



МИНСЕЛЬХОЗ РОССИИ

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО РЫБОЛОВСТВУ
(РОСРЫБОЛОВСТВО)**

Рождественский б-р, д. 12, Москва, 107996
Факс: (495) 628-19-04, 987-05-54 тел.: (495) 628-23-20
E-mail: harbour@fishcom.ru
http://fish.gov.ru

06.03.2023 № У03-104

На № _____ от _____

О направлении заключения по расследованию
аварийного случая на РС «НЕРПА»

Ф.В. Кадару
С.В. Пухов
работает
09.03.2023
+ А.П. Якубовский

Начальнику
ФГБУ «Дальневосточный ЭО АСР»
С.В. Пухову

Начальнику ФГБУ «Северный ЭО АСР»
Д.В. Скибе

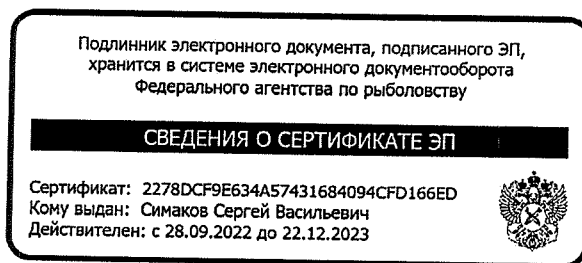
Уважаемые коллеги!

Управление флота, портов и международного сотрудничества направляет для использования в работе копию заключения от 27 февраля 2023 г. № 01/23 по расследованию аварийного случая, произошедшего 13 января 2023 г. на рыболовном судне «НЕРПА», представленного письмом Северного управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 1 марта 2023 г. № СУГМРН-07-16/21.

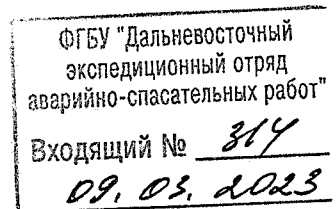
Приложение: на 8 л. в 1 экз.

С уважением,

Начальник
Управления флота, портов и
международного сотрудничества



С.В. Симаков



«УТВЕРЖДАЮ»

И.о. начальника Северного
УГМРН Ространснадзора

Самойлов М.Е.

«27» февраля 2023г.

Дата и место окончания расследования: 07.02.2023

Комиссия в составе:

Ф.И.О. лиц, проводивших расследование:

Нифонтов Вадим Александрович – начальник отдела аналитики и лицензирования Северного УГМРН Ространснадзора, председатель комиссии;

Олифиренко Наталья Алексеевна - старший государственный инспектор Мурманского линейного отдела Северного УГМРН Ространснадзора, заместитель председателя комиссии;

Гильмияров Евгений Борисович – главный инженер-инспектор Мурманского филиала Российского морского регистра судоходства, член комиссии (по согласованию);

Ястребцев Алексей Дмитриевич - главный специалист отдела организации работ в морском порту и на подходах к нему, координации работ в пункте пропуска и обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта, член комиссии (по согласованию).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 01/23 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

- 1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море
(инцидент, авария, очень серьезная авария)
- 2. ВИД АС:** Лишение возможности движения в результате
аварийной остановки главного двигателя
(столкновение, посадка на мель, повреждение конструкций,
загрязнение и т.п.)
- 3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 13.01.2023 в 09:58 (здесь и далее время
москowsкое)
- 4. МЕСТО АС:** Море Баренцево, 70°21'0. N, 039°47'3. E,
(порт, канал, пролив, залив, море, океан, координаты)
- 5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:**
- Название:** «НЕРПА»

Тип судна:	Рыболовное
Флаг:	Российская Федерация
Номер ИМО:	8220539
Рейс (откуда и куда):	из п. Мурманск на промысел в Баренцевом море
ФИО капитана:	Приймачук Евгений Тихонович
Порт (место) регистрации и номер регистрации:	Мурманск
Судовладелец, номер ИМО, адрес:	ООО "Кереть", , 183038, г. Мурманск, ул. Карла Маркса, д. 28
Место и год постройки:	Польша (Гданьск), 1984
Наибольшие размерения судна:	32,00/8,00/6,32
Вместимость (брутто/нетто):	308
Тип и мощность судовой энергетической установки:	ДВС SULZER 6 AL 20/24, 618 кВт
Число и конструкция гребных винтов:	1 ВРШ
Конструкция руля, ПУ:	Небалансирный, пустотелый, соединение с балером фланцевое
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):	10 узлов
Осадка на момент аварии (нос):	3,1
Осадка на момент аварии (корма):	4,2
Число пассажиров:	0
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	нет
Численность экипажа:	11
Штатный комплект спасательных средств:	Плот спасательный надувной «VIKING 12 DK+» -2шт., круги спасательные - 8 шт., жилеты спасательные тип II - 13 шт., гидротермокостюмы -13 шт.
Мощность радиостанции и радиус её действия:	УКВ-радиоустановка FURUNO FM-8500, ПВ/КВ-радиоустановки: SAILOR 6310 150W; судовая земная станция ИНМАРСАТ SAILOR 6110 GMDSS System. Устройства для приема информации: приемник НАВТЕКС NAV-5, приёмник РГВ SAILOR 6110 GMDSS System.
Электрорадионавигационные приборы:	Компас магнитный основной - SR-3; радиолокационная станция FURUNO FAR-2117;

приемондикатор систем радионавигации
SPR-1400; пелорус SR-3.
Осушительный насос – 2 шт., Q=27м³/ч.
Число и мощность водоотливных средств:
Противопожарные средства: Пожарный насос - 2 шт., Q=18м³/ч,
Огнетушители: ОП-5кг -8 шт., ОУ-5кг -5 шт.,
генераторы огнетушащего аэрозоля
оперативного применения для тушения МО
(АГС-5М) – 6 шт.
Категория ледовых усилений судна: L4

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 24.11.2026

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

Свидетельство о праве собственности от 21.10.2019 № 200844011, бессрочное.

Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации от 21.10.2019 № 200844022, бессрочное.

Классификационное свидетельство № 21.30085.190 от 28.10.2021, срок действия до 24.11.2026.

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью № 21.20578.190 от 28.10.2021, срок действия до 24.11.2026.

Свидетельство на оборудование и снабжение № 21.40162.190 от 28.10.2021, срок действия до 24.11.2026.

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

Лишение возможности движения, буксировка в порт для проведения ремонтных работ главного двигателя.

(гибель человека; тяжкий вред, причинённый здоровью человека; потеря человека с судна; утрата груза; гибель судна; повреждения корпуса, механизмов, систем, устройств, оборудования, груза и других материальных ценностей; загрязнение окружающей среды; повреждение объектов морской инфраструктуры; простой судна (часов, суток), включая простой судна, связанный с производством аварийного ремонта)

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

13.01.2023 в 09:58 (здесь и далее время московское) в Баренцевом море, во время перехода в район промысла, в результате аварийной остановки главного двигателя (далее - ГД), рыболовное судно «НЕРПА» (далее - р/с «НЕРПА»), лишилось возможности движения.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

9.1 Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

13.01.2023 судно «НЕРПА» находилось в Баренцевом море, на переходе в район промысла.

Гидрометеорологические условия: ветер южный, волнение моря- 3 балла.

На ходовом мостике ходовую навигационную вахту нес капитан судна (далее КМ), в машинном отделении находился старший механик (далее СМХ).

В 09:55 при следовании судна в район промысла произошло резкое увеличение числа оборотов ГД. На мостик из машинного отделения позвонил СМХ и сообщил о необходимости срочной остановки ГД. КМ сбавил ход, отключил муфту соединения с гребным валом.

В 09:58 ГД был остановлен. При проворачивании ГД валоповоротным устройством, СМХ обнаружил выход воды из индикаторного крана цилиндра №2. После вскрытия лючков картера цилиндра №2, СМХ установлено наличие воды в картере ГД.

10:05 КМ в адрес судовладельца, капитана морского порта Мурманск, МСКЦ Мурманск, Росрыболовство, ФГБУ «Северный ЭО АСР» была подана информация об аварийной ситуации.

12:06 судовладелец информировал КМ об ожидании буксировщика СМБ «МИКУЛА».

9.2 Установленные факты

13.01.2023 р/с «НЕРПА» находилось в открытой части Баренцева моря на переходе в район промысла (экономическая зона РФ). Р/с «НЕРПА» имело действующие документы, выданные РС. Экипаж судна был укомплектован в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

В 09:58, по причине неустойчивой работы, ГД был остановлен СМХ, судно легло в дрейф.

14.01.2023 в 12:00 аварийное судно взято на буксир СМБ «МИКУЛА».

15.01.2023 в 23:30 СМБ «МИКУЛА» передал аварийное судно б/с «СИ

РОВЕР».

В 23:59 аварийное судно взято на буксир б/с «СИ РОВЕР».

16.01.2023 в 02:30 аварийное судно ошвартовано у причала №15 Мурманского морского рыбного порта.

19.01.2023 на р/с «НЕРПА» прибыли специалисты ООО «База технического обслуживания флота Плюс» (Свидетельство №22.03.01.02070.150, действует до 15.11.2027) и произвели дефектацию крышек цилиндров №1 и №2 с последующей опрессовкой полостей охлаждения.

Дефектация цилиндрических крышек не выявила наличие трещин, коррозии и коробления. Установлена необходимость в замене форсуночных стаканов цилиндрических крышек №1 и №2. Специалистами ООО «База технического обслуживания флота Плюс» дано заключение, что двигатель допускается к сборке с учетом замены дефектных деталей, прокладок и уплотнений. (Акт дефектации и ремонта № 4309 от 19.01.2023).

Наработка главного двигателя: с начала эксплуатации составляет - 114521,45 часов, с момента последнего ремонта - 8100 часов. Согласно проведенного опроса главного инженера ООО «Кереть», прокладки между крышками цилиндров №1 и №2 и блоком цилиндров повреждений и следов перегрева не имеют. Форсуночные стаканы цилиндрических крышек №1 и №2 повреждений не имеют. Форсунки цилиндров №1 и №2 находятся в исправном техническом состоянии. Вскрытие и чистка цилиндрических крышек №1 и №2 проводились в декабре 2020 года специалистами ООО Производственно-коммерческая фирма «РЭМ». Начало эксплуатации цилиндрических крышек с 2016 года. Замена форсунки на цилиндре №1 проводились в декабре 2020г. Аварийно - предупредительная сигнализация ГД сработала по показателю протока охлаждающей пресной воды (усиленное завоздушивание охлаждающего контура).

18.01.2023 РС произведено внеочередное освидетельствование судна в связи с аварийным случаем (Акт внеочередного освидетельствования судна №23.42.02.00271.150). По результатам внеочередного освидетельствования, РС класс судну сохранен с учетом проведения ремонтных работ в срок до 18.02.2023.

Анализ охлаждающей воды замкнутого контура системы охлаждения проводился экипажем с использованием солемера (TDS метр).

9.3 Причины аварийного случая

Причиной аварийной остановки ГД явилось нарушение температурного режима его эксплуатации. Недостаточная проходимость полостей охлаждения цилиндрических крышек №1 и №2 могла явиться 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.

9.4 Выводы

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.

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.

9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем

ООО «Кереть»:

- периодически, но не реже одного раза в месяц, а также после добавления или замены воды следует отбирать пробы охлаждающей воды замкнутого контура дизеля для определения ее качества и наличия специальной присадки. При необходимости качество воды должно корректироваться заменой воды или вводом присадки, рекомендованной заводом изготовителем или судовладельцем. Проводить анализ охлаждающей воды судовых дизелей в береговой испытательной лаборатории, признанной РС, не реже одного раза в квартал.

- для обеспечения нормальных условий работы ГД, систему охлаждения необходимо периодически очищать от загрязнений, т.е. проводить химическую очистку ГД.

- разобрать с командным составом судов Компании обстоятельства и причины данного аварийного случая.

- в соответствии с пунктом 31 «Положения о расследовании аварий или инцидентов на море» (ПРАИМ-2013), утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 308 от 08.10.2013 разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем;

- о принятых мерах известить Северное УГМРН и Росрыболовство в установленный ПРАИМ-2013 срок.

Дата приема документов к 23.01.2023
расследованию:

Дата окончания 07.02.2023
расследования:

Руководитель Ространснадзора

(должность, председателя комиссии)

(Подпись, Ф.И.О.)

Начальник отдела аналитики и лицензирования Северного УГМРН Ространснадзора.

(должность лица проводившего расследование АС)


/Нифонтов В.А./

(Подпись, Ф.И.О.)

Старший государственный инспектор Мурманского линейного отдела Северного УГМРН Ространснадзора.

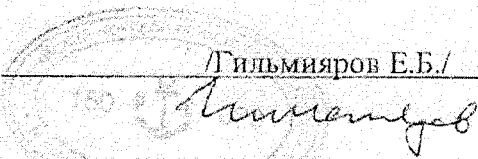
(должность лица проводившего расследование АС)


/Олифиренко Н.А./

(Подпись, Ф.И.О.)

Главный инженер-инспектор Мурманского филиала Российского морского регистра судоходства.

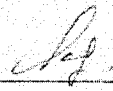
(должность лица проводившего расследование АС)


/Гильмияров Е.Б./

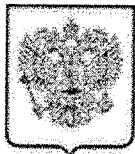
(Подпись, Ф.И.О.)

Главный специалист отдела организации работ в морском порту и на подходах к нему, координации работ в пункте пропуска и обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта.

(должность лица проводившего расследование АС)


/Ястребцев А.Д./

(Подпись, Ф.И.О.)



Федеральная служба по надзору
в сфере транспорта
(РОСТРАНСНАДЗОР)

**СЕВЕРНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННОГО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО НАДЗОРА
(СЕВЕРНОЕ УГМРН РОСТРАНСНАДЗОРА)**

МУРМАНСКИЙ ЛИНЕЙНЫЙ ОТДЕЛ

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

E-mail: mlo_sugmrn@mail.ru
<http://sugmrn.tu.rostransnadzor.ru/>

От 01.03.2023 № СУГМРН- 07-16/21

Судовладелец
ООО «Кереть»

e-mail: keret@bk.ru

Федеральное агентство
по рыболовству

e-mail: harbour@fishcom.ru

Сопроводительное письмо

В соответствии с п.24 «Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море» (утв. приказом Минтранса России от 08.10.2013 № 308), направляем Вам копию заключения №01/23 от 27.02.2023 по результатам расследования аварийного случая на море с рыболовным судном МК-0402 «Нерпа» (п/р Мурманск, с/в ООО «Кереть»).

Приложение: на 7л.

Врио начальника отдела

Н.А.Олифиренко