

ФГБУ Северный ЭО АСР

*Письмо К.Н.
в работу*

От: Мурманский территориальный отдел Госморречнадзора <togmrn51@szfo.rostransnadzor.gov.ru>
Отправлено: 29 января 2024 г. 9:29
Кому: smmmur@rambler.ru
Копия: seo
Тема: Заключение по АС МК-0245 Алиот
Вложения: АЛИОТ 20240126093112.pdf

В.И.Осипов

Добрый день!
Направляем заключение по АС МК-0245 Алиот
(во вложении).

Обращаем внимание на выполнение рекомендаций
в сроки, указанные в ПРАИМ-2013.

С уважением,

Мурманский территориальный отдел Госморречнадзора
МТУ Ростраснадзора по СЗФО

ул. Траловая, д. 71, каб. 10, г. Мурманск, 183038,

e-mail: togmrn51@szfo.rostransnadzor.gov.ru

ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ
ЭО АСР»
ВХ.М 139
29 ЯНВ 2024

«УТВЕРЖДАЮ»

Заместитель начальника
МТУ Ространснадзора по СЗФО

К.В. Слатин
«22» января 2024 года

Дата и место окончания расследования: 22.01.2024 г., г. Мурманск
Ф.И.О. лица, проводившего расследование: Бутенков Михаил Константинович – государственный инспектор Мурманского территориального отдела ГМРН МТУ Ространснадзора по СЗФО

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 16/23 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:

инцидент

(инцидент, авария, очень серьезная авария)

2. ВИД АС:

намотка снастей на гребной винт

(столкновение, посадка на мель, повреждение конструкций, загрязнение и т.п.)

3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:

25.12.2023 08:10 мск (далее – время московское)

4. МЕСТО АС:

Баренцево море, Ш-70°50',0 N, Д-040°15',0 E.
(порт, канал, пролив, залив, море, океан, координаты)

5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:

<u>Название:</u>	<u>«АЛИОТ»</u>
<u>Тип судна:</u>	<u>рыболовное</u>
<u>Флаг:</u>	<u>Российская Федерация</u>
<u>Номер ИМО:</u>	<u>77220025</u>
<u>Рейс (откуда и куда):</u>	<u>п. Мурманск – район промысла - п. Мурманск</u>
<u>ФИО капитана:</u>	<u>Мурзин С.Л.</u>
<u>Порт (место) регистрации и номер регистрации:</u>	<u>Мурманск, 05-630-382 от 19.12.2013</u>
<u>Судовладелец, номер ИМО, адрес:</u>	<u>ООО "Вестимпекс", ИМО 1562460, 183052, г. Мурманск, д. 25, оф.29</u>
<u>Место и год постройки:</u>	<u>Норвегия, 1979</u>
<u>Наибольшие размерения судна:</u>	<u>42,10 м/9,40 м/6,50 м</u>

Категория ледовых усилений судна:

КМ*L4 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 - 20.03.2027

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

Свидетельство о праве собственности от 16.06.2020 № 201127335, бессрочное;
Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации от 10.09.2021 № 201717014, бессрочное;
Классификационное свидетельство от 03.11.2022 № 22.42.01.01362.190, срок действия до 20.03.2027;
Международное мерительное свидетельство от 14.04.2012 № 12.20294.262, бессрочное;
Свидетельство на оборудование и снабжение от 29.06.2022 № 22.42.01.00982.150, срок действия до 17.12.2023;
Свидетельство об управлении безопасностью от 23.11.2023 СЗ №1302, срок действия до 24.05.2026.

**7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ
«АЛИОТ»**

лишение возможности движения 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

25.12.2023 в 08:10 рыболовный траулер МК-0245 «АЛИОТ» (далее - судно) в районе промысла при тралении лишился возможности движения вследствие намотки фрагмента синтетических снастей на гребной винт.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

9.1 Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

25.12.2023 судно находилось в районе промысла Баренцева моря. Гидрометеорологические условия: ветер юго-восточный 10-12 м/с, волнение 2-3 балла. В 08:10, во время траления, внезапно упала скорость судна, произошел резкий удар в кормовой части, повысилась нагрузка до 98% на главном двигателе (далее – ГД) и произошло срабатывание аварийно-предупредительной сигнализации ГД. Капитан (далее – КМ) застопорил ход судна и дал команду старшему механику (далее – СМХ) на отключение редуктора винта для снятия нагрузки ГД. Судно легло в дрейф, осуществляя аварийный подъем трала. При проверке состояния ГД и валолинии видимых повреждений и неисправностей обнаружено не было. Попытка поворота валолинии валоповоротным устройством оказалась безрезультатной. При осмотре поверхности воды вокруг корпуса судна посторонних предметов не обнаружено.

В 11:13 КМ доложил обстановку судовладельцу и направил информацию об аварийном случае в организации, включенные в список оповещения об аварийном случае, указанные в ПРАИМ-2013. Судовладелец направил заявку на аварийную буксировку судна в ФГБУ «Северный ЭО АСР». В 14:00 спасательный буксир МК-0633 «АТРИЯ» ФГБУ «Северный ЭО АСР» убыл к аварийному судну, отбуксировал его к входу в Кольский залив, где передал аварийное судно портовому буксиру «БЕЗОТКАЗНЫЙ» для дальнейшей его буксировки к причалу. В 05:00 28.12.2023 портовым буксиром «БЕЗОТКАЗНЫЙ» судно ошвартовано к причалу ООО «Гольфстрим».

9.2 Установленные факты

Судно эксплуатировалось под флагом РФ, имело действующие документы, выданные РС 03.11.2022 № 22.42.01.01362.190 со сроком действия до 20.03.2027.

Экипаж судна был укомплектован в соответствии с требованиями Международных конвенций о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (далее – ПДНВ-78), подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов 1991 года, а также свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна. На судне имелись все необходимые документы системы управления безопасностью (далее - СУБ) с действующими сроками использования.

25.12.2023 судно находилось в районе промысла Баренцева моря. Ходовую вахту нес 2 ПКМ, вахту в машинном отделении нес СМХ. В 08:10, координатах Ш-70°50',0 N, Д-040°15',0 E (Баренцево море), судно лишилось возможности движения. В 08:15 приступили к аварийному подъему трала. В 08:40 закончили аварийный подъем трала, повреждений трала экипажем не обнаружено, судно легло в дрейф. В 11:13, после неудачных попыток поворота валолинии, КМ направил информацию об аварийном случае судовладельцу и в организации, включенные в список оповещения об аварийном случае, указанные в ПРАИМ-2013.

В 14:00 25.12.2023 спасательный буксир МК-0633 «АТРИЯ» ФГБУ

«Северный ЭО АСР» убыл к аварийному судну по заявке судовладельца. В 13:15 26.12.2023 буксир прибыл к борту аварийного судна и приступил к его буксировке в порт Мурманск. В 03:45 28.12.2023 прибыли ко входу в Кольский залив, перезавели буксирный конец на портовый буксир «Безотказный» и в 04:25 начали движение на буксире к причалу. В 06:50 при помощи портового буксира «Безотказный» судно ошвартовано у причала ООО «Гольфстрим».
С 20:10 до 22:50 28.12.2023, в порту Мурманск ООО «Русская водолазная компания» (свидетельство о признании РС № 22.03.01.01659.150, срок действия до 14.09.2025) провела водолазный осмотр винта и рулевого устройства судна с использованием подводной видеосъемки. По результатам водолазного осмотра выявлено наматывание фрагмента стороннего синтетического трала вокруг противотросового кожуха, ступицы гребного винта с перехлестом через лопасти. Водолазами было произведено снятие намотки. После полного удаления фрагментов синтетической сети, при осмотре валовой линии под противотросовым кожухом, ступицы и гребного винта и рулевого устройства повреждений не выявлено. 29.12.2023 комиссией судна проведена проверка работоспособности ГД и рулевого устройства, замечаний нет.
29.12.2023 РС проведено внеочередное освидетельствование судна (акт № 23.42.02.06165.150). Класс судну рекомендовано сохранить.

9.3 ПРИЧИНЫ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

Намотка на гребной винт стороннего свободно плавающего, притопленного фрагмента трала.

9.4 ВЫВОДЫ

Несение навигационной ходовой вахты на судне было организовано в соответствии с Главой IV Международной Конвенции о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 года (ПДНВ-Р), но наличие свободноплавающих материалов рыболовных сетей в районах промысла и вблизи таких районов всегда представляет опасность их намотки на винто-рулевою группу.

9.5 РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ В БУДУЩЕМ

ООО «ВЕСТИМПЕКС»:

- проработать вопрос о техническом усовершенствовании функции противотросового кожуха гребного винта;
- разобрать обстоятельства и причины данного аварийного случая с командным составом судов Компании;
- 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 предупреждению подобных аварийных случаев в

будущем:
- о принятых мерах известить Мурманский территориальный отдел ГМРН МТУ
Ространснадзора по СЗФО в установленный ПРАИМ-2013 срок.

Дата приема документов к расследованию: 12.01.2024

Дата окончания расследования: 22.01.2024

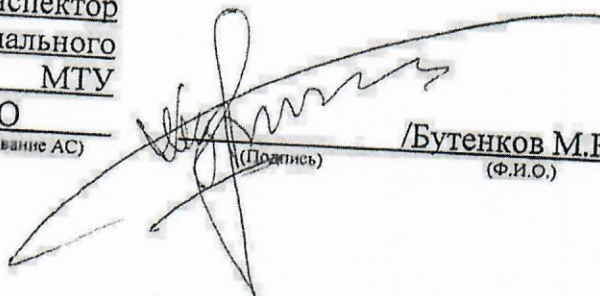
Руководитель Ространснадзора

(должность председателя комиссии)

Государственный инспектор
Мурманского территориального
отдела ГМРН МТУ
Ространснадзора по СЗФО
(должность лица проводившего расследование АС)

(Подпись)

(Ф.И.О.)



(Подпись)

/Бутенков М.К./
(Ф.И.О.)