**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

**Управление государственного морского и речного надзора**



**Обзор аварийности с судами на море**

**и на внутренних водных путях РФ**

**в 1 полугодии 2022 года**

**Москва**

**2022 г.**

Обзор аварийности с судами на море и на внутренних водных путях РФ подготовлен отделом организации расследования транспортных происшествий Управления государственного морского и речного надзора Ространснадзора.

Данный обзор выполнен на основании пунктов 43, 44 [Резолюции А.1070(28) "Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ)" (принята 4 декабря 2013 года)](http://internet.garant.ru/document/redirect/71848496/0)

Целями публикации обзора является привлечение внимания морской транспортной 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, в результате расследований, проведенных Госморречнадзором в течение года по состоянию на первое число месяца, следующего за каждым кварталом.

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

**Оглавление**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Часть 1. Аварийность на море с торговыми судами** |  |
|  | Статистические данные об авариях за 1 полугодие 2022 года | 4 |
|  | Виды аварий на море, расследованных в 1 полугодии | 4 |
|  | Причины аварий, расследованных в 1-ом полугодии | 5 |
|  | Соотношение числа расследованных в 1 полугодии аварий на море, в которых выявлены случаи некомпетентности или неправильных действий членов экипажа и общего числа расследованных аварий на море в 1 полугодии. | 7 |
|  | **Часть 2 Аварийность на море с рыболовными судами** |  |
|  | Статистические данные об авариях | 9 |
|  | Виды аварий на море, расследованных в 1 полугодии | 10 |
|  | Причины аварий, расследованных в 1-ом полугодии | 10 |
|  | Соотношение числа расследованных в 1 полугодии аварий с рыболовными судами, в которых выявлены случаи некомпетентности или неправильных действий членов экипажа и общего числа расследованных аварий в 1 полугодии | 11 |
| 9.  10.  11.  12.  13.  14. | **Часть 3 Извлеченные из расследованных аварий на море**  Посадка судна на мель  Столкновение судов  Ледовый плен  Повреждение конструкций и/или механизмов судна  Аварии, связанные с гибелью человека  Аварии, связанные с причинением тяжкого вреда здоровью человека | 13  18  19  20  21  22 |
|  | **Часть 4 Аварийность на внутренних водных путях** |  |
| 15. | Статистические данные о транспортных происшествиях | 24 |
|  | **Часть 5 Выводы** |  |
| 16. | Выводы из анализа причин гибели и травматизма людей на водном транспорте по результатам расследованных аварий | 25 |
| 17. | Рекомендации по предотвращению гибели и травматизма людей на водном транспорте по результатам расследованных аварий | 26 |
| 18. | Выводы из анализа причин аварийности (за исключением гибели и травматизма) на водном транспорте. | 26 |
| 19. | Рекомендации по предупреждению аварийности на водном транспорте по результатам расследованных аварий | 27 |
| 20. | Меры, предпринимаемые Госморречнадзором по предупреждению аварийности | 27 |

**Часть 1. Аварийность на море с торговыми судами**

1. **Статистические данные об авариях за 1 полугодие 2022 года**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Виды АС** | **Количество**  (авария/очень серьёзная авария) | |
| **1 полугодие 2021** | **1 полугодие 2022** |
| 1. **Навигационные,** всего: | **7** | **7** |
| навал | 1 | 1 |
| столкновение | 1 | 0 |
| посадка на мель | 4 | 5 |
| касание грунта | 1 | 0 |
| ледовый плен | 0 | 1 |
| **Из них погибло (потеряно) судов** | **0** | 0 |
| 1. **2. Технические,** всего: | **4** | **7** |
| лишение возможности движения | 3 | 2 |
| повреждение корпуса судна | 0 | 2 |
| взрывы, пожары | 0 | 1 |
| потеря остойчивости, плавучести | 1 | 2 |
| **Из них погибло (потеряно) судов (буксируемых объектов)** | 1 | 0 |
| **ВСЕГО ПОГИБЛО (ПОТЕРЯНО) СУДОВ** | **1** | **0** |
| **3. Гибель человека (пропажа без вести), случаев** | **1** | **1** |
| **Всего погибших, человек** | 1 | 1 |
| **4. Получение ТТП, случаев** | **0** | **1** |
| **Всего получивших ТТП, человек** | 0 | 1 |
| **5. Аварии, относящиеся к применимым международным правилам предотвращения загрязнения моря.** | **0** | **0** |
| **Всего аварий с торговыми судами** | **12** | **16** |

1. **Виды аварий на море, расследованных в 1 полугодии**

В 1-м полугодии 2022 года территориальными управлениями Ространснадзора было завершено расследование 21 аварии на море.

Навигационные аварии были связаны с:

посадкой судна на мель – 8 аварий (буксир «АНТЕЙ-2», буксир «ПАК», баржа «СИЛВЕР-3003», т/х (генгруз) «СМП НОВОДВИНСК», НИС «ПРОФЕССОР ЛОГАЧЁВ», земснаряд ГЗС-1», т/х (генгруз) «ВИКТОР», танкер «ГЕРОЙ РОССИИ ПЯТНИЦКИХ»);

столкновением/навалом – 2 аварии (буксир «ПЕРЕСВЕТ», т/х (генгруз) «СУРГУТ»);

ледовым пленом – 1 авария (ролкер «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ»);

Технические аварии были связаны с:

лишением возможности движения ввиду выхода из строя ГД и/или ВРК – 4 аварии (маломерное судно «ЮЛИЯ», АЛВ «СЕВМОРПУТЬ», т/х (генгруз) «КАТА», буксир «ШАХТЁРСК-1»);

повреждением конструкций и/или механизмов судна – 1 авария (маломерные суда «КРЫМ», «СЛАВИЯ», «ЛИВАДИЯ», «ФОРОС-1», «САНТА\_БАРБАРА», «БУГАЗ»);

повреждением корпуса судна – 1 авария (буксир «БОТИК»);

взрывами и/или пожарами – 1 авария (маломерное судно «КУБА»);

Аварии, связанные с потерей буксируемого объекта – 1 очень серьёзная авария (буксир «ПРОТЕЙ» + баржа «МП-2812»).

Аварии, связанные с причинением тяжкого вреда здоровью человека:

при производстве судовых работ – 1 авария (т/х (генгруз) «СЕЛЕНГА»)

Аварии, связанные с гибелью человека:

при плавании в штормовую погоду - 1 авария (т/х (генгруз) «ТИКСИ»)

1. **Причины аварий, расследованных в 1-ом полугодии**

**3.1 Причины навигационных аварий:**

.1 Отсутствие должной организации несения ходовой навигационной вахты и организации штурманской службы (т/х (генгруз) «ВИКТОР», т/х (генгруз) «СУРГУТ», т/х «СМП НОВОДВИНСК»).

.2 Отсутствие должного контроля за местом якорной стоянки со стороны вахтенной службы. (Буксир «АНТЕЙ-2»)

.3 Непринятие капитаном судна необходимых мер по обеспечению безопасности якорной стоянки при обнаружении дрейфа судна на якоре (Буксир «АНТЕЙ-2», НИС «ПРОФЕССОР ЛОГАЧЁВ»).

.4 Не учет капитаном судна штормовых гидрометеорологических условий при стоянке на якоре/якорях (буксир «АНТЕЙ-2», земснаряд «ГЗС-1»).

.5 Не учёт прогнозов гидрометеорологических условий и ледовых условий по маршруту перехода (буксир «ПАК»).

.6 Нарушение сроков сезона плавания в акватории Северного морского пути (буксир «ПАК»).

.7 Невыполнение требований правил МППСС-72 (буксир «ПЕРЕСВЕТ», т/х (генгруз) «СУРГУТ»).

.8 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 (буксир «ПЕРЕСВЕТ»).

.9 Несоблюдение дежурным инспектором ИГПК требований «Обязательных постановлений в морском порту Петропавловск-Камчатский», утвержденных приказом Минтранса России от 19.01.2015 № 4(буксир «ПЕРЕСВЕТ»).

.10 Нарушение судовладельцем постоянных ограничений по условиям плавания судна, установленных в классификационном свидетельстве при выдаче рейсового задания (ролкер «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ»).

.11 Нарушение капитаном судна установленных ограничений по плаванию во льдах (ролкер «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ»).

.12 Недооценка навигационно-гидрографических и гидрологических факторов при плавании по Волго-Каспийскому морскому судоходному каналу. Неэффективное управление судном и ресурсами мостика (танкер «ГЕРОЙ РОССИИ ПЯТНИЦКИХ»)

.13 Игнорирование рекомендаций о складывающейся ледовой обстановке по маршруту следования от Штаба морских операций СМП и не выполнение его указаний по своевременному выводу буксирного состава из акватории Северного морского пути (буксир «ПАК»).

.14 Не принятие Штабом морских операций надлежавших мер, в соответствии со своими производственными функциями и наделенными правами, направленных на предотвращение попадания буксирного состава в тяжелые для плавания ледовые условия (буксир «ПАК»).

.15 Не учёт маневренных характеристик судна и гидрометеорологических условий района плавания (т/х «СМП НОВОДВИНСК»).

.16 Неотработанная организация взаимодействия «капитан-лоцман» (т/х «СМП НОВОДВИНСК», танкер «ГЕРОЙ РОССИИ ПЯТНИЦКИХ»).

.17 Обрыв буксирного троса вследствие не учета капитаном буксира сложившихся гидрометеоусловий в районе плавания. Возможной причиной обрыва буксирного троса мог стать его зацеп за подводное препятствие (Буксир «ОТ-2080» + Плавучий понтон «СИЛВЕР-3003»).

**3.2 Причины технических аварий:**

.1 Ненадлежащая и небезопасная швартовка судов, способом не позволяющим избежать их перемещения под воздействием ветра и волнения, отсутствие отбойных устройств на причале (Маломерные суда «КРЫМ» «СЛАВИЯ», «ЛИВАДИЯ», «ФОРОС-1», «САНТА\_БАРБАРА», «БУГАЗ»).

.2 Не обеспечение капитаном морского порта Ялта безопасной стоянки судов в морском порту (Маломерные суда «КРЫМ» «СЛАВИЯ», «ЛИВАДИЯ», «ФОРОС-1», «САНТА\_БАРБАРА», «БУГАЗ»).

.3 Отсутствие контроля за состоянием пришвартованного к причалу судна. (Маломерное судно «ЮЛИЯ»).

.4 Технические неисправности судовых устройств, предназначенных для осушения моторного отделения. (Маломерное судно «ЮЛИЯ»)

.5 Коррозийное разрушение гребного винта вследствие низкой прочности и пластичности материала, применяемого для ремонтно-восстановительных работ в периоды 80-х и 90-х годов (АЛВ «СЕВМОРПУТЬ»).

.6 Коррозионный износ наружной обшивки корпуса судна (Буксир «БОТИК»).

.7 Несоблюдение мер по обеспечению безаварийного плавания судна в ледовых условиях (т/х (генгруз) «КАТА»).

.8 Ненадлежащее обслуживание приемных устройств забортной воды в системе охлаждения дизеля (буксир «ШАХТЁРСК-1»).

.9 Использование на судне нештатного бытового электрооборудования (маломерное судно «КУБА»).

.10 Непринятие неотложных мер со стороны вахтенного по локализации очага возгорания (маломерное судно «КУБА»).

**3.3 Причины аварий, связанных с потерей буксируемого объекта:**

.1 Повреждение корпуса буксируемого объекта в связи с воздействием неблагоприятных ГМУ (буксир «ПРОТЕЙ» + баржа «МП-2812»).

.2 Осуществление буксировки баржи за пределами установленного Руководством ограничения по сезонам буксировки в Охотском море (буксир «ПРОТЕЙ» + баржа «МП-2812»).

.3 Продолжение буксировки баржи с имеющимся дифферентом на нос и неустановленной причиной его появления, в неблагоприятных, ухудшающихся ГМУ, при отсутствии должного планирования мест-убежищ по маршруту перехода (буксир «ПРОТЕЙ» + баржа «МП-2812»).

**3.4 Причины аварий, связанных с причинением тяжкого вреда здоровью человека:**

.1 Несоблюдение требований техники безопасности при работах с люковыми закрытиями (т/х (генгруз) «СЕЛЕНГА»).

**3.5 Причины аварий, связанных с гибелью человека:**

.1 Нарушение требований по охране труда

.2 Ненадёжное крепление палубного имущества при подготовке судна к плаванию в штормовую погоду (т/х (генгруз) «ТИКСИ»).

**4. Соотношение числа расследованных в 1 полугодии аварий на море, в которых выявлены случаи некомпетентности или неправильных действий членов экипажа и общего числа расследованных аварий на море в 1 полугодии.**

Из 21 аварии на море, расследование которых завершено в 1 полугодии 2022 года, в 19 авариях на море выявлены некомпетентность или неправильные действия членов экипажа судов.

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.

**Часть 2 Аварийность на море с рыболовными судами**

1. **Статистические данные об авариях**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Виды АС** | **Количество**  (авария/очень серьёзная авария) | |
| **1 полугодие 2021** | **1 полугодие 2022** |
| **1. Навигационные,** всего: | **3** | **3** |
| навал | 1 | 0 |
| столкновение | 1 | 2 |
| посадка на мель | 1 | 1 |
| касание грунта | 0 | 0 |
| столкновение с притопленным предметом | 0 | 0 |
| повреждение объекта морской инфраструктуры | 0 | 0 |
| **Из них погибло (потеряно) судов** | 0 | 0 |
| 1. **2. Технические,** всего: | **12** | **8** |
| лишение возможности движения | 7 | 5 |
| повреждение конструкций или механизмов судна | 2 | 0 |
| взрывы, пожары | 3 | 1 |
| потеря остойчивости, плавучести | 0 | 2 |
| смещение груза или изменение его свойств | 0 | 0 |
| потеря буксируемого объекта | 0 | 0 |
| **Из них погибло (потеряно) судов** | 0 | 0 |
| **ВСЕГО ПОГИБЛО (ПОТЕРЯНО) СУДОВ** | **0** | **0** |
| **3. Гибель человека (пропажа без вести), случаев** | **9** | **9** |
| **Всего погибших, человек** | 12 | 11 |
| **4. Получение ТТП, случаев** | **0** | **1** |
| **Всего получивших ТТП, человек** | 0 | 1 |
| **5. Аварии, относящиеся к применимым международным правилам предотвращения загрязнения моря.** | **0** | **0** |
| **Всего аварий с рыболовными судами** | **24** | **21** |

1. **Виды аварий на море, расследованных в 1 полугодии**

В 1-м полугодии 2022 года территориальными управлениями Ространснадзора было расследовано 14 аварий с рыболовными судами.

Навигационные аварии были связаны с:

столкновением судна – 1 авария (СТР «ОРЛОВО»)

Технические аварии были связаны с:

затоплением судна, в результате чего погиб член экипажа – 1 авария (РС «АКВАНАВТ»).

лишением возможности движения ввиду выхода из строя ГД и/или ВРК – 3 аварии (СРТМ «ВИКИНГ», СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН», РТМКС «БАЛТИЙСКАЯ КОСА»);

повреждением корпуса судна – 1 авария (РШ «ЮНОНА»);

поступлением забортной воды в машинное отделение судна - 1 авария (РШ «ЛУЧЕГОРСК»);

Аварии, связанные с причинением тяжкого вреда здоровью человека:

при производстве промысловых работ – 1 авария (РТМ «БУТЕС»)

Аварии, связанные с гибелью человека:

по неизвестной причине – 1 авария (СРТМ «ВЕКТОР»);

при производстве промысловой операции 5 аварий (БМРТ «МЫС БАСАРГИНА», БМРТ «ХОТИН», СТР «КИРОВО», СКЯМ «ВОЛК АРКТИКИ», СДС «РИФЕР»).

1. **Причины аварий, расследованных в 1-ом полугодии**

**7.1 Причины навигационных аварий**

. 1 Невыполнение требований Международных правил предупреждения столкновений судов в море при плавании судна в узкостях (СТР «ОРЛОВО»).

**7.2 Причины технических аварий**

.1 Медленное нарастание крена судна в вязи с воздействием совокупности факторов, связанных со значительным дифферентом судна на нос, явившимся следствием не правильного распределения груза в грузовом трюме, неконтролируемым поступлением воды в междудонное пространство, вероятно из чанов с крабами в грузовом трюме, значительным перегрузом судна. (РС «АКВАНАВТ»)

.2 Потеря остойчивости судна в связи с поступлением большого объёма забортной воды в коридор жилых помещений и распространением её по всем помещениям судна из-за незадраенных дверей, в связи с достижением судом крена 12° на левый борт при стоянке у причала и увеличением дифферента на нос. (РС «АКВАНАВТ»)

.3 Наступление обстоятельств, которые невозможно было заранее предвидеть и по которым невозможно предпринять заблаговременные меры по обеспечению безопасности плавания (СРТМ «ВИКИНГ»).

.4 Нарушение герметичности корпуса (РШ «ЮНОНА»).

.5 Некачественный материал сальникового уплотнения дейдвуда (РШ «ЛУЧЕГОРСК»).

.6 Перегрев масла и срабатывание защиты на гидромуфте в результате повышенного сажеотложения (СРТМ «СЕВЕРНЫЙ ОКЕАН»).

.7 Изменения прочности металла при длительной эксплуатации (РТМКС «БАЛТИЙСКАЯ КОСА»).

**7.3 Причины аварий, связанных с гибелью (пропажей без вести) человека и травматизмом**

.1 Нарушение требований охраны труда и безопасных методов выполнения работ при выполнении промысловой операции (БМРТ «МЫС БАСАРГИНА», БМРТ «ХОТИН», СТР «КИРОВО», СКЯМ «ВОЛК АРКТИКИ», СДС «РИФЕР», СКЯМ «ЛУЧЕГОРСК», РТМ «БУТЕС»).

.2 Установка несанкционированного оборудования (защитных ворот) (БМРТ «МЫС БАСАРГИНА»).

1. **Соотношение числа расследованных в 1 полугодии аварий с рыболовными судами, в которых выявлены случаи некомпетентности или неправильных действий членов экипажа и общего числа расследованных аварий в 1 полугодии.**

Из 14 аварий, расследование которых завершено в 1 полугодии 2022 года, в 7 авариях выявлены некомпетентность или неправильные действия членов экипажа судов.

Членами экипажей рыболовных судов нарушались требования следующих нормативных документов, регламентирующих безопасность плавания:

1. Правил по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов, в отношении контроля за нагрузкой механизмов и своевременного изменения режима работы, не допуская их перегрузки; слежения за натяжением канатов и орудий лова и своевременно регулировать скорость их выборки и травления.

2. Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации, в отношении обеспечения поддержания судна в мореходном состоянии, контроля остойчивости судна, организации контроля подготовки экипажа по борьбе за живучесть, выполнения правил плавания по акватории порта.

3. Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах РФ и на подходах к ним, в отношении доклада капитану морского порта об имеемых проблемах на борту судна и начале грузовых операций при крене судна более пяти градусов.

**Часть 3 Извлеченные уроки из расследованных в 1-ом полугодии аварий на море.**

1. **ПОСАДКА СУДНА НА МЕЛЬ**

**9.1**

***Краткое описание***

10.11.2021 в 00:00 мск во время стоянки на якоре в Керченском проливе, буксир «АНТЕЙ-2» и ошвартованная к нему лагом несамоходная баржа «Баржа 2032» под воздействием сложных гидрометеоусловий были сорваны с якоря, отданного с баржи, и сели на мель.

***Причины***

непринятие капитаном буксира необходимых мер по обеспечению безопасности буксирного каравана;

не учет капитаном буксира преобладающих обстоятельств и условий, недооценка ситуации и опасности при штормовой погоде;

отсутствие должного контроля места якорной стоянки со стороны вахтенной службы буксира.

***Извлеченные уроки***

капитаны буксиров должны иметь полное представление о теоретических и практических аспектах безопасных буксировочных операций, включая обеспечение безопасности состава при стоянке на якоре;

если на буксировку конкретного объекта соответствующими документами налагаются запреты и ограничения следует не допускать их нарушений (в данном случае буксировка баржи лагом была запрещена её классификационным свидетельством);

при выборе способа постановки на якорь, особенно в сложных ГМУ, необходимо учитывать техническое состояние швартовных и якорных устройств буксируемых судов, если осуществляется постановка состава на якорь с их помощью (в данном случае правый якорь баржи находился в нерабочем состоянии, а длинна якорного каната левого якоря была 50 м, при требуемой – 150 м);

если на судне принята информация о неблагоприятном прогнозе погоды необходимо заблаговременно оценить все возможные риски и принять меры для обеспечения безопасности судов. Целесообразно заблаговременно перейти в ближайшее безопасное укрытие (район).

***Кому это необходимо учитывать***

Судовладельцам, капитанам буксиров.

**9.2**

***Краткое описание***

23.11.2021 в 06:30 мск при буксировке буксиром «ПАК» состава из двух несамоходных нефтеналивных барж «МН-4001» и «МН–4002» в акватории Северного морского пути (Карское море) произошел обрыв основного буксирного троса и буксируемые баржи в следствие самостоятельного неконтролируемого дрейфа 24.11.2021 сели на мель в проливе Карские ворота.

***Причины***

выход в рейс через акваторию Северного морского пути без учета прогностической и фактической ледовой обстановки по маршруту следования буксирного состава до порта назначения;

игнорирование капитаном буксира «ПАК» и судовладельцем ПАО «ЛОРП» сообщений от Штаба морских операций о складывающейся ледовой обстановке на пути следования буксирного состава и невыполнение указаний по выводу буксирного состава из акватории Северного морского пути;

непринятие Штабом морских операций надлежавших мер, в соответствии со своими производственными функциями и наделенными правами, направленных на предотвращение попадания буксирного состава в тяжелые для его плавания ледовые условия.

***Извлеченные уроки***

при планировании рейса план перехода должен быть разработан с учётом класса судов, ограничений по периоду и району плавания, гидрометеорологическим и ледовым условиям, а также на основании установленных порядка и правил плавания по маршруту перехода;

следует учитывать все риски, которые могут возникнуть при плавании в районах, где возможно льдообразование, особенно если плавание осуществляется в период, когда оно уже началось, а суда не имеют ледового класса;

органам управления, контролирующим переходы судов в зоне ответственности, следует использовать все имеющиеся полномочия для принуждения судов к обязательному выполнению установленных требований с целью обеспечения безопасности;

при планировании перевозок компаниям не следует откладывать рейсы судов на период, когда уже отсутствует запас времени по отношению к окончанию разрешенного периода эксплуатации судна в планируемом районе плавания.

***Кому это необходимо учитывать***

Руководителя судоходных компаний, капитанам, штурманам, операторам (диспетчерам) организаций контролирующих переходы судов в зоне ответственности.

**9.3**

***Краткое описание***

01.12.2021 в 15.43 в Каспийском море при следовании из порта Астрахань в порт Баутино (Казахстан) буксирного состава т/х «ОТ-2080» с несамоходным понтоном (баржей) «СИЛЬВЕР-3003» на буксире, произошла посадка на мель баржи «СИЛЬВЕР-3003» в координатах φ=45°05,408`N; λ=048°20,064`Е. 08.12.2021 баржа была снята с мели и отбуксирована в п. Баутино.

***Причины***

обрыв буксирного троса вследствие не учета капитаном буксира сложившихся гидрометеоусловий в районе плавания (ветер NW 15-17 м/с, море 3 балла);

возможной причиной обрыва буксирного троса мог стать его зацеп за подводное препятствие.

***Извлеченные уроки***

капитаны буксиров должны иметь полное представление о теоретических и практических аспектах безопасных буксировочных операций, в том числе в сложных гидрометеоусловиях;

**9.4**

***Краткое описание***

24.12.2021 в 12.00 в Чёрном море земснаряд/грунтовоз «ГЗС-1», после получения сведений о штормовом предупреждении приостановил работу и встал на якорь в месте дноуглубительных работ. В 18:10 под воздействием штормовых погодных условий (ветер SW 12-17 м/с, в порывах до 22 м/с, высота волн –3 метра) судно начало дрейфовать в сторону берега и село на мель.

***Причины***

непринятие судовладельцем мер по обеспечению безопасности проведения дноуглубительных работ;

низкая организация несения безопасной ходовой навигационной вахты;

непринятие капитаном мер по подготовке судна к плаванию в штормовых условиях;

не выполнение службой СУДС функции по мониторингу судов и передачи информации об опасной навигационной ситуации.

***Извлеченные уроки***

важно поддерживать осведомленность о местных прогнозах погоды и предупреждениях;

во время навигационных наблюдений важно использовать все технические и визуальные ресурсы для поддержания ситуационной осведомленности;

авария подчеркнула важность эффективного управления ресурсами мостика при любых обстоятельствах; а также осуществление надлежащего несения вахты и наблюдения.

***Кому это необходимо учитывать***

Судовладельцам, капитанам, судоводителям, операторам СУДС

**9.5**

***Краткое описание***

12.01.2022 в 16:45 при входе в Шецинский залив с Балтийского моря во время захода в морской порт Шецин (Польша) сухогруз «СМП НОВОДВИНСК» под проводкой лоцмана вышел за восточную (левую по ходу) кромку фарватера и сел на мель. Водотечности и видимых повреждений корпуса нет.

***Причины***

не учёт маневренных характеристик судна и гидрометеорологических условий района плавания;

неотработанная организация взаимодействия «капитан-лоцман»;

выход из строя гирокомпаса.

***Извлеченные уроки***

чтобы лучше понять преобладающие погодные условия порта и предостережения в отношении сезонных периодов необходимо обращение к лоции;

важно знать и понимать маневренные характеристики судна для различных условий нагрузки, особенно при балласте;

необходимо и важно включение маневренных характеристик судна для различных условий нагрузки, особенно под балластом, в СУБ судна;

точное и надёжное курсоуказание, своевременное определение поправки гирокомпаса и девиации магнитного компаса – необходимые условия навигационной безопасности плавания.

***Кому это необходимо учитывать.***

Руководителям судоходных компаний, капитанам, судоводителям, лоцманам.

**9.6**

***Краткое описание***

01.02.2022 в 09:45 в заливе Адмиралтейства архипелага Южных Шетландских островов (Антарктика) НИС «ПРОФЕССОР ЛОГАЧЕВ» при заходе на якорную стоянку сел на мель носовой частью.

***Причины***

направление судна в сторону опасности в результате неверного анализа и оценки капитаном судна ситуации, возникшей с момента выборки якоря при существующих условиях.

***Извлеченные уроки***

вся деятельность на судне должна рассматриваться с точки зрения управления рисками;

важно всесторонне оценить риски при подготовке к отдаче якоря и подачи швартовных канатов с кормы на берег с помощью береговых плавсредств, чтобы исключить опасность намотки швартовных канатов на винт судна при работе движителя на задний ход;

***Кому это необходимо учитывать***

Капитанам судов, судоводителям.

**9.7**

***Краткое описание***

24.03.2022 в 13:32 на 142,6 км Волго-Каспийского морского судоходного канала т/х «ГЕРОЙ РОССИИ ПЯТНИЦКИХ» совершил посадку на мель за западной (красной) границей судового хода. 25.03.2022 в 16:04 при помощи ледокола «КАПИТАН МЕЦАЙК» был снят с мели.

***Причины***

аварийному случаю предшествовали: посадка на мель впереди идущего судна «JAHAN-1» и как следствие, постановка на якорь впереди идущего по ходу движения судна «МАРШАЛ ЖУКОВ». Таким образом, прекращение движения обозначенных выше судов в силу различных по значимости обстоятельств создали ситуацию, при которой танкеру «ГЕРОЙ РОССИИ ПЯТНИЦКИХ» было невозможно безопасно проследовать мимо судов, следуя по Волго-Каспийскому морскому судоходному каналу;

вынужденная остановка и постановка т/х «ГЕРОЙ РОССИИ ПЯТНИЦКИХ» по ходу движения на якорь в месте, непредназначенном для якорной стоянки;

постановка т/х «ГЕРОЙ РОССИИ ПЯТНИЦКИХ» на якоря происходила при неблагоприятных погодных условиях, ветер с курсовых углов 90-100 градусов ЛБ, скорость 12-15 м/с порывы до 18 м/с.

слабая держащая сила грунта (ил, песок) в месте постановки т/х «ГЕРОЙ РОССИИ ПЯТНИЦКИХ» на якоря;

недооценка капитаном т/х «ГЕРОЙ РОССИИ ПЯТНИЦКИХ» навигационно-гидрографических и гидрологических факторов при плавании по Волго-Каспийскому морскому судоходному каналу. Неэффективное управление капитана судном и ресурсами мостика;

низкая организация взаимодействия «капитан-лоцман».

***Извлеченные уроки***

постоянное наблюдение за окружающей обстановкой, предвидение и своевременная оценка аварийной ситуации - залог безопасного плавания судна по проложенному пути;

Авария подчеркнула важность роли лоцманов в консультировании капитанов проводимых судов и важность принятия ранних и эффективных мер для определения риска аварии.

***Кому это необходимо учитывать***

Морякам, судовладельцам и операторам, лоцманам и администраторам флага.

**9.8**

***Краткое описание***

28.03.2022 в 03:30 в Японском море т/х «ВИКТОР» во время перехода из морского терминала Пластун в морской терминал Амгу на скорости 9 узл. выскочил на каменистый берег мыса Маячный в координатах φ=45°22,4'N; λ=137°08,06'E.

***Причины***

отсутствие контроля местоположения судна вахтенным помощником капитана при несении ходовой навигационной вахты;

отсутствие должной организации ходовой навигационной вахты т/х «ВИКТОР» в существовавших условиях плавания;

низкая организация штурманской службы

***Извлеченные уроки***

предстоящий рейс, вне зависимости от его протяжённости и длительности, должен планироваться заранее с учетом всей относящейся к нему информации, а любой проложенный курс должен быть проверен до начала рейса;

документирование рейса судна при ведении исполнительной прокладки и выполнения действий для обеспечения безопасности мореплавания.

сведения навигационного характера, вносимые в судовой журнал, позволяют вместе с прокладкой на навигационных картах и информацией технических средств регистрации восстановить маршрут плавания судна и, при необходимости, выявить ошибки судоводителей, приведшие к аварийному случаю или его предпосылкам и предотвратить подобные ошибки в будущем .

***Кому это необходимо учитывать.***

Судовладельцам, капитанам судов, судоводителям.

1. **СТОЛКНОВЕНИЕ СУДОВ**

**10.1**

***Краткое описание***

09.02.2022 в 18:34 в акватории морского порта Петропавловск-Камчатский произошло столкновение буксира «ПЕРЕСВЕТ» и СТР «ОРЛОВО». В результате столкновения СТР «ОРЛОВО» получил повреждение корпуса выше ватерлинии, у буксира «ПЕРЕСВЕТ» повреждений нет. Пострадавших нет, разлива нефтепродуктов не произошло.

***Причины***

невыполнение судоводителями б/к «ПЕРЕСВЕТ» и СТР «ОРЛОВО» требований Международных правил предупреждения столкновений судов в море при плавании судна в узкостях.

входящий в морской порт буксир «ПЕРЕСВЕТ» не уступил дорогу выходящему из порта СТР «ОРЛОВО»

дежурный инспектор ИГПК службы капитана морского порта, в нарушение Обязательных постановлений в морском порту Петропавловск-Камчатский, допустил на участке акватории порта движение двух судов.

***Извлеченные уроки***

все суда должны использовать все доступные средства для оценки риска столкновения и предпринимать соответствующие действия по предотвращению столкновения в соответствии с требованиями МППСС-72;

если есть какие-либо сомнения относительно намерений других судов, тогда лучше всего действовать вовремя в соответствии с МППСС-72;

во время навигационных наблюдений важно использовать все технические и визуальные ресурсы для поддержания ситуационной осведомленности;

сохранение движения по правой стороне фарватера является одним из шагов, чтобы свести к минимуму риск столкновения.

***Кому это необходимо учитывать.***

Капитанам судов, судоводителям.

**10.2**

***Краткое описание***

15.04.2022 в 14:44 (мск) при следовании в акватории морского порта Хорсенс (Дания) для швартовки сухогрузный т/х «СУРГУТ» в грузу совершил навал на причал №18.

***Причины***

1. Небезопасная скорость судна «СУРГУТ» в существующих условиях плавания.

2. Потеря управляемости судном «СУРГУТ».

3. Неудовлетворительная организация ходовой навигационной вахты в части обеспечения надлежащего наблюдения.

***Извлеченные уроки***

во время швартовки важно использовать все технические и визуальные ресурсы для поддержания ситуационной осведомленности;

для обеспечения эффективного внедрения Системы управления безопасностью на судне важно провести внутренние аудиты и дополнительную подготовку по управлению ресурсами мостика.

***Кому это необходимо учитывать.***

Капитанам судов, судоводителям.

**11. ЛЕДОВЫЙ ПЛЕН**

**11.1**

***Краткое описание***

04.01.2022 в 08:25 UTC в Охотском море в координатах φ=54°41,7'N; λ=137°10,0'E т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» был зажат льдами и не мог самостоятельно двигаться. Капитан судна подал сигнал бедствия «DISTRESS» с помощью спутникового аварийного буя COSPASS-SARSAT и запросил эвакуацию экипажа.

В 20:48 UTC экипаж судна был снят с борта вертолетом МЧС.

***Причины***

нарушение района плавания согласно классу Российского морского регистра судоходства

***Извлеченные уроки***

Поддержание соответствия судна применимым требованиям правил классификационного общества и международных конвенций, кодексов является ответственностью судовладельца.

изучение района плавания, его гидрометеорологических особенностей, ледового режима и границ распространения плавучих льдов и айсбергов – необходимые условия безопасного плавания судна

***Кому это необходимо учитывать.***

Судовладельцам, капитанам судов, судоводителям.

1. **ПОВРЕЖДЕНИЕ КОНСТРУКЦИЙ И/ИЛИ МЕХАНИЗМОВ СУДНА**

**12.1**

***Краткое описание***

29.11.2021 года на акватории морского порта Ялта в период времени с 17:00 по 18:20 мск в результате штормовых погодных условий произошло столкновение судов «СЛАВИЯ», «КРЫМ», «ФОРОС-1», «ЛИВАДИЯ» «БУГАЗ», «САНТА-БАРБАРА», осуществлявших стоянку у причала №2 грузопассажирского терминала (ГПТ), между собой и причалом.

***Причины***

ненадлежащая и небезопасная эксплуатация причала № 2 ГПТ морского порта Ялта для швартовки судов, способом не позволяющим избежать их перемещения под воздействием ветра и волнения, нарушение режима эксплуатации и отсутствие отбойных устройств;

не обеспечение капитаном морского порта Ялта безопасной стоянки судов в морском порту;

непринятие капитанами судов необходимых мер по обеспечению безопасности судов.

***Извлеченные уроки***

при швартовке судов к причалу, особенно в портах, не являющихся портами-убежищами, следует выбирать способ швартовки, позволяющий избежать неконтролируемого значительного перемещения судна относительно причала в штормовых условиях;

в порту следует осуществлять контроль за стоянкой судов у причалов, учитывая требования паспорта конкретного гидротехнического сооружения, Обязательных постановлений в морском порту и Общих правил плавания и стоянки судов в морском порту и принимать меры для обеспечения безопасной стоянки у причала;

причал должен соответствовать паспорту гидротехнического сооружения, а выявленные недостатки должны быстро устраняться. Причал с недостатками, которые не обеспечивают безопасность стоянки, не должен эксплуатироваться;

при получении штормового предупреждения необходимо заблаговременно принимать меры способствующие безопасности швартовки (изменение способа швартовки судна к причалу, заведение дополнительных швартовных канатов, переход в безопасное место и др.)

***Кому это необходимо учитывать:***

Капитанам морских портов, руководителям организаций эксплуатирующих причалы, капитанам судов, судоводителям маломерных судов.

**12.2**

***Краткое описание***

05.01.2022 с 01:00 при неблагоприятных погодных условиях в корпус судна «ЮЛИЯ», ошвартованного у причала № 4 к плавучей линии «Е» морского порта Сочи, начала поступать забортная вода. В 08:15 судно «Юлия» оказалось частично притопленным со значительным дифферентом на корму.

***Причины***

поступление забортной воды в корпус судна через лопнувший дюрит выхлопного тракта двигателя и через резиновое уплотнение поворотной колонки по левому борту;

неработоспособное состояние двух осушительных помп в моторном отделении вследствие отключения АКБ на м/с «Юлия» и отключения подачи берегового электропитания на судно;

отсутствие на судне вахтенной службы;

отсутствие должного контроля за техническим состоянием м/с «Юлия» со стороны судовладельца.

***Извлеченные уроки***

судоводители должны помнить, что при швартовке даже маломерного судна необходимо обеспечить невозможность его значительного перемещения не только от причала и к причалу, но и вдоль причала, для чего следует заводить не только прижимные швартовные канаты, но продольные, а также шпринги, особенно если судно остается без экипажа у причала на длительный срок;

***Кому это необходимо учитывать***

Судоводителям.

**13. АВАРИИ, СВЯЗАННЫЕ С ГИБЕЛЬЮ ЧЕЛОВЕКА**

**13.1**

***Краткое описание***

24.11.2021 в 08:00 в Охотском море на рыболовном судне «МЫС БАСАРГИНА», во время промысловой операции по постановке трала мастер добычи получил открытую черепно-мозговую травму, не совместимую с жизнью, сорвавшимся такелажным блоком при подъёме защитных ворот слипа.

***Причины***

установка защитных ворот слипа, не предусмотренных конструкцией данного судна;

попытка поднять защитные ворот слипа после того, как щиток промыслового прибора зацепился за край защитных ворот, что привело к обрыву штага левого борта;

отсутствие должного контроля за натяжением троса и нагрузкой на лебедку, осуществляющую подъём защитных ворот слипа;

непринятие компанией должных мер по организации установки защитных ворот слипа на судне, установлению правил их эксплуатации и необходимых мер безопасности.

***Извлеченные уроки***

судовладельцы должны помнить, что внесение изменений в конструкцию судна должно осуществляться в соответствии с установленными для каждого конкретного случая требованиями;

на рыболовных судах, необходимо оценивать риски выполнения всех судовых и промысловых операций. По каждой операции целесообразно разработать соответствующую инструкцию по её выполнению и должные меры безопасности. В инструкции необходимо вносить изменения и дополнения, учитывающие вновь возникающие риски из-за появившихся изменений в конструкции судна или организации выполнения работ. Изменения и дополнения необходимо своевременно доводить до исполнителей;

наблюдение за натяжением тросов при выполнении промысловых операций, а также при выполнении других операций, является одной из основных мер безопасности, на которые следует обращать внимание во время промысла;

при проведении инструктажей членов промысловых команд, следует обращать внимание на значительное возрастание риска получения травмы или гибели человека в случае несоблюдения должных мер безопасности, особенно при натяжении тросов.

***Кому это необходимо учитывать:***

Судовладельцам, морякам и рыбакам, руководителям промысловых команд.

**14. АВАРИИ, СВЯЗАННЫЕ С ПРИЧИНЕНИЕМ ТЯЖКОГО ВРЕДА ЗДОРОВЬЮ ЧЕЛОВЕКА:**

**14.1**

***Краткое описание***

01.04.2022 в 09:05, в Баренцевом море, при постановке трала произошел разрыв скобы траловой доски, в результате чего левая лапка траловой доски (стальной трос) ударила старшему мастеру добычи по левой ноге, причинив открытые переломы костей голени и стопы (тяжкий вред здоровью). Пострадавший вертолетом эвакуирован в госпиталь г. Трондхейм (Норвегия) где был прооперирован и проходил послеоперационную реабилитацию с последующим длительным лечением в РФ. Полученная травма классифицирована как тяжкое телесное повреждение..

***Причины***

По неустановленной причине, левая траловая доска не находилась в застопоренном состоянии, что в условиях зыби вызвало ее смещение, вызвавшее чрезмерное натяжение в виде рывка верхней лапки с последующим разрушением соединительной скобы данной лапки с ваером, который также находился в напряженном состоянии.

***Извлеченные уроки***

То, что операция является рутинной, не означает, что она имеет низкий риск (и, следовательно, не учитывается в СУБ). Важно регулярно пересматривать СУБ, чтобы убедиться в том, что все операции правильно продуманы и приняты соответствующие меры по снижению рисков.

Все члены экипажа несут ответственность за обеспечение собственной безопасности и безопасности своих коллег.

Наблюдение за натяжением тросов при выполнении промысловых операций, а также при выполнении других операций, является одной из основных мер безопасности, на которые следует обращать внимание во время промысла;

при проведении инструктажей членов промысловых команд, следует обращать внимание на значительное возрастание риска получения травмы или гибели человека в случае несоблюдения должных мер безопасности, особенно при натяжении тросов.

***Кому это необходимо учитывать:***

Судовладельцам, морякам и рыбакам, руководителям промысловых команд.

**Часть 4 Аварийность на внутренних водных путях**

1. **Статистические данные о транспортных происшествиях**

На ВВП РФ в 1 полугодии 2022 года, как и в 1 полугодии 2021 года, аварии не зарегистрированы.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **1 полугодие 2021 г.** | **1 полугодие 2022 г.** |
| **Транспортных происшествий** | | |
| Всего | 58 | **34** |
| Аварий | 0 | **0** |
| Инцидентов | 58 | **34** |
| **В том числе с пассажирскими судами** | | |
| Всего | 4 | **13** |
| Аварий | 0 | **0** |
| Инцидентов | 4 | **13** |
| **Транспортных происшествий по видам** | | |
| Столкновение | 4 | **4** |
| Затопление | 1 | **3** |
| Удар, навал | 30 | **18** |
| Повреждение ГТС | 11 | **2** |
| Посадка на мель | 12 | **7** |

**Часть 5 Выводы**

1. **Выводы из анализа причин гибели и травматизма людей на водном транспорте по результатам расследованных аварий.**

В 1 полугодии 2022 года из 34 расследованных аварий на море и 1 очень серьёзной аварии на море, 8 аварий на море связаны с гибелью (пропажей без вести) 1 члена экипажа т/х «ТИКСИ» и 7 членов экипажа на рыболовных судах БМРТ «МЫС БАСАРГИНА», БМРТ «ХОТИН», СТР «КИРОВО», СКЯМ «ВОЛК АРКТИКИ», СДС «РИФЕР», РС «АКВАНАВТ», СРТМ «ВЕКТОР»), травмированием 2 членов экипажа (т/х (генгруз) «СЕЛЕНГА» и РТМ «БУТЕС»).

Анализ причин гибели 1 человека (БМРТ «МЫС БАСАРГИНА»), указывает на то, что к гибели привело нарушение членами экипажа Правил охраны труда при добыче водных биологических ресурсов, а также несанкционированное внесение изменений в конструкцию судна.

Гибель ещё 1 человека произошла из-за затопления судна в связи с потерей им остойчивости (РС «АКВАНАВТ»). Анализ причин произошедшего указывает на отсутствие должной организации борьбы за живучесть судна и его покидания при затоплении.

Гибель боцмана т/х «ТИКСИ» произошла при перемещении и работе на открытой палубе в штормовую погоду без информирования вахтенного помощника капитана и недостаточной оценке существовавшей реальной опасности для жизни, ненадёжного крепления палубного имущества при подготовке судна к плаванию в штормовую погоду, приведшего к срыву с мест крепления ящиков для хранения судового крепёжного инвентаря и их неконтролируемое перемещение по палубе при наличии значительной бортовой качке.

Гибель матроса СКЯМ «ВОЛК АРКТИКИ» явилась следствием чрезмерно высоким темпом проведения промысловых операций при постановке крабовых ловушек, допущенным старшим мастером добычи и погибшим членом экипажа.

Во время подготовки к постановке крабового порядка на СДС «РИФЕР» в результате чрезмерного натяжения грузового шкентеля вырвало канифас блок и ударило в спину стоящему на палубе матросу, который от полученной травмы скончался.

Причины падения за борт 3-х членов экипажа, которые в дальнейшем пропали без вести, при расследовании установить не представилось возможным по причине отсутствия очевидцев (БМРТ «ХОТИН» и СТР «КИРОВО», СРТМ «ВЕКТОР»).

Тяжкие телесные повреждения при работах с люковыми закрытиями т/х «СЕЛЕНГА» получил 3-ий помощник капитана по причине нахождения в небезопасной зоне, без средств индивидуальной защиты и срыва троса, надетого на один рог двурогого гака.

При постановке трала старший мастер добычи РТМ «БУТЕС» получил тяжкие телесные повреждения по причине разрыва скобы траловой доски, в результате чего левая лапка траловой доски (стальной трос) ударила старшему мастеру добычи по левой ноге, причинив открытые переломы костей голени и стопы.

1. **Рекомендации по предотвращению гибели и травматизма людей на водном транспорте по результатам расследованных аварий.**

К мерам, которые могли бы предотвратить или уменьшить риск гибели членов экипажа можно отнести:

осуществление внесения изменений в конструкцию судна только установленным порядком;

проведение оценки рисков выполнения всех судовых и промысловых операций, по результатам которой в инструкции по выполнению соответствующих операций, следует вносить изменения и дополнения, учитывающие возникающие риски из-за появившихся изменений в конструкции судна или организации выполнения работ. Изменения и дополнения необходимо своевременно доводить до исполнителей;

проведение судовых учений по покиданию аварийного судна, в том числе и при стоянке его у причала.

Вместе с тем, для исключения случаев, когда невозможно установить причины пропажи членов экипажа судна, целесообразно на рыболовных судах установить системы видеонаблюдения (модернизировать существующие) с целью организации наблюдения за судовыми палубами вдоль бортов судна, в носу и в корме.

1. **Выводы из анализа причин аварийности (за исключением гибели и травматизма) на водном транспорте.**

Анализ причин посадок судов на мель показывает, что 4 из 8 аварий данного вида произошли в сложных ГМУ, при этом экипажем не осуществлялся учёт прогнозов ГМУ при планировании рейса, перед выходом в рейс и при выборе района якорной стоянки. Суда выходили в рейс, выбирали места якорных стоянок и становились на якорь при неблагоприятных прогнозах ГМУ. После ухудшения ГМУ суда уже не могли им противостоять (появлялся дрейф на якоре, в результате которого суда оказывались на мели.

Судовладельцем и экипажам судов нарушались сроки сезонов плавания в акватории Северного морского пути (СМП). При плавании по СМП не принимались во внимание и не выполнялись рекомендации береговых служб. Также, береговые службы СМП не принимали надлежащие меры, в соответствии со своими производственными функциями и наделенными правами, направленные на предотвращение попадания судов в тяжелые для плавания ледовые условия.

Анализ причин 2-х аварий (технические), связанных с повреждениями судов при стоянке у причала вновь указывает на то, что они произошли в сложных ГМУ, воздействие которых не было учтено экипажами судов, а суда были ненадлежаще и небезопасно ошвартованы, способом не позволяющим избежать их перемещения под воздействием ветра и волнения, при отсутствии отбойных устройств на причале. Судовладельцы не следили за состоянием пришвартованного к причалу судна.

Анализ причин 1 аварии связанной с затоплением буксируемого объекта вновь указывает на отсутствие должного учёта прогнозов ГМУ при планировании буксировки.

1. **Рекомендации по предупреждению аварийности на водном транспорте по результатам расследованных аварий.**

***Судовладельцам:***

при планировании рейсов необходимо учитывать ограничения, накладываемые на судно Классификационным свидетельством по сезону плавания и ГМУ. Исключить планирование рейсов, в которых заканчивается разрешенный срок нахождения судна в том или ином районе;

внесение изменений в конструкцию судна осуществлять в соответствии с установленной процедурой. Если изменения в конструкцию внесены, необходимо выполнить соответствующую оценку рисков, на основании которой при необходимости внести изменения и дополнения в должностные инструкции и проинформировать об этом экипаж судна

***Капитанам судов:***

при подготовке плана рейса учитывать прогнозируемые ГМУ и ледовые условия по маршруту перехода, не допускать прокладки маршрута через районы, в которых судну запрещено плавание, выход в рейс осуществлять только при благоприятном прогнозе ГМУ и ледовых условий;

при получении неблагоприятного прогноза ГМУ или ледовых условий, прогнозируемые величины которого превышают установленные для судна ограничения, принимать меры для исключения захода в опасный район;

швартовку маломерных судов к причалам следует осуществлять способом, исключающим их перемещение вдоль причала. Организовать наблюдение за ошвартованными маломерными судами особенно при получении неблагоприятных прогнозов погоды.

***Организациям, регулирующим движение в зоне ответственности.***

принимать все необходимые меры в соответствии с наделенными правами, направленные на обеспечение безопасности плавания, предотвращение попадания судов в сложные условия.

1. **Меры, предпринимаемые Госморречнадзором, по предупреждению аварийности**

По поручению Подкомитета по внедрению инструментов ИМО (III) в рамках работы корреспондентской группы отделом организации расследования транспортных происшествий Ространснадзора была возглавлена дискуссия и проведён анализ вопросов безопасности, связанных с падением человека за борт на рыболовных судах, за период с 2010 по 2020 год. На основе этого анализа сделаны выводы и рекомендации по недопущению подобного в будущем. Подготовлен соответствующий отчётный документ для рассмотрения на 8-ой сессии Подкомитета III ИМО.

На официальном сайте Ространснадзора опубликованы доклады об авариях на море, связанных с гибелью членов экипажей судов «МЫС БАСАРГИНА», «ХОТИН» и «АКВАНАВТ».