

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА  
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**



**ДОКЛАД О РАССЛЕДОВАНИИ ОПРОКИДЫВАНИЯ  
Т/Х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» И ГИБЕЛИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА  
НА РЕЙДЕ МОРСКОГО ПОРТА КОРСАКОВ 18.10.2024**

**Доклад № 01/2025**

**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.gov.ru](mailto:head@rostransnadzor.gov.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), Положением о расследовании аварий или инцидентов на море, утверждённым приказом Минтранса России от 08.10.2013 № 308, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) провела расследование очень серьёзной аварии т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ».

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

18.10.2024 в 13:30 (UTC+11) в заливе Анива Охотского моря, на внешнем рейде морского порта Корсаков при следовании на вход в порт т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» потерял остойчивость и опрокинулся в координатах  $\varphi=46^{\circ}39,3'N$ ;  $\lambda=142^{\circ}42,39'E$ . В результате аварии 4 человека погибло и один пропал без вести. Спасено 3 человека. Аварийное судно отбуксировано на мелководье.

## СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ



Рис. 1. Судно для перевозки генерального груза «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ»

Название	ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ
Тип судна	Генгруз
Флаг	Российская Федерация
Номер ИМО	8974922
Классификационное общество	Российский морской регистр судоходства (РС)
Порт регистрации	Корсаков
Место и год постройки	Япония, 2002
Наибольшие размерения судна	длина - 41.31 м, ширина 9.40 м, высота борта 3.42 м
Вместимость валовая	272 рег. т
Дедвейт	194 т

Тип и мощность судовой энергетической установки	Дизель 1x735 кВт (6MG22HX)
Число и конструкция гребных винтов	один – пяти лопастной винт фиксированного шага цельнолитой
Скорость полного хода (узлов)	13.4
Осадка на момент аварии (нос)	1.9 м
Осадка на момент аварии (корма)	2.6 м
Количество пассажиров	0
Количество других людей на борту	1
Численность экипажа	7
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	122,8 т палубного ген. груза (щебень и автомобиль)
Штатный комплект спасательных средств	Спасательные плоты (ПСН-20МК) – 2 шт.; спасательные жилеты - 9 шт.; гидротермокостюмы - 9 шт., спасательные круги - 8 шт.
Радиостанция	ПВ радиоустановка (ПВ радиотелефонная станция с цифровым избирательным вызовом, УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи, УКВ радиотелефонная станция с цифровым избирательным вызовом) ГМССБ на районы: А1+А2.
Электрорадионавигационные приборы	магнитный компас, гирокомпас, радиолокационная станция - 1 шт, эхолот, КДВП, АИС
Водоотливные средства	2 балластно-осушительных насоса: 18 м <sup>3</sup> /ч и 33 м <sup>3</sup> /ч, пожарный насос 40 м <sup>3</sup> /ч, аварийный пожарный насос 27 м <sup>3</sup> /ч

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ:**

### **Опрокидывание судна и гибель 5 человек**

Дата и время	18 октября 2024 г. 13:30 LT (UTC+11)
Тип аварийного случая	Очень серьезная авария
Место аварийного случая	φ=46°39,3'N; λ=142°42,39'E
Травмировано/погибло	-/5
Загрязнение окружающей среды	Нет
Гидрометеословия	Ветер S-SW 11-14 м/с, волнение моря 3 балла, видимость 10 миль, Т воздуха + 12°C, Т воды +10°C

## УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ ПРОИЗОШЕЛ АВАРИЙНЫЙ СЛУЧАЙ

18.10.2024 в 10:10 LT (UTC+11) т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» под командованием капитана вышел из морского порта Корсаков с грузом строительных материалов и бетононасоса на базе а/м КАМАЗ в количестве 122,8 т в направлении устья реки Могучи залива Анива. Судну предстояло пройти по заливу около 40 миль за 8 часов. На ходовой навигационной вахте на мостике находились: капитан, осуществлявший общее руководство судном, вахтенный помощник капитана, на руле - вахтенный матрос. На машинной вахте в машинном отделении механик и вахтенный моторист.

В 12:08 на удалении 9,32 мили от порта Корсаков в связи с ухудшением погодных условий и невозможностью выгрузки груза в пункте назначения при таких гидрометеороусловиях, капитаном т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» было принято решение возвращаться в порт Корсаков. Капитан судна доложил об этом оператору Системы управления судов «Анива-Трафик» (СУДС).

На это время сложились следующие гидрометеороусловия: ветер S-SW 11-14 м/с, волнение моря 3 балла, видимость 10 миль, Т воздуха + 12°C, Т воды +10°C

Судно легло на курс 70° направлением на п. Корсаков, скорость на попутном волнении 3 балла составляла около 6 узлов. При этом т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» испытывал бортовую и килевую качку амплитудой около 10° и 7° соответственно.

В 13:30 в 2 милях от порта Корсаков капитан т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» не сбавляя скорости судна резко положил руль лево на борт, при этом судно сразу накренилось на левый борт около 40°, начало черпать воду левым бортом, потеряло остойчивость и перевернулось вверх килём. Сработал аварийный буй и сигнал принят МСПЦ Южно-Сахалинск.



Рис. 2. Операция по спасению людей и т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ»

В 14:00 началась поисково-спасательная операция (ПСО).

Координатором ПСО был назначен капитан МФАСС «БЕРИНГОВ ПРОЛИВ».

В ПСО принимали участие МФАСС «БЕРИНГОВ ПРОЛИВ», буксиры «ДОБРЫНЯ», «БУРАННЫЙ», РС «ЛИДЕР».

В 14:34 были спасены 3 члена экипажа аварийного судна. Продолжили поиск 5 человек.

В 15:15 спасенные члены экипажа были доставлены на берег. Опрокинутый т/х «ГРИГОРИЙ

ЛОВЦОВ» дрейфовал в акватории порта.

В 15:35 МФАСС «БЕРИНГОВ ПРОЛИВ» взял на буксир за кормовую оконечность т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» и начал буксировку к Северным причалам, пирсу № 7 морского порта Корсаков.



В 21:45 аварийный т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» сел на мель в 250 метрах от пирса № 7, произошел обрыв буксирной линии. Аварийные работы были приостановлены до наступления светлого времени 19.10.2024.

19.10.2024 обнаружено 3 безжизненных тела членов экипажа т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ». Одно тело было обнаружено на берегу, два других были подняты с поверхности моря вертолетом. Поиск 2 человек (капитана и водителя автомобиля) к положительному результату не привёл.

Аварийное судно находилось между северным и южным пирсами морского порта Корсаков.

Была произведена попытка с помощью тросов поставить аварийное судно на ровный киль. Результат отрицательный. Состояние т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» не изменилось (верх килем). Разлива нефтепродуктов нет.

С 08.35 до 09.58 23.10.2024 силами и средствами Сахалинского филиала ФГБУ «Морспасслужба» был проведен водолазный осмотр т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ»: аварийное

судно в координатах  $\varphi=46^{\circ}37,7'N$ ;  $\lambda=142^{\circ}44,8'E$  лежит на грунте на левом борту, носовая часть смотрит на юго-запад, кормовая на северо-восток. При осмотре рулевой рубки установлено: дверь с правого борта сорвана с петель и отсутствует, в помещении ничего не обнаружено. При осмотре жилых помещений правого борта через иллюминаторы ничего не обнаружено. На кормовой палубе обнаружен автомобиль, при осмотре кабины ничего не обнаружено. Левый борт осмотреть невозможно в связи с ухудшением погодных условий.

К плавающим швартовым тросам произведена переподвязка буёв (были укорочены буйрепы) для обозначения навигационной опасности. Метеоусловия в районе проведения АСР: ветер Е в порывах 12 м/с, волнение 3 балла, температура воздуха  $+8^{\circ}C$ ., температура воды  $+8^{\circ}C$ , скорость течения 2 м/с, прозрачность воды (видимость) до 0,5 м.



Рис. 4. Буксировка аварийного судна в порт Корсаков

11.11.2024 т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» под воздействием волн и ветра встал на киль (рубка находится над водой), капитаном морского порта Корсаков принято решение на повторное обследование судовых помещений АС водолазами.

Водолазные работы для детального обследования корпуса и надстройки АС на предмет нахождения тел капитана и водителя автомобиля оказались безрезультатны.

#### **УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ**

Т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» осуществлял плавание в установленном Российским морским регистром судоходства (РС) районе: плавание в морских районах на волнении с высотой волны 3-х процентной обеспеченности не более 3,5 метров с удалением от места убежища не более 100 миль и с допустимым расстоянием между местами убежища не более 200 миль в навигационный период, исключая плавание в условиях обледенения и льдах.

Экипаж судна состоял из 8 человек, был укомплектован в соответствии с требованиями Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года и поправок к этой Конвенции 1995 года, а также Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

17.10.2024 - 18.10.24 в морском порту Корсаков, в соответствии с грузовым планом, на т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» были погружены инертные материалы: песок 40 т, щебень 40 т, цемент 15 т в мягких контейнерах из полипропиленовой ткани и самоходный бетононасос массой 27,8 т. Общая масса груза составила 122,8 т. Погрузка осуществлялась силами агентской компании. Груз на судне распределял капитан т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ». Погрузка самоходного бетононососа осуществлялась своим ходом, транспортное средство размещал на палубе капитан судна. Исполнительный грузовой план агентской компании не предоставляли.

18.10.2024 в 10:10 т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ», закончив погрузку и крепление груза, отошёл от причала морского порта Корсаков и последовал генеральным курсом 225° со скоростью около 5 узлов. Спустя 2 часа, пройдя 93,2 кбт погодные условия ухудшились: ветер S-SW усилился до 6-7 баллов, волнение моря до 3 баллов. Капитаном т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» было принято решение возвращаться в морской порт Корсаков. Судно легло на обратный курс. При этом т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» при сложившихся гидрометеороусловиях осуществлял плавание на попутном волнении, испытывая бортовую и килевую качку, управляемость судна ухудшилась.

В 13:30, возможно по причине потери управляемости т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» резко развернулся лагом к волне, возможно, капитан судна, не снижая скорости, резко переложил руль лево на борт. В любом случае на попутном волнении это привело к неожиданному поведению судна, потере остойчивости, увеличению крена, смещению груза и последовавшему опрокидыванию.

При резком повороте судна влево, возникает центробежный крен на правый борт, но попутная волна может поднимать корму, изменяя гидродинамические силы на руле. и если волна ударяет в корму слева, это может вызвать крен на левый борт.

В случае зарыскивания крен может быть вызван не только поворотом, но и воздействием волны на корпус. Если волна поднимает корму с одной стороны, это может добавить крен в противоположную сторону.

В Информации об остойчивости т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» указано, что следует избегать курсовых углов хода судна, попутных с волной, так как на вершине волны показатели остойчивости судна резко снижаются и судно плохо управляется, что может привести к внезапной постановке судна лагом к волне и большому его накренению или даже опрокидыванию.

Коварность попутных курсовых углов волны (КУВ) заключается в том, что на судне не так сильно ощущается ветер, как на встречных КУВ, качка более плавная, мало брызг и плавание внешне более спокойное.

Наиболее вероятно, что движение судна сопровождалось резонансной бортовой качкой, периодическим значительным падением остойчивости на вершине волн, значительными углами крена и проявлениями брочинга (периодический захват судна волной, оголение руля на вершине и разгон судна на переднем склоне волн, ухудшение управляемости и стремление к неуправляемому самопроизвольному резкому развороту лагом к волне). В совокупности, это могло привести к ослаблению креплений самоходного бетононасоса и появлению первых симптомов подвижки остального груза.

Для минимизации рисков на попутном волнении руль следовало переключать плавно, по возможности снизив скорость и контролируя баланс между поворотом и креном.

В связи с быстротечностью аварийной ситуации члены экипажа не успели надеть индивидуальные средства спасения – спасательные жилеты или гидротермокостюмы, что значительно увеличило риск гибели людей и осложнило их спасение.

## **ПРИЧИНЫ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ**

### **Ошибки в управлении судном:**

- резкий поворот на попутном волнении без снижения скорости, что привело к критическому крену;
- несоблюдение рекомендаций по плаванию на попутных курсовых углах волны (КУВ), указанных в Информации об остойчивости судна.

### **Неблагоприятные гидрометеороусловия:**

- волнение 3 балла и ветер 11–14 м/с способствовали усилению качки и потере управляемости;
- эффект брочинга (захват волной) мог спровоцировать самопроизвольный разворот лагом к волне.

### **Недостаточная подготовка экипажа:**

- возможные ошибки в оценке погодных условий;
- несвоевременное использование спасательных средств.

### **Конструктивные особенности судна:**

- невысокая остойчивость при загрузке палубным грузом;
- ограниченный район плавания (безопасен только при умеренном волнении).

## **ВЫВОДЫ**

### **Авария произошла из-за совокупности факторов:**

- ошибки в управлении судном;
- недооценка погодных условий;
- смещение груза.

Быстрое опрокидывание не позволило экипажу воспользоваться спасательными средствами.

Необходимо помнить, что все члены экипажа несут ответственность за обеспечение собственной безопасности и безопасности своих коллег.

## **ИЗВЛЕЧЁННЫЕ УРОКИ**

### **Расследование указывает на важность:**

- снабжения судов, находящихся в постройке и эксплуатации дополнением к Информации об остойчивости «Выбор безопасных скоростей и курсовых углов при штормовом плавании судна на попутном волнении»;
- обязательного контроля за размещением и креплением груза с составлением исполнительного грузового плана;
- учета влияния палубного груза на остойчивость судна;
- избегания резких манёвров на попутном волнении;
- выбора безопасных скоростей и курсовых углов при штормовом плавании судна на попутном волнении;
- подготовки экипажа по действиям в аварийных ситуациях;
- использования индивидуальных спасательных средств при плавании в сложных гидрометеоусловиях;
- достоверной оценки остойчивости судна и знания его эксплуатационных ограничений;
- учета прогноза погоды и погодных особенностей при планировании рейса.

## **РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙ**

- 1. Для судовладельцев и капитанов**
    - Проводить расчет остойчивости перед выходом в море.
    - Усилить контроль за креплением палубных грузов.
  - 2. Для экипажей**
    - Отрабатывать действия при потере остойчивости.
    - Использовать спасательные средства при первых признаках опасности.
    - Командный состав судов должен знать о характеристиках остойчивости своего судна и об опасностях, связанных с плаванием на попутной волне.
  - 3. Для классификационных обществ**
    - Ужесточить требования к остойчивости малых судов с палубными грузами.
  - 4. Для портового контроля**
    - Проверять грузовые планы перед выходом судна.
-