

«УТВЕРЖДАЮ»

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

«21» февраля 2023 г.

Дата и место окончания расследования: 10.02.2023

Ф.И.О. лица, проводившего расследование:

Олифиренко Наталья Алексеевна – врио начальника Мурманского  
линейного отдела Северного УГМРН Ространснадзора

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 03/23 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

<b><u>1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:</u></b>	<u>Инцидент</u> (инцидент, авария, очень серьезная авария)
<b><u>2. ВИД АС:</u></b>	<u>намотка фрагмента трала на гребной винт</u> (столкновение, посадка на мель, повреждение конструкций, загрязнение и т.п.)
<b><u>3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:</u></b>	<u>25.01.2023 22:22 (здесь и далее время московское)</u>
<b><u>4. МЕСТО АС:</u></b>	<u>Море Гренладское, 76°34'0. N, 013°48'3. E,</u> (порт, канал, пролив, залив, море, океан, координаты)
<b><u>5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:</u></b>	
Название:	<u>МК-0277 «АЛЬФЕРАС»</u>
Тип судна:	<u>Рыболовное</u>
Флаг:	<u>Российская Федерация</u>
Номер ИМО:	<u>9264099</u>
Рейс (откуда и куда):	<u>из п. Киркенес на промысел</u>
ФИО капитана:	<u>Скорик Олег Иванович</u>
Порт (место) регистрации и номер регистрации:	<u>Мурманск, регистрационный номер №30-277-451 от 29.12.2016</u>
Судовладелец, номер ИМО, адрес:	<u>ООО РК "Заря", , 183038, г. Мурманск, ул. Полярные Зори, д.22</u>
Место и год постройки:	<u>Галац (Румыния), 2002</u>
Наибольшие размерения судна:	<u>49,80/11,0/7,25</u>
Вместимость (брутто/нетто):	<u>1113/553,6</u>

Тип и мощность судовой энергетической установки:	<u>ДВС 8L 26А, 2600 кВт</u>
Число и конструкция гребных винтов:	<u>1 ВРШ</u>
Конструкция руля, ПУ:	<u>Обтекаемый руль с закрылком типа «Becker», ПУ электро-гидравлическое</u>
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):	<u>12,1/12,9</u>
Осадка на момент аварии (нос):	<u>4,2</u>
Осадка на момент аварии (корма):	<u>6,7</u>
Число пассажиров:	<u>0</u>
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	<u>Рыба мороженая- 20,4 т.</u>
Численность экипажа:	<u>25</u>
Штатный комплект спасательных средств:	<u>Дежурная шлюпка типа Narval SV-400 с подвесным двигателем, спасательные плоты типа Viking 25DK+ -2 шт., спуско-подъемное устройство для дежурной шлюпки типа MS2-10-35 с электрической лебедкой типа WL2-1к-т, спасательные круги: с огнем и дымовой шашкой -2шт, с самозажигающимся огнем- 2 шт., с плавучим линем- 2 шт., без дополнительных средств- 2 шт., спасательные жилеты- 27 шт., гидротермокостюмы- 25 шт.</u>
Мощность радиостанции и радиус её действия:	<u>УКВ-радиоустановка FM-8900S, ПВ/КВ-радиоустановка: DSC-60, радиотелефонная станция FS-1562-15, УБПЧ DP-6, судовой земная станция ИНМАРСАТ Felcom-18, приемник службы НАВТЕКС NX-700А, приемник РГВ Felcom-18, КОСПАС/САРСАТ Tron 40S MkII, командное трансляционное устройство CIS 3130, судовой радиолокационный ответчик TronSart, УКВ-аппаратура двусторонней телефонной связи STV-160</u>
Электрорадионавигационные приборы:	<u>Компас магнитный основной Observator Mk4, компас магнитный путевой - оптическая передача информации от основного, эхолот ES-60, лаг EM-200, радиолокационная станция FAR-</u>

Число и мощность  
водоотливных средств:

2117, компас гироскопический -RGC-12,  
телефон PhonTech communication 4021,  
приемоиндикатор систем радионавигации GP-  
170, аппаратура системы АИС Sailor 6280 AIS  
System, система управления курсом AP9 Mk3.  
2 ед. по 60 м<sup>3</sup>/ч, 1 ед. 25 м<sup>3</sup>/ч

Противопожарные средства:

Огнетушители порошковые 5 кг - 8шт,  
огнетушители углекислотные 5 кг - 19 шт.,  
передвижной порошковый огнетушитель 16 кг -  
1 шт, передвижной углекислотный огнетушитель  
16кг-1 шт., стационарная CO<sub>2</sub> система  
пожаротушения Fixed fire-extinguishing system,  
автономные дыхательные аппараты «MSA  
AUER» BD Compact - 2 к-та.

Категория ледовых усилений  
судна:

KM\*Ice3 AUT1 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 26.09.2027

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

Свидетельство о праве собственности от 20.05.2019 № 200690532,  
бессрочное;

Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской  
Федерации от 20.05.2019 № 200690507, бессрочное;

Классификационное свидетельство № 22.42.01.01404.150 от 15.09.2022, срок  
действия до 26.09.2027;

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью №  
22.42.01.01406.150 от 15.09.2022, срок действия до 26.09.2027;

Свидетельство на оборудование и снабжение № 22.42.01.01405.150 от  
15.09.2022, срок действия до 26.09.2027.

## **7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ**

Лишение возможности движения, буксировка в порт Лонгйир (Норвегия) для снятия намотки с гребного винта.

(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**

25.01.2023 в 22:22 на промысле р/с «АЛЬФЕРАС» в Гренландском море, во время подъема аварийного трала, произошла намотка сетной части на гребной винт судна. Судно лишилось возможности движения и легло в дрейф.

27.01.2023 аварийное судно было отбуксировано судном береговой охраны Норвегии в п. Лонгйир (арх. Шпицберген, Норвегия).

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

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

25.01.2023 р/с «АЛЬФЕРАС» находилось в Гренландском море, на промысле рыбы донных пород.

Гидрометеорологические условия: ветер северо-западный 15-17 м/с, высота волны- 2-3 м., волнение моря 4-5 баллов.

На ходовом мостике ходовую навигационную вахту нес второй помощник капитана (далее – 2 ПКМ), в машинном отделении на машинной вахте находился третий механик (далее - 3МХ).

В 21:27 после срабатывания сигнализации тралового комплекса судно потеряло ход, нагрузка на левый ваер превысила 15 тонн, на мостик был вызван капитан судна (далее КМ).

В 21:30, предполагая возможность задева трала за подводное препятствие, КМ включил гидравлику и перевел траловый комплекс на выборку аварийного трала в ручном режиме. Судно находилось в дрейфе.

В 21:43 нагрузка на левый ваер упала до 5 тонн, судно снялось с задева и начало движение вперед, выборка аварийных тралов продолжена. Старшим мастером добычи установлено, что оба трала спутаны между собой.

В 22:22 при выборке спутанных тралов на слип, мешок левого трала волной набросило на винторулевое устройство, после чего резко возросла нагрузка на ГД. КМ отключил муфту валопровода. ГД переведен в режим генератора. Судно легло в дрейф, выборка тралов продолжена в ручном режиме.

В 22:30 тралы подняты на борт. Старшим мастером добычи обнаружено отсутствие кутковой части мешка левого трала.

В 22:40 механическая служба судна провела осмотр дейдвудного уплотнения. Поступление воды и протечек масла не обнаружено. КМ запросил

помощь у береговой охраны Норвегии для осуществления буксировки аварийного судна в порт убежище и доложил о намотке собственного трала судовладельцу.

В 23:10 установлена связь с судном буксировщиком KV-318 «Harstad». По указанию судовладельца, КМ запросил помощь в буксировке в район о. Шпицберген, для проведения водолазного осмотра винторулевого комплекса.

В 23:50 береговая охрана Норвегии известила о направлении судна KV-318 «Harstad» для оказания помощи.

26.01.2023 в 11:30 к аварийному судну подошло судно береговой охраны Норвегии KV-318 «Harstad».

В 12:50 судно береговой охраны Норвегии начало буксировку аварийного судна в кильватер.

28.01.2023 в 13:30 судно береговой охраны Норвегии ошвартовалось правым бортом к левому борту аварийного судна и продолжило буксировку объекта лагом в направлении о. Шпицберген.

В 15:00 аварийное судно было ошвартовано у причала порта Лонгйир.

С 18:00 до 20:10 норвежская водолазная группа провела осмотр винторулевого комплекса судна и снятие с гребного винта судна намотки фрагмента тралового мешка. Водолазами выявлено повреждение крепления противонамоточного кожуха и его смещение относительно диаметральной плоскости. Повреждений винторулевого комплекса и протечек масла не обнаружено.

29.01.2023 в период с 10:00 до 12:30 водолазная группа демонтировала противонамоточный кожух и провела повторный осмотр кормового уплотнения гребного вала. Повреждений не выявлено.

В 15:00 произведен запуск ГД, экипажем судна проведены швартовые испытания. Замечаний в работе не выявлено.

В 20:00 судно отошло от причала и проследовало в район промысла.

## 9.2 Установленные факты

25.01.2023 рыболовное судно МК-0277 «АЛЬФЕРАС» занималось промыслом рыбы донных пород в открытой части Гренландского моря и имело действующие документы, выданные РС. Экипаж судна был укомплектован в соответствии с требованиями Международных конвенций о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты 1978 года и подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов 1991 года, а также Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

В 21:27 судно село тралом «на задев».

В 21:43 судно снялось «с задева».

Согласно представленной судовладельцем схеме, аварийный подъем трала осуществлялся при нагонном северо-западном ветре и отливном северо-восточном течении курсом 175° и скоростью от 3,5 до 4 узлов, что противоречит процедуре указанной в СУБ-02 стр. 87/91. При обнаружении спутанных тралов в непосредственной близости от кормового подзора судна, экипажем не приняты своевременные меры по отключению валолинии.

В 22:22 произошла намотка собственного трала на гребной винт.

29.01.2023, в связи с произошедшим аварийным случаем, РС проведено дистанционное внеочередное освидетельствование судна (Акт №23.42.02.00477.150). По результатам освидетельствования, класс судну рекомендуется сохранить.

### **9.3 Причины аварийного случая**

Несоблюдение общепринятых приемов и способов управления судном (ошибки маневрирования) при производстве рыбопромысловой операции.

### **9.4 Выводы**

Во время выборки трала (особенно мешка) необходимо держать повышенные обороты ГД для отбоя мешка, сетной части от кромки слипа и особенно быть внимательным при выборке трала в попутном волнении и течении, когда скорость относительно грунта значительно превышает скорость относительно воды. В момент подхода сетной части трала и тралового мешка к слипу держать достаточный ход для отбоя сетной части от кормового подзора судна.

Подъем трала в штормовую погоду следует осуществлять носом на ветер или полулагом (носом к направлению волны) с целью предупреждения наброса волной сетной части трала, мешка под кормовой подзор. Во избежание намотки собственного трала на гребной винт судна, после снятия судна с задева, согласно процедуре СУБ-02 стр. 87/91, следовало развернуть судно в направлении встречного ветра (волны) и только после этого начать аварийный подъем тралов.

При выборке трала необходимо предупреждать ситуации, когда сетная часть трала собирается у слипа (судно имеет недостаточный ход).

В случае подхода сетной части трала к кормовому подзору судна, старший мастер добычи обязан немедленно сообщить об этом на мостик. КМ или вахтенный помощник капитана должны принять незамедлительные действия, в отдельных случаях вплоть до отключения гребного винта.

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

ООО РК «Заря»:

- 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 и Росрыболовство в установленный ПРАИМ-2013 срок.

Дата приема документов к 03.02.2023  
расследованию:

Дата окончания 10.02.2023  
расследования:

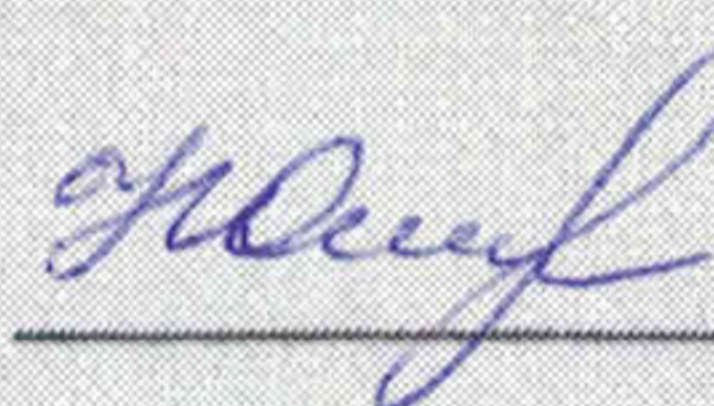
Руководитель Ространснадзора

\_\_\_\_\_  
(должность председателя комиссии)

\_\_\_\_\_  
(Подпись, Ф.И.О.)

Врио начальника Мурманского  
линейного отдела Северного  
УГМРН

\_\_\_\_\_  
(должность лица проводившего  
расследование АС)



\_\_\_\_\_  
/Олифиренко Н.А./

\_\_\_\_\_  
(Подпись, Ф.И.О.)