

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**



**ДОКЛАД О РАССЛЕДОВАНИИ ПОСАДКИ НА МЕЛЬ
ТАНКЕРА «ВИКТОРИЯ» В ТАТАРСКОМ ПРОЛИВЕ
10.11.2023**

Доклад № 02/2023

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

Web: 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, утвержденным приказом Минтранса России от 08.10.2013 № 308, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) провела расследование очень серьезной 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

10.11.2023 в 06:30 LT (UTC+11) танкер «ВИКТОРИЯ» при следовании в штормовых условиях вдоль побережья о. Сахалин в Татарском проливе в координатах $\varphi=46^{\circ}36,3'N$; $\lambda=141^{\circ}48,6'E$ совершил посадку на мель.

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ



Рис. 1. Нефтяной танкер «ВИКТОРИЯ»

Название	ВИКТОРИЯ
Тип судна	Нефтяной танкер
Флаг	Российская Федерация
Номер ИМО	9078426
Классификационное общество	Российский морской регистр судоходства (РС)
Порт регистрации	Владивосток
Место и год постройки	Япония, 1993
Наибольшие размерения судна	Длина - 78.75 м, ширина 12.60 м, высота борта 6.30 м
Вместимость валовая	1526 рег. т
Дедвейт	1100 т
Тип и мощность судовой энергетической установки	ДВС, 6LH28G 1029 кВт/ 1400 л.с

Число и конструкция гребных винтов	Один 4-х лопастной ВФШ цельнолитой
Конструкция руля, ПУ	тип III, ПУ- нет
Скорость полного хода в грузу (узлов)	10.0
Осадка на момент аварии (нос)	2.60 м
Осадка на момент аварии (корма)	3.60 м
Количество пассажиров	0
Численность экипажа	10 человек.
Количество и род груза	725 т дизельного топлива
Штатный комплект спасательных средств	Спасательная шлюпка закрытая спускаемая свободным падением -1 шт, дежурно-спасательная пластиковая открытая шлюпка - 1шт, плиты спасательные ПСН-10МК - 4шт, ПСН-20МК -1 шт спасательные жилеты – 16 шт, гидротермокостюмы– 18 шт. спасательные круги – 4 шт.
Радиостанция	УКВ аппаратура двухсторонней радиосвязи: IC - GM1600E – 3 комплекта, радиостанция FM-8500 с ЦИВ FURUNO, STR-6000A SAMYUNG, SRG-1250DN, Инмарсат-С Sailor T&T 3000 Felcom-15, АРБ системы КОСПАС-САРСАТ. Район ГМССБ А1, А2, А3.
Электрорадионавигационные приборы	Гирокомпас, основной магнитный компас – 1 шт, запасной магнитный компас, эхолот FCV-561M2 FURUNO, приемник НАВТЕКС - SNX-300, радиолокационная станция JMA, приемник системы радионавигации SAMYUNG, эхолот, лаг
Водоотливные средства	осушительный насос 25 м ³ /ч
Противопожарные средства	Пожарный эл. насос ТМС-100D 90 м ³ /ч, пожарный насос JSP-80D 60 м ³ /ч - 1шт., многофункциональный пожарный насос - 1шт., аварийный пожарный насос 63 м ³ /ч - 1шт., стационарные системы в МО: углекислотная CO ₂ - 7 баллонов по 45 кг, пенная 2000 литров грузовая зона, пожарные рукава со стволами - 22 шт., стационарная водопожарная система, огнетушители порошковые, углекислотные - 20 шт., переносной пенный комплект - 20 л, передвижной пенный огнетушитель - 50 л, снаряжение пожарного - 4 комплекта
Класс судна	КМ * L1 АУТІ

СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ И ЕГО ПОСЛЕДСТВИЯ:**Посадка судна на мель и конструктивная гибель судна**

Дата и время	10 ноября 2023 г. 06:30 LT (UTC+11)
Тип аварийного случая	Очень серьезная авария
Место аварийного случая	$\varphi=46^{\circ}36,3'N$; $\lambda=141^{\circ}48,6'E$
Гибель / травмирование людей:	Нет
Гибель судна	Судно признано конструктивно погибшим
Загрязнение окружающей среды	Не зафиксировано
Гидрометеоусловия	Ветер W-SW 30-35 м/с, волнение моря 5-6 баллов, проливной дождь. Твоздуха +4°C, Тводы +6°C

ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ:

Орган по классификации и освидетельствованию: Российский морской регистр судоходства (РС).

Классификационное свидетельство действительно до 05.03.2024.

РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ**УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ ПРОИЗОШЕЛ АВАРИЙНЫЙ СЛУЧАЙ****Гидрометеорологические условия**

По данным SITREP-1 Морского спасательного подцентра (МСПЦ) Южно-Сахалинск:

- ветер: юго-западный, 10 м/с (с последующим усилением);
- волнение моря: высота волны до 4,0 м;
- видимость: ограниченная, дождь;
- температура воздуха: +4°C;
- температура воды: +6°C.

Хронология событий

10.11.2023

00:10 Танкер «ВИКТОРИЯ» (далее – судно) вышел из морского порта Холмск, следуя в морской порт Ванино с грузом дизельного топлива в количестве 725 тонн.

00:25 Капитан судна (далее – КМ) по телефону получил от фрахтователя распоряжение об изменении рейсового задания: следовать в залив Анива.

00:30 Судно легло на курс 200° и последовало по новому назначению.

02:15 Началось усиление ветра юго-западного направления и волнения моря.

04:00 На ходовую навигационную вахту заступил старший помощник капитана (далее – СПКМ); на руле — матрос 1-го класса. В машинном отделении вахту нес старший механик (далее – СМХ).

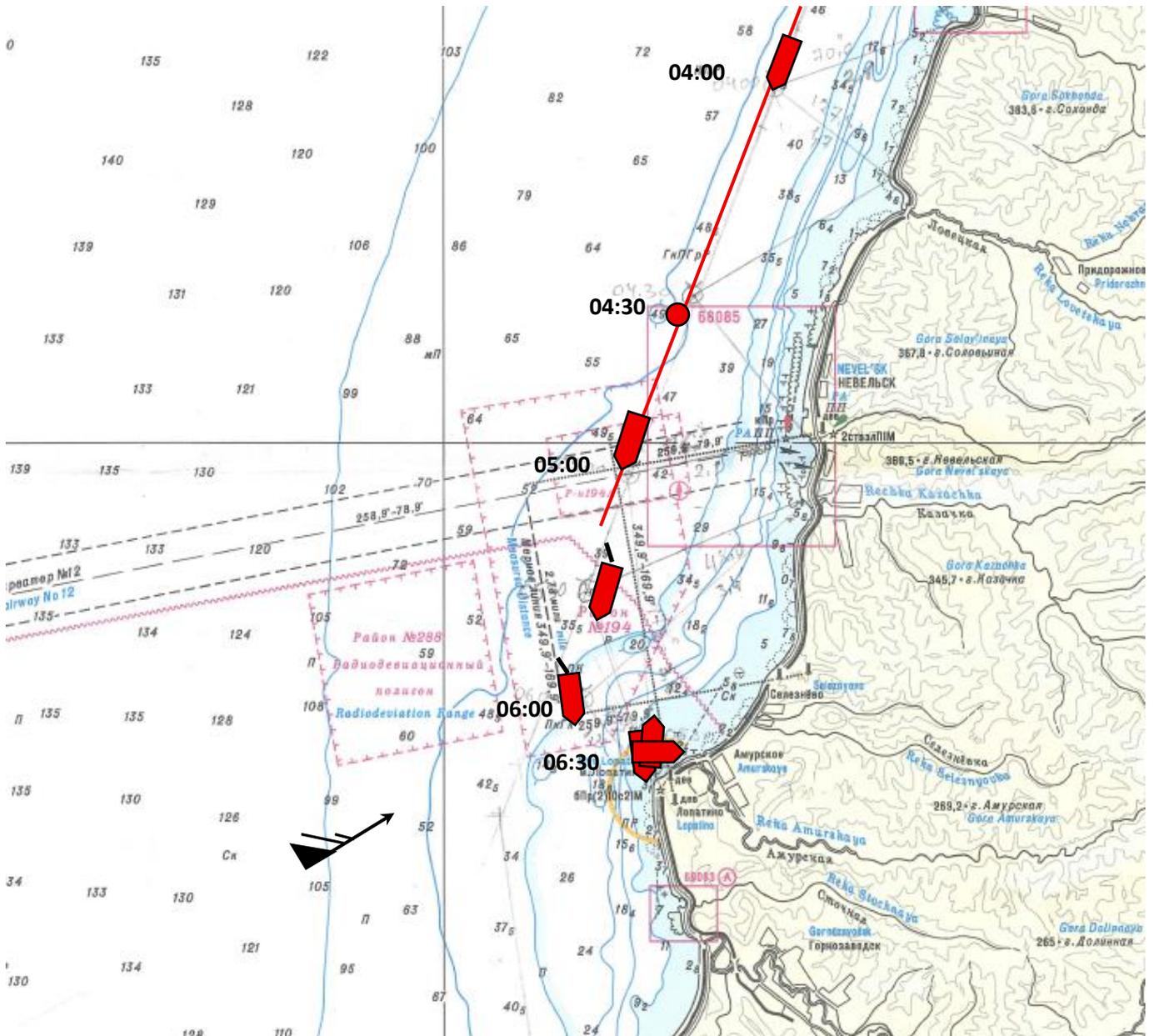


Рис. 2. Схема посадки на мель танкера «ВИКТОРИЯ»

04:20 Погодные условия продолжили ухудшаться: участились дождевые заряды, видимость снизилась.

05:45 СПКМ доложил капитану о резком ухудшении погоды:

- ветер западный, юго-западный, порывами до 30–35 м/с;
- волнение моря 3–4 м;
- проливной дождь.

Наблюдался интенсивный снос судна в сторону берега. Капитан поднялся на ходовой мостик.

06:00 Под воздействием штормового ветра скорость судна упала, судно начало терять управляемость и дрейфовать в сторону берега. Главный двигатель работал в режиме полного хода. Попытки капитана компенсировать дрейф изменением курса успеха не имели.

06:30 Экипаж ощутил серию сильных ударов днищевой частью корпуса о грунт. Судно потеряло ход и управляемость. Произошла автоматическая остановка главного двигателя, в машинном отделении сработала аварийно-предупредительная сигнализация. Был отдан правый якорь. Под действием ветра и волнения судно развернуло на курс 230° , якорь-цепь ушла под корпус и вышла с левого борта. Во избежание перепутывания якорных цепей капитан принял решение левый якорь не отдавать.

В двух кабельтовых от мыса Лопатина, в координатах $46^\circ 36,3'N$; $141^\circ 48,6'E$, судно совершило посадку на мель.



Рис. 3. Танкер «ВИКТОРИЯ» на мели у мыса Лопатина острова Сахалин

06:35 Старший механик доложил капитану, что водотечности в машинном отделении нет, однако повторный пуск главного двигателя невозможен.

06:50 Капитан доложил судовладельцу о посадке на мель и выходе из строя главного двигателя. Была установлена связь с МСПЦ Южно-Сахалинск и службой капитана морского порта Невельск.

07:30 Экипаж завершил осмотр судна:

- водотечности корпуса не обнаружено;
- разлива нефтепродуктов нет;
- пострадавших нет.

Капитан передал сигнал бедствия «DISTRESS».

10:05 По заявке судовладельца из порта Корсаков вышел буксир-спасатель «ОТТО ШМИДТ» (Сахалинское отделение ФГБУ «Морспасслужба») для снятия судна с мели.

19:30 Спасательное судно «ОТТО ШМИДТ» прибыло в район аварии.

11.11–13.11.2023

В период с 01:00 до 05:30 11.11.2023 под действием ветра северо-западных направлений (20–25 м/с, порывами до 30–35 м/с) и волнения моря 3–4 м наблюдалось протаскивание судна по грунту в направлении 134° на расстояние около 80 м с одновременным разворотом по часовой стрелке с курса 230° на курс 87°.



Рис. 4. Танкер «ВИКТОРИЯ» на мели

13.11.2023

По согласованию с руководством компании, руководителем спасательных работ Сахалинского филиала «Морспасслужбы» и капитаном буксира-спасателя «ОТТО ШМИДТ» принято решение о выгрузке груза (дизельное топливо) на автоцистерны по шланговой линии, последующей эвакуации экипажа и снятии судна с мели.

16.11.2023

10:25 Водолазы Сахалинского филиала ФГБУ «Морспасслужба» провели осмотр подводной части корпуса. Экипаж совместно со спасателями установил боновое ограждение вокруг судна и вдоль береговой линии, после чего началась выгрузка дизельного топлива.

17.11.2023

Выгрузка дизельного топлива по шланговой линии на автоцистерны завершена. С борта судна эвакуированы семь членов экипажа.

18.11.2023

Эвакуированы оставшиеся три члена экипажа: капитан, старший механик и боцман.

Мероприятия по снятию судна с мели с использованием буксира положительного результата не дали. В дальнейшем под действием ветра и волнения судно, не имеющее хода и лишённое управления, снесло с камней и выбросило на прибрежную отмель.

УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ

В отношении судна

1. Танкер «ВИКТОРИЯ» имел классификационное свидетельство Российского морского регистра судоходства с неограниченным районом плавания. Все судовые документы, включая свидетельства о годности к плаванию, на момент аварии были действительны.

2. Судно было полностью укомплектовано экипажем в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (ПДНВ-78/95), а также Свидетельством о минимальном составе экипажа, обеспечивающего безопасность. Численность экипажа составляла 10 человек.

3. Навигационное оборудование, средства связи, главный двигатель и вспомогательные механизмы на момент аварии находились в работоспособном состоянии. Судно было обеспечено откорректированными по последним извещениям мореплавателям навигационными картами и пособиями на предстоящий переход.

В отношении экипажа

4. Капитан судна имеет диплом капитана, выданный капитаном морского порта Владивосток, срок действия до 22.07.2024. Окончил Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет (Дальрыбвтуз) в г. Владивостоке по специальности «инженер-судоводитель». Общий стаж работы на море — 25 лет, в должности капитана — 13 лет, в должности капитана на т/к «ВИКТОРИЯ» — 5 месяцев.

В отношении планирования рейса

5. Перед выходом из морского порта Холмск 10.11.2023 вторым помощником капитана был составлен и утвержден капитаном план перехода (Voyage Plan) по маршруту Холмск — Ванино.

6. После выхода из порта, в 00:25 10.11.2023, капитан получил от фрахтователя судна распоряжение об изменении рейсового задания: следовать в залив Анива вместо порта Ванино.

7. Вторым помощником капитана была выполнена предварительная прокладка нового маршрута. Капитан ознакомился с прогнозом погоды по новому маршруту (ожидалось усиление ветра юго-западного направления до 15–18 м/с, порывами до 20–25 м/с, высота волн 2,0–2,5 м) и утвердил предварительную прокладку.

8. План перехода (Passage Plan) на новый маршрут, в соответствии с требованиями Правила V/34 SOLAS и хорошей морской практикой, составлен не был. Детальная проработка маршрута с нанесением опасностей, безопасных расстояний от берега и запасных вариантов не производилась. Капитан принял решение следовать в залив Анива для укрытия и ожидания дальнейших распоряжений фрахтователя.

В отношении аварии

9. 10.11.2023 в 06:30 в координатах 46°36,3'N 141°48,6'E, в двух кабельтовых от мыса

Лопатина (Татарский пролив), танкер «ВИКТОРИЯ» совершил посадку на мель в штормовых условиях.

10. В период с 01:00 до 05:30 11.11.2023 под воздействием ветра северо-западных направлений скоростью 20–25 м/с (порывами до 30–35 м/с) и волнения моря с высотой волн 3–4 м наблюдалось протаскивание судна по грунту в направлении 134° на расстояние около 80 м с разворотом по часовой стрелке с курса 230° на курс 87° .

11. В период с 08:00 18.11.2023 до 10:00 22.11.2023 под действием ветра и волнения произошло дополнительное протаскивание судна примерно на 20 м в сторону берега и разворот с курса 87° на курс 112° .



Рис. 5. Место посадки на мель танкера Виктория

В отношении повреждений и состояния судна

12. Согласно акту водолазного осмотра, проведенного 16.11.2023 специалистами Сахалинского филиала ФГБУ «Морспасслужба»:

- о перо руля деформировано, загнуто в сторону правого борта под углом $10\text{--}15^\circ$;
- о в районе 10–100 шпангоутов скула правого борта находится на скальной гряде;

максимальное возвышение скалы (до 0,6 м) зафиксировано в районе 15 и 56 шпангоутов;

- о носовая бульбовая часть имеет вмятины размером 600 × 800 мм;
- о осмотр днищевой части корпуса невозможен из-за плотного прилегания судна к грунту; видимость под водой не превышала 0,5 м.

13. При повторном водолазном обследовании 28.11.2023 установлено:

1. судно находится носом на восток, кормой на запад, днищевой частью опирается на скальный грунт;
2. в районе 10–20 и 40–95 шпангоутов гребни скальной гряды входят в днищевую часть корпуса;
3. скуловые части и обшивка корпуса деформированы по всей длине, максимальная стрелка прогиба — до 0,6 м;
4. баллер руля деформирован в сторону правого борта, узел соединения пера руля с баллером сохранил целостность;
5. затоплены следующие отсеки: форпик, цепной ящик, диптанк, балластные танки № 1, 2, 3 (по действующую ватерлинию); грузовые танки № 1 и 2 — сухие, имеют повреждения; грузовые танки № 3–6, танки запаса дизельного топлива № 1 и 3, танк запаса масла главного двигателя, льяльный танк и машинное отделение — затоплены.

В отношении груза и экологической безопасности

14. Согласно акту оказания услуг от 17.11.2023 между судовладельцем и ФГБУ «Морспасслужба»:

- с судна выгружено приблизительно 700 т грузового топлива (дизельное топливо) и 20 т бункерного топлива; общий объем выгруженных нефтепродуктов (включая обводненные) составил 839,3 м³;
- грузовые танки осушены и обработаны сорбентом;
- разлива нефтепродуктов в акватории в ходе работ не зафиксировано.

15. Согласно Донесению об аварийном случае (SITREP-1) от МСПЦ Южно-Сахалинск, 10.11.2023 в 00:46 мск капитан аварийного судна по УКВ-радиосвязи доложил о наблюдении нефтяных разводов вокруг корпуса судна.

16. Согласно дополнению к объяснению капитана от 16.01.2024, в 07:00 10.11.2023 по завершении осмотра судна капитан доложил руководству общества, что водотечности и разлива нефтепродуктов не обнаружено, пострадавших нет. Информация о наличии нефтепродуктов на водной поверхности никому не передавалась ввиду отсутствия таковой.

17. В ответ на запрос органа расследования Дальневосточное межрегиональное управление Росприроднадзора сообщило, что в ходе выездных обследований на момент аварии и в последующий период следов разлива нефтепродуктов в районе нахождения судна (включая прибрежную акваторию и береговую полосу) не установлено.

18. В связи с противоречивостью информации, изложенной в п. 15 и 16 настоящего

раздела, достоверно установить факт наличия, либо отсутствия нефтяных разводов на поверхности моря в районе аварии в первые часы после посадки на мель не представляется возможным.

В отношении организации службы и судовой документации

19. В судовом журнале за 10.11.2023 в графе «Вахта» с 04:00 до 08:00 указано, что навигационную вахту на ходовом мостике нес капитан. Однако согласно объяснениям членов экипажа, фактически в указанный промежуток времени вахту нес старший помощник капитана. Капитан поднялся на мостик в 05:45. Таким образом, записи в судовом журнале не соответствуют фактическим обстоятельствам, что является нарушением Правил ведения судового журнала, утвержденных приказом Минтранса РФ от 27.10.2022 № 435.

АНАЛИЗ

Навигационная безопасность и планирование перехода

10.11.2023 в 00:25 капитан получил распоряжение об изменении порта назначения. В нарушение требования Правила V/34 SOLAS «Безопасность судоходства и гидрографическая информация», а также раздела 6.5 СУБ судовладельца, **новый план перехода (Passage Plan) составлен не был**. Предварительная прокладка, выполненная вторым помощником, не была детализирована, не содержала зон опасностей, точек поворота и безопасных расстояний от берега. Капитан, утвердив прокладку, не оценил риск следования в непосредственной близости от наветренного берега (м. Лопатина) в условиях ухудшающейся погоды, не рассмотрел альтернативу — заблаговременный отход на безопасные глубины для штормования.

Оценка гидрометеорологических условий и управление рисками

Прогноз, оцененный капитаном (ветер 15-18 м/с), не соответствовал фактическому развитию ситуации (шквалы 30-35 м/с). Капитан недооценил скорость ухудшения погоды и эффект усиления ветра в прибрежной зоне.

В 04:00-05:45, находясь внизу (согласно объяснениям экипажа), капитан утратил контроль за развитием аварийной ситуации. Вахтенный помощник (СПКМ) своевременно не инициировал вызов капитана на мостик до момента, когда судно уже потеряло управляемость, что указывает на недостатки в оценке критичности ситуации.

Человеческий фактор и судовождение

В 06:00, когда судно перестало управляться, попытки компенсировать дрейф изменением курса при работе ГД на полный ход были неэффективны. Решение об отдаче якорей было запоздалым и принято в момент контакта с грунтом. Отказ от отдачи левого якоря из-за риска перепутывания цепей при уже развившемся дрейфе является тактически неверным: в данной

ситуации удержание судна двумя якорями имело бы больше шансов предотвратить выброс на берег.

Система управления безопасностью (СУБ) судовладельца

Установлено прямое вмешательство фрахтователя в управление судном (изменение рейса по телефону) в обход береговых служб судовладельца. Это свидетельствует о том, что в компании не отлажены процедуры контроля за выполнением рейсовых заданий. Судовладелец не обеспечил капитана четким алгоритмом действий при получении подобных распоряжений, что поставило капитана в ситуацию цейтнота и способствовало принятию ошибочного решения.

Организация службы и документация

Запись в судовом журнале о несении вахты капитаном с 04:00 до 08:00 не соответствует действительности (вахту нес СПКМ). Данный факт является нарушением Приказа Минтранса №435 и свидетельствует либо о низкой дисциплине, либо о попытке фальсификации документов для сокрытия отсутствия капитана на мостике в критический период ухудшения погоды.

ПРИЧИНЫ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

1. Непосредственная (техническая) причина:

Потеря управляемости танкера «ВИКТОРИЯ» в штормовых условиях и его неконтролируемый дрейф на скалистый берег вследствие превышения силы ветра и волнения над пропульсивными возможностями судна при движении в опасной близости от наветренного берега.

2. Основная причина:

Принятие капитаном ошибочного решения о продолжении плавания в прибрежной зоне без составления надлежащего плана перехода после изменения рейсового задания, а также неверная оценка прогноза погоды и позднее реагирование на её ухудшение.

3. Системная (скрытая) причина:

Неэффективность Системы управления безопасностью судовладельца, выразившаяся в отсутствии контроля за процедурой планирования рейса и вмешательстве фрахтователя в оперативное управление судном, что создало условия для поспешных и неверных навигационных решений.

ВЫВОДЫ

1. Посадка на мель танкера «ВИКТОРИЯ» явилась следствием совокупности ошибок судоводительского состава, главной из которых является несоблюдение требований к планированию рейса (Passage Planning).

2. Капитан судна, являясь ответственным лицом за безопасность плавания, не проявил должной осмотрительности («хорошей морской практики»), не отойдя заблаговременно на безопасные глубины для штормования.

3. Судовладелец не обеспечил условия для безопасной эксплуатации судна: береговое руководство не осуществляло мониторинг за изменением рейсового задания, а СУБ компании не содержит механизмов, предотвращающих давление на капитана со стороны фрахтователя.

4. Вахтенная служба на судне организована неудовлетворительно, что подтверждается расхождением записей в судовом журнале с фактическим несением вахты.

5. Ущерб окружающей среде (разлив нефтепродуктов) на момент осмотров не зафиксирован, однако риск его возникновения в ходе аварии был высок.

ИЗВЛЕЧЁННЫЕ УРОКИ

Анализ обстоятельств посадки на мель танкера «ВИКТОРИЯ» позволяет сформулировать следующие уроки, имеющие значение для судоводительского состава, судовладельцев и фрахтователей:

1. Цена спонтанного решения — безопасность судна

Изменение рейсового задания по телефонному звонку фрахтователя в момент, когда судно уже вышло из порта, создало критический цейтнот для капитана. Урок заключается в том, что **никакое коммерческое давление не должно подменять процедуры безопасности**. Любое изменение маршрута требует остановки процесса планирования и его перезапуска с нуля. Поспешность в принятии навигационного решения напрямую привела к аварии.

2. План перехода — это не линия на карте, а инструмент безопасности

Составленная вторым помощником капитана предварительная прокладка была ошибочно принята капитаном за полноценный план перехода. **План перехода — это не просто линия на карте, а комплексный документ**, включающий анализ опасностей, безопасные расстояния от берега, запасные варианты (точки возврата, убежища) и оценку погодного окна. Отсутствие этого анализа не позволило капитану своевременно оценить риск сближения с наветренным берегом.

3. Раннее распознавание потери управляемости — шанс на спасение

Судно начало терять управляемость задолго до фактической посадки на мель. Старший помощник, заметив снос, доложил капитану, но ни один из них не принял кардинального решения — отвернуть в море, на безопасные глубины, пожертвовав временем, но сохранив контроль. **Признаком хорошей морской практики является не попытка «удержать» судно на курсе до последнего, а заблаговременное решение отойти от опасности**, даже если это означает задержку или отказ от первоначального плана.

4. Документ должен отражать реальность, а не желаемое

Факт расхождения записей в судовом журнале (запись о вахте капитана в то время, когда он фактически спал или находился в каюте) вскрыл проблему формального отношения к документации. **Судовой журнал — это юридический документ, и его фальсификация (или небрежное ведение) не только является нарушением, но и подрывает доверие ко всем показаниям экипажа в ходе расследования.** В данном случае это лишило возможности точно установить, когда именно капитан должен был вмешаться в управление.

5. СУБ компании не должна быть формальностью

Судовладелец, делегировав фрахтователю право напрямую связываться с капитаном, фактически самоустранился от контроля за безопасностью рейса. **Береговое руководство обязано фильтровать коммерческие распоряжения через призму безопасности.** Если в компании существует практика прямых звонков фрахтователя капитану, система управления безопасностью (СУБ) должна содержать четкий алгоритм: «капитан обязан запросить письменное подтверждение и согласовать новый план с офисом».

6. Борьба за живучесть начинается до удара о грунт

Действия капитана по отдаче якорей уже в момент касания грунта были запоздалыми и малоэффективными. **Отдача якорей для гашения инерции дрейфа или разворота судна носом к волне должна рассматриваться как превентивная мера, а не как регистрация факта аварии.** Промедление с отдачей левого якоря из страха перепутать цепи в условиях, когда судно уже не управлялось, было ошибочным — два якоря давали больше шансов задержать судно на безопасном удалении от берега.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

Судовладельцу:

1. Внести изменения в СУБ компании:

- Разработать и внедрить процедуру «Изменение рейсового задания в море», согласно которой любые распоряжения фрахтователя/судовладельца передаются капитану только в письменной форме (e-mail) и только после подтверждения капитаном наличия безопасного плана перехода до нового порта, утвержденного в офисе компании.
- Запретить капитанам судов принимать решения об изменении маршрута, влекущих проход в опасной близости от берега при ухудшении погоды, без письменного согласования с компанией.

2. Провести внеочередную проверку знаний судоводительского состава:

- Организовать тренажерную подготовку для капитанов и старших помощников по теме «Управление судном в штормовых условиях и при потере управляемости вблизи навигационных опасностей».

- Провести проверку знаний правил составления Плана перехода (Passage Plan) согласно стандартам ИМО.

3. Усилить контроль за дисциплиной и документацией:

- Провести служебное расследование по факту несоответствия записей в судовом журнале т/к «ВИКТОРИЯ» фактическим обстоятельствам. Принять соответствующие меры административного воздействия к капитану.

- Провести с капитанами судов компании инструктаж о недопустимости фальсификации судовой документации и строгом соблюдении Приказа Минтранса РФ №435.

Капитанам судов компании:

1. Руководствоваться принципом «осторожного судовождения»: при любых сомнениях в безопасности дальнейшего следования, особенно при подходе к наветренному берегу в штормовую погоду, принимать решение об отходе на безопасные глубины и, при необходимости, о штормовании в море до прояснения обстановки.

2. Строго соблюдать процедуры планирования рейса. Игнорирование составления полноценного плана перехода должно рассматриваться как грубейшее нарушение, ведущее к аварии.
