

**СВЕДЕНИЯ  
ОБ АВАРИЙНОСТИ СУДОВ  
НА МОРЕ И ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ  
В 2025 ГОДУ**

**1. АВАРИЙНОСТЬ СУДОВ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ**

В 2025 году количество аварийных случаев (АС) сократилось на 28 (39 %) по сравнению с пиковым 2024 годом и составило 43 АС.

За указанный период произошло 10 аварийных случаев, связанных с гибелью людей и травматизмом, в результате которых погибло 7 человек (уменьшение на 59 % к 2024 году), один из них пассажир и 3 случая получения тяжкого телесного повреждения, из них 2 пассажира.

ПОКАЗАТЕЛЬ	2021	2022	2023	2024	2025
<b>ВСЕГО АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ</b>	33	33	51	71	43
Пассажирское судно	2	4	7	9	1
НИС	1	2	0	2	0
Танкер	3	0	5	9	9
Сухогруз (генгруз)	11	16	22	25	19
Ролкер (Ro-Ro, накатное)	1	0	2	4	1
Транспортный рефрижератор	0	0	0	0	1
Буксир	10	5	7	14	4
Лоцманский катер	1	1	0	1	0
Земснаряд	1	0	1	1	0
Самоходная шаланда, мусоросборное	0	0	0	1	1
Маломерное судно	1	5	4	4	7
Самоходный плашкоут	2	0	2	0	0
Плавмастерская	0	0	0	1	0
Трубоукладчик (КМТУС)	0	0	1	0	0
<b>ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫЕ АВАРИИ</b>	2	0	0	5	0
Буксир	2	0	0	1	0
Сухогруз (генгруз)	0	0	0	1	0
Танкер	0	0	0	2	0
Маломерное судно	0	0	0	1	0
<b>АВАРИИ</b>	31	33	51	66	43
<b>АВАРИИ, СВЯЗАННЫЕ С ГИБЕЛЬЮ ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМОМ</b>	4	4	9	15	10
<b>Погибших в прямой связи с эксплуатацией судна, человек</b>	3	3	7	17	7
Пассажирское судно	0	0	0	0	0
Буксир	1	1	4	5	1
Танкер	0	0	0	2	2
Транспортный рефрижератор	0	0	0	0	1
Маломерное судно	0	0	0	1	2
Лоцманский катер	0	0	0	1	0

Сухогруз (генгруз)	2	2	1	8	1
Самоходный плавкран	0	0	1	0	0
Земснаряд	0	0	1	0	0
из них пассажиров	0	0	0	2	1
<b>Получивших тяжкий вред, причинённый здоровью в прямой связи с эксплуатацией судна, человек</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
Буксир	0	0	1	1	0
Танкер	0	0	0	0	1
Маломерное судно	1	1	2	0	1
Сухогруз (генгруз)	0	0	1	0	1
Пассажирское судно	0	0	0	1	0
Земснаряд	0	0	0	1	0
<b>Их них пассажиры</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

### 1.1. ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ ПО ВИДАМ

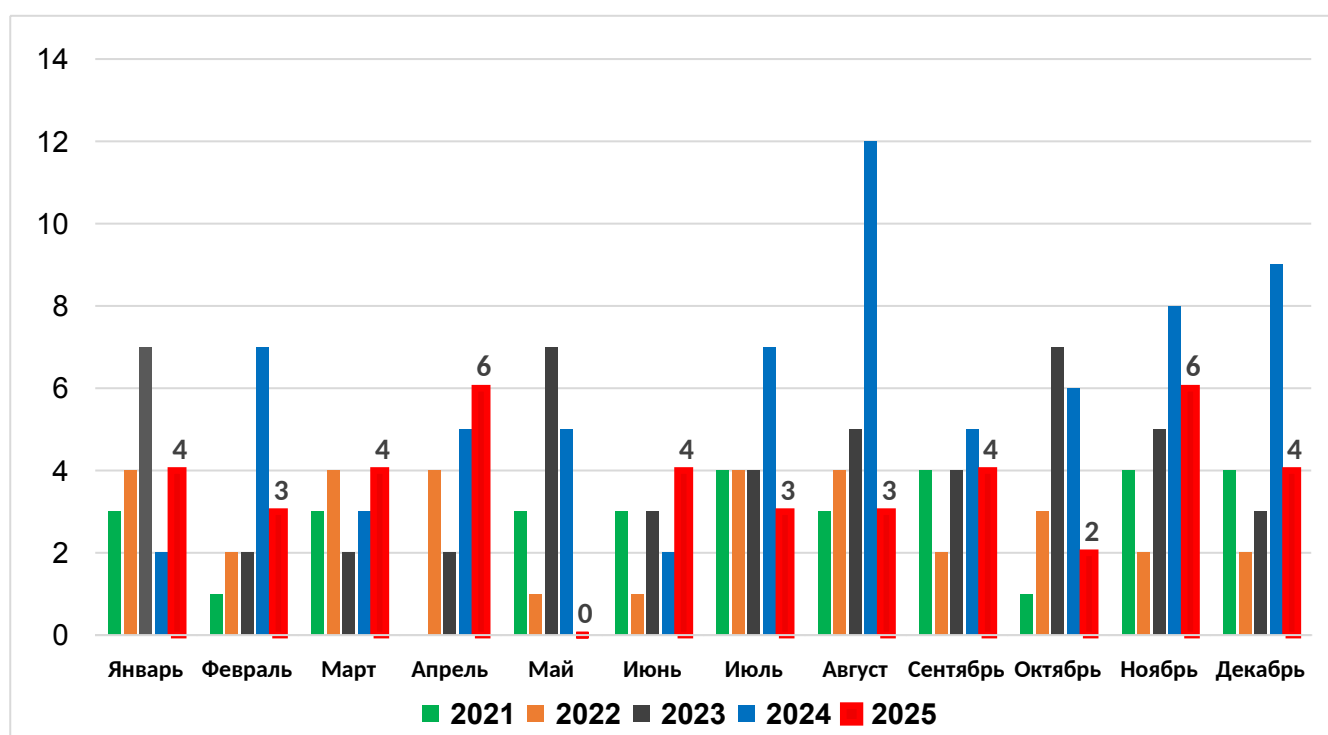
Виды АС	2021	2022	2023	2024	2025
<b>1. Навигационные, всего</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>33</b>	<b>17</b>
из них:					
навал	2	4	5	9	3
столкновение	4	1	10	6	5
посадка на мель	10	9	9	17	9
столкновение с притопленным предметом	0	2	0	1	0
ледовый плен	0	1	0	0	0
<b>2. Технические, всего</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>18</b>
повреждение судовых устройств и механизмов	6	6	15	20	11
из них:					
<i>ГД</i>	3	4	5	14	4
<i>ВРК</i>	2	2	6	6	4
<i>Другие</i>	1	0	4	0	3
затопление/потеря остойчивости, плавучести	3	2	1	1	1
повреждение корпуса судна	2	3	2	3	3
пожар/взрыв	0	1	1	2	3
<b>3. Потеря/повреждение буксируемого объекта</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>4. Гибель человека, случаев</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>6</b>
<b>Всего погибших, человек</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>17</b>	<b>7</b>
<b>5. Получение тяжких телесных повреждений, случаев</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>Всего получивших тяжкие телесные повреждения, человек</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>ВСЕГО аварийных случаев</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>51</b>	<b>71</b>	<b>43</b>

### 1.2. ПРИЧИННЫЕ ФАКТОРЫ ГИБЕЛИ ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМА НА СУДАХ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

Причинные факторы	Количество случаев				
	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Падение за борт, из них:</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>3</b>
<i>при посадке/высадке</i>	0	0	1	2	0

<i>неизвестно</i>	1	1	3	5	3
<b>Падение с высоты</b>	0	1	0	1	<b>1</b>
<b>Удар воды</b>	1	0	0	0	<b>1</b>
<b>Швартовная операция</b>	1	1	2	1	<b>2</b>
<b>Судовые/Грузовые работы</b>	0	1	2	2	<b>1</b>
<b>Потеря судном остойчивости/плавучести</b>	0	0	0	3	<b>0</b>
<b>Столкновение судна</b>	1	0	2	1	<b>1</b>
<b>Пожар/взрыв</b>	0	0	1	0	<b>1</b>
<b>ВСЕГО</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>10</b>

### 1.3. СООТНОШЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ ПО МЕСЯЦАМ ЗА 5 ЛЕТ



### 1.4. ПРИЧИНЫ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

Анализ данных позволяет выделить несколько системных причин аварийности:

**Критичные типы судов:** На сухогрузы (19 случаев) и танкеры (9 случаев) приходится 65 % всех аварий. Это указывает на повышенные риски в грузовых перевозках.

**Суда с высокой степенью вероятности аварий** - маломерные суда: Количество аварий с маломерными судами выросло до 7 случаев (максимум за 5 лет), включая столкновения и пожар с гибелью людей. Это требует отдельного внимания.

**Преобладающие виды аварий:** Технические (18 случаев, 42 %) и навигационные (17 случаев, 40 %) аварии составляют **82 % от всех АС**. Посадки на мель (9 случаев) — самая частая навигационная проблема.

**Расследование аварийных случаев, связанных с техническими факторами, выявили организационные и управленческие недостатки:**

**Неудовлетворительное техническое обслуживание флота.** Повторяющиеся отказы однотипных систем указывают на недостатки в системе ППО и ППР.

**Экономия на качественном ремонте и модернизации.**

Эксплуатация судов с выработанным ресурсом, использование некондиционных запчастей.

**Недостаточный контроль со стороны судовладельцев** за техническим состоянием судов и уровнем подготовки экипажей.

### **Виды технических аварий и их причины**

**Многочисленные отказы силовых установок из-за:**

- проблем с топливной системой;
- отказа систем управления и автоматики;
- нарушения в системах смазки и охлаждения;
- нарушения режимов эксплуатации;
- износа;
- скрытых дефектов.

**Отказы винто-рулевых комплексов (ВФШ, ВРШ, поворотных насадок, азиподов) из-за:**

- эксплуатационных повреждений (столкновение с подводными препятствиями, касание грунта, работа в тяжелых ледовых условиях);
- недостаточного или несвоевременного технического обслуживания.

**Внезапные разрушения критических узлов (турбины, потеря винта с валом) из-за** низкого качества сборки; ремонта, материалов или использования некондиционных запчастей.

**Недостатки в системе электроснабжения:** обесточивание судов при выходе из строя генераторов из-за длительной эксплуатации, вибраций, перегрева и износа подшипников ротора.

### **Навигационные аварии**

Значительная часть аварий (навалы, посадки на мель, столкновения) происходит в стесненных водах портов, каналов и на рейдах, где сочетаются человеческий фактор и сложные условия. Практика расследований показывает, что к авариям часто приводит совокупность нарушений со стороны экипажей, операторов причалов и служб управления движением.

**Навалы** на объекты морской инфраструктуры, ошвартованные или стоящие на якоре суда из-за:

- неправильного учета внешних факторов (ветер, течение);
- пренебрежения безопасной скоростью;
- неверная оценки дистанции;
- непонимания маневренных качеств судна;
- усталости;
- недостаточного опыта работы в сложных условиях (порты, узкости);
- потери судном управляемости из-за отказа техники в самый ответственный момент (маневрирование в порту).

**Посадки на мель** произошли из-за:

- неверного расчёта курса, неучёта глубины, пренебрежения картографической информацией;
- не удовлетворительной организации ходовой навигационной вахты (наблюдение, определение местоположения судна всеми доступными способами и средствами;
- невозможности точного позиционирования в отдельных регионах из-за глушения или спуфинга (имитации) спутниковых сигналов глобальной системы позиционирования (GNSS), к которой относится GPS, ГЛОНАСС, Galileo, BeiDou.

**Столкновения** судов в море по причинам:

- несоблюдения правил расхождения (МППСС);
- неверной оценки скорости и дистанции;
- ошибок при несении ходовой вахты,
- недостаточного внимания/наблюдения при интенсивном движении;
- сложные гидрометеорологические условия.

### **Гибель людей**

**Падение за борт (3 случая)** остается ключевым фактором смертельных случаев, часто происходя по неустановленным причинам.

**Швартовые операции** (удар швартова) привели к **2 аварийным случаям**, приведшим к гибели членов экипажа.

## **1.5. ИЗВЛЕЧЁННЫЕ УРОКИ**

**Технические неисправности** остаются основной причиной аварий (42 % случаев). Из них в 61 % случаев происходили отказы главных двигателей и винторулевых комплексов. Их техническая надежность - фундаментальная проблема, напрямую влияющая на безопасность мореплавания и способная привести к катастрофическим последствиям (как в случае с аварией 26.03.2025 в акватории

порта Пусан (Республика Корея): на ТР «КРИСТАЛ АЗИЯ» после ремонта разрушилась турбина главного двигателя, возник пожар в машинно-котельном отделении, повлекший гибель моториста и тяжёлое травмирование двух членов экипажа).

### **Приоритет профилактического обслуживания.**

Регулярное и качественное плановое техническое обслуживание (ТО) — самый эффективный способ предотвратить внезапные отказы. Пренебрежение ТО из-за желания сэкономить время и деньги ведет к катастрофическим последствиям и многократно большим убыткам.

### **Подготовка экипажа к аварийным ситуациям.**

Регулярные реалистичные учения (по борьбе с пожаром, поступлением воды, переходом на ручное управление) критически важны. Экипаж должен действовать на автомате, без паники. Теоретического знания инструкций недостаточно.

### **Важность надлежащего запаса и контроля топлива.**

Загрязнение топлива (водой, примесями) — частая причина остановок главного двигателя. Необходима эффективная система фильтрации и сепарации, а также регулярный отбор проб и контроль качества топлива в цистернах.

### **Дублирование и резервирование критически важных систем.**

Критически важные системы (рулевое управление, энергоснабжение, противопожарные системы) должны иметь надежное резервное питание и возможность ручного дублирования (аварийное ручное управление рулем, аварийный пожарный насос).

### **Немедленные и правильные первоначальные действия.**

Пожар: Мгновенное объявление тревоги, локализация очага (закрытие вентиляции, огнезащитных дверей) и применение правильного типа огнетушащего вещества (вода, пена, CO<sub>2</sub>).

Отказ двигателя или рулевого управления: Немедленный переход на резервные системы, оповещение капитана, выяснение обстановки и выставление судна на безопасный курс. Немедленное объявление тревоги и уведомление других судов.

### **Эффективное использование аварийных источников питания.**

Аварийный дизель-генератор должен автоматически запускаться и брать на себя нагрузку жизненно важных систем. Его регулярное тестирование под нагрузкой - обязательная процедура.

### **Своевременное оповещение и документация.**

Немедленное информирование судовладельца и береговых служб (спасательно-координационных центров) позволяет быстро мобилизовать помощь. Подробная фиксация всех событий и действий, необходимых для последующего

расследования, разработки и осуществления мероприятий по предотвращению аварийных случаев в будущем.

### **Культура безопасности и отчетности.**

Создание на борту судна атмосферы, когда экипаж не боится сообщать о мелких неисправностях и потенциальных рисках, позволяет устранить проблему до того, как она перерастет в крупную аварию.

*Подавляющее большинство технических аварий - результат человеческого фактора: ошибок в обслуживании, недостаточной подготовки или пренебрежения регламентированными процедурами.*

**Навигационные аварии** составили 37 % от общего количества аварий, из них 53 % - посадки на мель, 29 % - столкновения и 18 % - навалы.

Предотвращение навигационных аварий требует комплексного подхода: строгого соблюдения правил, непрерывного мониторинга обстановки, качественной подготовки экипажей и эффективного использования технических средств. Регулярный анализ аварий и извлечение уроков из них - ключ к снижению рисков в будущем.

### **Строгое соблюдение МППСС.**

Большинство столкновений происходит из-за игнорирования правил расхождения, несвоевременной оценки риска и невыполнения четких, заранее объявленных маневров.

### **Непрерывный контроль места судна в море.**

Посадки на мель часто вызваны чрезмерным доверием к GNSS/ЭКНИС без проверки по другим источникам (визуально, по РЛС, по глубинам, по небесным светилам). Судоводителям необходимо постоянно следить за своим местом и сличать его с картой.

Подмена сигнала от спутника (спуфинг GNSS) превратился из теоретической угрозы в реальную и опасную практику, особенно в регионах геополитической напряженности. В свете этого возврат к фундаментальным навыкам навигации и критической перепроверке всех электронных данных становится не просто рекомендацией, а обязательным условием безопасности мореплавания. Это ключевой извлеченный урок для предотвращения будущих аварий, вызванных внешними помехами.

### **Эффективное использование всех средств наблюдения.**

Недостаточно полагаться только на один источник информации (например, AIS или радар). Необходимо комплексное использование визуального наблюдения, радара (с включенными функциями ARPA/EPA), эхолота и AIS для построения полной картины.

### **Учет внешних факторов.**

Пренебрежение влияния ветра, течения, приливо-отливных явлений и ограниченной видимости (туман, дождь, ночь) - частая причина навигационных аварий.

#### **Качественное планирование перехода.**

Ошибки на этапе планирования (неучет зон опасности, неправильный расчет течения, неверный подбор карт) приводят к авариям. План должен быть детальным и проверенным.

#### **Четкое (соответствующее регламентам) командование и коммуникация.**

Столкновения и навалы происходят из-за недопонимания между вахтенными помощниками, лоцманом и капитаном. Роли, обязанности и порядок передачи команд должны быть четко определены.

#### **Управление усталостью и ресурсами.**

Принятие решений уставшим вахтенным помощником - ключевой фактор риска. Необходимо грамотно управлять рабочей нагрузкой и ресурсами экипажа для поддержания концентрации.

#### **Своевременное привлечение капитана.**

Капитан должен быть вызван на мостик при любом сомнении в безопасности плавания, ухудшении условий или появлении опасных сближений. Промедление с вызовом - грубая ошибка.

*Подавляющее большинство навигационных аварий - не внезапные катастрофы, а результат постепенного накопления ошибок и систематической недооценки рисков, которые можно было прервать на любом этапе грамотными действиями экипажа.*

### **Смертельные случаи**

#### **Средства индивидуальной защиты - не формальность, а необходимость.**

Падения за борт и травмы при судовых операциях происходят из-за пренебрежения страховочными тросами, касками, жилетами. Требуется постоянный контроль их использования.

#### **Никогда не работать в одиночку.**

Особенно в опасных зонах (за бортом, на высоте, у кромки). Наличие напарника - шанс быть замеченным и получить помощь.

#### **Жёсткий контроль рисков перед работами.**

Проведение инструктажа для оценки опасностей (скользящая палуба, движение груза, напряжение) и определения мер защиты.

#### **Техника прежде человека.**

Использование механизмов (лебёдок, талей) для минимизации ручного труда и нахождения людей в опасной зоне, особенно при швартовке.

#### **Немедленная реакция на ЧП.**

При падении человека за борт - мгновенная подача сигнала «Человек за бортом», заброс спасательного круга/троса, наблюдение. Каждая секунда на счету.

*Подавляющее большинство трагедий - не «несчастные случаи», а результат системных просчётов: недостаточной подготовки, плохой организации работ и допуска к риску. Безопасность экипажа должна быть абсолютным приоритетом, а не пунктом в отчете.*

### **Риски аварийности с маломерными судами**

#### **Нарушение правил эксплуатации и перегруз**

Частой причиной аварий (опрокидывание, затопление) является превышение установленной пассажировместимости и грузоподъемности, а также установка двигателей большей мощности, чем допустимо проектом. Это критически снижает остойчивость и безопасный запас плавучести.

Строгое соблюдение технических характеристик, указанных в судовом билете (грузоподъемность, пассажировместимость, мощность двигателя) - абсолютно необходимо. Запрещено нарушать распределение груза, ограничивающее обзор и ухудшающее остойчивость.

#### **Некомпетентность и ошибки судоводителя**

Управление судном без соответствующего подготовки, несоблюдение правил плавания, неумелое маневрирование, отсутствие постоянного визуального наблюдения за обстановкой - ключевые причины столкновений и навалов.

Обязательно прохождение обучения и аттестации в ГИМС. Непрерывное наблюдение за окружающей обстановкой и строгое соблюдение правил расхождения - основа безопасности. Нельзя полагаться только на электронику.

#### **Пренебрежение гидрометеоусловиями**

Выход в плавание при штормовых предупреждениях, с превышением ограничений по высоте волны и удалению от берега, указанных в судовом билете.

Перед выходом необходимо тщательно изучать прогноз погоды. Категорически запрещено выходить в плавание, если условия превышают ограничения, установленные для конкретного судна.

#### **Управление в состоянии опьянения**

Управление судном в состоянии алкогольного или наркотического опьянения - грубейшее нарушение, напрямую ведущее к трагическим последствиям из-за замедленной реакции и неадекватной оценки ситуации.

Абсолютная трезвость за рулем - неоспоримое правило. Контроль со стороны правоохранительных органов и капитанов других судов должен быть строгим и бескомпромиссным.

### **Отсутствие спасательных средств**

Выход в плавание без необходимого минимума спасательных средств (спасательных жилетов по числу людей на борту, кругов, гидрокостюмов и др.) или с неисправными средствами.

Наличие исправных и сертифицированных спасательных средств в легкодоступном месте на каждого человека на борту - обязательное условие перед выходом в море. Регулярная проверка их состояния.

### **Проблемы нормативного регулирования и обучения**

Существует правовая неопределенность с классификацией и подведомственностью маломерных судов (ГИМС и Морской/Речной Регистр), особенно при их коммерческом использовании. Это может привести к выбору менее строгих правил. Кроме того, программы обучения часто носят формальный характер и не отрабатывают действия в реальных нештатных ситуациях.

Необходимо унифицировать правила и ужесточить требования к регистрации и оснащению судов, используемых в коммерческих целях. Обучение должно включать больше практических занятий на воде по отработке аварийных ситуаций (человек за бортом, отказ двигателя, борьба за живучесть).

### **Конструктивные особенности и остойчивость**

Многие судовладельцы не полностью понимают принципы остойчивости, особенно на больших углах крена. Это приводит к переоценке возможностей судна и его опрокидыванию в экстремальных условиях (например, при внезапном шквале или обрушившейся волне, при резком маневрировании).

Необходимо изучать и понимать характеристики своего судна, особенно его диаграмму статической остойчивости. Следует избегать ситуаций, ведущих к потере остойчивости.

## **1.6. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ АВАРИЙ**

Несмотря на снижение общего числа аварий, остаются проблемы с технической надежностью и безопасностью людей. Основные усилия должны быть направлены на:

Предотвращение отказов техники.

Снижение роли человеческого фактора в авариях (тренировки, контроль, страховка).

Ужесточение контроля за маломерными судами.

Принятие этих мер поможет дальнейшему снижению аварийности и повышению безопасности мореплавания.

**Морякам, судовладельцам, операторам судов, инспекторам портового контроля, инспекторам классификационных обществ:**

**Повысить техническую надежность судов:**

-Внедрить углубленный и обязательный аудит технического состояния судов старше 20 лет, особенно танкеров и сухогрузов, с фокусом на главные двигатели и системы управления.

-Усилить контроль за состоянием судовых механизмов, для чего расширить перевод судов флота на СНТО и СНТОР (Система непрерывного технического обслуживания и ремонта);

-Проводить внеплановые инспекции судов с историей отказов.

**Обеспечить безопасность экипажа и пассажиров:**

-Обязать использование страховочных систем при работах на верхней палубе (особенно при шторме), на высоте (трапы, мачты, трюмы, борт судна).

-Обязать судовладельцев оснастить все суда системами автоматического оповещения о падении человека за борт (МОВ), особенно на танкерах и сухогрузах.

-Перед выходом судна в рейс (на маршрут) в обязательном порядке инструктировать пассажиров по использованию индивидуальных и коллективных спасательных средств.

**Стандартизация и обучение:**

-Усилить тренировки по безопасному проведению палубных работ (швартовка, работа с грузом).

-Проводить регулярные учения по:

- спасению человека за бортом;

- тушению пожаров;

- действиям при отказе техники.

-Организовать обязательные курсы по оказанию первой помощи.

**Взять под особый контроль маломерное судоходство:**

-Ужесточить требования к допуску судоводителей, обязать ношение спасательных жилетов, ограничить выход в море в штормовую погоду.

-Проводить регулярные профилактические рейды, как в Санкт-Петербурге, по всей стране, особенно в курортных регионах.

## 2. АВАРИЙНОСТЬ СУДОВ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

В 2025 году произошло 25 аварийных случаев с судами рыбопромыслового флота, на 1 (4 %) аварийный случай меньше, чем в 2024 году.

За рассматриваемый период зарегистрировано 8 случаев гибели человека и 2 случая травматизма в прямой связи с эксплуатацией судна.

ПОКАЗАТЕЛЬ	2021	2022	2023	2024	2025
<b>ВСЕГО АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ</b>	37	35	30	26	25
<b>ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫЕ АВАРИИ</b>	1	1	2	0	0
<b>АВАРИИ</b>	36	34	28	26	25
<b>АВАРИИ, СВЯЗАННЫЕ С ГИБЕЛЬЮ ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМОМ</b>	16	14	15	11	10
Погибших в прямой связи с эксплуатацией судна, человек	17	15	18	9	8
Получивших тяжкий вред, причинённый здоровью в прямой связи с эксплуатацией судна, человек	1	1	1	2	2

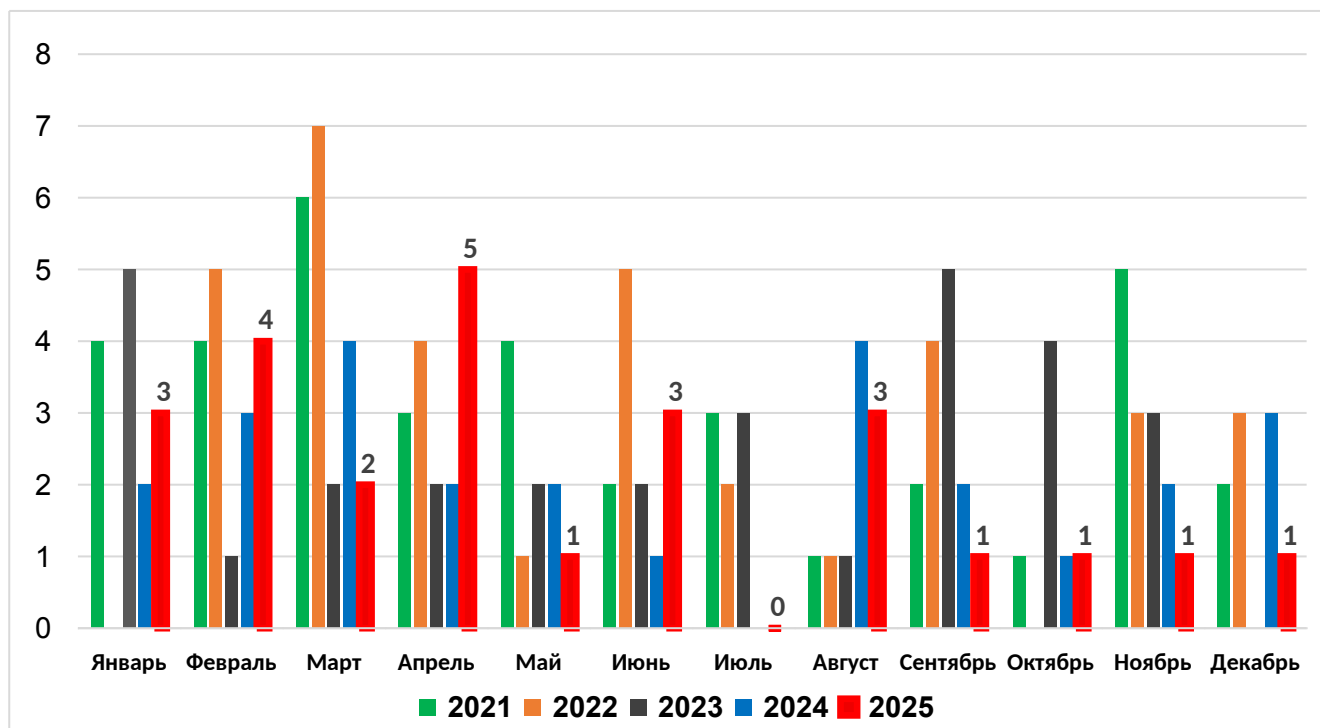
### 2.1. ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ ПО ВИДАМ

ВИДЫ АС	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Навигационные, всего</b>	6	6	1	3	2
из них:					
навал	1	0	0	0	1
столкновение	1	3	0	1	0
посадка на мель	2	3	1	2	1
столкновение с притопленным предметом	2	0	0	0	0
<b>Технические</b>	16	15	18	12	13
всего					
из них:					
повреждение судовых устройств и механизмов	14	9	13	8	11
из них:					
<i>ГД</i>	13	8	12	6	7
<i>ВРК</i>	1	0	1	2	2
<i>Другие</i>	0	1	0	0	2
затопление/потеря остойчивости, плавучести	0	4	2	1	1
повреждение корпуса судна	0	0	0	3	0
пожар/взрыв	2	2	3	1	1
<b>Гибель человека, случаев</b>	15	13	10	9	8
<b>Всего погибших, человек</b>	17	15	14	9	8
<b>Получение тяжких телесных повреждений, случаев</b>	0	1	1	2	2
<b>Всего получивших тяжкие телесные повреждения, человек</b>	1	1	1	2	2
<b>ВСЕГО аварийных случаев</b>	37	35	30	26	25

## 2.2. ПРИЧИННЫЕ ФАКТОРЫ ГИБЕЛИ ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМА НА СУДАХ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

Причинные факторы	Количество случаев				
	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Падение за борт, из них:</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>5</b>
<i>при рыбопромысловой операции</i>	3	2	2	3	3
<i>при швартовной операции</i>	0	0	0	1	0
<i>скольжение, потеря равновесия</i>	0	0	1	1	0
<i>неизвестно</i>	2	3	2	4	2
<b>Падение с высоты</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Рыбопромысловая операция</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>Швартовная/буксирная операция</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Работа в замкнутом пространстве</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Столкновение</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Судовые/Грузовые работы</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Водолазные работы</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Взрыв/пожар</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Потеря остойчивости/Затопление</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ВСЕГО</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>10</b>

## 2.3. СООТНОШЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ ПО МЕСЯЦАМ



## 2.4. АНАЛИЗ СТРУКТУРЫ И ПРИЧИН АВАРИЙ

Анализ структуры аварий показывает, что основная угроза для промыслового флота носит технический характер и связана с высокой степенью износа основных судовых систем.

**Технические аварии** (повреждение устройств и механизмов, выход из строя ГД, пожары) остаются главной проблемой, составляя 52 % от всех случаев (13 из 25). В 2025 году их количество увеличилось на 1 АС по сравнению с 2024 годом. Ключевой подкатегорией являются неисправности главного двигателя (ГД) – 7 случаев и 2 случая повреждения винто-рулевого комплекса, что ведет к потере хода, необходимости дорогостоящей буксировки и создает риски при неблагоприятной погоде.

Примеры: СРТМ «ЗАПОЛЯРЬЕ» (23.02.2025), СТР «ОНОР» (26.02.2025), ТР «ОРИОН» (18.03.2025), СРТМ «АЛЬФЕРАС» (06.04.2025), СРТМ «ОРИОН» (10.04.2025), СРТМ «ВАРИАНТ» (30.04.2025), СРТМ «СТАКФЕЛЛ» (18.08.2025), РС «ЗВЕЗДА УДАЧИ» (29.09.2025), РС «СВЯТОЙ ПАВЕЛ» (11.12.2025).

**Аварии, связанные с гибелью человека и травматизмом.** Второй по значимости блок. В 2025 году зафиксировано 10 таких случаев (40 % от общего числа). Несмотря на незначительное снижение их количества (на 1 АС), их тяжесть неизмеримо высока (см. п. 3.1)

**Навигационные аварии** (посадка на мель, навал). Количество сократилось с 3 до 2 случаев: буксир «МУРМАНРЫБА» (28.06.2025), ТР «ПОЛТАВА» (26.08.2025).

## 2.5 ПРИЧИНЫ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

### Анализ причин гибели людей и травматизма

**Несоблюдение правил безопасности, недостаточный контроль при проведении работ на палубе, спешка, сложные погодные условия:** падения за борт во время работы с орудиями лова.

**Пренебрежение средствами индивидуальной защиты (СИЗ):** неиспользование страховочных поясов и спасательных жилетов при работе на верхней палубе в штормовых условиях.

**Недостаточная подготовка и низкая квалификация экипажей, слабость процедур оценки рисков, недостаточный инструктаж и допуск к работам:** ошибки при работе с траловым и ярусным оборудованием, приведшие к гибели и травмам.

**Усталость экипажа:** работа в условиях интенсивного промысла, ведущая к снижению внимания и повышению риска травматизма.

#### **Технические неисправности и ненадлежащее состояние судов**

**«Стареющий» флот:** средний возраст судов рыбопромыслового флота превышает 30 лет. Это напрямую соотносится с высоким процентом технических аварий. Износ корпуса, усталость металла, выработка ресурса главных двигателей, винто-рулевых комплексов и другого критического оборудования создают постоянную угрозу.

**Неудовлетворительное техническое обслуживание:** отказы связаны с износом критических узлов, что указывает на недостатки в системе ППО и ППР.

**Пожароопасность:** возгорания в машинных отделениях из-за неисправностей электрооборудования и топливных систем.

#### **Сложные и опасные условия промысла**

**Экстремальные метеоусловия:** работа в штормовых условиях Баренцева, Берингова и Охотского морей с низкими температурами, сильным ветром и высокой волной.

**Удалённость районов промысла:** большая удаленность от баз и средств помощи, что усугубляет последствия аварий и затрудняет проведение спасательных операций.

#### **Организационные и управленческие недостатки**

**Недостаточный контроль со стороны судовладельцев** за техническим состоянием судов, укомплектованностью экипажей и соблюдением режима труда и отдыха.

**Экономия на модернизации и ремонте флота,** ведущая к эксплуатации судов с выработанным ресурсом.

**Недостатки в системе подготовки и инструктажа** экипажей, особенно в части действий в аварийных ситуациях.

## **2.5. ИЗВЛЕЧЁННЫЕ УРОКИ**

### **Управление безопасностью на промысле**

**Безопасность промысловых работ должна быть приоритетом над выполнением плана добычи.** Любые операции с орудиями лова в штормовых условиях требуют повышенных мер предосторожности и использования всех положенных СИЗ.

**Падение за борт в холодной воде даже при быстром подъеме часто имеет летальный исход.** Предотвращение таких случаев является ключевой задачей.

**Травматизм и гибель людей** концентрируются вокруг повторяющихся сценариев (падение за борт, работа с механизмами). Это указывает не на «роковую случайность», а на управляемые риски, требующие целенаправленных корректирующих мер.

### **Техническая эксплуатация**

**Отказ главного двигателя в удаленном районе промысла - это не инцидент, а тяжелая аварийная ситуация,** ведущая к угрозе жизни экипажа и требующая дорогостоящей буксировки.

**Профилактическое обслуживание критических систем (ГД, рулевое устройство) экономически целесообразнее,** чем ликвидация последствий их отказа в море.

### **Подготовка экипажей**

**Теоретического знания инструкций недостаточно.** Необходимы регулярные практические тренировки по действиям в аварийных ситуациях, включая спасение человека, упавшего за борт, пожар и оставление судна.

**Квалификация механиков должна позволять диагностировать и устранять сложные неисправности** в условиях автономного плавания.

### **Системная надежность**

**Безопасность - это цепочка, и ее прочность определяется самым слабым звеном.** Отказ одного, даже вспомогательного, механизма (дизель-генератор, «воздуходувка») может привести к потере хода и аварии судна.

## **2.6. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ АВАРИЙ**

Морякам, судовладельцам, операторам судов, инспекторам портового контроля, инспекторам классификационных обществ

### **Повысить техническую надежность судов**

- Усилить контроль за состоянием судовых механизмов:
- Расширить перевод судов флота на СНТО и СНТОР (Система непрерывного технического обслуживания и ремонта)
- Установить датчики вибрации и перегрева на критичные узлы.

### **Повысить пожарную безопасность**

- Обязательные тренировки по борьбе с пожарами.

-Проверка электрооборудования и топливных систем перед выходом в море.

### **Обеспечить безопасность экипажа**

-Обязать использование страховочных систем при работах на верхней палубе (особенно в шторм), на высоте (трапы, мачты, трюмы, борт судна).

-Внедрить автоматические датчики падения за борт.

-Усилить контроль за трезвостью и усталостью экипажа.

### **Организационные меры**

-Повысить ответственность должностных лиц за неисправное оборудование.

-Усилить контроль за своевременностью и качеством ремонта.

-Уделять повышенное внимание при инспекциях «проблемных» судов.

### **Подготовка экипажей**

Регулярные учения по:

- спасению человека за бортом;

- тушению пожаров;

- действиям при отказе техники.

Обязательные курсы по оказанию первой помощи.

## **3. АВАРИЙНОСТЬ СУДОВ НА МОРЕ**

В 2025 году на море произошло 68 аварийных случаев (43 АС с судами торгового мореплавания и 25 АС с судами рыбопромыслового флота), на 29 (30 %) аварийных случаев меньше, чем в 2024 году.

### **3.1. АВАРИИ НА МОРЕ, СВЯЗАННЫЕ С ГИБЕЛЬЮ ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМОМ**

В 2025 году произошло 20 аварий на море, связанных с гибелью человека и травматизмом в прямой связи с эксплуатацией судна. В этих авариях погибло 15 человек (из них 1 пассажир) и 5 человека травмированы.

.1 01.01.2025 в 07:40 (мск) в восточной части Средиземного моря при следовании танкера «СЕРГЕЙ ЛЬВОВ» (судовладелец АО «ИЛЬЯ МУРОМЕЦ», п/р Астрахань) из п. Александрия (Египет) в п. Ростов на Дону (Россия) на борту судна было обнаружено исчезновение человека, 3 механика. 02.01.2025 танкер покинул район поиска. Пропавший член экипажа не найден.

.2 06.01.2025 в 03:40 (мск) в Балтийском море, в координатах  $\varphi=54^{\circ}31'0''N$ ;  $\lambda=019^{\circ}36'0''E$  пропал без вести старший помощник капитана МРТК «ПАРУСНИК»

(судовладелец ООО «Морская фирма «Сталактит», п/р Калининград). Поиск человека результатов не дал.

**.3** 21.01.2025 в 04:10 (вдк) в морском порту Далянь (КНР), у причала грузового терминала Даляньвань ( $\varphi=39^{\circ}01,0'N$ ;  $\lambda=121^{\circ}42,0'E$ ) на РТМК «ЦАРИЦА» (судовладелец ПАО «Находкинская БАМР», п/р Находка) при падении с высоты в трюм, механик рефрижераторных установок (стажер) получил повреждения не совместимые с жизнью. Произошла остановка дыхания и сердечной деятельности.

**.4** 05.02.2025 в 04:08 (мск) на промысле в Баренцевом море западнее п-ова Рыбачий ( $\varphi=69^{\circ}51'36"N$ ;  $\lambda=031^{\circ}42'18"E$ ) на СРТМ МК-477 «СУНТАР» (судовладелец ООО «Антей», п/р Мурманск) при стоговке крабовых ловушек упал за борт матрос. Поиск к положительному результату не привел. Человек пропал без вести.

**.5** 13.02.2025 в 15:42 (пкм) в Тихом океане, 60 миль к западу от м. Лопатка на РТМК-С «АЛЕКСАНДР КОСАРЕВ» (судовладелец ПАО «Преображенская база тралового флота», п/р Находка) при выборке левого трала в результате обрыва стопора с левого борта в районе 80 шп., мастер добычи получил травму левой височной кости лицевой части головы, несовместимую с жизнью.

**.6** 16.03.2025 в 14:30 (мск) в акватории морского порта Мурманск, у причала № 12 рыбного терминала на НИС «ВИЛЬНЮС» (судовладелец ФГБНУ «Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии», п/р Мурманск) вахтенный помощник капитана, спускаясь по трапу из рулевой рубки, упал и получил тяжкий вред здоровью.

**.7** 26.03.2025 в 01:00 на выходе из порта Пусан (Республика Корея) после ремонта на ТР «КРИСТАЛ АЗИЯ» (судовладелец ЗАО «Транс Винд Флот», п/р Владивосток) разрушилась турбина главного двигателя и возник пожар в машинно-котельном отделении. При этом от разлетающихся осколков стекла пострадали шесть моряков. Пострадавшие спасательным вертолетом в госпиталь порта Пусан, где от полученных травм скончался моторист судна. Пожар был ликвидирован экипажем судна. ТР «КРИСТАЛ АЗИЯ» отбуксирован в порт Пусан.

**.8** 21.04.2025 в 12:30 (пкм) на промысле в Беринговом море, 85 миль к S от м. Наварин, в координатах:  $\varphi=60^{\circ}57'3"N$ ;  $\lambda=179^{\circ}32'3"E$  на РС «КОМАНДОР» (судовладелец ООО «Рыбокомбинат «Островной», п/р Владивосток) при окончании постановки яруса, сбрасывании с борта судна буюв с вешкой старший тралмастер, 07.01.1977 г.р., выпал за борт в результате попадания ноги в петлю. По судну объявлена тревога «Человек за бортом», выполнен маневр по спасению и подъему пострадавшего на борт. Пострадавший поднят на борт, проведены реанимационные действия, которые результатов не дали. В 13:30 была констатирована смерть тралмастера.

**.9** 22.04.2025 в 13:20 (пкм) в Авачинском заливе Тихого океана, между островом Старичков и бухтой Тихой с маломерного прогулочного катера ОРСА-II (судовладелец ИП Бутковская, п/р Петропавловск-Камчатский) выпал за борт один человек (турист). Организованные поиски к положительному результату не привели. Человек пропал без вести.

**.10** 25.04.2025 в 06:45 (новс) в акватории морского порта Сабетта при подходе к причалу № 3 т/х «ЯМАЛ КРЕЧЕТ» (судовладелец ООО «Севнор Менеджмент», п/р Архангельск), во время выполнения швартовых операций матроса ударило швартовым тросом, в результате чего он получил травмы грудной клетки внутренних органов, от которых впоследствии скончался в медицинском пункте порта Сабетта.

**.11** 20.05.2025 в 01:00 (хабр) в Татарском проливе Японского моря, 20 миль восточнее мыса Бычий при постановке крабового порядка на РС «ОБАЯТЕЛЬНЫЙ» (судовладелец ООО «Примкраб», п/р Владивосток) упал за борт старший траловый мастер. Был организован поиск и в 18.24 19.05.2025 тело было поднято на борт без признаков жизни.

**.12** 02.06.2025 в 10:15 в Беринговом море на переходе в район промысла на СЯМ «ТИБУРОН» (судовладелец АО «ЯМСы», п/р Петропавловск-Камчатский) в помещении выборки яруса в «ротексе» (бункер со шнеком для обезглавливания рыбы) зажал помощника мастера по добыче. Силами экипажа тело рыбака было извлечено из «ротекса». Первичные реанимационные мероприятия результатов не дали. В 10.30 судовым фельдшером установлен факт смерти помощника мастера по добыче.

**.13** 27.06.2025 в 17:40 (мск) в акватории Черного моря, Туапсинского района в районе между селом Лермонтово и пгт. Джубга произошло столкновение маломерного судна «МОНАКО-2» (судовладелец ИП) с гидровелосипедом педального типа, на котором находились мужчина и женщина с двумя детьми, в результате чего гидровелосипед перевернулся. Женщина с детьми не пострадали. Мужчина получил травму и был госпитализирован в районную больницу с тяжким телесным повреждением.

**.14** 14.08.2025 около 19.00 (мск) в Баренцевом море, побережье Мурмана, о. Кильдин, в координатах  $\varphi=69^{\circ}24'0''N$ ;  $\lambda=034^{\circ}19'0''E$ , при переходе из бухты Териберская в порт Мурманск на маломерном катере «МОЗЕЛ» (судовладелец АО «Арктикфлот», п/р Мурманск) выпал за борт член экипажа (матрос-моторист), без спасательного жилета. Поиск к положительному результату не привёл. Человек пропал без вести.

**.15** 30.10.2025 в 08.00 (влдк) в Японском море, в 12 милях к юго-западу от п/п Преображение на БМРТ «СИВИНД-1» (судовладелец ПАО «НБАМР», п/р Холмск) пропал без вести члена экипажа (матрос).

**.16** 14.11.2025 в 06:30 (мск) в Баренцевом море, у полуострова Рыбачий во время рейса 2-ой механик танкера «ПИОНЕР» (судовладелец ООО «РП-ШИППИНГ», п/р Астрахань) на переходном мостике упал в результате удары волны, в следствии чего получил тяжкие телесные повреждения.

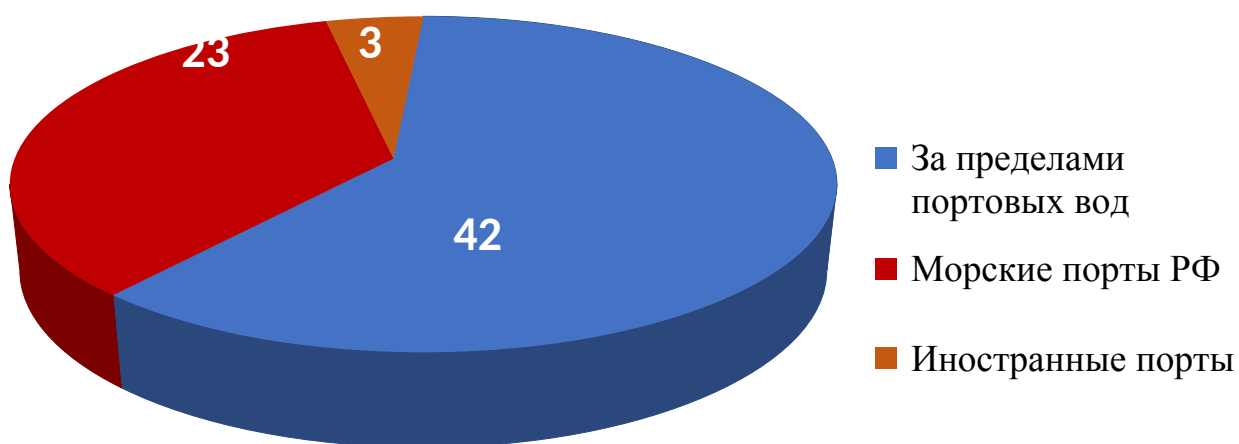
**.17** 21.11.2025 в 16:00 (мск) в Атлантическом океане на р/с М-0002 «АДМИРАЛ ШАБАЛИН» (судовладелец ПАО «Мурманский траловый флот») матрос во время уборки судовых палуб упал с трапа, получив при этом тяжёлую черепно-мозговую травму.

**.18** 26.11.2025 в 20:45 (влдк) в Японском море на танкере «АРАМ ХАЧАТУРЯН» (судовладелец ООО «Камчатская нефтебаза», п/р Петропавловск-Камчатский) вахтенный матрос в результате полученной травмы скончался.

**.19** 08.12.2025 в 15:00 (мск) в акватории морского порта Астрахань на 3053,5 км р. Волга на буксире «ВЕПРЬ» (судовладелец СК «АРК»), буксирующем баржу «АРК-101) в результате полученной травмы при обрыве троса погиб член экипажа буксира.

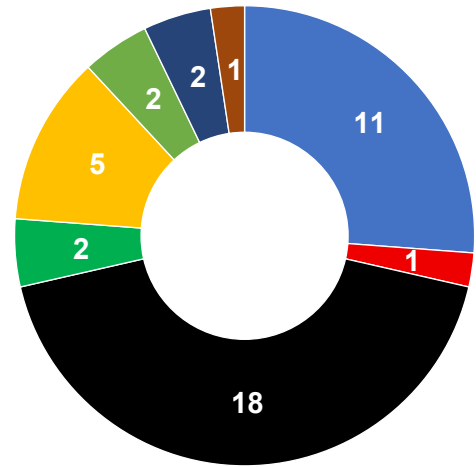
**.20** 28.12.2025 в 09.50 (мск) в акватории морского порта Архангельск на т/х «МЫС МАНОРСКИЙ» (с/в ООО «Арктик-Транс», п/р Архангельск) в результате падения с высоты боцман получил тяжкое телесное повреждение.

### 3.2. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ АВАРИЙ НА МОРЕ ПО МЕСТУ И ВИДАМ



### 3.2.1 Виды аварий за пределами портовых вод

- Гибель человека (несчастный случай) - 11
- Получение тяжкого телесного повреждения - 1
- Повреждение судовых устройств и механизмов - 18
- Пожар - 2
- Посадка на мель - 5
- Столкновение - 2
- Повреждение корпуса судна - 2
- Затопление/Потеря остойчивости, плавучести - 1



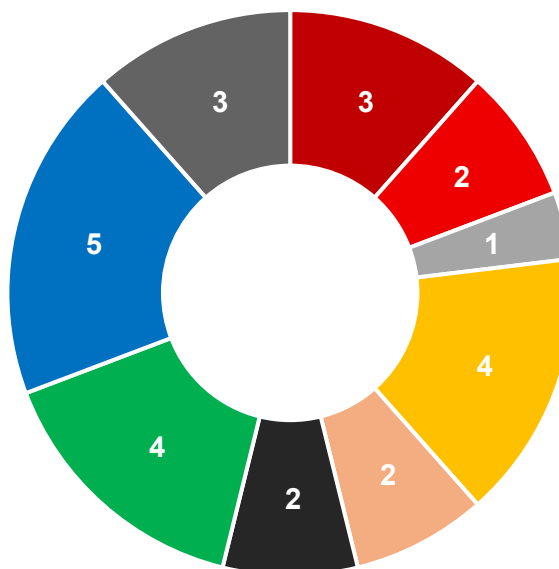
#### За пределами портовых вод – 42:

- **Балтийское море – 2:**
  - гибель человека – 1;
  - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Баренцево море – 11:**
  - повреждение судовых устройств и механизмов – 7;
  - гибель человека – 2;
  - посадка на мель – 1;
  - получение тяжкого телесного повреждения - 1
- **Берингово море – 2:**
  - гибель человека - 2
- **Восточно-Сибирское море – 2:**
  - повреждение корпуса судна – 1;
  - = столкновение - 1
- **ВКМСК – 1:**
  - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Карское море – 1:**
  - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Каспийское море – 1:**
  - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Норвежское море – 2:**
  - повреждение судовых устройств и механизмов – 2
- **Охотское море – 3:**
  - повреждение судовых устройств и механизмов – 2;

- посадка на мель - 1
- **Средиземное море – 2:**
  - гибель человека – 1;
  - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Тихий океан – 5:**
  - гибель человека – 2;
  - повреждение судовых устройств и механизмов – 2;
  - повреждение корпуса - 1
- **Чёрное море – 2:**
  - столкновение – 1;
  - посадка на мель - 1
- **Чукотское море – 1:**
  - потеря остойчивости/плавучести - 1
- **Японское море – 7:**
  - пожар – 2;
  - гибель человека – 3;
  - посадка на мель – 2

### 3.2.2 Виды аварий в акватории морских портов

- Гибель человека (несчастный случай) - 3
- Тяжкое телесное повреждение - 2
- Повреждение корпуса судна - 1
- Повреждение судовых устройств и механизмов - 4
- Потеря остойчивости/плавучести - 2
- Пожар/взрыв - 2
- Посадка на мель - 4
- Навал - 5
- Столкновение - 3



#### ***В акватории морских портов и морских терминалов РФ – 23:***

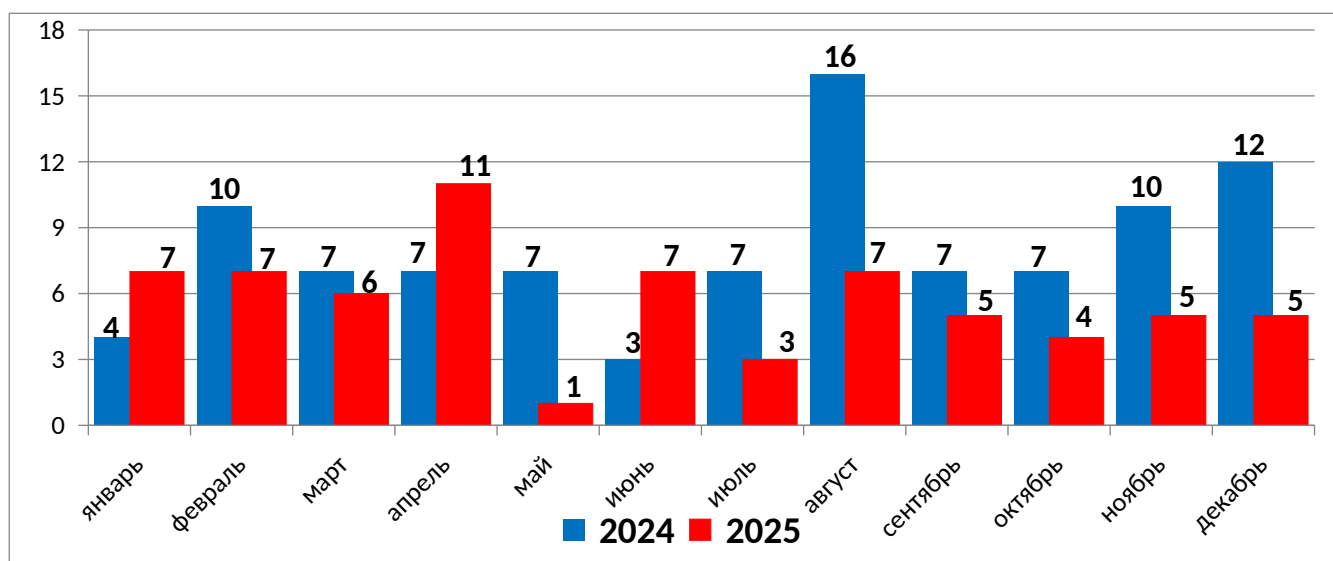
- **Азов – 3:**
  - посадка на мель – 1;
  - навал – 1;
  - повреждение корпуса - 1

- **Архангельск – 1:**  
*- получение тяжких телесных повреждений - 1*
- **Астрахань – 1:**  
*- гибель человека – 1*
- **Большой порт Санкт-Петербург – 1:**  
*- потеря остойчивости - 1*
- **Владивосток – 2:**  
*- повреждение судовых устройств и механизмов – 1;*  
*- навал - 1*
- **Ейск – 1:**  
*- навал - 1*
- **Кавказ – 2:**  
*- повреждение судовых устройств и механизмов – 1;*  
*- пожар - 1*
- **Керчь – 1:**  
*- посадка на мель – 1*
- **Мурманск – 1:**  
*- получение тяжких телесных повреждений - 1;*
- **Находка – 1:**  
*- столкновение - 1*
- **Оля – 2:**  
*- посадка на мель - 2*
- **Ростов-на-Дону – 2:**  
*- столкновение - 2*
- **Сабетта – 2:**  
*- гибель человека – 1;*  
*- повреждение судовых устройств и механизмов – 1*
- **Севастополь – 2:**  
*- потеря остойчивости – 1*  
*- повреждение судовых устройств и механизмов – 1*
- **Сочи – 1:**  
*- навал - 1*

***В акватории зарубежных морских портов – 3:***

- **Далянь (КНР) – 1:**  
*- гибель человека – 1*
- **Дамьетта (Египет) – 1:**  
*- навал - 1*
- **Пусан (Республика Корея) – 1:**  
*- пожар – 1*

### 3.3. СООТНОШЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ НА МОРЕ ПО МЕСЯЦАМ В СРАВНЕНИИ С ПРЕДЫДУЩИМ ГОДОМ



### 3.4. ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ НА МОРЕ ПО ВИДАМ

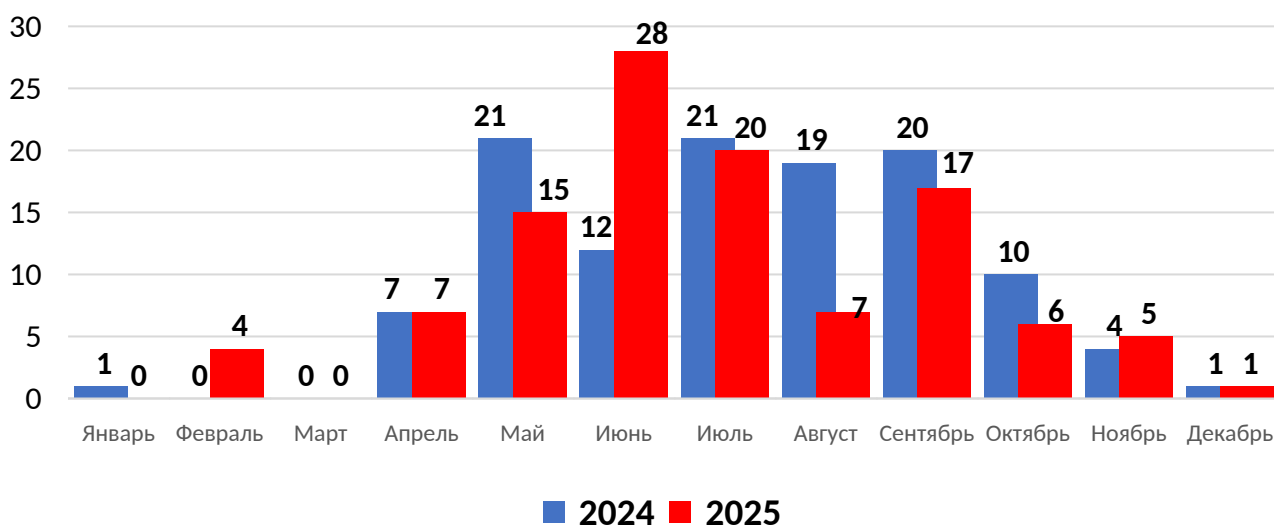
ВИДЫ АС	2024	2025
<b>1. Навигационные, всего</b>	<b>36</b>	<b>19</b>
из них:		
навал	9	5
столкновение	7	5
посадка на мель	19	9
столкновение с притопленным предметом	1	0
<b>2. Технические, всего</b>	<b>38</b>	<b>31</b>
из них:		
повреждение судовых устройств и механизмов	28	22
из них:		
ГД	20	11
ВРК	8	6
Другие	0	5
затопление/потеря остойчивости, плавучести	2	3
повреждение корпуса судна	6	2
пожар/взрыв	3	4
<b>3. Потеря/повреждение буксируемого объекта</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>4. Гибель человека, случаев</b>	<b>17</b>	<b>14</b>
<b>Всего погибших, человек</b>	<b>26</b>	<b>15</b>
<b>5. Получение тяжких телесных повреждений, случаев</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
<b>Всего получивших тяжкие телесные повреждения, человек</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>ВСЕГО аварийных случаев</b>	<b>97</b>	<b>68</b>

#### 4. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ НА МОРЕ ПО МТУ ФО

МТУ	Аварий всего	Аварий		Погибших			Получивших ТТП		
		Торг.	Рыбол.	Торг.	Рыбол.	Всего	Торг.	Рыбол.	Всего
ДФО	24	13	11	3	6	9	0	0	0
ПВФО	0	0	0	0	0	0	0	0	0
СФО	1	1	0	0	0	0	0	0	0
СКФО	0	0	0	0	0	0	0	0	0
УФО	2	2	0	1	0	1	0	0	0
СЗФО	20	8	12	1	2	3	2	2	4
ЦФО	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ЮФО	21	19	2	2	0	2	1	0	1
<b>ИТОГО</b>	<b>68</b>	<b>43</b>	<b>25</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>5</b>

#### 5. АВАРИЙНОСТЬ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

##### 5.1. ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ НА ВВП ПО МЕСЯЦАМ



В 2025 году на ВВП произошло 110 транспортных происшествий, на 4 ТП (3%) меньше, чем в 2024 году, но количество аварий увеличилось на 3 ТП. В результате аварий погибло 8 человек, 7 человек были тяжело травмированы.

	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Транспортных происшествий</b>					
Всего	119	91	128	114	110
Аварий	0	3	4	5	8
Инцидентов	119	88	124	109	102
<b>В том числе с пассажирскими судами</b>					
Всего	13	23	28	25	32

Аварий	0	1	0	1	<b>1</b>
Инцидентов	13	22	28	24	<b>31</b>
<b>Транспортных происшествий по видам</b>					
Столкновение	13	12	15	20	<b>19</b>
Затопление судна, груза	3	5	3	7	<b>2</b>
Опрокидывание	0	0	0	0	<b>1</b>
Удар, навал	55	35	49	48	<b>52</b>
Повреждение ГТС	19	7	20	12	<b>11</b>
Посадка на мель	28	23	36	27	<b>23</b>
Повреждение судна, пожар	1	9	3	0	<b>2</b>
Загрязнение окружающей среды	0	0	1	0	<b>0</b>
Гибель человека	0	0	1	0	<b>1</b>
<b>Количество погибших, человек</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>8</b>
<i>Из них пассажиров</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2</i>
<b>Количество травмированных, человек</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>7</b>
<i>Из них пассажиров</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>6</i>

## 5.2. АВАРИИ, ПРОИЗОШЕДШИЕ НА ВВП РФ

В 2025 году на внутренних водных путях Российской Федерации произошло 8 аварий.

1. 28.04.2025 в 15:10 (мск) в Сулакском каньоне Республики Дагестан произошла авария с маломерным судном «КАСАТКА 710», осуществлявшем коммерческие перевозки пассажиров. Судоводитель допустил столкновение со скалой. Всего на маломерном судне находилось восемь пассажиров. В результате аварии погибла женщина 1992 г.р., один пассажир травмирован.

2. 08.06.2025 в 14:40 (мск) на реке Енисей при прохождении «Казачинских порогов» (в районе н.п. Порог) теплоходом «ОТ-2439», буксирующим 2 несамоходные порожние баржи М-24 и М-27 (все с/в ПАО «Обь-Иртышское речное пароходство»), произошел удар о пороги, в результате чего произошла расцепка барж и теплохода, теплоход получил пробоину и повреждение рулевого управления. Теплоход «ОТ-2439» прибило к берегу на 234,7 км р. Енисей, носом в берег с креном на левый борт, частично затоплен. Баржи силами экипажа поставлены на якоря. В результате происшествия пострадавших нет, судовой ход не нарушен, угрозы жизни и здоровью экипажа нет. Теплоход получил пробоину левого носового танка объёмом 60 тонн. Ориентировочный объём вытекшего топлива может составил около 30 тонн.

3. 14.06.2025 в 10:00 (мск) на акватории Чиркейского водохранилища при осуществлении коммерческой перевозки пассажиров маломерное судно «КАСАТКА 700 Спорт» (с/в КФХ «Горец») в результате наезда на кильватерную волну за борт выпало 4 пассажира, 2-е из которых получили травмы тяжелой степени тяжести.

4. 25.08.2025 в 01.10 (мск) на 30 км реки Анадырь на т/х «ОНЕМЕН» (с/в АО «Анадырьморпорт», п/р Анадырь) при откачке переносным насосом из 6 танка открытым способом остатков бензина Аи-92, произошло возгорание, в результате чего есть пострадавшие: два члена экипажа, погибших нет. Судно получило

повреждение шестого танка, на ходу следует в п. Анадырь. Для оказания помощи теплоходу ОНЕМЕН был привлечен портовый буксир «ВОСТОК» Анадырского морского порта.

5. 28.09.2025 в 11.00 (мск) на 1740 км р. Волга (Самарская область, Волжский район) т/х «ТАРТУ» (с/в АО «Навигатор»), совершил столкновение с моторной лодкой «Неман-400». Пострадали 2 человека, из них один человек погиб, один – госпитализирован. Судовой ход не нарушен. Разлива нефтепродуктов нет.

6. 11.10.2025 21.05 (мск) Иркутское водохранилище. От ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» получено донесение о столкновении на Иркутском водохранилище (правый судовой ход) в 15.10 11.10.2025 скоростного пластикового катера «СТРЕЛЕЦ-1» (с/в частное лицо, идентификационный номер ВС-23-45, регистрационный номер 301170), на борту, 4 человека с катером типа «Ярославец» (регистрация ГИМС, название выясняется), на борту 9 человек. В результате столкновения на катере «СТРЕЛЕЦ-1» погибли 3 человека, 1 травмирован, доставлен в больницу. Люди на другом катере не пострадали. Оба судна пришвартованы у причала ФГКУ «Байкальский поисково-спасательный отряд МЧС России».

7. 23.10.2025 в 07.02 на 3106 км р. Дон на судовом ходу произошло столкновение моторной лодки (с/в частное лицо, на борту 2 человека) с т/х «ДОНСТАР 8» (с/в АО «Ресурс-Агроэкспорт», п/р Таганрог). Службами МЧС Аксайского района Ростовской области были проведены спасательные работы. Один человек спасён, второй погиб, извлечено тело. Загрязнения окружающей среды нет.

8. 20.12.2025 в 16.36 (мск) на 62 км судового хода канала имени Москвы в районе д. Новосельцево городского округа Мытищи произошло опрокидывание аэролодки (СВП) «Север-750» (судовладелец АО «Морской нефтяной терминал» (МНТ)), республика Крым) в лодке находилось 6 человек. Пострадали 6 человек, из них один человек погиб, один человек госпитализирован, 4 пострадавшим медицинская помощь оказана амбулаторно.

### 5.3. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ НА ВВП ПО ЗОНАМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ УПРАВЛЕНИЙ

МТУ	Аварий	Инцидентов	Погибло	Травмировано
МТУ по ПФО	1	20	1	2
МТУ по ДФО	1	12	0	0
МТУ по СФО	2	7	4	1
МТУ по УФО	0	3	0	0
МТУ по СЗФО	0	37	0	0
МТУ по ЦФО	1	17	1	1
МТУ по ЮФО	1	5	1	0
МТУ по СКФО	2	0	1	2
<b>ИТОГО</b>	<b>8</b>	<b>102</b>	<b>8</b>	<b>7</b>

## 5.4. ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

### **Человеческий фактор и нарушение правил судовождения**

#### **Несоблюдение правил расхождения и маневрирования:**

многочисленные столкновения происходят из-за неправильной оценки ситуации, игнорирования правил маневрирования и предупредительных сигналов.

#### **Ошибки в управлении при шлюзовании и швартовке:**

значительное количество инцидентов связано с навалами на ворота, стенки и оборудование шлюзов, а также на причалы и другие суда при швартовке, что указывает на недостаточную квалификацию или невнимательность судоводителей при выполнении сложных маневров. Столкновения с воротами и стенками шлюзов не только требуют дорогостоящего ремонта, но и парализуют важнейшие артерии, вызывая задержки флота.

#### **Несоблюдение безопасной скорости и дистанции:**

особенно в условиях ограниченной видимости (туман, темное время суток), что приводит к позднему обнаружению препятствий и невозможности избежать столкновения или удара.

#### **Не учёт в должной мере влияния внешних факторов:**

сильного ветра, течения. Посадки на мель часто происходили именно из-за того, что судно под воздействием ветра и/или течения, или по ошибке рулевого выходило за пределы судового хода.

#### **Недостаточная организация несения вахты:**

несвоевременное обнаружение маломерных судов свидетельствует о ненадлежащем наблюдении и/или ослаблении внимания .

### **Нарушения со стороны маломерных и частных судов:**

#### **Несоблюдение правил плавания на ВВП:**

маломерные суда (катера, лодки, гидроциклы) часто пересекают курс крупных судов без учёта их ограниченной маневренности и скорости, выходят из-за кромки судового хода, не соблюдают безопасную скорость, опасно маневрируют, создавая аварийные ситуации.

#### **Плавание в тёмное время суток и в сложных метеоусловиях без**

**должных мер предосторожности:** инциденты с навалами, столкновения из-за плохой видимости.

**Игнорирование средств связи и сигналов:** катера и яхты часто не отвечают на вызовы по УКВ-связи и не реагируют на световые и звуковые сигналы.

### **Навигационные ошибки и неправильная оценка обстановки**

#### **Ошибки в следовании по судовому ходу:**

многочисленные посадки на мель вызваны отклонением от безопасной траектории движения, неправильным учетом гидрологических условий (течение, уровень воды) и метеофакторов (ветер).

#### **Неверная оценка габаритов судна и акватории:**

Навалы на мосты, опоры строящихся сооружений и причальные сооружения свидетельствуют о

недостатке навыков управления крупногабаритным составом в стесненных условиях..

### **Проблемы с техническим состоянием судов**

**Внезапные технические неисправности:** самопроизвольная отдача якоря, отказ рулевого управления, возгорание электропроводки.

Неисправность или отсутствие средств связи и навигационного оборудования.

### **Неблагоприятные метеорологические и гидрологические условия**

**Плотный туман**, ограничивающий видимость, **сильный ветер и волнение**, сказывающиеся на управляемости и приводящие к посадке на мель, навалам и опрокидыванию маломерных судов.

**Сложное течение** на реках, требующее высокого мастерства от судоводителя.

### **Организационные и управленческие недостатки**

**Недостаточный контроль со стороны судовладельцев** за квалификацией экипажей, техническим состоянием судов и соблюдением режима труда и отдыха.

### **Проблемы с инфраструктурой, недостатки в организации движения**

Наличие необозначенных, не эксплуатируемых или разрушенных гидротехнических сооружений.

Проблемы с системой освещения и сигнализации на паромных переправах и шлюзах.

Смещение разнородных потоков. На оживленных акваториях (Нева и каналы Санкт-Петербурга, Москва-река, Волга) одновременно находятся крупные пассажирские теплоходы, грузовые составы, скоростные СПК и множество маломерных частных катеров, гидроциклов, лодок. Отсутствие четкого зонирования и несоблюдение маломерными судами правил (движение по судовому ходу, опасное маневрирование) приводят к постоянной угрозе столкновений и, зачастую, к человеческим жертвам.

## **5.5. УРОКИ, ИЗВЛЕЧЁННЫЕ ИЗ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

**Строгое соблюдение правил расхождения и маневрирования является абсолютной необходимостью, а не формальностью.**

Любое отклонение от установленных правил расхождения создает непосредственную угрозу безопасности, независимо от типа судна и опыта судоводителя.

**Процесс шлюзования требует стандартизированных процедур и повышенного внимания на всех этапах маневрирования.**

Шлюзование - критически важная операция, где ошибки могут привести к катастрофическим последствиям не только для конкретного судна, но и для всей системы водного транспорта.

**Следование по судовому ходу требует постоянного контроля и не допускает самоуспокоенности.**

Даже кратковременная потеря внимания или перепоручение контроля автоматическим системам без должного контроля приводит к навигационным авариям.

**Маломерные суда представляют постоянный источник риска, требующий активного подхода к обеспечению безопасности.**

Значительная часть аварий с тяжелыми последствиями (травмы, гибель людей) связана с маломерными судами, зачастую управляемыми людьми без должной подготовки и лицензии.

Маломерный флот превратился в «зону риска», где слабое регулирование и контроль приводят к росту происшествий с человеческими жертвами.

Крупные суда должны рассматривать маломерные суда как постоянный фактор риска и заранее планировать маневры уклонения.

**Ограниченная видимость и сложные метеоусловия требуют принципиально иного подхода к управлению судном.**

Стандартные процедуры управления неэффективны в сложных метеоусловиях - необходимы специальные протоколы и повышенные меры предосторожности.

**Профилактическое техническое обслуживание (ППО и ППР) и предварительный контроль оборудования предотвращают аварии.**

Экономия на техническом обслуживании приводит к прямым потерям и создает угрозу человеческой жизни.

**Профессиональная подготовка и психологическая готовность экипажа являются ключевыми факторами безопасности.**

Техническая грамотность должна дополняться развитием ситуационной осведомленности и умением принимать решения в условиях стресса.

**Безопасность - это система взаимосвязанных элементов, где слабое звено определяет общий уровень надежности.**

Требуется комплексный подход, включающий нормативное регулирование, обучение, техническое оснащение и организационную культуру безопасности.

## **5.6. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

### **Для судоводителей и экипажей**

**Неукоснительное соблюдение «Правил плавания по внутренним водным путям РФ».** Особое внимание уделять правилам расхождения, маневрирования в условиях ограниченной видимости, при плавании в узкостях и при шлюзовании.

**Повышение бдительности и поддержание постоянного визуального, радиолокационного и слухового наблюдения.** Активно использовать УКВ-радиосвязь для заблаговременного согласования маневров.

**Соблюдение безопасной скорости,** адаптированной к конкретным условиям плавания (видимость, интенсивность движения, акватория).

**Строгое несение вахты** как на ходу, так и на якорю, на стоянке.

### **Для владельцев и капитанов маломерных судов**

**Обязательное изучение и строгое соблюдение правил плавания.** Необходимо отдавать отчёт об ограниченных возможностях крупных судов (инерция, «мёртвая» зона обзора).

**Избегать пересечения курса крупногабаритных и скоростных судов** в непосредственной близости перед ними.

**Обязательное использование спасательных жилетов,** а в тёмное время суток и в условиях плохой видимости - включение ходовых огней и повышенное внимание к навигационной обстановке.

**Оснащение судов УКВ-радиостанциями** и поддержание связи.

### **Для судовладельцев и эксплуатантов**

**Обеспечение регулярного повышения квалификации экипажей,** включая тренажёрную подготовку по маневрированию, шлюзованию и действиям в аварийных ситуациях.

**Строгий контроль за соблюдением норм труда и отдыха** членов экипажа для предотвращения усталости.

**Обеспечение надлежащего технического состояния судов и их оснащения** современными средствами навигации (GPS/ГЛОНАСС, АИС, радиолокационные станции) и связи.

### **Для администраций водных бассейнов и регулирующих органов**

**Проведение регулярных проверок и обслуживания навигационного оборудования** (буи, бакены, створные знаки) и гидротехнических сооружений (шлюзы, причалы, мосты).

**Своевременное информирование судоводителей** о состоянии судовых ходов, изменениях в навигационной обстановке, неисправностях и наличии опасных подводных или надводных препятствий.

**Ужесточение контроля и надзора** за соблюдением правил плавания, особенно маломерными судами.