

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА  
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**



**Доклад о расследовании затопления  
малого рыболовного судна «МОННИ»,  
повлекшем гибель 3 членов экипажа  
в Финском заливе Балтийского моря 04.01.2017**

**Орган расследования:** Федеральная служба по надзору в сфере транспорта  
(РОСТРАНСНАДЗОР)  
Учрежден Постановлением Правительства Российской Федерации № 398 от 30 июля 2004 года.

**Address:** 37/1, Ленинградский проспект, А-167, ГСП-3, 125993, Москва,  
Российская Федерация

**Telephone:** +7 (499) 231-50-09

**Telefax:** +7 (499) 231-55-35

**e-mail address:** [head@rostransnadzor.ru](mailto:head@rostransnadzor.ru)

**Web:** [www.rostransnadzor.ru](http://www.rostransnadzor.ru)

Руководствуясь правилом 6 главы XI -1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) и Кодексом международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Кодекс расследования аварий) ( Резолюция MSC.255 (84), Федеральная служба по надзору в сфере транспорта провела расследование аварии малого рыболовного судна «МОННИ».

Ространснадзор провел расследование с целью установления причин этого аварийного случая и выработки рекомендаций по их предотвращению в будущем, тем самым способствуя повышению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения моря с судов.

В функции Ространснадзора не входит распределение вины или определение гражданской или уголовной ответственности.

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

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



## КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИИ

04.01.2017 в 08:28:42 LT (UTC+3) с экрана радара операторского дисплейного модуля СУДС морского порта Усть-Луга исчезла радарная отметка маломерного рыболовного судна «МОННИ», следовавшего в Лужской губе Финского залива Балтийского моря на вход в морской порт Усть-Луга.

На шестые сутки поисково-спасательной операции судно «МОННИ» было обнаружено на глубине 27 метров в координатах  $\varphi=59^{\circ}49,12'N$ ;  $\lambda=028^{\circ}11,12'E$ .

В декабре 2017 года судно «МОННИ» было поднято со дна Финского залива на поверхность. Члены экипажа так и не были обнаружены.

## СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ:



Рис. 1. Маломерное рыболовное судно «МОННИ»

Название:	МОННИ
Тип судна:	Маломерное рыболовное судно (МРС)
Флаг:	Российская Федерация
Номер ИМО:	Нет
Порт (место) регистрации	Санкт-Петербург
Место и год постройки:	Финляндия, 1991

Наибольшие размерения судна:	длина - 16.97 м, ширина 5.0 м, высота борта 2.09 м
Дедвейт	13.75
Вместимость (брутто/нетто):	31/10
Тип и мощность судовой энергетической установки:	1 ДВС Cummins KTA19, 375 кВт
Число и конструкция гребных винтов:	1 винт фиксированного шага
Конструкция руля, ПУ:	полубалансирный, ПУ нет
Скорость полного хода (узлов):	9.1
Осадка на момент аварии (макс.):	Нет данных
Число пассажиров:	0
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	рыбодукция 5 т
Численность экипажа:	3
Штатный комплект спасательных средств:	Спасательный плот RFD SURVIVA MK4 – 1 шт. (6 чел.), спасательные жилеты - 3 шт., спасательный круг с линем – 2 шт., спасательный круг с огнем – 1 шт. гидротермокостюмы - 3 шт
Радиостанция	Thrane&Thrane AS, SAILOR TT-6222A, Icom Inc/ IC-M411
Электрорадионавигационные приборы	ПЛС RAYTHEON R73/ M89916; GPS FURUNO GP-33; эхолот FURUNO FCV-295
Водоотливные средства	Навесной насос с приводом от ГД; ведро на 10 л
Противопожарные средства:	Огнетушители: порошковые 6 кг. – 3 шт., CO2 5 кг. – 1 шт.

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ:

### Затопление, повлекшее гибель 3 членов экипажа

Дата и время	04 января 2017 г. 08:28 LT (UTC+3)
Тип аварийного случая	Очень серьезная авария, затопление судна
Место аварийного случая	$\varphi=59^{\circ}48,8'N$ ; $\lambda=028^{\circ}12,5'E$
Травмировано/погибло	-/3
Загрязнение окружающей среды	Нет
Гидрометеословия	Ветер E 10 м/с, море 2 балла, видимость 10 миль, T воздуха $-14^{\circ}C$

## СОБЫТИЯ, ПРЕДШЕСТВОВАВШИЕ АВАРИИ

Гидрометеорологические условия: 03.01.2017 ветер E-NE 4 - 5 м/с. 04.01.2017 в начале суток ветер E-SE 5-6 м/с, к 09:00 ветер E 10 м/с, видимость – 10 миль, T воздуха  $-14,4^{\circ}C$ ; относительная влажность 83-72 %.

03.01.2017 в 10:40 МРС «МОННИ», ошвартованное у причала № 2 Усть-Лужского Рыбокомбината морского порта Усть-Луга, предварительно согласовав выход с инспекцией государственного портового контроля в морском порту Усть-Луга ФГБУ «АМП Балтийского моря» («Усть-Луга – Радио-5»), получило разрешение от СУДС Усть-Луга на отход от причала и проследовало в район ведения промысла. На борту МРС «МОННИ» находился экипаж, состоящий из 3-х человек: капитан и 2 матроса.

### УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ ПРОИЗОШЕЛ АВАРИЙНЫЙ СЛУЧАЙ

04.01.2017 МРС «МОННИ» завершило рыбный промысел в Балтийском море, в трюме судна находилось около 5 тонн рыбы.

04.01.2017 в 07:05 оператором СУДС Усть-Луга был принят доклад с МРС «МОННИ» по 69 каналу ОВЧ о входе в зону действия СУДС для следования в морской порт Усть-Луга к причалу Рыбокомбината. Оператором СУДС Усть-Луга была «захвачена» радарная отметка МРС «МОННИ» на экране радара операторского дисплейного модуля (ОДМ) СУДС Усть-Луга и дано разрешение на вход и следование к причалу Рыбокомбината.

В 07:07 МРС «МОННИ» вошло в зону ответственности СУДС Усть-Луга.

С 08:15 до 08:27 04.01.2017 МРС «МОННИ» следовало Западным Лужским фарватером № 21 устойчивым курсом  $162^\circ$  со скоростью 7 – 7,5 уз. Направление ветра по отношению к судну в это время было: встречным в левый борт ( $110^\circ$ - $97^\circ$ ) скоростью 3,4 – 4,1 м/с; порывами до 10 м/с. Температура воздуха... –  $12,8^\circ\text{C}$ ... –  $14,4^\circ\text{C}$ .

С 08:27 радарная отметка судна МРС «МОННИ» на экране ОДМ СУДС Усть-Луга начала отображаться неустойчиво. По данным ОДМ СУДС Усть-Луга судно изменило курс влево, легло на  $110^\circ$  и снизило скорость до 4,9 уз.

В 08:28:42, когда МРС «МОННИ» находилось в координатах  $\varphi=59^\circ 48,8' \text{N}$ ;  $\lambda=028^\circ 12,5' \text{E}$ , радарная отметка судна исчезла с экрана ОДМ СУДС Усть-Луга, и с этого момента МРС «МОННИ» на связь не выходило.

В поисково-спасательной операции принимали участие 350 человек и 65 единиц техники. Поиски велись в трех направлениях: с воздуха, на воде и вдоль береговой линии. В общей сложности было обследовано более 1 700 кв. км акватории и береговой линии.

09.01.2024 во время обследования дна Финского залива с помощью эхолотов был обнаружен объект, похожий на пропавшее рыболовное судно «МОННИ».



Рис. 2. Объект, похожий на пропавшее рыболовное судно «МОННИ»

10.01.2024 водолазами судно «МОННИ» было обнаружено на глубине 27 метров в координатах  $\varphi=59^{\circ}49,12'N$ ;  $\lambda=028^{\circ}11,12'E$ .

Все три члена экипажа не были обнаружены и считались пропавшими без вести.

## УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ

05.05.2016 маломерное рыболовное судно «МОННИ» прошло внеочередное освидетельствование РС в морском порту Таллин (Эстония) с целью подтверждения фактического соответствия судна данным о нем, указанным в правоустанавливающих документах, выданных Морской Администрацией Финляндии (Finnish Maritime Administration) (далее – FMA), о чем был составлен акт. Тип судна по данным FMA – «рыболовное».

Судовой билет был выдан судну «МОННИ» капитаном морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» 23 мая 2016 года. Согласно судовому билету: максимальное количество людей на борту 3 (три); минимальный состав экипажа не установлен; тип и назначение судна – рыболовное; ограничения – согласно действующему Акту классификации и освидетельствования маломерного судна, выданного Российским морским регистром судоходства (далее – РС).

Согласно акту РС от 26.07.2016 судно «МОННИ» освидетельствовано в морском порту Таллин на соответствие требованиям «Руководства по классификации и освидетельствованию маломерных судов» (далее – Руководство РС) в объеме первоначального, по результатам которого судно классифицировано как «маломерное»; установленные ограничения: по району плавания – IV категория (прибрежное плавание); палубное судно – 1 категория (плавание в прибрежных морских и внутренних водных бассейнах с высотой волны 1 % обеспеченности до 1,8 м, с удалением от места убежища не более 12 миль).

05.08.2016 было произведено очередное освидетельствование судна «МОННИ» инженером-инспектором РС в морском порту Усть-Луга. По результатам освидетельствования был выдан Акт классификации и освидетельствования маломерного судна, согласно которому: установленные ограничения по району плавания – IV конструктивная категория (прибрежное плавание); по условиям плавания – 1 категория (Балтийское море, прибрежное плавание на волнении с высотой волны 3 % обеспеченности до 3,0 м., с удалением от места убежища не более 20 миль - на основании представленной судовладельцем «Информации об остойчивости для капитана» судна «МОННИ» (далее - Информация об остойчивости) и положительных результатов освидетельствования судна); подтверждается соответствие судна Временному Руководству РС и классифицировано судно как «маломерное».

В судовой билет судна «МОННИ» была внесена запись инженера-инспектора РС, подтверждающая годность маломерного судна «МОННИ» к плаванию на основании Акта классификации и освидетельствования маломерного судна с периодом следующего освидетельствования 05.05.2018 – 05.11.2019. Освидетельствование маломерного судна «монни» организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, как «рыболовного», после регистрации в морском порту «Большой порт «Санкт-Петербург» не проводилось.

Согласно Информации об остойчивости: «п. 2.5 - район плавания: Балтийское море, прибрежное плавание на волнении с высотой волны 3%-ной обеспеченности 3,0 метра с удалением от места убежища не более 20 миль; п. 2.7 - по обеспечению остойчивости судно удовлетворяет требованиям, предъявляемым к морским рыболовным судам длиной менее 24 метров ограниченного района плавания; п. 2.10 – дедвейт 13,75 т.; п. 3.1 – во всех рассмотренных случаях нагрузки остойчивость судна удовлетворяет требованиям «Правил классификации и постройки морских судов» Российского морского регистра судоходства, изд. 2015 г., относящихся к судам длиной менее 24 м.; п. 3.3 – капитан судна должен следить за тем, чтобы перевозимый груз – рыба в контейнерах укладывался плотно, исключалась возможность смещения контейнеров,

возможность их опрокидывания..; п. 3.5 – не разрешается плавание судна при обледенении». Во всех случаях загрузки в «Информации об остойчивости» предусмотрены контейнеры для груза (рыбы) 18 шт. Максимальная масса контейнеров с рыбой в трюме, рассмотренная в Информации об остойчивости, составляет 9,0 т. при дедвейте 13,75 т. Наличие на судне «МОННИ» контейнеров для груза (рыбы) не установлено.

Подпись капитана об ознакомлении с Информацией об остойчивости отсутствует.

Грузоподъемность судна «МОННИ» в Актах РС не указана.

Вместимость маломерного судна «МОННИ» в судовом билете не указана.

В соответствии с приказом Минсельхоза России от 28 апреля 2015 г. утвержден Порядок освидетельствования рыболовных судов и их судовладельцев на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (далее МКУБ), а также порядок выдачи рыболовному судну свидетельства об управлении безопасностью (далее – СвУБ) и выдачи документа о соответствии судовладельца рыболовного судна требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов (далее – ДСК). Судовладельцем заявка на освидетельствование судна «МОННИ» и самой организации требованиям МКУБ в установленном порядке не подана в уполномоченные на освидетельствование организации; ДСК судовладельца и СвУБ рыболовного судна «МОННИ» отсутствовали. В соответствии с п. 2 Порядка освидетельствования рыболовных судов и их судовладельцев на соответствие требованиям МКУБ, освидетельствование рыболовных судов и их судовладельцев на соответствие требованиям МКУБ осуществляется на основании заявки, поданной судовладельцем, о проведении освидетельствования для получения документа о соответствии разработанной и применяемой судовладельцем системы управления безопасностью требованиям МКУБ или свидетельства об управлении безопасностью для рыболовного судна.

Схема расположения на судне трюмов для определения количества улова водных биоресурсов объемно-весовым способом у судовладельца отсутствовала.

Федеральное агентство по рыболовству (Росрыболовство) осуществляет государственный надзор за торговым мореплаванием в части обеспечения безопасности плавания судов рыбопромыслового флота в районах промысла при осуществлении рыболовства.

Росрыболовство осуществляет свою деятельность непосредственно, или через свои территориальные органы.

Территориальным управлением Росрыболовства не осуществлялись в отношении судовладельца и МРС «МОННИ» функции по государственному надзору за торговым мореплаванием в части обеспечения безопасности плавания судов рыбопромыслового флота судовладельца в районах промысла при осуществлении рыболовства; по контролю и надзору за выполнением обязательств в соответствии с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС) и МКУБ, а также государственный надзор за выполнением требований, установленных международными договорами Российской Федерации, федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области торгового мореплавания в части обеспечения безопасности плавания судов рыбопромыслового флота в районах промысла при осуществлении рыболовства».

Маломерное рыболовное судно «МОННИ» было оснащено техническими средствами контроля самоходных судов, осуществляющих прибрежное рыболовство, в соответствии с п. 2 «Порядка оснащения судов техническими средствами контроля», утвержденного приказом Минсельхоза России от 13 июля 2016 г. № 294. Свидетельство о соответствии от 15.12.2016 № 008005 сроком до 01.01.2018, выдано Мурманским филиалом ФГБУ «Центр системы мониторинга рыболовства и связи».

07.11.2016 государственным инспектором портового контроля Службы капитана морского порта Усть-Луга была произведена инспекция (осмотр) рыболовного судна «МОННИ». Согласно Акту инспекции рыболовного судна «МОННИ» (далее – Акт ИГПК): проверены судовые документы

– судовой билет маломерного судна и Акт РС от 05.08.2016; недостатков, препятствующих выходу судна из порта, нет.

Рыболовное судно «МОННИ», являясь маломерным, имело судовые документы в соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации: судовой билет, удостоверяющий право плавания под Государственным флагом РФ, принадлежность судна на праве собственности, годность судна к плаванию и судовую роль.

Разрешение на выход судну «МОННИ» от 11.11.2016 из морского порта Усть-Луга было выдано капитаном морского порта Усть-Луга в соответствии с Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним (далее – Правила плавания в морских портах), согласно которым оформление судов рыбопромыслового флота производится в порядке, установленном Правительством РФ. В перечне документов, предъявленных капитаном судна «МОННИ», при оформлении Разрешения на выход судна из порта, указаны документы: судовая роль, дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажа, классификационное свидетельство, свидетельство о праве плавания под флагом, мерительное свидетельство, свидетельство о минимальном составе экипажа. Требования в отношении мерительного свидетельства и свидетельства о минимальном составе экипажа для маломерных судов законодательством РФ не предусмотрены.



Рис. 3. Подъем МРС «МОННИ» со дна Финского залива

21 декабря 2016 года маломерное рыболовное судно «МОННИ» было арендовано сельскохозяйственным производственным кооперативом по договору фрахтования судна с экипажем (тайм-чартер). Согласно договору «Судно («МОННИ») должно находиться в исправном состоянии, отвечающем требованиям СУБ и защиты окружающей среды, предъявляемым к эксплуатируемым транспортным средствам...».

Разрешение на добычу (вылов) водных биологических ресурсов № 78 2017 02 2617 (далее – Разрешение) было выдано арендатору МРС «МОННИ» на основании приказа Агентства по рыболовству Калининградской области от 14.12.2016 в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 22 октября 2008 г. № 775. В Разрешении были указаны: Ф.И.О. капитана судна; название судна – «МОННИ»; тип судна – рыболовное; сроки добычи (вылова) водных биологических ресурсов – с 01.01.2017 по 31.12.2017.

Руководствуясь Порядком оформления захода (выхода) судов рыбопромыслового флота в морские порты в РФ, утвержденном Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2008 г. N 184, капитаном морского порта Усть – Луга было выдано Разрешение рыболовному судну «МОННИ» на выход из морского порта Усть-Луга до 09:00 09.02.2017 в соответствии с требованиями Правил плавания в морских портах. На судовой роли рыболовного судна «МОННИ» от 11.11.2016 был проставлен штамп капитана морского порта Усть-Луга, подтверждающий разрешение на выход из морского порта. В судовой роли рыболовного судна «МОННИ» от 11.11.2016, на момент оформления разрешения на выход из морского порта Усть-Луга, были

указаны Ф.И.О. капитана и двух матросов, что не соответствовало составу экипажа на момент выхода рыболовного судна «МОННИ» 03.01.2017 из морского порта Усть-Луга. Капитан морского порта Усть-Луга не был извещен об изменении состава экипажа судна «МОННИ» капитаном судна и/или судовладельцем.

В связи с ухудшением метеоусловий в восточной части Финского залива, а также ожидаемым началом ледообразования в Лужской губе, для обеспечения безопасного плавания судов в акватории морского порта Усть-Луга и на подходах к нему в условиях осенне-зимнего периода, было издано Распоряжение капитана морского порта Усть-Луга от 15.11.2016, согласно которому «Плавание маломерных судов, прогулочных и спортивных судов, за исключением судов, обеспечивающих работу инфраструктуры порта в соответствии с установленными классификационным обществом ограничениями по району и условиям плавания, на акватории морского порта Усть-Луга и на подходах к нему запретить с 00:00 16 ноября 2016 г. (время московское)».



Рис. 4. МРС «МОННИ», поднятое на поверхность

Согласно прогноза погоды от 2 января 2017 г. по состоянию на период от 21:00 02.01.2017 до 21:00 03.01.2017: температура воздуха ночью ..– 8... - 11°C, днем ...– 7 ... - 10°C; высота волн 0,5 – 1,0 м.; видимость – 4-8 км.; временами небольшой снег; ветер ночью СВ, В 3 - 8 м/с, днем В, ЮВ 5-10 м/с.

Согласно прогноза погоды от 2 января 2017 г. по состоянию на период от 21:00 03.01.2017 до 21:00 04.01.2017: температура воздуха ночью – 10... - 13°C, днем ...– 9 ... - 12°C; высота волн вне льда 0,7 – 1,2 м.; видимость – 4-8 км.; временами небольшой снег; ветер В, СВ 6 - 11 м/с, утром и днем порывы 12-16 м/с.

По данным исследований в Балтийском море нарастание льда на судне начинается при температуре воздуха ...- 0,8... - 1,4°C; нижними пределами скорости ветра и волнения, при которых еще наблюдается забрызгивание судна, а следовательно, и обледенение, являются 5 м/с, волнение 2 балла.

Фактическая погода, за период с 07:00 до 12:00 04.01.2017 в Лужской губе Финского залива, способствовала усилению явления интенсивного обледенения маломерного судна (с высотой надводного борта – 470 мм) при плавании вне льда и волнении моря 0,7 – 1,2 м на встречных, по

отношению к судну, ветро-волновых направлениях.

В 09:19 04.01.2017 оператор СУДС Усть-Луга запросил судно «МРТК 1051», который подошел к месту потери радарной отметки судна «МОННИ» ( $\varphi=59^{\circ}48,8'N$ ;  $\lambda=028^{\circ}12,5'E$ ), о наблюдаемых в районе судах. С судна «МРТК 1051» судно «МОННИ» не наблюдалось. По показаниям капитана судна «МРТК 1051», следовавшего на вход в морской порт Усть-Луга, наблюдалось обледенение судна.

Оператором СУДС Усть-Луга осуществлялось наблюдение 04.01.2017 за судоходной обстановкой в соответствии: с Должностной инструкцией оператора СУДС Усть-Луга. Техническое оборудование дежурной смены СУДС Усть-Луга находилось в рабочем состоянии. Оперативная информация по планированию движения судов и оперативной работе у операторов СУДС Усть-Луга имела в полном объеме.

Жизнь и здоровье членов экипажа МРС «МОННИ», при исполнении ими трудовых обязанностей, судовладельцем застрахованы не были.

На МРС «МОННИ» не обеспечивалось несение постоянной ходовой навигационной вахты в течение рейса квалифицированными членами экипажа. Наличие в составе экипажа МРС «МОННИ», согласно судовой роли, одного судоводителя (капитана) не обеспечивало сменность несения навигационной вахты при продолжительности рейса до 72-х часов.

Гидростат спасательного плота МРС «МОННИ» сработал, но спасательный плот не всплыл в связи с дополнительным нештатным креплением к конструкциям судна.

В ходе поисково-спасательной операции и после подъема судна со дна Финского залива на поверхность члены экипажа МРС «МОННИ» не обнаружены.

## **ПРИЧИНЫ АВАРИИ**

Причины не установлены в связи с отсутствием непосредственных очевидцев и участников аварийного случая.

С высокой степенью вероятности - потеря остойчивости при обледенении судна в совокупности с нарушением требований по загрузке судна и потеря непотопляемости судна в результате неконтролируемого поступления забортной воды в отсеки судна после опрокидывания.

## **ФАКТОРЫ, СПОСОБСТВОВАВШИЕ АВАРИИ**

К занятию должностей членов экипажа МРС «МОННИ» были допущены лица, не имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные «Положением о дипломировании членов экипажей морских судов»,

Судоводительский состав экипажа МРС «Монни» был укомплектован без учета фактического времени нахождения судна в рейсе, который не соответствовал по численности для обеспечения безопасности плавания судна, выполнения требований к соблюдению рабочего времени на борту судна, недопущения перегрузки членов экипажа судна работой.

Отсутствовала утверждённая схема расположения на судне трюмов для определения количества улова водных биоресурсов объемно-весовым способом.

Не было проведено освидетельствование МРС «МОННИ» и судовладельца на соответствие требованиям МКУБ.

При изменении состава экипажа, после получения разрешения на выход судна из морского порта, не был извещен об этом капитан морского порта Усть-Луга для повторного оформления разрешения на выход из морского порта.

Выход МРС «МОННИ» в рейс был осуществлен в период действия Распоряжения капитана морского порта Усть-Луга от 15.11.2016 о запрещении плавания маломерных судов в акватории

морского порта и на подходах к нему в связи с ухудшением метеоусловий в восточной части Финского залива, а также ожидаемым началом ледообразования в Лужской губе.

При постановке судна на учет в РС как «маломерное» организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, не рассматривается заявленное судно как «рыболовное», т.е. не учитываются критерии безопасного плавания судна в отношении его типа (назначения).

## **ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙ В БУДУЩЕМ**

Судовладельцам запрещать/прекращать работу маломерных рыболовных судов при неблагоприятных прогнозах метеорологических условий, указывающих на вероятность обледенения судов, и при возникновении таких условий в рейсе.

При постановке маломерного судна, заявленного как «рыболовное», на учет в Российском морском регистре судоходства, а также при оформлении освидетельствования и классификации судов длиной от 12 до 20 м и мощностью главных двигателей от 55 до 375 кВт, заявки в РС подавать на класс малых морских рыболовных судов.

Инспекторам государственного портового контроля при проверке готовности судна на выход из морского порта обращать особое внимание на подлинность дипломов и квалификационных свидетельств экипажа судна; способность экипажа осуществлять ходовую навигационную вахту персоналом, имеющим надлежащую квалификацию, в течение рейса (до 72 часов) выдавать Разрешение на выход судна из морского порта на срок, не превышающий сроки действия дипломов и квалификационных свидетельств.

Российскому морскому регистру судоходства при освидетельствовании маломерных судов проводить оценку технического состояния с учетом определения дедвейта. Приложение № 8 «Руководства по освидетельствованию и классификации маломерных судов» переработать с указанием методов определения дедвейта в связи с тем, что Правилами РС термин «грузоподъемность» не предусмотрен. В акт Регистра внести пункт «дедвейт».

Важно оценивать остойчивость судна и знать его эксплуатационные ограничения.

Поддерживать постоянную бдительность в отношении управления судном при ведении промысла в плохую погоду.

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

Важно использовать индивидуальные спасательные средства в тех случаях, когда существует риск падения за борт.

Следует эффективно внедрять систему управления безопасности судна и его экипажа.

---