

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО И РЕЧНОГО НАДЗОРА



**Обзор аварийности с судами на море
и внутренних водных путях
Российской Федерации
за 2023 год**

Москва
2024 г.

Обзор аварийности с судами на море и внутренних водных путях Российской Федерации подготовлен отделом организации расследования транспортных происшествий Управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Данный Обзор выполнен на основании пунктов 43, 44 Резолюции А.1070(28) «Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ)» (от 4 декабря 2013 года).

Целями публикации обзора является привлечение внимания морской отрасли к состоянию аварийности с судами на море и внутренних водных путях, информирование морского сообщества о статистике аварийности, общих причинах аварий и извлеченных из данных аварий уроках.

Обзор публикуется ежеквартально на сайте Ространснадзора в разделе «Госморречнадзор», вкладка «Деятельность», строка «Расследование транспортных происшествий», пункт «Анализ и состояние аварийности».

Обзор не предназначен для использования в контексте юридических, дисциплинарных или других разбирательств.

Выдержки из Обзора могут быть опубликованы точно и не вводящем в заблуждение контексте без специального разрешения, в любом формате и на любом носителе при условии, что должным образом указан источник информации.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОСТИ С СУДАМИ НА МОРЕ И ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ В 2023 ГОДУ*

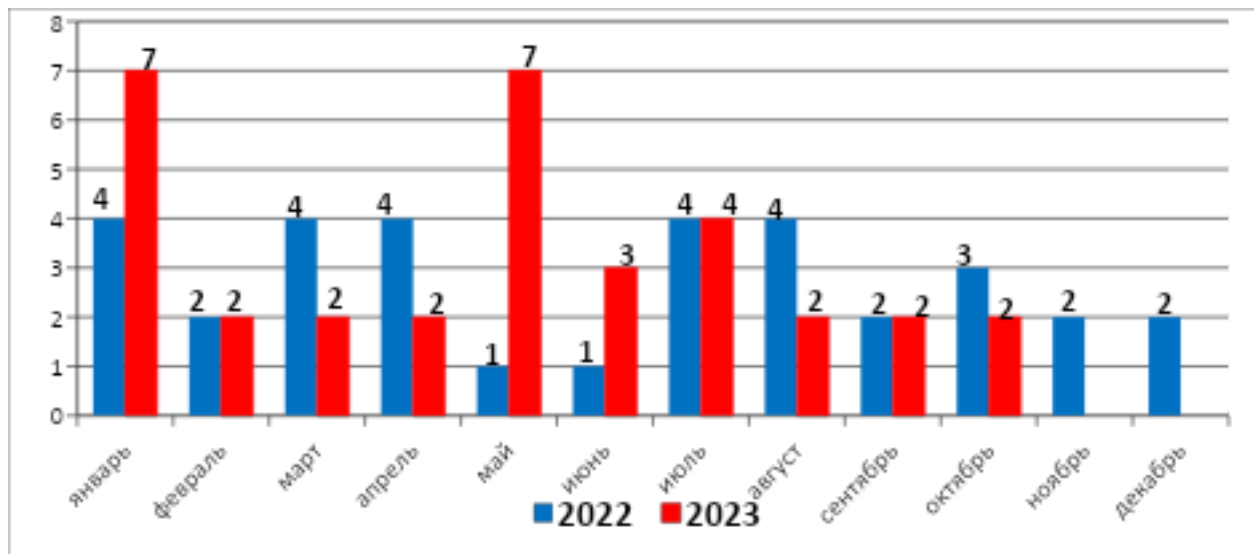
Часть 1. АВАРИЙНОСТЬ С СУДАМИ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

1. СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ОБ АВАРИЯХ

Виды и количество аварийных случаев на море		
	2022 год	2023 год
1. Навигационные, всего:	14	14
Навал	4	4
столкновение	1	4
посадка на мель	7	4
касание грунта	1	1
столкновение с притопленным предметом	1	1
2. Технические, всего:	15	14
лишение возможности движения	5	7
повреждение корпуса, конструкций или механизмов судна	6	5
взрывы, пожары	1	1
потеря остойчивости, плавучести	3	1
3. Гибель человека (пропажа без вести), случаев	2	4
Всего погибших, человек	2	4
4. Получение ТТП, случаев	2	1
Всего получивших ТТП, человек	2	2
Аварии, связанные с гибелью людей и травматизмом	4	6
Всего аварий с торговыми судами	33	33

* Приведены сведения об авариях на море и внутренних водных путях, расследованных Ространснадзором в 2023 г.

2. СООТНОШЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ ПО МЕСЯЦАМ



В 2023 году показатели аварийности остались на уровне 2022 года. Произошло 33 аварии с судами торгового мореплавания, при которых погибло 4 члена экипажа и 2 члена экипажа были тяжело травмированы.

3. ВИДЫ АВАРИЙ НА МОРЕ, РАССЛЕДОВАННЫХ В 2023 Г.

В 2023 году территориальными управлениями Ространснадзора было завершено расследование 33 аварий на море.

Навигационные аварии были связаны с:

посадкой судна на мель – 4 аварии:

т/х «ГАСРЕТ АЛИЕВ»;

т/х «ПОРТ ОЛЯ-2»;

т/х «ЛЕТНИЙ БЕРЕГ»;

т/х «НЕВА-ЛИДЕР 7»;

столкновением, навалом – 8 аварий:

т/х «ТАЙГА» с т/х «МИДВОЛГА-3»;

т/х «МЕТЕОР-214» с парусной яхтой «ZigZag-2»;

т/х «НЕВА-ЛИДЕР 2» с т/х «ПРОЛЕТАРСК»;

т/х «КАПИТАН ЯКУБОВИЧ» с т/х «ОСТРОВ АТЛАСОВА»;

т/х «КИЗЛЯР»;

т/х «МОСКВА»;

буксир «ГЕРОЙ ИВАН СИВКО»;

грунтовоз «ФОРТ»

касанием грунта – 1 авария:

буксир «АНТЕЙ»

столкновением с притопленным предметом – 1 авария:

т/х «КОММАНДЕР»

Технические аварии были связаны с:

лишением возможности движения судна ввиду выхода из строя ГД и/или ВРК – 7 аварий:

т/х «УЛИСС»;
т/х «ГРАНИТ»;
т/х «АБАЙ»;
т/х «АДМИРАЛ ЛАЗАРЕВ»;
м/с «КОНТЕССА»;
т/х «ВИКТОРИЯ»;
д/э «САХАЛИН 9»

повреждением корпуса, конструкций и/или механизмов судна – 5 аварий:

т/х «СТК-1028»;
т/х «ПАНО-01»;
т/х «САХАЛИН-10»;
т/х «ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ»;
м/с «ФОРТУНА»

взрывами и/или пожарами – 1 авария:
буксир «ПЛУТОН»

потерей остойчивости – 1 авария:
самоходный плашкоут «НОВИК»

Аварии, связанные с гибелью человека в прямой связи с эксплуатацией судна – 4 аварии:

буксир «БУРАН»;
т/х «МЫС ОСТРОВНОЙ»;
земснаряд «ПРОТЕЙ»
самоходный плашкоут «СП-103»

Аварии, связанные с причинением тяжкого вреда здоровью человека в прямой связи с эксплуатацией судна – 1 авария:

т/х «ЯМАЛ КРЕЧЕТ»

4. ПРИЧИНЫ АВАРИЙ, РАССЛЕДОВАННЫХ В 2023 ГОДУ

Членами экипажей судов нарушались и/или не выполнялись требования следующих нормативных документов, регламентирующих безопасность плавания:

1. Главы VIII Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты в отношении обеспечения постоянного надлежащего наблюдения за ГМУ, взятия и прокладки пеленгов при стоянке судов на якоре, учёта при управлении судном существовавших ГМУ.

2. Устава службы на морских судах в отношении контроля за положением судна и состоянием якорной цепи, наблюдением за изменением погоды.

3. Правил ведения судового журнала в отношении записей, отражающих контроль места судна на якоре и изменения ГМУ.

4. Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта в отношении ухода в безопасное место при получении информации об ухудшении погоды

5. Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним в отношении способа швартовки судна, который не позволил избежать перемещения судна у причала под воздействием ветра, течения и волнения, а также организации несения вахты на судне.

6. Международных правил предупреждения столкновений судов в море.

7. Обязательных постановлений в морских портах.

8. Положения о морских лоцманах.

4.1 Причины навигационных аварий:

.1 Отсутствие должной организации несения ходовой навигационной вахты и организации штурманской службы (т/х «МИДВОЛГА-3, т/х «ТАЙГА», т/х «КОММАНДЕР», т/х «КИЗЛЯР», т/х «НЕВА-ЛИДЕР 7»).

.2 Нарушение основ судовождения и требований хорошей морской практики (буксир «АНТЕЙ», т/х «ЛЕТНИЙ БЕРЕГ»).

.3 Невыполнение требований «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», утвержденных приказом Минтранса России 26.10.2017 № 46 (т/х «ПОРТ ОЛЯ-2»).

.4 Недооценка навигационно-гидрографических и гидрологических факторов при плавании по Волго-Каспийскому морскому судоходному каналу. Неэффективное управление судном и ресурсами мостика (т/х «ГАСРЕТ АЛИЕВ»).

.5 Не учёт маневренных характеристик судна и гидрометеорологических условий района плавания (т/х «МЕТЕОР-214» и яхта «ZigZag-2», буксир «ГЕРОЙ ИВАН СИВКО»).

.6 Несоблюдение общепринятых практических приемов и способов управления судном, неверный учет маневренных элементов судна, неверный выбор скорости при маневрировании, допущение ошибок и просчетов при управлении судном в стесненных условиях, невыполнение требований правил МППСС-72 (т/х «КАПИТАН ЯКУБОВИЧ» с т/х «ОСТРОВ АТЛАСОВА»).

.7 Несоблюдение общепринятых практических приемов и способов управления судном и мер безопасности при выполнении швартовки судна (т/х «МОСКВА», т/х «НЕВА-ЛИДЕР 2», т/х «КИЗЛЯР», т/х «ФОРТ»).

4.2 Причины технических аварий:

.1 Плавание судна в районах со сложными ледовыми условиями, приведшее к смещению пера руля на баллере во время маневрирования при прохождении ледового поля (т/х «ГРАНИТ»).

.2 Повреждение подводной части корпуса судна при прохождении дрейфующего ледового поля (т/х «ПАНО-01»).

.3 Выход из строя топливной аппаратуры ГД вследствие использования ГСМ низкого качества и усталостного развития трещин в наиболее напряжённых деталях (т/х «УЛИСС»).

.4 Ненадлежащая техническая эксплуатация судна, и механизмов в части поддержания в исправном техническом состоянии (т/х «СТК-1028», д/э «САХАЛИН-9», паром «АДМИРАЛ ЛАЗАРЕВ», т/х «ВИКТОРИЯ»).

.5 Скрытые коррозионные очаги балластного трубопровода и возрастная усталость конструкционных материалов (т/х «САХАЛИН-10»).

.6 Выход из строя электрооборудования ВРК из-за ненадлежащей технической эксплуатацией его механизмов (т/х «АБАЙ»).

.7 Воспламенение масляных паров в картере ГД с последующим выбросом пламени через предохранительные клапаны крышек картера в связи с низким контролем за техническим состоянием судовых механизмов (буксире «ПЛУТОН»).

.8 Необеспечение судовладельцем безопасной эксплуатации судна, в части укомплектования экипажем, района плавания, удаления от места убежища (м/с «ФОРТУНА»).

.9 Ненадлежащий контроль за ремонтом и техническим обслуживанием элементов движительно-рулевого комплекса (паром «АДМИРАЛ ЛАЗАРЕВ»).

.10 Выход из строя ГД вследствие поломки стартера, из-за короткого замыкания проводки якоря, вероятно в связи с заводским браком (м/с «КОНТЕССА»).

.11 Выход из строя ГД вследствие поломки редуктора привода механизма газораспределения, а именно разрушения вала промежуточной шестерни, из-за расцентровки деталей привода распределительного вала (т/х «ВИКТОРИЯ»).

.12 Несоблюдение безопасной скорости, что при преодолении ледовых перемычек с различной сплочённостью и толщиной льда, привело к созданию значительных динамических и инерционных нагрузок на носовую часть судна, в результате чего судно получило повреждение корпуса (т/х «ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ»).

4.3 Причины аварий, связанных с причинением тяжкого вреда здоровью человека:

.1 Воспламенение масляных паров в картере ГД с последующим выбросом пламени через предохранительные клапаны крышек картера в связи с низким контролем за техническим состоянием судовых механизмов (буксире «ПЛУТОН»).

.2 Смещение груза в трюме при производстве погрузочных работ в результате несогласованных действий между крановщиком и членами экипажа, работающими в трюме судна (т/х «ЯМАЛ КРЕЧЕТ»).

4.4 Причины аварий, связанных с гибелью человека:

.1 Отсутствие должной организации несения ходовой вахты и организации службы (буксира «БУРАН»).

.2 Не установлены (самоходный плашкоут «СП-103»)

.3 При выполнении швартовной операции не были оценены все риски в отношении безопасности. В их оценке не было учтено наличие опасных зон, связанных с установкой нештатного оборудования (з/с «ПРОТЕЙ»).

.4 Отрыв швартовного роульса левого борта от места его штатного крепления по причине превышения допустимой горизонтальной динамической нагрузки носового прижимного каната, вызванного неблагоприятными погодными условиями во время стоянки судна у причальной стенки (т/х «МЫС ОСТРОВНОЙ»).

5. АВАРИИ, СВЯЗАННЫЕ С ГИБЕЛЬЮ ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМОМ

В 2023 году расследовано 6 аварий на море, связанных с гибелью людей и травматизмом. В этих авариях погибло 4 человека, 2 человека были тяжело травмированы.

.1 04.01.2023 в 16:30 LT (UTC+3) в Балтийском море при следовании буксира «БУРАН» (судовладелец ФГБУ «Морспасслужба» Балтийский филиал, г. Санкт-Петербург) из порта Калининград в Большой порт Санкт-Петербург пропал без вести матрос.

.2 26.01.2023 в 18:50 LT (UTC+5) в Карском море на буксире «ПЛУТОН» (судовладелец ООО «СП Терминал», г. Архангельск) произошел пожар в машинном отделении. В 16:56, после герметизации МО, запущена станция СО² объёмного пожаротушения. Пожар ликвидирован. В результате пожара вахтенный механик получил тяжкий вред здоровью (ожоги).

.3 26.01.2023 в 16:20 в м.т. Малокурильск морского порта Невельск (о. Шикотан) на т/х «МЫС ОСТРОВНОЙ» (судовладелец ООО «Морской транспорт», г. Владивосток) во время стоянки у причала в штормовую погоду произошёл отрыв носового швартового роульса с левого борта и удар швартовым канатом матроса. В следствии удара в голову матрос скончался.

.4 15.05.2023 в 16:40 LT (UTC+3) в Балтийском море во время швартовых операций земснаряда «ПРОТЕЙ» (судовладелец АО «Подводсибстрой») с шаландой «Зоркий» (судовладелец ООО «МПИТ-Судовой Менеджмент») боцманом получена травма, несовместимая с жизнью.

.5 16.07.2023 в 18:40 LT (UTC+3) в морском порту Мурманск на т/х «ЯМАЛ КРЕЧЕТ» (судовладелец ООО «Севнор Менеджмент») при погрузке трюма № 5, в результате смещения груза, член экипажа (матрос-стажер) получил тяжкое телесное повреждение и был эвакуирован в медицинское учреждение.

.6 15.09.2023 в 00:30 LT (UTC+12) в Тихом океане, 18,7 миль на Северо-Восток от мыса Лопатка от капитана самоходного плашкоута «СП-103» (судовладелец ООО «Транзит ЛТД») получено сообщение о пропаже вахтенного механика. Дано оповещение. Поиск пропавшего вахтенного механика прекращен в виду отсутствия разумной надежды найти человека живым.

5. АКВАТОРИИ, НА КОТОРЫХ ПРОИЗОШЛИ АВАРИИ НА МОРЕ



Открытое море – 10:

- **Тихий океан – 3:**
 - гибель человека – 1;
 - лишение возможности движения – 1;
 - столкновение - 1
- **Балтийское море – 2:**
 - гибель человека – 2;
- **Карское море – 3:**
 - пожар – 1;
 - посадка на мель – 1;
 - повреждение судна - 1
- **Чёрное море – 2:**
 - повреждение судна – 1;
 - касание притопленного предмета - 1

На акватории морских портов и морских терминалов РФ – 19:

- **Азов – 2:**
 - повреждение судна, судовых устройств и механизмов – 1;
 - столкновение - 1
- **Большой порт Санкт-Петербург – 1:**
 - столкновение - 1
- **Ванино – 1:**
 - повреждение судна, судовых устройств и механизмов - 1
- **Владивосток – 2:**
 - навал – 1;
 - потеря остойчивости - 1
- **Высоцк – 1:**

- лишение возможности движения – 1
- **Кавказ – 2:**
 - лишение возможности движения – 2
- **Корсаков – 2:**
 - лишение возможности движения – 2
- **м.т. Малокурильск – 1:**
 - гибель человека – 1
- **Мурманск – 1:**
 - тяжкое телесное повреждение – 1
- **Оля – 2:**
 - посадка на мель – 2;
- **Ростов-на-Дону – 2:**
 - столкновение - 2
- **Севастополь – 1:**
 - посадка на мель - 1
- **Усть-Луга - 1:**
 - навал - 1

В проливах и каналах – 4:

- **ВКМСК – 2:**
 - лишение возможности движения – 1;
 - повреждение судна, судовых устройств и механизмов – 1
- **Татарский пролив – 2:**
 - лишение возможности движения – 2

б. Показатели аварийности по видам



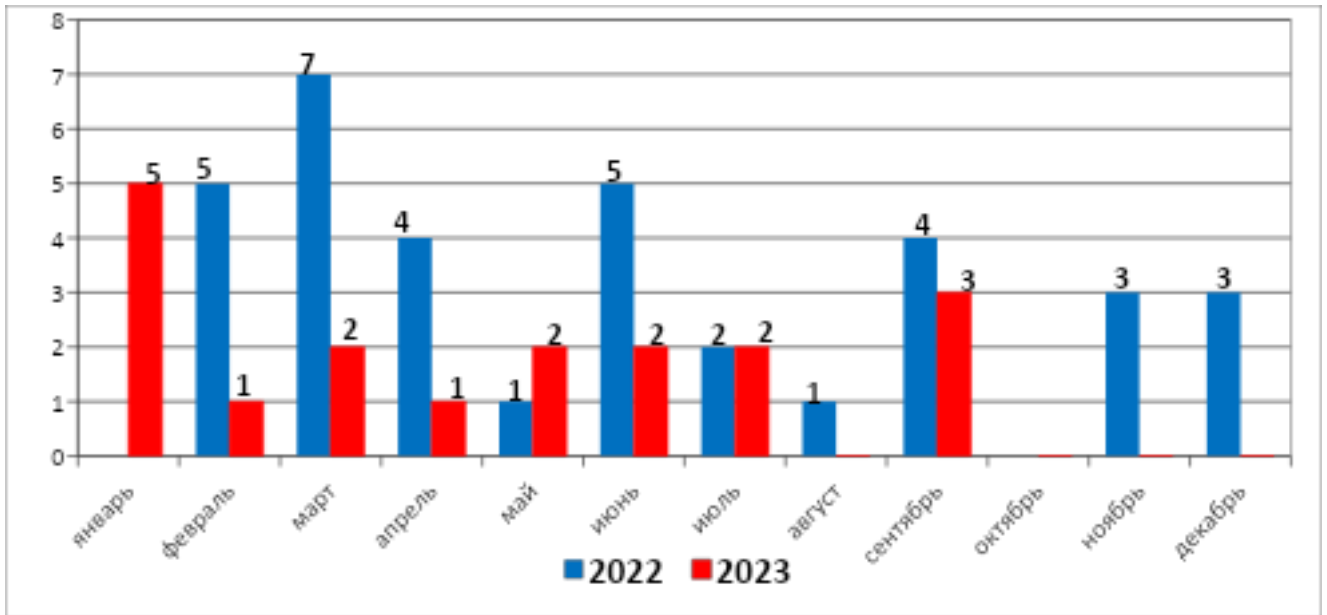
Часть II. АВАРИЙНОСТЬ НА МОРЕ С СУДАМИ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА*

1. СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ОБ АВАРИЯХ

Виды АС		
	2022 год	2023 год
1. Навигационные, всего:	6	1
столкновение	3	0
посадка на мель	2	1
касание грунта	1	0
2. Технические, всего:	15	10
лишение возможности движения	8	6
повреждение конструкций или механизмов судна	1	0
взрывы, пожары	2	2
потеря остойчивости, плавучести	4	2
3. Гибель человека (пропажа без вести), случаев	13	7
Всего погибших, человек	15	14
4. Получение ТТП, случаев	1	0
Всего получивших ТТП, человек	1	0
Аварии, связанные с гибелью людей и травматизмом	14	10
Всего аварий	35	18

*Под судами рыбопромыслового флота, в соответствии с пунктом 2 статьи 7 Кодекса торгового мореплавания, понимаются обслуживающие рыбопромысловый комплекс суда, используемые для рыболовства, а также приемотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения.

2. СООТНОШЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ ПО МЕСЯЦАМ



В 2023 году принято к учету и расследовано 18 аварий с судами рыбопромыслового флота, на 17 (49 %) аварий меньше, чем в 2022 году.

В 2023 году в прямой связи с эксплуатацией судна погибло 14 человек.

2. ВИДЫ АВАРИЙ НА МОРЕ, РАССЛЕДОВАННЫХ В 2023 ГОДУ

В 2023 году Ространснадзором расследовано 18 аварий с судами рыбопромыслового флота.

Навигационные аварии были связаны с:

посадкой на мель – 1 авария:

ТР «ГАРМОНИЯ»;

намоткой элементов трала на гребной винт – 1 авария:

СКРТМ «НОРД ВЕСТ»

Технические аварии были связаны с:

лишением возможности движения судна в связи с выходом из строя ГД и/или ВРК – 5 аварий:

МРТР «НЕРПА»;

РТМКС «ВАСИЛИЙ ЛОЗОВСКИЙ»;

ТР «АМБЕР БАЛТИК»;

СРТМ «СТАКФЕЛЛ»;

СЯМ «ТИБУРОН»

пожаром – 2 аварии:

р/с «КАЛТАН»;

БМРТ «ЮГО-ВОСТОК-1»

потерей остойчивости – 2 аварии:

т/х «БИЗОН» + РУМ-74-61
ММСД «ОН-0368»

Аварии, связанные с гибелью человека в прямой связи с эксплуатацией судна – 7 аварий:

РШ «БЫСТРЫЙ»;
СРТМ «АЛЕКСЕЙ ЧИРИКОВ»;
СРТМ «МАЙБОРГ»;
СТР «ОКТЯБРЬ»;
БМРТ «АХТИАР»;
КРКПБ «ВСЕВОЛОД СИБИРЦЕВ»;
СТР «КАЛЫГИРЬ»

4. ПРИЧИНЫ АВАРИЙ

4.1 Причины навигационных аварий:

- .1 выбор небезопасной скорости плавания в стесненных условиях акватории порта, при наличии опасностей (мелководья) и без учета скоростного проседания судна на мелководье (ТР «ГАРМОНИЯ»);
- .2 Отсутствие должной организации несения ходовой навигационной вахты, отсутствие постоянного контроля местоположения судна (ТР «ГАРМОНИЯ»);
- .3 неправильный выбор маневра при постановке трала в существующих гидрометеорологических условиях (СКРТМ «НОРД ВЕСТ»)

4.2 Причины технических аварий:

- .1 несоблюдение Правил технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций (МРТР «НЕРПА», РТМКС «ВАСИЛИЙ ЛОЗОВСКИЙ», ТР «АМБЕР БАЛТИК», СРТМ «СТАКФЕЛЛ», СЯМ «ТИБУРОН»);
- .2 нарушение Правил пожарной безопасности (р/с «КАЛТАН», БМРТ «ЮГО-ВОСТОК-1»);
- .3 несоблюдение ограничений и требований, установленных в Информации по остойчивости для капитана (т/х «БИЗОН» + РУМ-74-61, ММСД «ОН-0368»).

4.3 Причины аварий, связанных с гибелью (пропажей без вести) человека

- .1 нарушение погибшими требований охраны труда и безопасных методов выполнения работ при выполнении швартовных или рыбопромысловых операций (СРТМ «АЛЕКСЕЙ ЧИРИКОВ», СТР «ОКТЯБРЬ»);
- .2 несоблюдение правил техники безопасности при водолазных работах (РШ «БЫСТРЫЙ»);
- .3 необеспечение контроля со стороны руководителя рыбопромысловой операции за ходом её выполнения (СРТМ «МАЙБОРГ»);

.4 неудовлетворительная организация производства погрузочно-разгрузочных работ (БМРТ «АХТИАР»; КРКПБ «ВСЕВОЛОД СИБИРЦЕВ»);

.5 падение в трюм с высоты 10 метров (КРКПБ «ВСЕВОЛОД СИБИРЦЕВ»)

3. АВАРИИ НА МОРЕ, СВЯЗАННЫЕ С ГИБЕЛЬЮ ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМОМ В ПРЯМОЙ СВЯЗИ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДНА

В 2023 году расследовано 10 аварий на море, связанных с гибелью людей. В этих авариях погибло 14 человек.

.1 07.01.2023 в 15:10 LT (UTC+11) на промысле морского ежа в Тихом океане в районе Малой Курильской гряды водолаз-промысловик с РШ «БЫСТРЫЙ» (судовладелец ООО «Лагуна», г. Южно-Сахалинск) в назначенное время не поднялся на поверхность. Экипаж судна приступил к немедленному поиску пропавшего. В 07:10 водолаз-промысловик был обнаружен на глубине 12 метров на грунте без признаков жизни, тело было поднято на борт.

.2 24.01.2023 в 12.30 LT (UTC+11) на промысле в Охотском море на СРТМ «АЛЕКСЕЙ ЧИРИКОВ» (судовладелец АО «Акрос») боцман при выполнении палубных работ на баке получил удар стальным тросом в район правой скулы лицевой области и от полученных травм скончался.

.3 19.02.2023 в 02:50 LT (UTC+11) в Охотском море, в 755 милях северо-западнее п/п Усть-Хайрюзово на СРТМ «МАЙБОРГ» (судовладелец АО «РК» «Малкинское» г. Петропавловск-Камчатский), во время выливки улова, матрос получил тяжкое телесное повреждение в результате удара частью такелажа в голову. В 04.30 19.02.2023 вертолетом Ми-8 санавиации пострадавший снят с борта судна для доставки в медучреждение г. Петропавловск-Камчатский. 27.08.2023 матрос от полученных травм скончался.

.4 16.03.2023 в 12:45 LT (UTC+12) в Охотском море у западного побережья полуострова Камчатка в 209-ти милях юго-западнее м. Южный на СТР «ОКТЯБРЬ» (судовладелец ООО «Рыболовецкий колхоз «Приморец», г. Находка) упал за борт по слипу при выборке орудий лова боцман. По информации капитана судна, члены экипажа видели, как боцман после падения у борта судна ушел под воду. Предпринятый поиск к положительному результату не привёл.

.5 21.04.2023 в 02:10 LT (UTC+10) в Корейском проливе Японского моря (37 миль восточнее п. Пусан) на рыболовном судне «КАЛТАН» (судовладелец АО «Дальрыбпром», г. Владивосток) произошло резкое задымление жилого комплекса с последующим возгоранием. В результате АС произошло выгорание жилого комплекса и штурманской рубки. В момент АС на борту судна находилось 25 членов экипажа, которые в количестве 21 человек были эвакуированы с борта рыболовного судна «КАЛТАН» судном береговой охраны Республики Корея и доставлены в порт Ульсан. Аварийное судно отбуксировано в п. Ульсан. Погибли 4 члена экипажа.

.6 25.05.2023 в 12:30 LT (UTC+11) в Тихом океане, о. Шикотан на БМРТ «АХТИАР» (судовладелец ООО Рыбокомбинат «Островной»), стоявшем у причала м.т. Малокурильск, при выгрузке мороженой рыбопродукции из трюма

№ 2 на причал матрос гражданин Республики Индонезии получил травму несовместимую с жизнью.

.7 23.06.2023 в 10:50 LT (UTC+12) в Охотском море в процессе постановки центрального троса РЛУ №179 произошло опрокидывание несамоходного кунгаса-переборочника РУМ-74-61 с 10 людьми на борту, который находился на буксире т/х «БИЗОН» (судовладелец ООО «Дельта»). В результате чего все 10 человек оказались в воде. 9 человек удалось спасти, один человек (рыбак прибрежного промысла) погиб.

.8 25.07.2023 в 05:20 LT (UTC+11) в Охотском море на КРКПБ «ВСЕВОЛОД СИБИРЦЕВ» (судовладелец АО «Южморрыбфлот») при проведении работ на верхней палубе оступился и упал в помещение трюма № 4 слесарь-наладчик технологического оборудования. От полученных травм человек скончался.

.9 02.09.2023 в 22.00 LT (UTC+10) в Японском море, залив Петра Великого, 9 миль от мыса Гамова при выборке трала потеряло остойчивость и опрокинулось маломерное рыбодобывающее судно «ОН-0368» (судовладелец ООО «Ситрейд», г. Владивосток) с 6 членами экипажа. Находящиеся рядом суда оказали помощь в спасении людей: четверо членов экипажа спасены, один член экипажа поднят из воды без признаков жизни, капитан судна не найден – числится пропавшим без вести.

.10 25.09.2023 в 09:30 LT (UTC+11) в Охотском море на СТР «КАЛЫГИРЬ» (судовладелец ООО «НЕВОД», г. Владивосток) в процессе переработки улова обнаружили отсутствие капитана. При просмотре камер наблюдения были обнаружены признаки его падения за борт в 04:30 25.09.2023. Объявлена тревога Человек за бортом. В результате поиска в 13:50 обнаружили тело капитана без признаков жизни.

Часть III. УРОКИ, ИЗВЛЕЧЕННЫЕ ИЗ РАССЛЕДОВАННЫХ АВАРИЙ НА МОРЕ

1. ПОСАДКА СУДНА НА МЕЛЬ, КАСАНИЕ ГРУНТА

1.1. Краткое описание

04.01.2023 в 14:35 буксир «АНТЕЙ» в бухте Дальняя (акватория морского порта Высоцк) вышел за пределы установленного фарватера № 4б, прошел в непосредственной близости от отличительной глубины 5,5 метра, имея осадку кормой 5,5 метра, вследствие чего произошло попадание постороннего твердого объекта в винто-рулевую колонку правого борта, приведшее к повреждению винто-рулевого устройства.

Причины

Нарушение основ судовождения и требований хорошей морской практики, вызвавшееся в:

- низкая организация несения ходовой навигационной вахты, заключающаяся в отсутствии контроля местоположения судна при наличии исправно работающих навигационных приборов;
- направление судна в сторону опасности (район малых глубин) в результате

неверной оценки капитаном навигационной обстановки, приведшее к повреждению лопастей гребного винта правого борта буксира о подводное препятствие.

Извлеченные уроки

При плавании в узкости или вблизи берега целесообразно произвести «подъем» карты, на которой будет вестись навигационная прокладка.

Во время навигационных наблюдений важно использовать все технические и визуальные ресурсы для поддержания ситуационной осведомленности.

Сохранение движения по фарватеру является одним из шагов, чтобы свести к минимуму риск касания грунта и/или посадки на мель.

1.2. Краткое описание

11.05.2023 в 11:14 в акватории морского порта Оля, на 147,3 км ВКМСК, следующий на выход в море т/х «ГАСРЕТ АЛИЕВ» в пределах судового хода сел на мель.

Причины

Невыполнение капитаном судна рекомендаций лоцмана и оператора СУДС по обеспечению безопасности плавания.

Не учёт капитаном судна особенностей навигационно-гидрографических и гидрологических факторов при плавании по ВКМСК.

Извлеченные уроки

Для предотвращения данного аварийного случая необходимо:

- планировать предстоящий рейс в соответствии с установленными требованиями;
- определить достаточный состав навигационной вахты в соответствии с СУБ, с учетом требования Кодекса ПДНВ;
- сделать всестороннюю оценку обстановки, учесть все факторы, влияющие на судно и опасности посадки его на мель.

1.3. Краткое описание

27.05.2023 в 01:10 в акватории морского порта Оля т/х «ПОРТ ОЛЯ-2», следуя вниз по ВКМСК, на 143,4 км сел на мель слева 20 м от судового хода. Судно под действием ветра и течения развернуло поперёк канала, перекрыв движение судов.

28.05.2023 в 12:31 т/х «ПОРТ ОЛЯ-2» снят с мели с помощью т/х «УРАЙ» и поставлен на якорь на 142.2 км ВКМСК в ожидании подъёма уровня воды в канале.

Причины

Не обеспечение капитаном морского порта Оля безопасности плавания судов в акватории морского порта, на подходах к нему, выразившиеся в несоответствии фактической глубины судового хода на 143,4 км ВКМСК, к разрешенной проходной осадке.

Невыполнение капитаном т/х «ПОРТ ОЛЯ-2» рекомендаций лоцмана и оператора СУДС по обеспечению безопасности плавания. Не учёт капитаном судна особенностей навигационно-гидрографических и гидрологических факторов при плавании по ВКМСК.

Извлеченные уроки

Для предотвращения подобных аварийных случаев необходимо:

Эффективный контроль за изменением глубин, вызванным периодическими изменениями рельефа дна канала в связи с паводковыми явлениями и увеличенной скоростью течения воды.

Судоводителям следует учитывать рекомендации лоцманов и операторов СУДС по обеспечению безопасности плавания.

1.4. Краткое описание

15.06.2023 в 10:40 в акватории морского порта Находка транспортный рефрижератор «ГАРМОНИЯ», при следовании со скоростью 8 узлов на выход из морского рыбного терминала «Новый мир», в бухте Андреева, в координатах $\varphi=43^{\circ}05,6'N$; $\lambda=132^{\circ}18,6'E$ совершил посадку на мель.

Причины

Плавание судна вне фарватера с небезопасной скоростью в стесненных условиях акватории порта, при наличии опасностей (мелководья) и без учета скоростного проседания судна на мелководье.

Отсутствие должной организации несения ходовой навигационной вахты, отсутствие постоянного контроля местоположения судна;

– направление судна в сторону опасности (район малых глубин) в результате неверной оценки капитаном навигационной обстановки из-за потери местоположения судна.

Извлеченные уроки

Аварийный случай свидетельствует о важности непрерывного наблюдения за внешней обстановкой с помощью хорошо настроенной РЛС на шкалах малой дальности (0.5-0.75 мили), постоянного контроля за местоположением судна, подготовки и использования морских навигационных карт при плавании в узкости, подробного и соответствующего плана плавания и предварительной прокладки пути судна с учетом всей имеющейся информации о судне, районе плавания и гидрометеорологической обстановки в районе. Использование современного навигационного оборудования на судах позволит контролировать местоположение и своевременно предупреждать опасность столкновения и посадки на мель.

Движение судна по фарватеру является одним из шагов, позволяющих свести к минимуму риск касания грунта и/или посадки на мель.

Судоводительскому составу следует учитывать, что истинная причина аварии часто лежит не в действии неотвратимых и непреодолимых сил природы, не в неизбежных случайностях на море, а в непонимании основных свойств и качеств судна, несоблюдении правил несения службы и самых простых мер предосторожности, непонимании опасности, в которую ставится судно, в небрежности, неосмотрительности, отсутствии предосторожности.

1.5. Краткое описание

12.07.2023 в 11:45 в Енисейском заливе Карского моря т/х «ЛЕТНИЙ БЕРЕГ» в протоке Каменный Енисей совершил посадку на мель.

Причины

Отсутствие контроля местоположения судна, невыполнение требований при плавании в узкостях, отсутствие непрерывного тщательного исчисления пути, ненадлежащее наблюдение за изменением навигационных и гидрометеорологических условий плавания.

Извлеченные уроки

Данный аварийный случай свидетельствует о важности непрерывного наблюдения за внешней обстановкой, постоянного контроля за местоположением судна, подготовки и использования морских навигационных карт при плавании в узкости, подробного и соответствующего плана плавания и предварительной прокладки пути судна с учетом всей имеющейся информации о судне, районе плавания и гидрометеорологической обстановки в районе. Использование современного навигационного оборудования на судах позволит контролировать местоположение и своевременно предупреждать опасность столкновения и посадки на мель. Штурманскому составу следует учитывать, что часто истинная причина аварии лежит не в действии неотвратимых и непреодолимых сил природы, не в неизбежных случайностях на море, а в непонимании основных свойств и качеств судна, несоблюдении правил несения службы и самых простых мер предосторожности, непонимании опасности, в которую ставится судно, в небрежности, неосмотрительности, отсутствии предосторожности.

1.6. Краткое описание

04.10.2023 в 08:16 т/х «НЕВА-ЛИДЕР 7» в акватории морского порта Кавказ сел на мель за границами подходного фарватера к Южному району порта.

Причины

- ненадлежащая организация ходовой навигационной вахты и штурманской службы, которая не позволила вести надлежащее наблюдение;

Извлеченные уроки

При осуществлении плавания в акваториях морских портов:

- принимать во внимание всю поступающую информацию с тем, чтобы полностью оценить ситуацию и опасность возможной посадки судна на мель;
- использовать все имеющиеся средства для ведения наблюдения и определения местоположения судна;
- не допускать выход судов за пределы установленных границ фарватеров.

2. СТОЛКНОВЕНИЕ, НАВАЛ

2.1. Краткое описание

14.03.2023 в 18.55.50 (мск) в морском порту Азов при расхождении на перекате Елизаветинский произошло столкновение т/х «ТАЙГА» и т/х «МИДВОЛГА-3».

Причины

- ненадлежащая организация капитаном т/х «МИДВОЛГА-3» ходовой навигационной вахты, которая не позволила вести надлежащее наблюдение;
- судоводительская ошибка СПКМ т/х «МИДВОЛГА-3» при расхождении с т/х «ТАЙГА».

Извлеченные уроки

Авария подчеркнула:

- важность того, что все суда должны постоянно вести эффективное наблюдение;
- важность использования радара, если он установлен и работает, для обнаружения судов и предотвращения столкновений;
- решения, касающиеся предупреждения расхождения на минимальной дистанции или столкновения, должны приниматься заблаговременно и с запасом времени;
- опасность приоритета других обязанностей вахтенного над предотвращением столкновений;
- опасность несения вахты одним человеком.

2.2. Краткое описание

12.04.2023 в 20:05 в акватории морского порта Владивосток катамаран «МОСКВА» при стоянке у причала-понтон о. Попова, из-за порыва ветра NW силой 6 баллов по шкале Бофорта совершил навал на кнехт понтон правой скулой и повредил корпус судна. Водотечности корпуса, угрозы затопления не произошло.

Причины

- недостаточный уровень организации работ по швартовке и обеспечению безопасной стоянки судна;
- недостаточный контроль со стороны экипажа за швартовными канатами во время стоянки судна у понтон, применимо к фактическим гидрометеороусловиям.

Извлеченные уроки

Судоводительскому составу судов следует учитывать, что прогноз погоды имеет место с вероятностными процессами, которым неизбежно присуща та или иная степень неопределенности. Далеко не все погодные изменения можно предсказать заранее. Несмотря на то, что прогноз может быть благоприятным в момент выхода в море, мореплавателям необходимо обращать внимание на предупреждения, которые могут выпускаться в случае надвигающейся неблагоприятной погоды и быть готовым к всевозможным изменениям гидрометеорологических условий.

2.3. Краткое описание

13.04.2023 в 11:45 на акватории рейдового перегрузочного района № 2 морского порта Кавказ во время перешвартовки баржебуксирного состава, состоящего из буксира «ГЕРОЙ ИВАН СИБКО» и несамоходной баржи «САМАРСКАЯ-2», произошел навал буксира на судно-накопитель «LADY PERLA» (флаг Либерия), стоявшее на якоре.

Причины

- не учёт капитаном буксира «ГЕРОЙ ИВАН СИБКО» маневренных характеристик буксируемой несамоходной баржи.
- несогласованность действий капитана буксира и судоводителей буксиров обеспечения при проведении перешвартовки, в результате чего инерция хода несамоходной баржи не была своевременно погашена.

- отсутствие морского лоцмана на борту буксира «ГЕРОЙ ИВАН СИВКО» при осуществлении маневрирования в районе обязательной лоцманской проводки в морском порту Кавказ.

Извлеченные уроки

Экипажам судов, для предотвращения подобных аварийных случаев в будущем, необходимо:

При осуществлении плавания в акваториях морских портов:

- принимать во внимание всю поступающую информацию с тем, чтобы полностью оценить риски возможного навала на стоящие у причалов и/или на якорях суда;

- при нахождении в зоне действия СУДС, движение начинать с разрешения оператора СУДС;

- буксировку осуществлять в строгом соответствии с разработанным руководством по безопасной буксировке;

- в районах обязательной лоцманской проводки осуществлять плавание с лоцманом на борту.

При проведении погрузки-выгрузки на рейдовых перегрузочных районах, швартовку к судам-накопителям осуществлять в соответствии с Технологическими схемами, разработанными операторами.

Перед началом портовой буксировки определять порядок взаимодействия с буксирами обеспечения.

2.4. Краткое описание

04.06.2023 в 11:29 в акватории морского порта Большой порт Санкт-Петербург при следовании т/х «МЕТЕОР-214» по маршруту Санкт-Петербург - Петродворец, в районе буёв №№ 17,18 Петровского канала, произошло столкновение т/х «МЕТЕОР-214» с парусной яхтой «ZigZag-2». Яхта была отбуксирована в Центральный речной яхт-клуб.

Причины

- совершение маневра обгона т/х «МЕТЕОР-214» яхты «ZigZag-2» на небезопасном расстоянии при наличии благоприятных условий - отсутствии встречных судов, достаточной для безопасного обгона ширины канала, хорошей видимости;

- выбор капитаном т/х «МЕТЕОР -214» маневра, приведшего к смещению кормы СПК в сторону яхты;

- не принятие во внимание наличия потенциально опасных факторов, таких, как появление на прилегающей акватории различных спортивных и маломерных судов, вынуждающих капитана теплохода принять дополнительные меры безопасности;

- не учет капитаном яхты «ZigZag-2» направления ветра, способствовавшего смещению яхты в направлении пути обгоняющего судна.

Извлеченные уроки

Аварию можно было избежать, если бы:

- капитан яхты выполнил требования, предусмотренные правилом 9 МППСС-72 – Плавание в узкостях: пункт b. Судно длиной менее 20 м или

парусное судно не должны затруднять движение такого судна, которое может безопасно следовать только в пределах узкого прохода или фарватера;

- капитан пассажирского т/х «МЕТЕОР-214» выполнил требования, предусмотренные правилом 13 МППСС-72 - обгон: каждое судно, обгоняющее другое, должно держаться в стороне от пути обгоняемого судна.

2.5. Краткое описание

11.06.2023 в 12:40 в акватории морского порта Ростов-на-Дону т/х «НЕВА-ЛИДЕР 2» при выполнении манёвров для дальнейшей швартовки к причалу № 64 совершил столкновение с т/х «ПРОЛЕТАРСК», отшвартованным к причалу № 65. В результате происшествия жертв, пострадавших и препятствий судоходству нет.

Причины

- ненадлежащая организация ходовой навигационной вахты на т/х «НЕВА-ЛИДЕР 2»;

- неверный выбор маневра капитана т/х «НЕВА-ЛИДЕР 2» при перешвартовке судна от причала к причалу.

Извлеченные уроки

Экипажам судов для предотвращения аварийных случаев в будущем:

- необходимо в полной мере использовать возможности буксирного обеспечения для безопасности мореплавания в существующих сложных и стесненных условиях;

- определять достаточный состав навигационной вахты с учетом всех факторов, влияющих на безопасное движение судна с учетом плана перехода;

- во время движения судна давать всестороннюю оценку обстановке, полностью учитывать все факторы, влияющие на судно и опасность его столкновения, особенно дистанцию до опасности и инерционные характеристики управляемого судна;

- обеспечивать постоянное наблюдение за окружающей обстановкой, оценку ситуации и безопасное плавание судна по проложенному пути;

- не допускать, возложение обязанностей на членов экипажа, не предусмотренные квалификацией;

- использовать более безопасный маневр при перестановке от причала к причалу и дальнейших швартовных работ, а именно перетяжку судна, которая осуществляется при неработающем главном двигателе путем переноса швартовных канатов (в первую очередь - продольных) с одной причальной тумбы на другую и подтягивания их с помощью брашпиля или судовых лебедок, или портовыми буксирами.

2.6. Краткое описание

23.06.2023 в 00:00 в Тихом океане после съёмки с якоря т/х «КАПИТАН ЯКУБОВИЧ» произошло его столкновение с т/х «ОСТРОВ АТЛАСОВА», стоявшим на якоре. Оба судна получили повреждения корпусов выше ватерлиний.

Причины

- несоблюдение общепринятых практических приемов и способов управления судном;

- неверный учет маневренных элементов судна, неверный выбор скорости при маневрировании, допущение ошибок и просчетов при управлении судном в стесненных условиях акватории порта;

- несоблюдение требований МППСС-72 и ПДНВ-78/95 в части организации наблюдения и принципов несения ходовой навигационной вахты.

Извлеченные уроки

Случившийся аварийный случай показывает, что причиной столкновений судов является неправильная оценка навигационной обстановки судоводителями, которые должны были правильно опознать цели, проанализировать развивающую ситуацию, доложить капитану, чтобы предпринимать действия в соответствии с требованиями МППСС-72 во избежание опасного сближения или столкновения с другими судами.

При решении вопросов предотвращения опасного сближения должна использоваться УКВ-радиосвязь. В одних случаях это связано с необходимостью напомнить судну, обязанному уступить дорогу, но не предпринимающему никаких действий, о его обязанностях. В других – уточнить с коллегой параметры расхождения. Но в любом случае вахтенный помощник должен действовать только в соответствии с правилами МППСС-72. Штурманский состав должен всегда помнить, что непрестанная бдительность - залог безопасности.

2.7. Краткое описание

17.08.2023 в 13:20 в морском порту Ростов-на-Дону т/х «КИЗЛЯР» совершил навал на причал при подходе к нему для швартовки.

Причины

- ненадлежащая организация безопасной ходовой навигационной вахты и наблюдения;

- невыполнение судовладельцем, береговыми работниками, ответственными лицами экипажа требований нормативных документов, регламентирующих безопасность судоходства.

- ненадлежащая техническая эксплуатация судна судовладельцем.

Извлеченные уроки

Организованное надлежащее техническое обслуживание судовых технических средств и оборудования судна, непрерывно обеспечивающее судоводителя достоверной информацией, позволяет безопасно управлять движением судна в установленных районах и условиях эксплуатации.

2.8. Краткое описание

25.10.2023 в 14:51 в акватории морского порта Усть-Луга грунтоотвозный т/х «ФОРТ» произвел навал на причал АЖПК-1 при проведении швартовой операции. Пострадавших и разлива нефтепродуктов нет. Судно водотечности не имеет. Причал не поврежден. У шаланды вмятина в носовой части корпуса размером.

Причины

- принятие неоправданного решения на швартовку к неподготовленному для этого причалу;

- недостаточная оценка риска швартовки к ограниченной свободной длине причала;
- выбор небезопасной скорости движения судна к причалу, не позволившей вовремя остановить судно.

Извлеченные уроки

Подготовка причала к приему судна – один из важнейших факторов обеспечения безопасной швартовки и стоянки судна у причала

3. ГИБЕЛЬ, ПРОПАЖА ЧЕЛОВЕКА БЕЗ ВЕСТИ В ПРЯМОЙ СВЯЗИ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДНА

3.1. Краткое описание

04.01.2023 в 16:30 при следовании буксира «БУРАН» из порта Калининград в Большой порт Санкт-Петербург было обнаружено отсутствие члена экипажа.

Причины

недостаточная со стороны командного состава судна осмотрительность и забота по обеспечению безопасного нахождения на борту судна человека с выраженными отклонениями в поведении;

нахождение матроса в психически нестабильном состоянии;

нарушение матросом политики судовладельца о запрете употребления алкоголя и наркотиков;

отсутствие постоянного контроля за действиями матроса, проявлявшего явные признаки неадекватного поведения;

неблагоприятные для нахождения на открытой палубе погодные условия.

Извлеченные уроки

Работа на морских судах требует неукоснительного соблюдения правил техники безопасности, категорического запрета на употребление алкоголя и наркотических веществ, а также высокой дисциплинированности всех членов экипажа. Капитанам судов необходимо принимать все меры для поддержания порядка, проявлять должную заботу по обеспечению безопасного нахождения людей на борту судна, особенно к членам экипажа, проявляющим признаки неадекватного поведения.

3.2. Краткое описание

07.01.2023 в 15:10 на промысле морского ежа водолазным способом, в районе Малой Курильской гряды, в проливе Полонского рыболовная шхуна «БЫСТРЫЙ» в координатах $\varphi=43^{\circ}33,89'N$, $\lambda=146^{\circ}14,31'E$. во время выхода из воды бригады водолазов был обнаружен на дне водолаз без признаков жизни.

Причины

Непосредственную причину утопления водолаза установить не представилось возможным

Извлеченные уроки

Каждый спуск водолаза под воду, даже на небольшую глубину и непродолжительное время, требует соблюдения мер предосторожности и обеспечения безопасности.

Пребывание под водой связано с большим нервно-психическим напряжением, обусловленным необычной средой, эмоциональным воздействием и элементами риска при погружениях. Все это приводит даже у опытных водолазов к большому напряжению центральной нервной системы. Водолаз быстро утомляется, работоспособность его понижается. Поэтому для водолаза имеет большое значение нормальный режим дня и работы. Пред погружением он не должен испытывать излишнего нервного напряжения.

Водолазный труд тяжелый и не всегда безопасен. Но его можно значительно облегчить и избежать опасностей. Для этого нужно умело использовать водолазную технику, хорошо знать специфику водолазных погружений и точно выполнять установленные правила.

3.3. Краткое описание

24.01.2023 в 13:30 в Охотском море на СРТМ «АЛЕКСЕЙ ЧИРИКОВ» при выполнении палубных работ стальным тросом ударило в правую скулу лицевой части боцмана, в результате чего потерпевшим получена травма несовместимая с жизнью.

Причины

Использование не стационарно закреплённого оборудования, в виде дополнительного канифас-блока для заводки свистового троса носового кранца левого борта при отсутствии необходимости применения данного дополнительного канифас блока.

Соскальзывание стропа с дополнительного переносного канифас-блока.

Нарушение погибшим требований Правил по охране труда.

Извлеченные уроки

Безопасность человека в процессе производственной деятельности обеспечивается применением максимально безопасных вариантов технологических процессов, выбором (или созданием) максимально безопасных оборудования и средств защиты, максимально безопасными вариантами организационно-технических мероприятий и правил личного поведения.

3.4. Краткое описание

26.01.2023 в 16:20 в морской терминал Малокурильск порта Невельск (о. Шикотан) на т/х «МЫС ОСТРОВНОЙ» при стоянке у причала, во время штормовой погоды, в результате резкого увеличения ветра, при натяжении швартовых концов швартовыми лебедками носовой швартовой командой, произошёл отрыв носового швартового роульса левого борта и удар швартовым канатом в голову матроса, вследствие чего матрос скончался.

Причины

Отрыв швартового роульса левого борта от места его штатного крепления.

Извлеченные уроки

Факторами, воздействующими на судно во время стоянки на швартовах у причала, являются ветер, течение, волнение, а также колебания уровня воды. Способность судна противостоять воздействию этих факторов без аварийных последствий зависит от надежности судовых и береговых швартовых устройств. Практически же дело сводится к рациональному использованию швартовых

тросов исходя из их наличия на судне и расположения, швартовых пушек на берегу. С этой целью, прежде всего швартовы надлежит разнести так, чтобы наиболее прочные из них располагались в направлении действия наибольших нагрузок, испытываемых судном. Чем меньше угол между линией действия нагрузки и направлением швартова, тем эффективнее он будет работать.

3.5. Краткое описание

19.02.2023 в 03:50 в Охотском море при выливке улова на СРТМ «МАЙБОРГ» матрос получил открытую проникающую черепно-мозговую травму, от последствий которой скончался.

Причины

Необеспечение контроля со стороны руководителя промысловой операции за ходом выполнения работы, выразившееся в отсутствии контроля за натяжением канатов, орудий лова, своевременным регулированием скорости их выборки и травления.

Извлеченные уроки

Должная организация выполнения промысловых операций, в том числе, соблюдение контроля проведения промысловых работ со стороны их руководителя напрямую обеспечит безопасность находящихся на борту людей при выполнении ими трудовых обязанностей.

3.6. Краткое описание

16.03.2023 в 12:45 в Охотском море с СТР «ОКТЯБРЬ» упал за борт по слипу при выборке орудий лова боцман. На судне объявили тревогу «Человек за бортом», начали поиск, оповестили ближайшие суда в районе. Поисково-спасательная операция к положительному результату не привела. Человек пропал без вести.

Причины

Нарушение Правил по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов со стороны боцмана.

Недостаточный контроль за выполнением требований по руководству работой в период промысла со стороны руководителя промысловой команды - старшего мастера добычи.

Извлеченные уроки

Безопасность человека в процессе производственной деятельности обеспечивается применением максимально безопасных вариантов технологических процессов, выбором (или созданием) максимально безопасных оборудования и средств защиты, максимально безопасными вариантами организационно-технических мероприятий и правил личного поведения. Учитывая вышесказанное, надо помнить, что безопасность ведения промыслового процесса зависит не только от степени надежности судна в целом, но и, в большей мере от уровня квалификации членов экипажа и их взаимосвязи и взаимодействия в процессе эксплуатации судна.

3.7. Краткое описание

15.05.2023 в 16:40 в Балтийском море при швартовке шаланды «ЗОРКИЙ» к правому борту земснаряда «ПРОТЕЙ» кранец шаланды зацепился за оборудование (насос гидроразмыва) земснаряда и, сорвав его с места, нанес боцману травму несовместимую с жизнью.

Причины

При выполнении швартовной операции не были оценены все риски в отношении безопасности. В их оценке не было учтено наличие опасных зон, связанных с установкой нештатного оборудования.

Падение на боцмана нештатного оборудования (водоструйного насоса «DAMEN DJP 353LD») вследствие зацепления кранца шаланды «ЗОРКИЙ» за фланец насоса, установленного на земснаряде «ПРОТЕЙ» во время швартовки.

Извлеченные уроки

Личная безопасность работников состоит в том, что они должны соблюдать меры безопасности в отношении всех видов опасностей, в том числе технологических. Безопасность человека в процессе производственной деятельности обеспечивается применением максимально безопасных вариантов организационно-технических мероприятий, средств защиты и правил личного поведения.

3.8. Краткое описание

25.05.2023 в 21:30 у причала морского терминала Малокурильск, при выгрузке мороженой рыбопродукции с БМРТ «АХТИАР» на причал, на матроса, находившегося в просвете трюма № 2, упал деревянный паллет, что привело к гибели матроса.

Причины

Неудовлетворительная организация производства погрузочно-разгрузочных работ

Извлеченные уроки

Вся деятельность на борту судна должна рассматриваться с точки зрения управления рисками.

Погрузочно-разгрузочная деятельность на борту судна должна оцениваться на наличие рисков при решении любых задач технического обслуживания.

3.9. Краткое описание

25.07.2023 в 05:25 на промысле в Охотском море на КРКПБ «ВСЕВОЛОД СИБИРЦЕВ» упал в трюм № 4 машинист закаточных машин. В результате падения им были получены множественные переломы и травмы, от последствий которых матрос скончался.

Причины

Неудовлетворительная организация производства погрузочно-разгрузочных работ, в том числе, несоблюдение контроля со стороны руководителя проведения грузовых операций за ходом выполнения работы, соблюдением трудовой дисциплины, выразившиеся в необеспечении безопасности здоровья находящихся на борту людей при выполнении их трудовых обязанностей, а также личная неосторожность погибшего, находившегося под воздействием наркотических веществ.

Извлеченные уроки

Вся деятельность на борту судна должна рассматриваться с точки зрения управления рисками.

Погрузочно-разгрузочная деятельность на борту судна должна оцениваться на наличие рисков при решении любых задач технического обслуживания.

4. ЛИШЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДВИЖЕНИЯ, ПОВРЕЖДЕНИЕ КОРПУСА, СУДОВЫХ УСТРОЙСТВ И МЕХАНИЗМОВ

4.1 Краткое описание

13.01.2023 в 09:58 в Баренцевом море, во время перехода в район промысла, в результате аварийной остановки главного двигателя (ГД), рыболовное судно «НЕРПА» лишилось возможности движения.

Причины

Нарушение температурного режима эксплуатации ГД. Недостаточная проходимость полостей охлаждения цилиндрических крышек № 1 и № 2 явилась причиной их перегрева, в результате чего произошло отвердевание (утрата пластичности) резиновых уплотнителей стаканов форсунок цилиндрических крышек № 1 и № 2, приведшее к попаданию охлаждающей пресной воды в цилиндры и картер ГД.

Извлеченные уроки

Высокая жесткость охлаждающей воды может привести к обильному выпадению шлама или образованию накипи, с последующим закупориванием проходных каналов. В процессе эксплуатации судовой энергетической установки необходимо периодически очищать полости охлаждения цилиндрических крышек от накипи и шлама, тщательно следить за концентрацией присадок в системе охлаждения.

4.2. Краткое описание

19.01.2023 в 02:25 в морском порту Азов, при постановке на якоря, т/х «СТК-1028» потерял кормовую якорную цепь и кормовой якорь.

Причины

Ненадлежащая техническая эксплуатация судна со стороны судовладельца и экипажа, в части поддержания в исправном техническом состоянии якорного устройства.

Извлеченные уроки

Судовладельцам следует организовать надлежащее управление технической эксплуатацией судов, в части:

- распределения заведования между членами экипажа судов, судовых технических средств и конструкций (СТСиК), по которым данные лица несут ответственность за техническую подготовку их к эксплуатации;
 - доведения до сведения экипажа режимов работы СТСиК и обеспечения выполнения на судах требований национальных и международных нормативных актов;
 - установления порядка и периодичности контроля СТСиК;
- Экипажам судов обеспечить техническую эксплуатацию в части:

- поддержания судна, СТСиК в исправном состоянии;
- обслуживания СТСиК, которое должно осуществляться на основе планов-графиков технического обслуживания, утвержденных судовладельцем и анализа результатов контроля (замера) параметров СТСиК контрольно-измерительными приборами и/или средствами диагностирования и неразрушающего (без разборного) контроля, характеризующих их фактическое техническое состояние.

4.3. Краткое описание

21.01.2023 в 17:50 во время промысла в восточной части Атлантического океана (экономическая зона Мавритании) на РС «ВАСИЛИЙ ЛОЗОВСКИЙ» произошло повреждение главного двигателя (ГД) № 2, частичное повреждение ГД № 1 и вспомогательного дизель-генератора № 1. Судно лишилось возможности движения и легло в дрейф.

Причины

Кавитационно-коррозионное разрушение цилиндрической втулки № 3 ГД № 2 в районе водоразделительного пояса со стороны зарубашечного пространства, приведшее к гидродинамическому удару.

Извлеченные уроки

Разрушение цилиндрической втулки могло произойти в результате допущенных эксплуатационных нарушений при поддержании теплового режима энергетической установки и качества водоподготовки системы охлаждения. Работа системы охлаждения судовой энергетической установки, в зависимости от выбора температурного режима, сопровождается коррозионным износом, кавитационным и термическим воздействием. Разрушения охлаждаемых водой поверхностей цилиндрических втулок происходят в результате одновременного воздействия на них комплекса механических, химических, тепловых и электрохимических процессов. Механическое воздействие оказывает поступательная работа поршня, вызывающая высокочастотную вибрацию втулки, приводящая к возникновению процесса кавитации, способствующему образованию и развитию микроскопических трещин. Интенсивному разрушению металла при кавитационных процессах способствует агрессивная среда в условиях повторяющейся цикличности процесса. В процессе эксплуатации, образовавшиеся микроскопические трещины увеличиваются, что приводит к нарушению структуры металла и повышению его хрупкости.

Вероятность наличия производственного брака, допущенного при изготовлении цилиндрической втулки на заводе изготовителе, также могла оказать влияние на ее износостойкость.

Контроль за техническим состоянием судовых технических средств руководителями структурных подразделений судовладельцев и командным составом судов на регулярной основе позволяет своевременно выявить и предотвратить возможные неисправности в работе судовых механизмов и наступление аварийных событий.

4.4. Краткое описание

21.01.2023 в 16:00 на акватории морского порта Оля т/х «ПАНО-01» при

прохождении 79,9 км Волго-Каспийского морского судоходного канала, во время следования в составе ледового каравана, получил повреждения подводной части корпуса судна, приведшие к водотечности.

Причины

Воздействие дрейфующего ледового поля на подводную часть корпуса судна.

Извлеченные уроки

Экипажам судов, для предотвращения подобных аварийных случаев в будущем, необходимо:

- принимать во внимание всю поступающую информацию о гидрометеорологических условиях с тем, чтобы полностью оценить ситуацию и опасность воздействия дрейфующего льда на подводную часть корпуса судна;
- во время формирования каравана учитывать близость к ледоколу и влияние льда на подводную часть корпуса во время движения судна.

4.5. Краткое описание

22.01.2023 в 01:35 на дизель-электроходе «САХАЛИН-10» во время стоянки на якоре на внешнем рейде морского порта Ванино экипажем было обнаружено поступление забортной воды из сухого отсека № 3 в коридор провизионных кладовых (76 шп. правого борта). Судно возвращено к причалу для выгрузки и осушения сухого отсека № 3.

Причины

Скрытые коррозионные очаги балластного трубопровода и возрастная усталость конструкционных материалов.

Извлеченные уроки

Контроль за техническим состоянием судовых технических средств и конструкций руководителями структурных подразделений судовладельцев, командным составом и механическими службами судов на регулярной основе позволит своевременно выявить и предотвратить возможные неисправности в работе судовых технических средств и механизмов и наступление аварийных событий.

4.6. Краткое описание

28.01.2023 в 16:50, в Охотском море на транспортном рефрижераторе «АМБЕР БАЛТИК» при обходе машинного отделения (МО) вахтенным вторым механиком (2 МХ) был услышан посторонний стук в районе шестого цилиндра главного двигателя (ГД). 2МХ снижены обороты ГД с 200 об/мин до 160 об/мин. После вызова старшего механика (СМХ) в МО раздался удар в районе шестого цилиндра, обороты самостоятельно снизились до 80 об/мин, после чего 2 МХ остановил ГД.

Причины

Аварийная остановка ГД произошла из-за выхода из строя топливного насоса высокого давления ТНВД № 6 вследствие разрушения толкателя по причине накопленного усталостного развития трещин в наиболее напряжённых местах.

Извлеченные уроки

Во избежание подобных случаев в будущем необходимо:

- производить проверку обжатия всех болтов, соединяющих секции распределительного вала через 250 часов работы ГД, проверять положения контрольных рисков на распределительного вала на предмет проворачивания кулачных шайб и положение установки лубризатора;
- регулярно проводить инспекцию технического состояния узлов и агрегатов машинного отделения;
- неукоснительно следовать инструкции завода изготовителя и Правилам технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций в части эксплуатации ГД.

4.7. Краткое описание

01.02.2023 в 08:30 на внутреннем рейде морского порта Корсаков на т/х «УЛИСС» при поступлении команды следовать к причалу № 4 обнаружилась невозможность запуска ГД. Силами экипажа выявить и устранить неисправность не удалось. Принято решение об отправке на судно рембригады. В 16:20 судно отбуксировано и пришвартовано к причалу № 5, для выгрузки груза и проведения ремонтных работ.

Причины

Выход из строя ГД произошел из-за разрушения плунжерных пар ТНВД и распылителей форсунок, с большой вероятностью вследствие использования низкого качества топлива, из-за наличия в нём химических загрязнителей.

Извлеченные уроки

Регулярная инспекция технического состояния узлов и агрегатов машинного отделения;

Неукоснительное следование инструкции завода изготовителя и Правилам технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций в части эксплуатации ГД.

4.8. Краткое описание

22.02.2023 в 05:00 во время перехода из морского порта Корсаков в морской порт Холмск на т/х «ГРАНИТ» при прохождении ледового поля произошло смещение пера руля на баллере вправо на 28 градусов.

Причины

Плавание судна в районах со сложными ледовыми условиями.

Извлеченные уроки

При плавании в ледовых условиях (самостоятельно или в составе каравана под проводкой ледокола) следует учитывать риски получения ледовых повреждений корпуса судна, винто-рулевой группы и выдвижных устройств.

Выбор и поддержание оптимальной безопасной скорости движения судна в ледовых условиях является одной из основных задач судоводителей.

При самостоятельном плавании в разреженном льду скорость хода и курсы следует выбирать с учётом безопасного обхода ледовых полей и отдельно плавающих тяжёлых льдин. Входить в лёд следует под прямым углом на самом малом ходу в наиболее благоприятном месте, где лёд слабый или имеются разводья, полыньи, трещины.

Во избежание поломки ВРГ льдинами, затягиваемыми под корму, при отсутствии запаса чистой воды за кормой не работать машиной на задний ход. Во всех случаях движения задним ходом руль должен находиться в положении «прямо».

Грузовой план должен быть составлен с таким расчётом, чтобы в течение всего рейса сохранялся без изменений, насколько это возможно, для обеспечения необходимой устойчивости.

4.9. Краткое описание

11.03.2023 в 00:36 в Баренцевом море на переходе в район промысла в результате аварийной остановки главного двигателя (ГД) рыболовное судно «СТАКФЕЛЛ» лишилось возможности движения и легло в дрейф в ожидании помощи судна буксировщика.

Причины

Вероятной причиной поломки привода навесного продувочного насоса (воздуходувки) явилась расцентровка сопрягаемых валов привода, приведшая к увеличению нагрузки на задний подшипник приводного вала продувочного насоса с последующим его заклиниванием в результате перегрева. Причиной заклинивания заднего подшипника приводного вала могла явиться как недостаточная балансировка вала при его изготовлении, так и нарушение его балансировки при эксплуатации в результате самопроизвольного откручивания отдельных элементов воздуходувки (гаек, болтов и т.п.).

Извлеченные уроки

Механическим службам рассмотреть возможность внесения в обязанность вахтенного механика осуществлять дистанционный контроль температуры подшипников привода воздуходувки при помощи пирометра.

Наличие на судах запасных частей, необходимых для поддержания в рабочем состоянии навесного оборудования судовой энергетической установки, позволит устранить неисправности силами экипажа и избежать потери времени и средств на буксировку аварийного судна к месту ремонта.

4.10. Краткое описание

13.03.2023 в 11:00 (мск) на 20.8 км ВКМСК произошел отказ рулевой машины на т/х «АБАЙ» (судовладелец ООО «Даряделан», г. Астрахань). Силами экипажа устранить неисправность не удалось. Буксир «МБ-1205» отбуксировал аварийное судно на рейд № 5 порта Астрахани.

Причины

Ненадлежащая техническая эксплуатация судна со стороны судовладельца и экипажа, в части осмотров, проверок и поддержания в исправном техническом состоянии понижающего трансформатора рулевой машины. Износ и выход из строя понижающего трансформатора рулевой машины.

Извлеченные уроки

Своевременный осмотр механизмов судна экипажем способствует предупреждению подобных выходов из строя механизмов и оборудования судна и обеспечивают безопасность плавания.

4.11. Краткое описание

05.05.2023 в 10:12 в морском порту Севастополь при подходе парома «АДМИРАЛ ЛАЗАРЕВ» к причалу № 11 Севастопольской бухты, для выгрузки автотранспорта и высадки пассажиров, произошел отказ дистанционной системы управления носового винта регулируемого шага.

Причины

Ненадлежащая техническая эксплуатация судна со стороны судовладельца и экипажа, в части осмотров, проверок, контроля ремонта и технического обслуживания движительно-рулевого комплекса судна.

Извлеченные уроки

Капитаны должны полностью понимать рабочее состояние механизмов судна, чтобы правильно оценить риск для судна, прежде чем продолжать следующий этап рейса.

4.12. Краткое описание

12.05.2023 в Татарском проливе на маломерном судне «КОНТЕССА» вышел из строя главный двигатель. Устранение неисправности (ремонт) ГД собственными силами в судовых условиях и дальнейшая эксплуатация ГД не представлялась возможным. Капитаном было принято решение о буксировке судна к причалу для дальнейшего выяснения причин неисправности и последующего ремонта.

Причины

Выход из строя ГД произошел вследствие поломки стартера, из-за короткого замыкания проводки якоря, вероятно, в связи с заводским браком.

Извлеченные уроки

Во избежание подобных случаев в будущем необходимо:

- контролировать техническое состояние ГД в соответствии с инструкцией завода изготовителя и внутренних документов по эксплуатации ГД;
- регулярно проводить инспекцию технического состояния узлов и агрегатов ГД;
- неукоснительно следовать инструкции завода изготовителя, внутренних документов по эксплуатации ГД.

4.13. Краткое описание

15.05.2023 в 08:00 в Тихом океане на т/х «ВИКТОРИЯ» вахтенным старшим механиком был остановлен главный двигатель по причине поломки механизма газораспределения ГД. Устранение неисправности (ремонт) ГД силами экипажа, в судовых условиях и дальнейшая эксплуатация ГД не представлялась возможным.

Руководством компании было принято решение о буксировке судна в порт Петропавловск-Камчатский для дальнейшего выяснения причин неисправности и последующего ремонта.

Причины

Выход из строя ГД произошел вследствие поломки редуктора привода механизма газораспределения, а именно разрушения вала промежуточной шестерни, из-за расцентровки деталей привода распределительного вала.

Извлеченные уроки

Во избежание подобных случаев в будущем необходимо:

- контролировать техническое состояние привода газораспределительного механизма ГД в соответствии с инструкцией завода изготовителя, Наставлением по контролю за техническим состоянием привода газораспределительного механизма ГД;
- регулярно проводить инспекцию технического состояния узлов и агрегатов машинного отделения;
- неукоснительно следовать инструкции завода-изготовителя, внутренних документов по эксплуатации судовых технических средств и Правилам технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций в части эксплуатации ГД.

4.14. Краткое описание

12.07.2023 в 04:30 в Черном море, вблизи пляжа п. Лазаревское г. Сочи, при неблагоприятных погодных условиях, произошло частичное затопление маломерного судна «ФОРТУНА».

Причины

Необеспечение судовладельцем безопасной эксплуатации судна, в части укомплектования экипажем, района плавания, удаления от места убежища.

Извлеченные уроки

Очень важно, чтобы судно было полностью укомплектовано квалифицированным экипажем, знакомым с судном.

Капитан и команда должны знать прогноз погоды, которая может возникнуть во время рейса, и подготовить судно соответствующим образом до того, как оно столкнется с какой-либо неблагоприятной погодой.

Когда с судном происходит что-то необычное, например, большой крен, следует приложить все усилия, чтобы выявить причину и принять меры по исправлению положения, пока не стало слишком поздно.

4.15. Краткое описание

18.07.2023 в 04:15 при следовании из порта Архангельск в бухту Север в Карском море на т/х «ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ» обнаружено поступление воды в помещение аварийного пожарного насоса. После откатки балласта поступление воды прекратилось.

Причины

Плавание в ледовых условиях при отсутствии учёта оптимальной скорости судна, что при преодолении ледовых перемычек с различной сплочённостью и толщиной льда, привело к созданию значительных динамических и инерционных нагрузок на носовую часть судна, в результате чего судно получило повреждение корпуса.

Извлеченные уроки

Соблюдение капитаном судна требований нормативных документов по обеспечению безопасности плавания судна, предотвращению причинения вреда судну, а также соблюдение требований РШС-89, в плане подготовки штурманской части к рейсу и плаванию во льдах, в том числе повышения внимания за окружающей обстановкой в момент смены вахт повысят безопасность

мореплавания.

4.16. Краткое описание

21.08.2023 в 06:20 в Татарском проливе на д/э «САХАЛИН-9», во время перехода из порта Ванино в порт Холмск, произошёл перегрев носового опорного подшипника кормового гребного электродвигателя (КГЭД), в связи с чем изменился режим движения судна, приведший к остановке КГЭД. После согласования с судовладельцем была изменена схема работы главных дизель-генераторов на носовой контур, и судно продолжило движение в порт назначения кормой вперёд.

Причины

Повреждение носового опорного подшипника кормового гребного электродвигателя из-за отсутствия протока смазочного масла в следствие закрытого клапана подачи масла.

Извлеченные уроки

Во избежание подобных случаев в будущем необходимо:

- усилить контроль основных параметров рабочих процессов ГЭД;
- усилить контроль за состоянием системы смазки подшипников гребных валов;
- усилить контроль за техническим состоянием средств автоматизации ГЭД и датчиков температуры ГЭД.
- разработать и утвердить на судне и подобных судах компании дополнительную процедуру по подготовке гребной электрической установки к работе с необходимой проверкой состояния клапанов подачи масла;
- провести инструктаж и проверку знаний персонала машинного отделения на судах данного типа в компании.

5. ВЗРЫВЫ, ПОЖАРЫ

5.1. Краткое описание

26.01.2023 в 16:50 в Карском море на буксире «ПЛУТОН» произошел пожар в МО. В 16:56, после герметизации МО, запущена станция CO₂ объёмного пожаротушения. Пожар ликвидирован. В результате пожара вахтенный механик получил тяжкий вред здоровью (ожоги).

Причины

Воспламенение масляных паров в результате износа деталей ГТН и топливного насоса высокого давления из-за нарушения ограничений установленных по результатам технического обслуживания ГД № 1 проведенного в августе 2021 – январе 2022 годов, относительно дальнейшей эксплуатации ГД № 1, в котором указано осуществлять эксплуатацию двигателя с нагрузкой не более 75 % от номинальной.

Извлеченные уроки

Контроль за техническим состоянием судовых технических средств судовладельцем и командным составом судов на регулярной основе позволит своевременно выявить и предотвратить возможные неисправности в работе судовых технических средств и механизмов и наступление аварийных событий.

5.2. Краткое описание

21.04.2023 в 01.37 в Корейском проливе Японского моря, 37 миль восточнее порта Пусан на РС «КАЛТАН» сработал датчик системы оповещения о пожаре коридора жилых кают в носовой части судна, произошло резкое задымление жилого комплекса с последующим возгоранием. Экипаж судна предпринимал действия по тушению пожара, но безуспешно. Оценив бесперспективность борьбы с быстро распространяющимся огнем, капитан принял решение об эвакуации экипажа. С борта аварийного судна был эвакуирован 21 член экипажа. В результате пожара погибло 4 члена экипажа.

Причины

Определить конкретный источник возгорания, а также условия возгорания, не представилось возможным.

Извлеченные уроки

Пожары на судах являются сравнительно несчастным бедствием, но по тяжести последствий они стоят на первом месте. Часть пожаров заканчиваются гибелью или полным конструктивным разрушением судна. Опыт реальных аварий, связанных с пожарами, свидетельствует, что срок борьбы с огнем составляет порядка 15 мин. Если в течение этого времени пожар не удалось взять под контроль, судно, как правило, гибнет.

Некоторые пожары могут возникнуть случайно, их причиной могут стать обстоятельства, которые невозможно контролировать. Но большинство пожаров является результатом неправильных действий членов экипажа. Небрежность, безответственность, непродуманные действия, игнорирование необходимых профилактических мер – это факторы, способствующие возникновению пожаров, которые могут привести к гибели людей и судов. Поэтому очень важно, чтобы члены экипажа каждого судна проявляли особую осторожность в ситуациях, которые могут привести к пожару.

5.3. Краткое описание

18.05.2023 в 19.05 (мск) порт Пусан (Республика Корея) причал Камчон на БМРТ «ЮГО-ВОСТОК-1» обнаружено задымление трюма № 1. Судно находилось в порту Пусан после межрейсового ремонта, осуществляло подготовку к промысловому рейсу. С обнаружением задымления была объявлена пожарная тревога, вызвана пожарная служба судоремонтного завода, группа разведки начала осмотр трюма. При плохой видимости определить причину и источник задымления не удалось. В 19.15 с прибытием на борт пожарного расчета СРЗ экипаж судна (25 чел.) был эвакуирован на берег. Экипаж не пострадал, загрязнения окружающей среды не произошло.

Причины

Аварийный случай произошел из-за замыкания электропроводки освещения трюма № 1.

Извлеченные уроки

Предотвращение распространения пожара и его ликвидация обеспечивается: герметизацией судна; применением и эффективным использованием первичных средств пожаротушения; бесперебойной подачей огнетушащих средств и

маневрированием водяными и пенными стволами; умелыми действиями членов аварийной партии на решающем направлении борьбы с пожаром.

Безопасная эвакуация людей обеспечивается выполнением требований нормативных документов, в первую очередь требований Конвенции СОЛАС-74, к количеству, расположению и устройству путей эвакуации, включая трапы и выходы.

Пожар на судне необходимо предупреждать, не допускать, но если это почему-либо не удалось, то должно принять все меры к тому, чтобы не дать пожару усилиться и распространиться, и чтобы он был ликвидирован в кратчайший срок.

6. ПОТЕРЯ ОСТОЙЧИВОСТИ, ПЛАВУЧЕСТИ

6.1. Краткое описание

23.06.2023 в 10:50 в Охотском море в процессе постановки центрального троса РЛУ № 179 произошло опрокидывание несамоходного кунгаса-переборочника РУМ-74-61 с 10 людьми на борту, который находился на буксире т/х «БИЗОН». В результате чего все 10 человек оказались в воде. 9 человек удалось спасти, один человек (рыбак прибрежного промысла) погиб.

Причины

Нарушение требований охраны труда и безопасности при эксплуатации транспортного средства капитаном буксира «БИЗОН» при проведении лова рыбы ставными неводами судами прибрежного плавания.

Извлеченные уроки

Важно использовать индивидуальные спасательные средства при работах на верхней палубе и в тех случаях, когда существует риск падения за борт.

Важность оценки остойчивости судна и знания его эксплуатационных ограничений.

Постоянная бдительность в отношении управления судном при ведении промысла

6.2. Краткое описание

12.07.2023 в 04:30 в Черном море, вблизи пляжа п. Лазаревское г. Сочи, при неблагоприятных погодных условиях, произошло частичное затопление маломерного судна «ФОРТУНА».

Причины

Необеспечение судовладельцем безопасной эксплуатации судна, в части укомплектования экипажем, района плавания, удаления от места убежища.

Извлеченные уроки

Очень важно, чтобы судно было полностью укомплектовано квалифицированным экипажем, знакомым с судном.

Капитан и команда должны знать прогноз погоды, которая может возникнуть во время рейса, и подготовить судно соответствующим образом до того, как оно столкнется с какой-либо неблагоприятной погодой.

Когда с судном происходит что-то необычное, например, большой крен, следует приложить все усилия, чтобы выявить причину и принять меры по

исправлению положения, пока не стало слишком поздно.

6.3. Краткое описание

02.09.2023 в 22:00 в заливе Посъета Японского моря, в 9 милях от мыса Гамова на маломерном рыболовном судне «ОН-0368», при выборке донного трала (снюрревода) на кормовую палубу судна, произошло смещение мешка с уловом на левый борт. Судно стало резко крениться на левый борт, потеряло остойчивость и перевернулось вверх килем. В 22:15 перевернутое м/с «ОН 0368» было обнаружено кораблем береговой охраны ПУ ФСБ РФ. Экипаж в количестве 4-х человек и тело погибшего матроса были доставлены на борт корабля береговой охраны, капитан судна не был обнаружен - пропал без вести. Принятые меры по поиску пропавшего капитана были безуспешны. В дальнейшем выжившие 4 члена экипажа и тело погибшего матроса были доставлены в порт Владивосток.

Причины

Несоблюдение требований, установленных Информацией об остойчивости, по выборке трала с уловом.

Извлеченные уроки

Аварийный случай свидетельствует о важности обеспечения достаточной остойчивости судна во время плавания, выборки трала с уловом, перегрузки улова из трала в трюм и на палубу маломерного судна, обеспечения тщательного крепления груза, особенно при неблагоприятных погодных условиях.

Истинная причина АС не в действии неотвратимых и непреодолимых сил природы, не в неизбежных случайностях на море, а в непонимании основных свойств и качеств судна, несоблюдении основных правил по грузовым операциям в открытом море и самых простых мер предосторожности, непонимании опасности, в которую ставится судно и экипаж, в небрежности, неосмотрительности, отсутствии предосторожности.

Важность использования индивидуальных спасательных средств в тех случаях, когда существует риск падения за борт.

6.4. Краткое описание

15.09.2023 в 19:05 в акватории морского порта Владивосток самоходный плашкоут «НОВИК» отошёл от причала в бухте Боярин о. Русский с палубным грузом - автомашиной, загруженной древесным углем навалом, для доставки на о. Попова. Не доходя 500 м до пирса о. Попова забортная вода через аппарель начала поступать в трюм плашкоута. СП «НОВИК» начал крениться на правый борт и лег на грунт правым бортом. Автомобиль с грузом угля ушел под воду. Сменный капитан баржи и водитель самосвала успели покинуть судно.

Причины

Установить первоначальную причину поступления забортной воды в трюм плашкоута, приведшей к потере остойчивости, не представилось возможным в связи с отсутствием полной и достоверной информации.

Судно не оборудовано датчиками уровня воды и системой сигнализации.

Извлеченные уроки

Необходимо обеспечить, чтобы все водонепроницаемые закрытия судна всегда были закрыты и надежно закреплены во время движения.

Важность обеспечения исправности и готовности к использованию оборудования, необходимого для реагирования на аварийные ситуации.

Раннее обнаружение проникновения воды важно для принятия своевременных мер до того, как развивающаяся ситуация перерастет в чрезвычайную.

Немедленные и быстрые действия в первую очередь по выявлению источника поступления воды дали бы достаточно времени для принятия мер по смягчению последствий.

Часть IV. АВАРИИ С СУДАМИ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

1. АНАЛИЗ АВАРИЙНОСТИ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Количество и вид транспортных происшествий		
	2022	2023
Всего	91	129
Аварий	3	4
Инцидентов	88	125
В том числе с пассажирскими судами		
Всего	22	28
Инцидентов	22	28
Транспортных происшествий по видам		
Столкновение	12	15
Затопление	5	3
Удар, навал	35	41
Повреждение ГТС	7	20
Посадка на мель	23	31
Загрязнение окружающей среды	0	1
Другие	9	18
Количество погибших, человек	3	2

2. УРОКИ, ИЗВЛЕЧЁННЫЕ ИЗ АВАРИЙ НА ВВП, РАССЛЕДОВАННЫХ И ПРИНЯТЫХ К УЧЁТУ В 2023 ГОДУ

2.1. Краткое описание

23.05.2023 в 01.00 LT (UTC+5) на 1263 км реки Обь во время бункеровки с автозаправщика на т/х «РТ-377», стоящего у причала с баржей «МП-629» (судовладелец ООО «Нефтеюганский речной порт»), произошло возгорание в районе машинного отделения т/х «РТ-377». Судно выше главной палубы выгорело полностью. Погиб капитан т/х «РТ-377», 2 члена экипажа госпитализированы с ожогами разной степени тяжести. В следствии тушения пожара береговыми

пожарными расчетами теплоход потерял плавучесть и сел корпусом на грунт у левого берега реки Обь.

Причины

Бункеровка судна с автоцистерны через шланг открытым способом, при отсутствии плотного соединения конца заправочного шланга с приемной горловиной топливной цистерны судна, при открытой горловине смотрового люка правого борта.

Отсутствие организации периодического контроля топлива с обязательными контролируемыми параметрами, допустило бункеровку судна дизельным топливом с температурой вспышки в закрытом тигле ниже 600°C.

Извлеченные уроки

Организовать контроль качества работающих масел и периодический контроль топлива на бункеровочных станциях. В число контролируемых параметров топлива в обязательном порядке должны быть включены содержание воды в топливе, температура вспышки в закрытом тигле, содержание механических примесей.

Не допускать бункеровку судов дизельным топливом с температурой вспышки в закрытом тигле ниже 600°C;

2.2. Краткое описание

06.06.2023 в 15.20 LT (UTC+3) на 1268 км реки Волга т/х «ОТА-954» (судовладелец ООО «ВСК») в сцепке с порожними баржами «СЕКЦИЯ-8» и «СЕКЦИЯ-10» совершил столкновение со стоявшей на якоре в границах судового хода надувной (ПВХ) лодкой, в которой находилось 2 человека. Один человек с маломерного судна спасен, второй пропал без вести.

Причины

Судоводительская ошибка, выразившаяся в неучёте действия внешних факторов, влияющих на управляемость судна

Нарушение Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации со стороны лица, управлявшего маломерным судном.

Извлеченные уроки

Эффективное визуальное наблюдение и соответствующие радиолокационные наблюдения являются лучшей защитой от столкновений.

Вахтенный никогда не должен предполагать, что он понял оценку другого судна относительно возможной ситуации столкновения.

Судоводители маломерных судов должны осознавать риск, связанный с их нахождением на судовом ходу.

Обнаруживаемость малых судов будет повышена за счет правильного предоставления информации с помощью УКВ или радиолокационного отражателя.

2.3. Краткое описание

12.06.2023 в 15:41 на 3293,0 км реки Лена танкер «ЕРОФЕЙ ХАБАРОВ» с баржей «МП-2601», маневрируя при постановке на кормовой якорь, совершил навал на носовую часть, стоящей на якоре, баржи «МП-2537» в составе теплохода «ТР-901». Танкер «ЕРОФЕЙ ХАБАРОВ» получил пробоину грузовой емкости с

бензином объемом 138 т в результате чего произошел разлив 82 т бензина в акваторию реки Лена.

Причины

Невыполнение командным составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства.

Нахождение капитана судна в состоянии алкогольного опьянения.

Извлеченные уроки

Суда должны быть укомплектованы компетентными экипажами.

Вахтенный помощник капитана должен быть знаком и компетентен в вопросах управления ресурсами мостика, включая поддержание надлежащего обзора и использование радара для навигации.

Безопасность судоходства должна быть основной обязанностью вахтенных помощников капитана по обеспечению безопасности находящихся в их ведении судов с учетом окружающих условий плавания.

2.4. Краткое описание

08.07.2023 в 08:00 при следовании вниз по течению т/х «УРАЛ 10» (судовладелец ЗАО СК «Башволготанкер») в составе с груженной мазутом баржей «БЕЛЬСКАЯ 74», во время прохода Нижнекамьшинского переката на 2022 км реки Белая, баржа села на мель на судовом ходу. Нахождение судна на мели составило 107 часов.

Причины

Невыполнение командным составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства со стороны судоводителей т/х «УРАЛ-10».

Неудовлетворительное содержание пути.

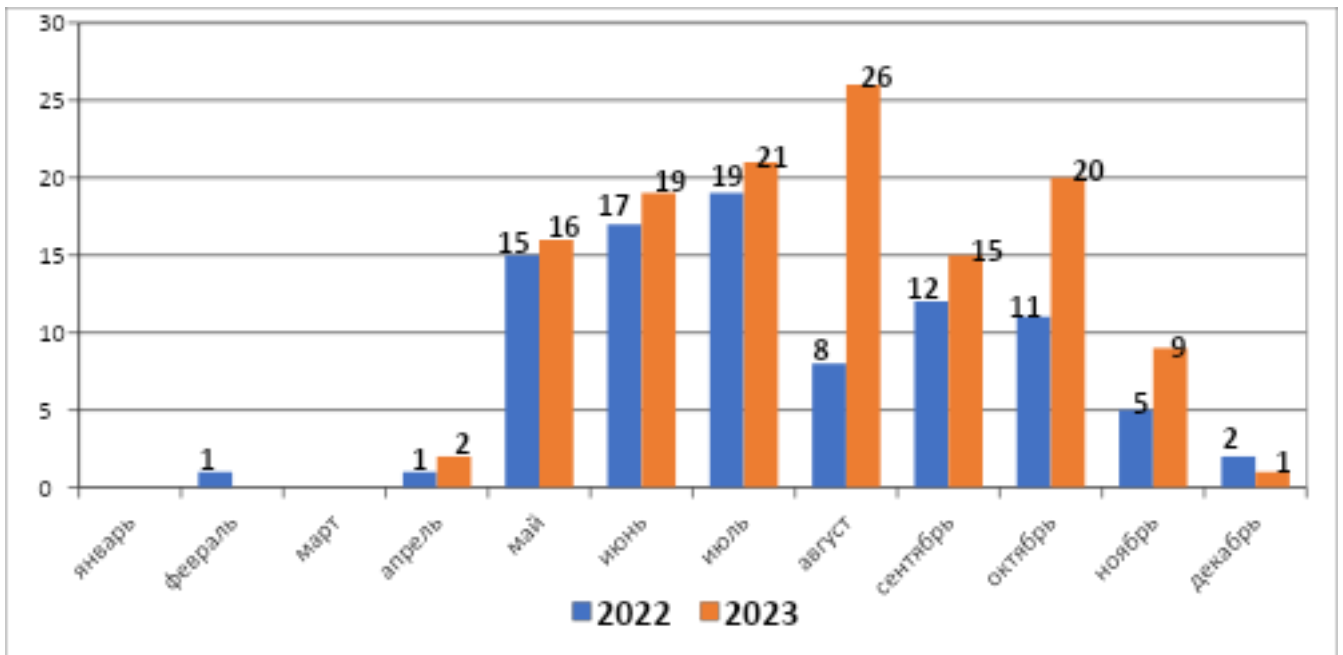
Извлеченные уроки

При плавании на участках ВВП с двухсторонним движением, где ось судового хода не обозначена осевыми знаками навигационного оборудования, судно (состав) должно следовать правой по ходу стороной судового хода, а там, где это затруднено по путевым, гидрометеорологическим или иным условиям - придерживаясь оси судового хода и обеспечивая готовность к безопасному расхождению со встречным судном (составом) левыми бортами.

Содержание судовых ходов должно обеспечивать безопасность судоходства. Работы по содержанию судовых ходов осуществляют администрации в соответствии с установленной категорией внутренних водных путей.

Администрации бассейнов внутренних водных путей должны обеспечивать ежесуточное фиксирование данных о фактических габаритах судовых ходов и оперативное устранение выявленных отклонений от гарантированных.

3. ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ НА ВВП ПО МЕСЯЦАМ



ЧАСТЬ V. МЕРЫ, ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ РОСТА АВАРИЙНОСТИ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Оперативный контроль ежедневной информации по аварийным случаям на водном транспорте, проведение расследований с целью установления причин аварийных случаев и выработки рекомендаций по их предотвращению в будущем.

Размещение на сайте Ространснадзора информации об авариях на море и ВВП, повлекших гибель людей, загрязнение окружающей среды или имеющих широкий общественный резонанс.

Размещение на сайте Ространснадзора уроков, извлечённых из аварий на море.

Ежеквартальное размещение на сайте Ространснадзора обзора аварийности с судами на море и на внутренних водных путях Российской Федерации.

ЧАСТЬ VI. РЕКОМЕНДАЦИИ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ АВАРИЙНОСТИ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

1. Повысить качество проведения расследований аварийных случаев на море и транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации. Для чего:

при расследовании аварийных случаев на водном транспорте эффективно использовать все зарегистрированные данные, включая записи приборов регистрации данных о рейсе (ПРД), если они установлены; записи радиобмена СУДС с судами и текущей радиолокационной информации, предшествующие аварийному случаю;

в описании причин, приведших к аварийному случаю, должны быть чётко и недвусмысленно прописаны действия, упущения, события, существующие или

существовавшие ранее условия или их сочетание, подтверждённые материалами расследования АС. При этом орган, проводящий расследование, не должен воздерживаться от раскрытия всех причин аварийного случая под тем предлогом, что на основании выводов могут быть установлены вина или ответственность;

в целях достижения основной цели проведения расследований АС и ТП – предотвращение подобных аварийных случаев в будущем, органам расследования тщательно и продуманно разрабатывать рекомендации по предупреждению АС и ТП.

2. Заключение по расследованию аварийных случаев, включающие анализ собранной информации, выявленные обстоятельства, установленные причины и факторы, приведшие к АС и ТП, составленные выводы, а также рекомендации по предупреждению подобных АС и ТП имеют наибольший эффект, когда они доводятся до профессионального сообщества.

3. Территориальным органам при проверке судоходных компаний обращать особое внимание на:

техническое состояние судов, а также наличие и комплектность регистровых документов на них;

наличие договора на навигационное обслуживание с диспетчерскими службами на ВВП;

выполнение рекомендаций Ространснадзора по предупреждению аварийности, выданных по результатам расследования аварийных случаев;

организацию прохождения предрейсовых медицинских освидетельствований экипажей пассажирских судов.

4. Организовать контроль выполнения судовладельцами планов мероприятий по предупреждению аварийных случаев, разработанных по результатам расследования аварий или инцидентов с судами компании.

ЧАСТЬ VII. ПЛАНИРУЕМЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАБОТЫ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ АВАРИЙНОСТИ

1. Ежегодный анализ обеспечения безопасности мореплавания и судоходства в судоходных компаниях по итогам аварийности с указанием компаний (должностных лиц), имеющих наибольшее количество АС и ТП в отрасли.

2. Распространение анализа аварийности среди судоходных компаний и других заинтересованных организаций транспортного комплекса, а также в СМИ.

3. Работа с учебными заведениями транспортного комплекса (участие в конференциях, семинарах, тренингах, информирование, выступления) о расследованных, наиболее характерных и поучительных АС и ТП, с представлением информации об АС и ТП для использования в учебных процессах.

4. Ежеквартальное проведение совещаний территориальных органов ГМРН с администрациями бассейнов ВВП РФ, капитанами морских портов РФ по разрешению проблемных вопросов, относящихся к обеспечению безопасности плавания на акваториях бассейнов ВВП и портов и выявленных в ходе расследования АС и ТП.

5. Информирование Госморречнадзором страховых компаний о статистических данных по аварийности на судах под Государственным флагом Российской Федерации.

Кроме того:

внедрить в программы подготовки курсантов профильных учебных заведений обязательное изучение аварийных случаев с судами;

предоставить законодательные гарантии членам экипажей судов о неразглашении их личности при обращении в контрольно-надзорные органы с жалобами на нарушения законодательства о труде;

законодательно закрепить за Ространснадзором возможность вызова представителей судовладельца в ЦА (МТУ) Ространснадзора для проведения разбора резонансных АС и ТП;

определить организацию проведения анализов и экспертиз и законодательно установить права и обязанности в данном вопросе как участников АС и ТП, так и органа расследования.