



«УТВЕРЖДАЮ»
Начальник Северного УГМРН

 Н.А. Ерегин

«24» марта 2017г.

Дата и место окончания расследования: 24.03.2017 г. Мурманск

Комиссия в составе:

Ф.И.О. лиц, проводивших расследование:

Тарасенко Алексей Михайлович - Ст. гос. инспектор Мурманского линейного отдела Северного УГМРН

Лулев Василий Васильевич - гос. инспектор Мурманского линейного отдела Северного УГМРН

Марчевский Анатолий Евгеньевич - старший государственный инспектор Морской квалификационной комиссии морского порта Мурманск

Помозов Алексей Дмитриевич - старший инженер-инспектор Мурманского филиала ФАУ Российский морской регистр судоходства, член комиссии

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 04-17 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

<u>1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:</u>	Авария на море (инцидент, авария, очень серьезная авария)
<u>2. ВИД АС:</u>	Повреждение главного двигателя (столкновение, посадка на мель, повреждение конструкций, загрязнение и т.п.)
<u>3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:</u>	16.02.2017 07:30
<u>4. МЕСТО АС:</u>	Море Баренцево, 71°33'.0N, 034°30'.0E, в 105 милях к NNE от мыса Цыгनावолок (порт, канал, пролив, залив, море, океан, координаты)
<u>5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:</u>	
Название:	"Шквал"
Тип судна:	Маломерный рыболовный траулер (МмРТ)
Флаг:	Российская Федерация
Номер ИМО:	8313984
Рейс (откуда и куда):	из п. Мурманск в Баренцево море, промысел
ФИО капитана:	Мусин Александр Сергеевич
Порт (место) регистрации и номер регистрации:	п. Мурманск

Судовладелец, номер ИМО, адрес:	ООО "Арктикфлот", 183001 г. Мурманск, ул. Траловая д. 51
Место и год постройки:	Польша, 1984
Наибольшие размерения судна:	29,8/8,0/4,0.
Вместимость (брутто/нетто):	257/77
Тип и мощность судовой энергетической установки:	ДВС/6AL/20/24: 552 кВт.
Число и конструкция гребных винтов:	1, ВРШ.
Конструкция руля, ПУ:	ПУ - нет
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):	10 узлов
Осадка на момент аварии (нос):	2,6 м
Осадка на момент аварии (корма):	3,5м
Число пассажиров:	0
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	нет
Численность экипажа:	13
Штатный комплект спасательных средств:	ПСН 20 -2 шт, ГТК-16,жилеты 16.
Мощность радиостанции и радиус её действия:	ГМССБ, Районы А 1,А2,А3.
Электрорадионавигационные приборы:	Радиолокационная станция FURUNO ELECTRIC.LTD.,М-1832 - 1 шт.,Главный магнитный компас,КМО-Т 1 шт.,Приемоиндикатор систем радионавигации, SAMYUNG ENG CO.LTD, SPR-1400 - 1 шт. НЦБЦ-30 м.куб./час- 1 шт.,ПВН 3/5 - ОМЗ - 2,3 м.куб.час- 1 шт.,погружной насос 7,5 м.куб./час - 1 шт.,аварийный насос осушения МО 25 м.куб./час - 1 шт.,эжектор осушения трюма 20 м.куб./час - 1 шт.
Число и мощность водоотливных средств:	
Противопожарные средства:	Огнетушители ОП-10 шт., ОУ- 10 шт.,Система углекислотного пожаротушения CO2 - 1 шт.,Пожарные насосы-2 шт., АСВ-2 -2 комплекта.
Категория ледовых усилений судна:	нет

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

ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ:

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

6.1 Срок действия классификационного свидетельства 16.01.2022

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

- 1.Свидетельство о праве плавания под государственным флагом Российской Федерации МР- П № 0000704 от 29.07.2016
- 2.Свидетельство о праве собственности на судно МР-IV№0001231 от 29.07.2016
- 3.Классификационное свидетельство №17.00020.150 от16.01.2017г.
- 4.Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью № 13.01097.150 от 14.08.2013 г.
- 5.Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна от 11.11.2016 г.
- 6.Документ о соответствии № 005709 от 21.01.2014 г.
- 7.Временное свидетельство об управлении безопасностью СЗ№ 0172 от 20.01.2017 до 19.07.2017

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

" Шквал":

Лишение судна возможности движения, буксировка в порт Мурманск, ремонт. Простой судна составил 15 суток и 7 часов.

(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

16.02.2017 при следовании рыболовного судна М-0248 «Шквал» (далее р/с «Шквал») в южной части Баренцева моря с тралом, сработала аварийная сигнализация «Авария ГД», что привело к самопроизвольной остановке ГД и обесточиванию судна. В результате осмотра ГД силами машинной команды судна было установлено, что вышел из строя привод регулятора частоты вращения ГД. Дальнейшая эксплуатация ГД стала не допустима.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

9.1 Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

16.02.2017 р/с "Шквал" прибыло в район промысла и приступило к промыслу. В 07:00 (здесь и далее время судовое $T_c = T_{мск}$) судно следовало с тралом, на стопоре 600 м ваеров, глубина 220 м, все механизмы работали в штатном режиме. Генеральный курс $130^{\circ}0$, ход полный -880 об/мин., $V_{тр} = 3,2$ узла. Гидрометеорологические условия: ветер восточный 5 м/сек, высота волны 3,0 м, пасмурно, видимость 6-7 миль. В 07:30 сработала аварийная сигнализация «Авария ГД» и ГД самопроизвольно остановился, судно обесточилось. На ходовом мостике находились: капитан (КМ), вахтенный 2-й помощник капитана, в машинном отделении – 3 механик согласно расписанию вахт. В машинное отделение (МО) был вызван старший механик (СМХ). В 07:35 предпринята попытка к пуску ГД. При пуске ГД обнаружен отказ работы тахометра оборотов.

9.2 Установленные факты

15.02.2017 р/с «Шквал» вышло из порта Мурманск в район промысла, в Российскую экономическую зону Баренцева моря. Р/с «Шквал» 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, поправок к этой конвенции 1995 года и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

16.02.2017 в 07:35 при пуске ГД был обнаружен отказ работы тахометра оборотов. Личный состав машинной команды судна произвел демонтаж регулятора частоты вращения и его осмотр, в результате которого было установлено:

- облом корпуса крепления шестерни привода регулятора скорости;
- облом двух зубьев на цилиндрической шестерне узла привода регулятора;
- дальнейшая эксплуатация ГД не допустима;
- ремонт в судовых условиях не возможен.

В 10:00 капитан р/с «Шквал» доложил о случившемся руководству ООО «Артикфлот». Судовладельцем была дана команда капитану р/с «Шквал», дать оповещение об АС и ожидать буксир для буксировки судна в порт Мурманск.

17.02.2017 в 05:20 в связи невозможностью поднять трал на борт судна, он был обрезан. Вахтенной службой р/с «Шквал» были оповещены все суда, работающие рядом на промысле.

В 06:10 морской спасательный буксир (СМБ) «Мурманрыба» взял на буксир р/с «Шквал».

18.02.2017 в 14:10 р/с «Шквал» было ошвартовано с южной стороны пирса «МСВ» Мурманского морского порта.

С 20 по 22 февраля 2017 в порту Мурманск ГД р/с «Шквал» был предъявлен к внеочередному освидетельствованию инспектору РС в связи с аварийным случаем. ГД был найден несоответствующим применимым требованиям Правил РС. По результатам освидетельствования выдан акт № 17.06819.150 от 22.02.2017,

класс судну был приостановлен с 16.02.2017.

С 22.02 по 02.03.2017 судоремонтной компанией ООО «Резерв Плюс» была выполнена дефектация и ремонт ГД под наблюдением РС, выдан акт дефектации №01/17 от 14.02.2017.

02.03.2017 р/с «Шквал» было предъявлено инспектору РС. Выставленные требования акта № 17.06819.150 выполнены полностью, на судно выдан акт № 17.06844.150 от 02.03.2017, класс судну восстановлен, с ранее установленными сроками периодических освидетельствований.

На р/с «Шквал» в октябре 2016 был установлен ГД – ДВС, тип SULZER 6 AL 20/24D серийный номер 201 после капитального ремонта, выполненного фирмой «АНВ SERVICE» Sp.z.o.o, Gdańsk, (Польша) под наблюдением РС. Судовладельцу был выдан акт № 16.20818.258 от 11.08.2016. На момент АС, ГД отработал 342 моточаса.

9.3 Причины аварийного случая

Предполагаемой причиной аварийного случая может быть усталостное разрушение зубьев шестерни привода регулятора, вследствие воздействия знакопеременных нагрузок и наличия питтинга на зубьях в зоне контактных нагрузок, что могло явиться концентратором создания дополнительных нагрузок превышающих расчетную прочность

9.4 Выводы

Нарушений требований правил технической эксплуатации и технического обслуживания главного двигателя экипажем р/с «Шквал» не выявлено.

9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем

ООО "Артикфлот":

- провести анализ данного аварийного случая и с результатами ознакомить весь командный состав механической службы компании;
- в течение тридцати суток после получения Заключения по расследованию аварии на море разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных аварий на море в будущем. О принятых мерах и планируемых мероприятиях известить Федеральную службу по надзору в сфере транспорта, Северное управление Госморречнадзора, Мурманский линейный отдел Северного УГМРН.

Дата приема документов к расследованию: 01.03.2017

Дата окончания расследования: 24.03.2017

Ст.гос.инспектор Мурманского
линейного отдела Северного
УГМРН

(должность лица проводившего
расследование АС)



/Тарасенко А.М./
(Подпись, Ф.И.О.)

Гос.инспектор Мурманского
линейного отдела Северного
УГМРН


(должность лица проводившего
расследование АС)



/Лунев В.В./
(Подпись, Ф.И.О.)

Старший государственный
инспектор Морской
квалификационной комиссии
морского порта Мурманск, член
комиссии (по согласованию);

(должность лица проводившего
расследование АС)



/Марчевский А.Е./
(Подпись, Ф.И.О.)

Старший инженер-инспектор
Мурманского филиала ФАУ
Российский морской регистр
судоходства, член комиссии (по
согласованию).

(должность лица проводившего
расследование АС)



/Помозов А.Д./
(Подпись, Ф.И.О.)