согласно техническому бюллетеню компании Wartsila периодичность замены составляет 40000 м/часов). Подшипники отработали менее 15% от установленного моторесурса.

9.3 Причины аварийного случая

Причиной возникновения аварийного случая явилось разрушение подшипника качения со стороны привода насоса охлаждения низкотемпературного контура ГД, в результате которого произошло нарушение соосности сопрягаемых деталей механизма привода и их повреждение.

9.4 Выводы

Преждевременное разрушение подшипника могло произойти в результате допущенных технологических нарушений со стороны экипажа судна при его установке (замене), либо как результат производственного брака, допущенного при изготовлении самого изделия.

9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем

ООО «Севнаучфлот»:

- при покупке запасных частей ответственных узлов и механизмов, отдавать предпочтение оригинальным запасным частям, приобретаемым в соответствии с рекомендациями завода изготовителя.
- при проведении ремонтных работ, судомеханической службе судна необходимо неукоснительно соблюдать технологию и требования руководств, формуляров и технической документации.
- разобрать данный случай с механическими службами судов компании;
- в соответствии с пунктом 31 «Положения о расследовании аварий или инцидентов на море» (ПРАИМ-2013), утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 № 308 разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем;
- о принятых мерах известить Северное УГМРН Ространснадзора в установленный ПРАИМ-2013 срок.

Дата приема документов к 28.09.2022
расследованию:

Дата окончания 21.11.2022
расследования:

Руководитель Ространснадзора

(должность председателя комиссии)

(Подпись, Ф.И.О.)

Государственный инспектор
Мурманского линейного отдела
Северного УГМРН
Ространснадзора

(должность лица проводившего
расследование АС)

/Лунёв В.В./


(Подпись, Ф.И.О.)

Начальник отдела аналитики и
лицензирования Северного
УГМРН Ространснадзора

(должность лица проводившего
расследование АС)

/Нифонтов В.А./

(Подпись, Ф.И.О.)

Главный инженер-инспектор
Мурманского
филиала Российского морского
регистра
судоходства

(должность лица проводившего
расследование АС)

/Гильмияров Е.Б./

(Подпись, Ф.И.О.)

Главный специалист отдела
организации работ в морском
порту и на подходах к нему,
координации работ в пункте
пропуска и обеспечения
транспортной безопасности
акватории морского порта
Мурманск


(должность лица проводившего
расследование АС)

(Подпись, Ф.И.О.)

/Ястребцев А.Д./

«УТВЕРЖДАЮ»

И.о. начальника Северного
УГМРН Ространснадзора
Самойлов Михаил Евгеньевич

 « 21 » ноября 2022 г.

Дата и место окончания расследования: 21.11.2022

Мурманск

Комиссия в составе:

Ф.И.О. лиц, проводивших расследование:

Комиссия в составе:

Нифонтов Вадим Александрович – начальник отдела аналитики и лицензирования Северного УГМРН Ространснадзора – председатель комиссии;

Лунев Василий Васильевич – государственный инспектор Мурманского линейного отдела Северного УГМРН Ространснадзора – член комиссии;

Гильмияров Евгений Борисович – главный инженер-инспектор Мурманского филиала Российского морского регистра судоходства – член комиссии;

Ястребцев Алексей Дмитриевич – главный специалист отдела организации работ в морском порту и на подходах к нему, координации работ в пункте пропуска и обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта Мурманск – член комиссии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 07-22 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС: Авария на море
(инцидент, авария, очень серьезная авария)

2. ВИД АС: Повреждение главного двигателя
(столкновение, посадка на мель, повреждение конструкций, загрязнение и т.п.)

3. ДАТА И ВРЕМЯ АС: 30.08.2022 05:00

4. МЕСТО АС: Море Баренцево, 69°34'.6N, 034°22'.8E, 11,5 миль на северо-восток от маяка Кильдинский-Северный
(порт, канал, пролив, залив, море, океан, координаты)

5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:

Название: АЛТАЙ

Тип судна: Рыболовный сейнер (р/с)

Флаг: Российская Федерация

Номер ИМО:	8842026
Рейс (откуда и куда):	из Мурманск в Мурманск
ФИО капитана:	Гончар Александр Анатольевич
Порт (место) регистрации и номер регистрации:	Мурманск
Судовладелец, номер ИМО, адрес:	ООО "Путина", Нет, 183038, г. Мурманск, пр. Ленина, д.93
Место и год постройки:	Гданьск, Польша, 1988
Наибольшие размерения судна:	23.68/6.0/3.0
Вместимость (брутто/нетто):	115/34
Тип и мощность судовой энергетической установки:	ДВС Катерпиллер 3412, 1x465 кВт
Число и конструкция гребных винтов:	1 ВРШ
Конструкция руля, ПУ:	Полубалансирный
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):	9.0
Осадка на момент аварии (нос):	1.9 м
Осадка на момент аварии (корма):	2.7 м
Число пассажиров:	0
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	Охлажденная рыбопродукция, 4700 кг
Численность экипажа:	9
Штатный комплект спасательных средств:	Плоты ПСН-10МК-2 шт; спасательные круги - 4 шт; спасательные жилеты - 12 шт; гидротермокостюмы - 9 шт.
Мощность радиостанции и радиус её действия:	УКВ: Skandinavinsk Teleindustri Skanti A.S. 1000 DSC - 1 шт; ПВ: Skandinavinsk Teleindustri Skanti A.S. 1250 - 1 шт; ПВ/КВ: Skandinavinsk Teleindustri Skanti (ИНМАРСАТ) - 1шт; приемник НАВТЕКС (Furuno NX-500) - 1 шт.
Электрорадионавигационные приборы:	Главный магнитный компас "SR-3" - 1 шт; пелорус SR-3 - 1 шт; РЛС "Furuno 1832" -1 шт; приемоиндикатор J-NAV 500 - 1 шт.
Число и мощность водоотливных средств:	Осушительный насос НЦВ 40/20 - 2 шт; насос охлаждения ГД НЦВ 30/40- 1 шт.; Эжектор ВЭЖ 6.3 - 2 шт.
Противопожарные средства:	Огнетушители углекислотные - 7 шт; огнетушители порошковые - 8 шт; передвижной

углекислотный огнетушитель – 1 шт;
стационарная система пожаротушения (галон
1301) – 40 л; главный пожарный насос 40 м³/ч – 1
шт; пожарно-осушительный насос - 20 м³/ч – 1
шт.

Категория ледовых усилений судна: КМ*R1 Fishing vessel

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

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

6.1 Срок действия классификационного свидетельства

13.02.2023

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

Свидетельство о праве плавания под Флагом Российской Федерации от 20.04.2010.

Свидетельство о праве собственности на судно от 20.04.2010.

Свидетельство о минимальном составе экипажа от 24.09.2021.

Документ о соответствии от 21.03.2018. Действителен до 28.03.2023.

Свидетельство об управлении безопасностью от 08.06.2018. Действительно до 03.04.2023.

Свидетельство на оборудование и снабжение от 25.08.2018. Действительно до 13.02.2023. Ежегодное освидетельствование проведено РС 19.04.2022.

Свидетельство о предотвращении загрязнения с судов от 25.08.2018. Действительно до 13.02.2023. Ежегодное освидетельствование проведено РС 19.04.2022.

Классификационное свидетельство от 25.08.2018. Действительно до 13.02.2023. Ежегодное освидетельствование проведено РС 19.04.2022.

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

"АЛТАЙ":

Лишение возможности движения. Незапланированное окончание рейса, необходимость следования в порт на буксире для проведения ремонта.

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

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

30.08.2022, во время ведения промысла в Баренцевом море, на борту рыболовного судна М-0476 "АЛТАЙ" (далее р/с "АЛТАЙ"), в целях проведения краткосрочного ремонта, экипажем судна был остановлен главный двигатель (далее ГД). После окончания ремонтных работ произошел отказ в работе электростартера запуска ГД, в результате чего судно потеряло возможность движения. В виду невозможности устранения неполадки силами экипажа, аварийное судно было отбуксировано в порт Мурманск для проведения ремонтных работ.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

9.1 Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

30.08.2022

Р/с "АЛТАЙ" направлялось в район лова рыбы в открытой части Баренцева моря. На ходовом мостике ходовую навигационную вахту нес капитан судна (далее – КМ), в машинном отделении на машинной вахте находился второй механик (далее – 2МХ).

В 04:50 2МХ обнаружил протечку топливной трубки высокого давления цилиндра №1 ГД.

В 05:00 ГД был остановлен старшим механиком (далее – СМХ) для замены поврежденной топливной трубки.

После проведения ремонтных работ СМХ неоднократно безуспешно пытался осуществить запуск ГД включением стартера.

В 11:00, ввиду отсутствия возможности в судовых условиях устранить неисправность, КМ подано аварийное радиодонесение.

31.08.2022

В 02:00 аварийное судно взято на буксир морским спасательным буксиром "МИКУЛА".

В 12:30 аварийное судно было ошвартовано у причала №22 морского порта Мурманск.

9.2 Установленные факты

30.08.2022 р/с "АЛТАЙ" имело действующие документы, выданные РС. Экипаж судна был укомплектован в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты 1978 года и Свидетельством о минимальном безопасном составе экипажа судна.

Протечка топливной трубки высокого давления на цилиндре №1 выявлена во время осмотра 2МХ работающей судовой энергетической установки, в связи с чем, СМХ произведена аварийная остановка ГД. Запуск ГД, после проведения ремонтных работ, оказался невозможен по причине выхода из строя электрического стартера.

Последний ремонт ГД проводился 20.09.2021 (дата окончания ремонта). После проведения ремонта до момента возникновения аварийного случая, ГД отработал 2598 часов.

После замены топливной трубки высокого давления, СМХ дважды попытался запустить ГД. Во время первой попытки запуска, шестерня стартера вошла в зацепление с маховиком двигателя, но стартеру не хватило мощности раскрутить ГД. После второй попытки запуска, отказало тяговое реле стартера. После проведения экипажем судна демонтажа и разборки электростартера, выявлена неисправность втягивающего реле, а также значительный износ передней втулки шестерни.

Электростартер запуска ГД в разобранном виде не подлежит освидетельствованию РС. Техническое состояние деталей электростартера экипажем судна в процессе эксплуатации не контролировалось. Запасные части, необходимые для проведения ремонта стартера запуска ГД, на борту судна отсутствовали.

9.3 Причины аварийного случая

Повреждение топливной трубки высокого давления возникло вследствие ее износа от продолжительной вибрации во время работы ГД, возникшей по причине нарушения крепления (затяжки).

Поломка пускового устройства ГД произошла по причине критического износа передней втулки шестерни стартера, что привело к снижению крутящего момента вследствие нарушения соосности шестерни бендикса к маховику двигателя.

Возможность оперативного устранения возникшей неисправности у экипажа судна отсутствовала в виду отсутствия на борту запасных частей.

9.4 Выводы

Своевременный и должный уровень контроля за судовой энергетической установкой, вспомогательными механизмами, их обслуживанием и эксплуатация в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей, значительно снижают риск поломок и выхода из строя технических средств.

Согласно п.п. 2.4.4 п.2.4 РД 31.21.30-97 «Правила технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций», обслуживающему персоналу судна необходимо следить за надежностью крепления трубопроводов, своевременно устранять их вибрацию.

Согласно п.п. 2.2.2 п.2.2 РД 31.21.30-97 «Правила технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций», контроль за техническими средствами во время работы должен осуществляться в том числе и путем осмотра, прослушивания и ощупывания. Периодичность контроля устанавливается инструкцией по эксплуатации. При отсутствии указаний в инструкции, периодичность должна быть установлена старшим или вахтенным механиком с учетом назначения технического средства.

Согласно п.п. 1.2.4 п.1.2 РД 31.20.01-97 «Правила технической эксплуатации морских судов», находящиеся в эксплуатации суда, должны иметь на борту необходимые запасы сменно-запасных частей.

9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем

ООО "Путина"

- проанализировать причины и обстоятельства аварийного случая с командным составом на судах Компании, во избежание повторения подобных случаев, обеспечить на судах компании наличие запасных частей, необходимых для поддержания судовой энергетической установки в рабочем состоянии;

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

- о принятых мерах известить Северное УГМРН Ространснадзора в установленный ПРАИМ-2013 срок.

Дата приема документов к 28.09.2022
расследованию:

Дата окончания
расследования:

21.11.2022

Руководитель Ространснадзора

(должность председателя комиссии)

(Подпись, Ф.И.О.)

Государственный инспектор
Мурманского линейного отдела
Северного УГМРН
Ространснадзора

(должность лица проводившего
расследование АС)

/Лунёв В.В./

(Подпись, Ф.И.О.)

Начальник отдела аналитики и
лицензирования Северного
УГМРН Ространснадзора

(должность лица проводившего
расследование АС)

/Нифонтов В.А./

(Подпись, Ф.И.О.)

Главный инженер-инспектор
Мурманского
филиала Российского морского
регистра
судоходства

(должность лица проводившего
расследование АС)

/Гильмияров Е.Б./

(Подпись, Ф.И.О.)

Главный специалист отдела
организации работ в морском
порту и на подходах к нему,
координации работ в пункте
пропуска и обеспечения
транспортной безопасности
акватории морского порта
Мурманск

(должность лица проводившего
расследование АС)

/Ястребцев А.Д./

(Подпись, Ф.И.О.)

«УТВЕРЖДАЮ»
И.о. начальника Северного
УГМРН Ространснадзора
Самойлов Михаил Евгеньевич

« 28 » 12 2022 г.

Дата и место окончания расследования: 27.12.2022 п. Мурманск

Ф.И.О. лица, проводившего расследование:
Олифиренко Наталья Алексеевна – врио начальника Мурманского
линейного отдела Северного УГМРН Ространснадзора.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 10-22 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

- 1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Инцидент на море
(инцидент, авария, очень серьезная авария)
- 2. ВИД АС:** Посадка на мель
(столкновение, посадка на мель, повреждение конструкций,
загрязнение и т.п.)
- 3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 26.02.2021 07:30 (здесь и далее время
московское).
- 4. МЕСТО АС:** Порт РФ Мурманск, 69°05'9N, 033°20'9E
(порт, канал, пролив, залив, море, океан, координаты)
- 5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:**

Название: ГОГЛАНД РИФЕР

Тип судна: Рефрижератор

Флаг: Российская Федерация

Номер ИМО: 8509533

Рейс (откуда и куда): п. Мурманск на якорю в ожидании рейсового
задания

ФИО капитана: Шашков Николай Васильевич

Порт (место) регистрации и
номер регистрации: Большой порт Санкт-Петербург

Судовладелец, номер ИМО,
адрес: ООО "БАЛТАТЛАНТРЕФТРАНС", 6102507,
191186, г. Санкт-Петербург, набережная реки
Мойки, д. 48-52, литер АК, комн. 53

Место и год постройки:	Польша, 1988
Наибольшие размерения судна:	139,70/20,0/12,60
Вместимость (брутто/нетто):	8864/2659
Тип и мощность судовой энергетической установки:	7250 кВт
Число и конструкция гребных винтов:	винт -1 фиксированного шага, 4 лопасти
Конструкция руля, ПУ:	Балансирный, ПУ 850л/с
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):	12 узлов
Осадка на момент аварии (нос):	3,2 м
Осадка на момент аварии (корма):	7,3 м
Число пассажиров:	0
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	Нет
Численность экипажа:	24
Штатный комплект спасательных средств:	Спасательные шлюпки - 2 шт.; ПСН - 4 шт.
Мощность радиостанции и радиус её действия:	Аппаратура УКВ, аппаратура двусторонней радиотелефонной связи
Электрорадионавигационные приборы:	Гидрокомпас - Gyro Simrad GL-80, главный магнитный компас - 83-2538, радар Furuno - 9 Гц, радиолокационная станция Furuno - 3 Гц, GPS Furuno
Число и мощность водоотливных средств:	2 балластных насоса по 100 м ³ /час
Противопожарные средства:	Главный пожарный насос- 2 штуки 63 м ³ /час, аварийный пожарный насос - 63 м ³ /час, диаметр пожарной магистрали D = 52мм, огнетушители - порошковый - 31 штука, углекислотный - 31 штука, пенный переносной комплекс - 1, система CO2 - 123 баллона по 45 кг
Категория ледовых усилений судна:	Класс судна: KM*Ice(3) REF
Противопожарные средства:	Огнетушители: ОУ-5 - 4шт., ОП-5 - 29шт., ОУ-16 - 1шт; передвижной углекислотный огнетушитель - 1 шт.
Категория ледовых усилений судна:	KM*L3 fishing vessel

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

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

6.1 Срок действия классификационного свидетельства: до 31.01.2027

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

Свидетельство о праве собственности от 30.01.2020 №200948194;

Свидетельство о праве плавания №200917826 от 27.12.2019;

Классификационное свидетельство №22.00271.265 от 31.01.2022;

Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом № 201785262 от 16.11.2021, срок действия до 16.11.2022.

Свидетельство на оборудование и снабжение №22.00276.265 от 22.01.2020, срок действия до 31.01.2027.

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

«ГОГЛАНД РИФЕР»

Посадка судна на мель и его нахождение на мели менее 24-х часов
(гибель человека; тяжкий вред, причиненный здоровью человека; потеря человека с судна; утрата груза; гибель судна; повреждения корпуса, механизмов, систем, устройств, оборудования, груза и других материальных ценностей; загрязнение окружающей среды; повреждение объектов морской инфраструктуры; простой судна (часов, суток), включая простой судна, связанный с производством аварийного ремонта)

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

09.12.2022 в 05:38 в Кольском заливе, в акватории морского порта Мурманск при ухудшении погодных условий рефрижераторное судно «ГОГЛАНД РИФЕР» (далее р/с «ГОГЛАНД РИФЕР»), при смене места якорной стоянки село на мель. В 07:45 с помощью буксирных судов р/с «ГОГЛАНД РИФЕР» было снято с мели и отбуксировано в безопасное место.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

9.1 Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

26.11.2022 р/с «ГОГЛАНД РИФЕР» отшвартовалось от причала №41 морского порта Мурманск и под проводкой лоцмана Мурманского филиала

ФГУП «Росморпорт» проследовало к месту якорной стоянки в квадрат 104/71 для ожидания рейсового задания. Судно поставлено на правый якорь, в воде 6 смычек якорь-цепи, грунт – мелкий камень.

09.12.2022, в связи с ухудшением погодных условий, капитаном судна (далее - КМ) принято решение о смене якорной стоянки.

Гидрометеорологические условия: ветер северо-восточный, восточный до 12-14 м/с; небольшой снег; видимость 2-4 км; высота волны до 0,7 м.

В 04:50, в связи с усилением ветра (порывы до 15 м/с), судно развернулось кормой к береговой линии, курс 050°, рысканье 10°.

В 05:10 старший помощник капитана (далее СПКМ) дал команду вахтенному третьему механику (далее ЗМХ) подготовить главный двигатель (далее ГД) к работе.

В 05:15 КМ сделан доклад в службу движения Мурманск-Траффик об опасной близости судна к береговой черте.

В 05:20 экипаж судна приступил к выборке якоря.

В 05:33 якорь «панер», судну дан малый передний ход, но под воздействием северо-восточного ветра судно дрейфовало в направлении береговой черты.

В 05:35 судну был дан средний передний ход, но компенсировать дрейф не удалось.

В 05:38 корпус судна левым бортом коснулся отмели береговой линии. ГД остановлен, объявлена общесудовая тревога, экипаж приступил к осмотру судовых помещений на предмет водотечности. После проведенных экипажем промеров, установлено, что глубина в месте касания грунта составляет от 5 до 6,5 м. (крен 5 градусов на левый борт).

В 07:20 экипаж закончил осмотр помещений, водотечность не обнаружена.

В 07:40 буксирные суда: «ВЯЗ», «ТИС» и «БУК» приступили к снятию аварийного судна с мели.

В 07:45 аварийное судно снято с мели.

В 07:50 экипаж судна приступил к осмотру судовых помещений на предмет водотечности, повреждений корпуса не обнаружено.

В 08:00 судомеханической службой судна произведен запуск ГД, проверено рулевое устройство, замечаний по работе не установлено.

В 08:30 судну дан малый передний ход, судно самостоятельно, с лоцманом на борту, проследовало к месту якорной стоянки.

В 10:20 судно прибыло к месту якорной стоянки (69°00'.8N, 033°02'.1E), отдан якорь.

10.12.2022 водолазной станцией ООО «Эпрон» был произведен водолазный осмотр подводной части корпуса судна. Повреждений корпуса не обнаружено.

9.2 Установленные факты

На борту р/с «ГОГЛАНД РИФЕР» имелись действующие документы, выданные РС. Экипаж судна был укомплектован в соответствии с требованиями

Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты 1978 года и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

Переход судна от причала до места якорной стоянки 26.11.2022 производился под сопровождением лоцмана Мурманского филиала ФГУП «Росморпорт».

Навигационную вахту на мостике 09.12.2022 с 04:00 нес СПКМ. В машинном отделении на вахту заступил ЗМХ.

Согласно судовому журналу: 09.12.2022 в 04:00 координаты местоположения судна 69°05'9N, 033°20'9E; 6 смычек якорь-цепи в воде; глубина под килем 52 м; ГД в готовности 15 мин.

На основании данных, полученных из Комплексной интегрированной информационной системы «МоРе», местоположение р/с «ГОГЛАНД РИФЕР», находившегося на якорной стоянке, в период с 05:58 08.12.2022 до 01:11 09.12.2022 сместилось более чем на 400 метров. В период с 15:35 06.12.2022 до 05:21 09.12.2022 смещение местоположения судна на якоре составило 500 метров. Циркуляция судна при выпущенных 6 смычках якорной цепи, с учетом длины корпуса, не могла превысить 464 метров. Таким образом, дрейф судна на якоре за последние сутки составил не менее 36 метров. Навигационной вахтой перемещение (дрейф) судна не фиксировалось. Согласно рапорту КМ, в 05:15 09.12.2022 в службу движения Мурманск-Траффик, был сделан доклад об опасной близости к береговой черте, что подтверждает впервые замеченную экипажем опасность сближения с береговой чертой за тринадцать дней нахождения судна на якорной стоянке. В рапортах КМ и СПКМ указано, что в 05:33 якорь-цепь «вышла на панер», после чего судну был дан сначала малый передний ход, а затем средний передний ход. Таким образом, в течение 5-ти минут (до 05:38) судно уже не имело хода, а якорь свободно перемещался по дну при выборке якорь-цепи брашпилем. Сопоставление данных показаний свидетельствует о том, что включение малого и среднего ходов производилось в том время, когда судно уже находилось на мели, чем и объясняется невозможность его движения. Точное время пуска в работу ГД установить невозможно в связи с разницей в показаниях рапортов КМ и ЗМХ. Согласно рапорту ЗМХ, пуск ГД произведен 09.12.2022 в 05:36, а согласно рапорту КМ, посадка судна на мель произошла 09.12.2022 в 05:38, что может свидетельствовать о неготовности судна и экипажа к экстренному подъему якоря и запуску ГД при неблагоприятных погодных условиях.

Службой управления движения судов Кольского залива (далее СУДС), 08.12.2022 на суда, стоящие на рейде порта Мурманск, было передано оповещение об усилении до 15-17 м/с юго-восточного/восточного ветра в Кольском заливе в период с 01:00 до 04:00 09.12.2022. Информации о фиксации дрейфа р/с «ГОГЛАНД РИФЕР», стоявшего на якоре в квадрате 104/71, СУДС в орган расследования не представлено.

9.3 Причины аварийного случая

Низкая организация вахтенной службы при стоянке судна на якорю.

9.4 Выводы

При несении ходовой вахты на якорной стоянке судна, вахтенной службе необходимо обеспечивать контроль за положением судна как навигационными способами, так и наблюдением за изменением натяжения якорной цепи, особенно при наличии рысканья судна во время ухудшения гидрометеорологической обстановки.

9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем

ООО «БАЛТАТЛАНТРЕФТРАНС»:

- разобрать обстоятельства и причины данного аварийного случая с командным составом судов в Компании;
- в соответствии с пунктом 31 «Положения о расследовании аварий или инцидентов на море» (ПРАИМ-2013), утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 № 308 разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем;
- о принятых мерах известить Северное УГМРН Ространснадзора в установленный ПРАИМ-2013 срок.

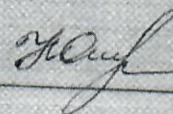
ФГУП «Росморпорт»:

- СУДС Кольского залива, при предоставлении комплексных навигационных услуг, необходимо усилить контроль за движением и положением судов на якорных стоянках.

Дата приема документов к 15.12.2022
расследованию: _____

Дата окончания 27.12.2022
расследования: _____

И.о. начальника Мурманского
линейного отдела Северного УГМРН
Ространснадзора



Н.А. Олифиренко