


«УТВЕРЖДАЮ»

Начальник Северного УГМРН
Ространснадзора

 Н.А. Ерегин
« ____ » _____ 2022 г.

Дата и место окончания расследования: 18.03.2022 п. Мурманск
Ф.И.О. лиц, проводивших расследование:
Буртовой А.П. – государственный инспектор Мурманского линейного отдела
Северного УГМРН Ространснадзора.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 01-22
ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ**

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

2. ВИД АС: Повреждение судна без потери мореходных
качеств
(столкновение, посадка на мель, повреждение конструкций,
загрязнение и т.п.)

3. ДАТА И ВРЕМЯ АС: 24.12.2021 01:08 (здесь и далее время московское)

4. МЕСТО АС: п. Киркенес (Норвегия),
φ=69°51,06'N; λ=030°07,91'E
(порт, канал, пролив, залив, море, океан, координаты)

5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:

Название:	<u>МК-0666 «КАТРАН»</u>
Тип судна:	<u>Рыботранспортное</u>
Флаг:	<u>Российская Федерация</u>
Номер ИМО:	<u>8727343</u>
Рейс (откуда и куда):	<u>п. Киркенес – п. Мурманск</u>
ФИО капитана:	<u>Пенков Михаил Олегович</u>

Порт (место) регистрации и
номер регистрации: Мурманск

Судовладелец, номер ИМО,
адрес: ООО «Антей Север», 183038, г. Мурманск, ул.
Траловая, д. 49

Место и год постройки:	<u>СССР, 1986</u>
Наибольшие размерения судна:	<u>44,56м/7,8м./6,0м</u>
Вместимость (брутто/нетто):	<u>488/146</u>
Тип и мощность судовой энергетической установки:	<u>ДВС 8VD 36/24 А-1, 441kW</u>
Число и конструкция гребных винтов:	<u>ВРШ</u>
Конструкция руля, ПУ:	<u>Балансирный</u>
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):	<u>8,5</u>
Осадка на момент аварии (нос):	<u>1,2</u>
Осадка на момент аварии (корма):	<u>2,8</u>
Число пассажиров:	<u>0</u>
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	<u>отсутствует</u>
Численность экипажа:	<u>12 человек</u>
Штатный комплект спасательных средств:	<u>Плоты спасательные: ПСН 10МК – 1шт.; ПСН – 16МК – 2шт.; круги спасательные – 8шт.; Спасательные жилеты – 20шт.; гидротермокостюмы – 20шт.</u>
Мощность радиостанции и радиус её действия:	<u>SAMYUNG ENC CO., LTD, STR-580D, SAMYUNG ENC CO., LTD SRG-1250 DN.</u>
Электрорадионавигационные приборы:	<u>РЛС – JMA-5310; Гирокомпас - Гюйс</u>
Число и мощность водоотливных средств:	<u>Насос НЦВ 40/65 Q= 40м3/час -1шт.</u>
Противопожарные средства:	<u>Пожарный насос – НЦВ 40/65 Q= 40м3/час; Стационарная система Halon 2402 -1шт.; огнетушители: ОУ5 – 7шт.; ОП5 – 8шт.; ОУ16 – 1шт.</u>
Категория ледовых усилений судна:	<u>КМ⊗ L4 R1</u>

**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 - 31.03.2022

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

Свидетельство о праве собственности на судно, бессрочное № 201121530 от 09.06.2020.

Свидетельство о праве плавания под флагом РФ, бессрочное № 201121549 от 09.06.2020.

Классификационное свидетельство № 21.00785.150 от 20.07.2021, срок действия до 31.03.2022.

Документ о соответствии системы управления безопасностью (СУБ) судовладельца требованиям Международного Кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, серия СЗ № 0873 от 16.06.2020, срок действия до 15.07.2025.

Свидетельство об управлении безопасностью СЗ № 1311 от 21.07.2021, срок действия до 29.11.2025.

Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна от 14.07.2020, бессрочное.

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью №20.00817.150 от 02.07.2020, срок действия до 31.03.2022.

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ **р/т "КАТРАН":**

Повреждение корпуса судна без потери мореходных качеств. На дату окончания расследования, р/т «КАТРАН» находится в порту Киркинес в ожидании ремонта.

(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

24.12.2021 в 01:08 при следовании судна «КАТРАН» по маршруту п. Киркенес (Норвегия) в п. Мурманск, в районе выхода из Бек-Фьорда произошёл удар носовой частью судна о подводное препятствие, в результате которого корпус судна получил пробоину балластного танка - форпика.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

9.1 Условия и обстоятельства, при которых произошёл аварийный случай

24.12.2021

В 00:00 на ходовую вахту заступил 2 помощник капитана (далее 2ПКМ).

На ходовом мостике находились капитан судна (далее КМ) и старший помощник капитана (далее СПКМ).

В 00:05 судно отошло от причала. Гидрометеорологические условия: ветер – северный 13-15 м/сек., пасмурно, видимость 7 миль, волнение моря 1 балл.

В 00:15 на ходовой мостик прибыл матрос-рулевой. Управление судном осуществлялось в режиме «ручное». СПКМ убыл с ходового мостика с разрешения КМ.

В 00:50 КМ убыл с ходового мостика, гирокомпасный курс (далее ГКК) 006, скорость судна 7,5 узл.

Около 00:53 матрос-рулевой был отпущен 2ПКМ с ходового мостика по его просьбе. Управление судном переведено в режим «автомат». 2ПКМ занимался составлением суточной сводки, место нахождения судна не контролировал.

В 01:00, ГКК судна 009, скорость судна 8,2 узла.

В 01:08 произошло касание носовой части судна о подводное препятствие. КМ незамедлительно прибыл на ходовой мостик и принял управление судном на себя. Экипажем произведен осмотр судовых отсеков. Обнаружено поступление забортной воды в балластный танк - форпик. После выравнивания уровней поступающей воды и ватерлинии, поступление забортной воды в танк прекратилось, угрозы гибели судна и загрязнения окружающей среды отсутствовали. В аварийно-спасательные службы Норвегии КМ о произошедшем не докладывал. После извещения судовладельца и главного капитана-наставника компании, КМ судна принял решение следовать в п. Киркенес.

В 04:40 р/т «КАТРАН» ошвартовано у причала порта Киркенес.

9.2 Установленные факты

24.12.2021 р/т «КАТРАН» 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.

Согласно объяснительной КМ, 2ПКМ лично принимал участие в выгрузке снабжения, включая вынужденный переход судна на другой причал, с 22.12.2021 до 18:00 23.12.2021 (время окончания грузовых работ), а также в подготовке судна к отходу до 24:00 23.12.2021. 24.12.2021 в 00:00, 2ПКМ заступил на ходовую вахту.

С 00:53 2ПКМ находился один в ходовой рубке, управление судном осуществлялось в режиме «автомат». Предупредительные установки на видеоплоттере были активированы, звук тихий. Сигнализация на РЛС была выключена. 2ПКМ занимался заполнением судового суточного донесения, за местоположением и движением судна не следил. В течение 15 минут управление судном фактически не осуществлялось, судно продолжало двигаться установленным курсом в режиме «автомат».

В 01:08 произошел удар о подводное препятствие в результате чего судно получило пробоину в носовой части корпуса.

После столкновения, судно по распоряжению КМ в течении 1 часа 32 минут продолжало двигаться на выход из Бек-Фьорда со скоростью 4-6 узлов, после чего легло на обратный курс в координатах $\varphi=69^{\circ}55'N$ $\lambda=030^{\circ}17'E$ и вернулось в порт Киркенес.

9.3 Причины аварийного случая

Отсутствие организации несения ходовой вахты во время нахождения судна в узкостях. Несоблюдение условий труда и отдыха экипажа.

9.4 Выводы

КМ судна не обеспечил организацию несения ходовой вахты, чем нарушил требования п.п.1 п.48 Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ, утвержденного приказом Министерства сельского хозяйства РФ от 27.07.2020 №421 (далее Устав), п.9 части 4 раздела А-VIII/2 главы VIII ПДМНВ-78. При прохождении судном узкости, КМ, не удостоверившись в заблаговременной смене установленного курса судна и не проверив работу средств звуковой сигнализации, убыл с ходового мостика, чем нарушил требования п.п.8 п.48 Устава и СУБ-05 чек-листа «Плавание в узкостях».

2ПКМ, при следовании судна в узкости, не организовал несение ходовой вахты, непрерывного наблюдения вахтенным матросом-рулевым, чем нарушил требования п.п.3 п.36 Устава, не обеспечил безопасное управление судном, и наблюдением за окружающей обстановкой. 2ПКМ, во время несения ходовой вахты, не обеспечил своевременную смену заданных курса и скорости судна в соответствии с предварительной прокладкой пути и допустил неконтролируемый выход судна за пределы установленного пути, чем нарушил требования правил 5 и 9«а» Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 года и принципы несения ходовой навигационной вахты, перечисленные в части 4-1 раздела А-VIII/2 главы VIII ПДМНВ-1978.

9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем

ООО «Антей Север»:

- проанализировать причины и обстоятельства аварийного случая с командным составом на судах Компании.
- руководству Компании усилить контроль за исполнением членами экипажей судов требований нормативных Актов и Положений Международных Конвенций и Законодательства РФ.

- 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 24.01.2022
расследованию:

Дата окончания 18.03.2022
расследования:

Государственный инспектор
Мурманского линейного отдела
Северного УГМРН Ространснадзора



А.П. Буртовой