



МИНСЕЛЬХОЗ РОССИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ПО РЫБОЛОВСТВУ  
(РОСРЫБОЛОВСТВО)

Рождественский б-р, д. 12, Москва, 107996  
Факс: (495) 628-19-04, 987-05-34 тел.: (495) 628-23-20  
E-mail: harbour@fishcom.ru  
http://fish.gov.ru

17.02.2023 № У03-79

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Начальнику  
ФГБУ «Дальневосточный ЭО АСР»  
С.В. Пухову

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

О направлении заключения по расследованию  
аварийного случая на РС «СТАКФЕЛЛ»

Уважаемые коллеги!

Управление флота, портов и международного сотрудничества направляет для использования в работе копию заключения от 30 января 2023 г. № 12/22 по расследованию аварийного случая, произошедшего 24 декабря 2022 г. на рыболовном судне «СТАКФЕЛЛ», представленного письмом Северного управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 31 января 2023 г. № СУГМРН-07-16/170.

Приложение: на 7 л. в 1 экз.

С уважением,

Начальник  
Управления флота, портов и  
международного сотрудничества



С.В. Симаков

ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ  
ЭО АСР»  
ВХ.М. 289  
28 ФЕВ 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](mailto:ugmrn29@rostransnadzor.ru)

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

от 31.01.2023 № СУГМРН-07-16/70  
на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Судовладелец  
ООО «БаренцБиоРесурс»

e-mail: [bbresurs51@gmail.com](mailto:bbresurs51@gmail.com)

Федеральное агентство  
по рыболовству

e-mail: [harbour@fishcom.ru](mailto:harbour@fishcom.ru)

Сопроводительное письмо

В соответствии с п.24 «Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море» (утв. приказом Минтранса России от 08.10.2013 № 308), направляем Вам копию заключения №12/22 от 30.01.2023 по результатам расследования инцидента с рыболовным судном «Стакфелл» (п/р Мурманск, с/в ООО «БаренцБиоРесурс»).

Приложение: на бл.

И.о. начальника управления


М.Е.Самойлов

Олифиренко Наталья Алексеевна  
+7 921 162-54-63



«УТВЕРЖДАЮ»

И.о. начальника Северного УГМРН  
Ространснадзора  
Самойлов М.Е.

 «30» января 2023г.

Дата и место окончания расследования: 23.01.2023

Комиссия в составе:

Ф.И.О. лица, проводившего расследование:  
Олифиренко Наталья Алексеевна - старший государственный инспектор  
Мурманского линейного отдела Северного УГМРН Ространснадзора

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 12-22 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:

Инцидент на море

(инцидент, авария, очень серьезная авария)

2. ВИД АС:

Лишение возможности движения менее 24 часов  
(столкновение, посадка на мель, повреждение конструкций,  
загрязнение и т.п.)

3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:

24.12.2022 16:20 мск

4. МЕСТО АС:

Море Баренцево, 69°32' N, 034°54' E.

(порт, канал, пролив, залив, море, океан, координаты)

5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:

Название:  
Тип судна:  
Флаг:  
Номер ИМО:  
Рейс (откуда и куда):  
ФИО капитана:  
Порт (место) регистрации и  
номер регистрации:  
Судовладелец, номер ИМО,  
адрес:  
Место и год постройки:  
Наибольшие размерения  
судна:  
Вместимость (брутто/нетто):

СТАКФЕЛЛ

рыболовное

Российская Федерация

8112677

из Мурманск в Мурманск

Логинов Александр Адольфович

Мурманск

ООО "БаренцБиоРесурс", 183038, г. Мурманск,  
пр. Ленина, 82, оф. 406

Кристиансунд, Норвегия, 1982

50,75/10,30/6,75

1223



Тип и мощность судовой энергетической установки:	ДВС, Wichman 6AXAG-2200, 1617 кВт
Число и конструкция гребных винтов:	1 ВРШ
Конструкция руля, ПУ:	Балансирный, ПУ нет
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):	10
Осадка на момент аварии (нос):	4,8
Осадка на момент аварии (корма):	3,5
Число пассажиров:	0
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	нет
Численность экипажа:	25 чел.
Штатный комплект спасательных средств:	ПСН Viking 20DK-2шт.; Viking 8DK-1шт.; НУР-А - 10 шт.; спасательные круги-8шт., спасательные жилеты-31шт., гидротермокостюмы- 31 шт.
Мощность радиостанции и радиус её действия:	FS-2570/DSC/NBDP, судовая земная станция ИИМАРСАТ FELCOM-15, приемник службы НАВТЕКС NX-700А, SAILOR 406-II.
Электрорадионавигационные приборы:	Компас - Neptun RK-10, пелорус NOR T42 NSK 1971, эхолот - LA2 4400, лаг - GA-120, РЛС FAR-2117, FR-2115; гирокомпас Navigat X Mk2 GP-150, индикаторы Tenfjord, OBEN, CU 8
Число и мощность водоотливных средств:	ALLWEILER SEEBERG SEBP 1000.1 HIPI F22 PP.3209 1234 л/мин - 1 шт. ALLWEILER SEEBERG SEBP 380.1 HIPO1 F22 PP.3209 500 л/мин - 1 шт
Противопожарные средства:	УО-5 -3шт., ПО-5 -1шт., передвижной УО-16 -1 шт., главные пожарные насосы:20шт. 1*35 м3/ч, 1*20 м3/ч, переносной пенный комплект -2х20л, стационарная система аэрозольного ПТ-12 генераторов.
Категория ледовых усилений судна:	КМ*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**

20.02.2023

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

Свидетельство о праве собственности от 17.10.2018 № 200393363, бессрочное.

Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации от 17.10.2018 № 200393374, бессрочное.

Классификационное свидетельство № 20.00576.150 от 25.05.2020, срок действия до 20.02.2023.

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью № 17.01505.150 от 20.11.2017, срок действия до 20.02.2023.

Свидетельство на оборудование и снабжение № 17.01512.150 от 20.11.2017, срок действия до 20.02.2023.

## **7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ**

Лишение возможности движения. Аварийная буксировка в порт.  
(гибель человека; тяжкий вред, причинённый 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**

24.12.2022 в 16:20 (здесь и далее время московское) в Баренцевом море, на переходе в район промысла, в результате аварийной остановки главного двигателя (далее ГД), рыболовное судно «СТАКФЕЛЛ» (далее р/с «СТАКФЕЛЛ») лишилось возможности движения.

## **9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ**

### **9.1 Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай**

24.12.2022 в 10:00 р/с «СТАКФЕЛЛ» отошло от причала № 8 Мурманского морского рыбного порта и проследовало в район промысла.



Гидрометеорологические условия: ветер северный, порывы до 15-20 м/с; волнение 2 балла; видимость 6-8 миль.

На ходовой навигационной вахте старший помощник капитана, в машинном отделении (далее МО) на вахте третий механик (далее ЗМХ).

В 16:20 произошла самопроизвольная остановка ГД. Судно потеряло возможность движения, обесточилось и легло в дрейф. ЗМХ произвел запуск вспомогательного дизель генератора (далее ДГ).

В 16:30 ЗМХ произвел запуск ГД. Сигналы аварийно предупредительной сигнализации (далее АПС) по работе ГД, отсутствовали. Прибыв в машинное отделение, второй механик подключил валолинию и поднял обороты ГД до рабочих показателей. Судно получило ход, ЗМХ подключил валогенератор к судовым потребителям, остановил вспомогательный дизель генератор.

В 16:45 ГД повторно самопроизвольно остановился. Сигналы АПС по-прежнему отсутствовали. ЗМХ повторно запустил ДГ, но попытка запитать общесудовую сеть оказалась безрезультатной. Судно вновь потеряло возможность движения, обесточилось и легло в дрейф. Электропитание судна обеспечивалось при помощи аварийных аккумуляторов. Произвести пуск ГД, без питания судовой сети, было технически невозможно, т.к. перед запуском необходимо при помощи электронасосов подать смазку на подшипники ГД.

В 19:45 по УКВ-16/10, через следующее в порт Мурманск рыболовное судно «Поларис», КМ передал в адрес судовладельца аварийное сообщение.

25.12.2022

В 06:10 аварийное судно было взято на буксир СМБ «Микула».

В 13:10, во время буксировки, экипажу аварийного судна удалось восстановить электропитание судовой сети, запустить ГД, подключить валогенератор. ГД и вспомогательные механизмы работали в штатном режиме.

В 16:00 СМБ «Микула», в районе острова Торос, передал аварийное судно портовому буксиру «Бизон»

В 22:30 портовый буксир «Бизон» ошвартовал аварийное судно у причала № 15 Мурманского морского рыбного порта.

## 9.2 Установленные факты

24.12.2022 рыболовное судно «СТАКФЕЛ» находилось в открытой части Баренцева моря для перехода в район промысла (экономическая зона РФ). Р/с «СТАКФЕЛЛ» 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.

В 16:20 произошла первая аварийная остановка ГД и обесточивание судна. ЗМХ запустил ДГ, восстановил энергоснабжение судовых систем. Был запущен ГД, электропитание переключено на валогенератор. ЗМХ заглушил ДГ.

В 16:45 был дан ход, после чего последовали повторная аварийная



остановка ГД и обесточивание судна. ЗМХ запустил ДГ, но попытка вновь восстановить энергоснабжение судовых систем и запустить ГД оказалась безрезультатной по причине сработки (отключения) секционного автоматического выключателя.

25.12.2022 в 13:10, во время буксировки аварийного судна СМБ «Микула», судомеханической службе судна удалось принудительно с обратной стороны ГРЩ включить секционный автоматический выключатель, подать питание на судовую сеть, запустить ГД и перейти на питание от валогенератора.

26.12.2022 на р/с «СТАКФЕЛЛ» специалистами ООО Мурманский Завод «Севрематоматика» (Свидетельство о соответствии предприятия №22.03.01.02229.150, выдано РС 20.12.2022) были произведены работы по выявлению причин неисправности цепей управления автоматическим воздушным выключателем вспомогательного дизель-генератора (Технический отчет по обследованию схемы управления автоматическими выключателями ГРЩ № 4 от 28.12.2022). Согласно вышеуказанного отчета, при включении автоматического выключателя ДГ и выключенном секционном АВ секция №1 380В и секция 220В ГРЩ остаются обесточенными, органы управления секционным АВ, расположенные на лицевой панели ГРЩ, не имеют надписей с указанием функционального назначения. В ходе проведенного освидетельствования, специалистами ООО МЗ «Севрематоматика» были проверены быстрозапорные клапана на расходной цистерне ГД. Проверен запуск ГД при обесточивании судна после запуска ДГ. Замечаний не выявлено.

Исходя из вышеизложенного, следует, что судомеханическая служба судна изначально не владела информацией относительно функций секционного автоматического выключателя (далее секционный АВ), расположенного на главном распределительном щите (далее ГРЩ) в МО. Ввиду не приведения в действие секционного АВ не удалось запитать масляные электронасосы и запустить ГД.

30.12.2022 РС проведено внеочередное освидетельствование судна в связи с аварийным случаем. Класс судна сохранен на основании положительных результатов выполненного освидетельствования судна (Акт внеочередного освидетельствования судна №22.42.02.03399.150).

### 9.3 Причины аварийного случая

На основании представленной информации, установить истинную причину самопроизвольной остановки ГД не представляется возможным, но вероятной причиной могло явиться перекрытие неустановленным лицом быстрозапорных клапанов расходной цистерны, тросовые приводы которых расположены за пределами МО, что повлекло попадание воздуха в топливную систему и остановку ГД после повторного запуска.



#### 9.4 Выводы

Вахтенная служба судна не контролировала положение быстрозапорных клапанов расходной цистерны при работе судовой энергетической установки.  
Судомеханическая служба судна оказалась не готова к действиям по восстановлению энергоснабжения судна при его полном обесточивании.

#### 9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем

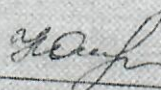
ООО «Баренц Био Ресурс»:

- провести обучение и проверку знаний командным составом (членов экипажей судов) принципов работы, эксплуатационных характеристик конструктивных элементов и их исправного технического состояния, готовность судомеханических служб к действию в аварийных (нештатных) ситуациях.
- разобрать с командным составом судов Компании обстоятельства и причины данного аварийного случая.
- 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 и Росрыболовство в установленный ПРАИМ-2013 срок.

Дата приема документов к 10.01.2023  
расследованию: \_\_\_\_\_

Дата окончания 25.01.2023  
расследования: \_\_\_\_\_

Старший государственный инспектор Мурманского линейного отдела Северного УГМРН Ространснадзора  
(должность лица проводившего расследование АС)

 /Олифиренко Н.А./

(Подпись, Ф.И.О.)