

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО И РЕЧНОГО НАДЗОРА



СБОРНИК
ХАРАКТЕРНЫХ АВАРИЙ СУДОВ НА МОРЕ
И ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ
НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
ПРОИЗОШЕДШИХ В 2024 ГОДУ

Москва
2025 г.

Сборник характерных аварий судов на море и транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации (далее – Сборник) публикуется для информирования индустрии судоходства, рыболовства и общественности об общих обстоятельствах и причинах аварий на море и на внутренних водных путях, а также уроках, которые необходимо извлечь.

Единственная цель Сборника - предотвратить повторение подобных аварий в будущем. Статьи не определяют вину и не распределяют ответственность.

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

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



О Г Л А В Л Е Н И Е

Наименование	Стр.
Сведения об аварийности судов на море и ВВП РФ в 2024 году	4
Описание аварий судов на море и транспортных происшествий на ВВП РФ	20
Гибель члена экипажа СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ» во время промысла в Охотском море 03.02.2024	20
Гибель буксира «БАЙКАЛ» в Енисейском заливе Карского моря	30
Столкновение т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» с составом б/т «ПЛОТОВОД-687» + баржи «2520» и «2521» на 2096,5 км р. Волга 17.04.2024	42
Посадка на мель теплохода «СПН-703Б» на реке Яна 04.06.2024	50
Столкновение СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» с маломерным моторным судном на 1714,5 км р. Волга 20.07.2024	55
Опрокидывание т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» на рейде морского порта Корсаков 18.10.2024	62
Гибель танкера «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в Керченском проливе Чёрного моря 15.12.2024	69

**СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОСТИ СУДОВ НА МОРЕ
И ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2024 ГОДУ**

АВАРИЙНОСТЬ СУДОВ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

ПОКАЗАТЕЛЬ	2023 год	2024 год
ВСЕГО АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ	51	71
<i>пассажирское</i>	7	9
<i>буксир</i>	8	14
<i>сухогруз (генгруз)</i>	22	25
<i>танкер</i>	4	8
<i>НИС</i>	0	2
<i>лоцманский катер</i>	0	1
<i>ролкер (RORO)</i>	2	4
<i>земснаряд</i>	1	1
<i>трубоукладчик</i>	1	0
<i>самоходный плашкоут</i>	2	0
<i>маломерное судно</i>	3	5
<i>плавучая мастерская</i>	0	1
<i>шаланда</i>	1	1
ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫЕ АВАРИИ	0	5
АВАРИИ	51	66
АВАРИИ, СВЯЗАННЫЕ С ГИБЕЛЬЮ ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМОМ	11	15
Погибших в прямой связи с эксплуатацией судна, человек	8	17
<i>буксир</i>	4	5
<i>сухогруз (генгруз)</i>	2	8
<i>танкер</i>	0	2
<i>лоцманский катер</i>	0	1
<i>земснаряд</i>	1	0
<i>самоходный плашкоут</i>	1	0
<i>маломерное судно</i>	0	1
из них пассажиров	0	2
Получивших тяжкий вред, причинённый здоровью в прямой связи с эксплуатацией судна, человек	5	3
<i>буксир</i>	1	1
<i>сухогруз (генгруз)</i>	1	0
<i>трубоукладчик</i>	1	0
<i>земснаряд</i>	0	1
<i>пассажирское</i>	0	1
<i>маломерное судно</i>	2	0
из них пассажиров	2	0

**ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ
СУДОВ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ ПО ВИДАМ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ (АС)**

ВИДЫ АС	2023 год	2024 год
1. Навигационные, всего	24	33
из них:		
навал	5	9
столкновение	10	6
посадка на мель	9	17
столкновение с притопленным предметом	0	1
2. Технические		
всего	19	26
из них:		
повреждение судовых устройств и механизмов	15	20
затопление/потеря остойчивости, плавучести	1	1
повреждение корпуса судна	2	3
пожар/взрыв	1	2
3. Потеря/повреждение буксируемого объекта	0	1
4. Гибель человека, случаев	6	8
Всего погибших, человек	8	17
5. Получение тяжких телесных повреждений, случаев	2	3
Всего получивших тяжкие телесные повреждения, человек	5	3
ВСЕГО аварийных случаев	51	71

АВАРИЙНОСТЬ СУДОВ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

ПОКАЗАТЕЛЬ	2023 год	2024 год
ВСЕГО АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ	30	26
ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫЕ АВАРИИ	2	0
АВАРИИ	28	26
АВАРИИ, СВЯЗАННЫЕ С ГИБЕЛЬЮ ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМОМ	15	11
Погибших в прямой связи с эксплуатацией судна, человек	18	9
из них пассажиров	0	0
Получивших тяжкий вред, причинённый здоровью в прямой связи с эксплуатацией судна, человек	1	2
из них пассажиров	0	0

**ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ
СУДОВ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА ПО ВИДАМ**

ВИДЫ АС	2023 год	2024 год
1. Навигационные, всего	1	3
из них:		
навал	0	0
столкновение	0	1
посадка на мель	1	2
столкновение с притопленным предметом	0	0
2. Технические	16	12
всего		
из них:		
повреждение судовых устройств и механизмов	12	7
затопление/потеря остойчивости, плавучести	2	1
повреждение корпуса судна	1	3
пожар/взрыв	2	1
3. Потеря/повреждение буксируемого объекта	0	0
4. Гибель человека, случаев	12	9
Всего погибших, человек	18	9
5. Получение тяжких телесных повреждений, случаев	1	2
Всего получивших тяжкие телесные повреждения, человек	1	2
ВСЕГО аварийных случаев	30	26

**РАСПРЕДЕЛЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ НА МОРЕ
ПО ЗОНАМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ УПРАВЛЕНИЙ**

	Аварий всего	Аварий		Погибших			Получивших ТТП		
		Торг.	Рыбол.	Торг.	Рыбол.	Всего	Торг.	Рыбол.	Всего
МТУ по ДФО	35	16	19	8	9	17		1	1
МТУ по СибФО	3	3		2		2			
МТУ по УФО	2	2							
МТУ по СЗФО	16	9	7	4		4	2		2
МТУ по ЮФО	41	41		3		3	1		1
ИТОГО	97	71	26	17	9	26	3	1	4

1. АНАЛИЗ АВАРИЙНОСТИ СУДОВ НА МОРЕ

В 2024 году на море произошло 96 аварийных случаев, на 16 (20%) аварийных случаев больше, чем в 2023 году

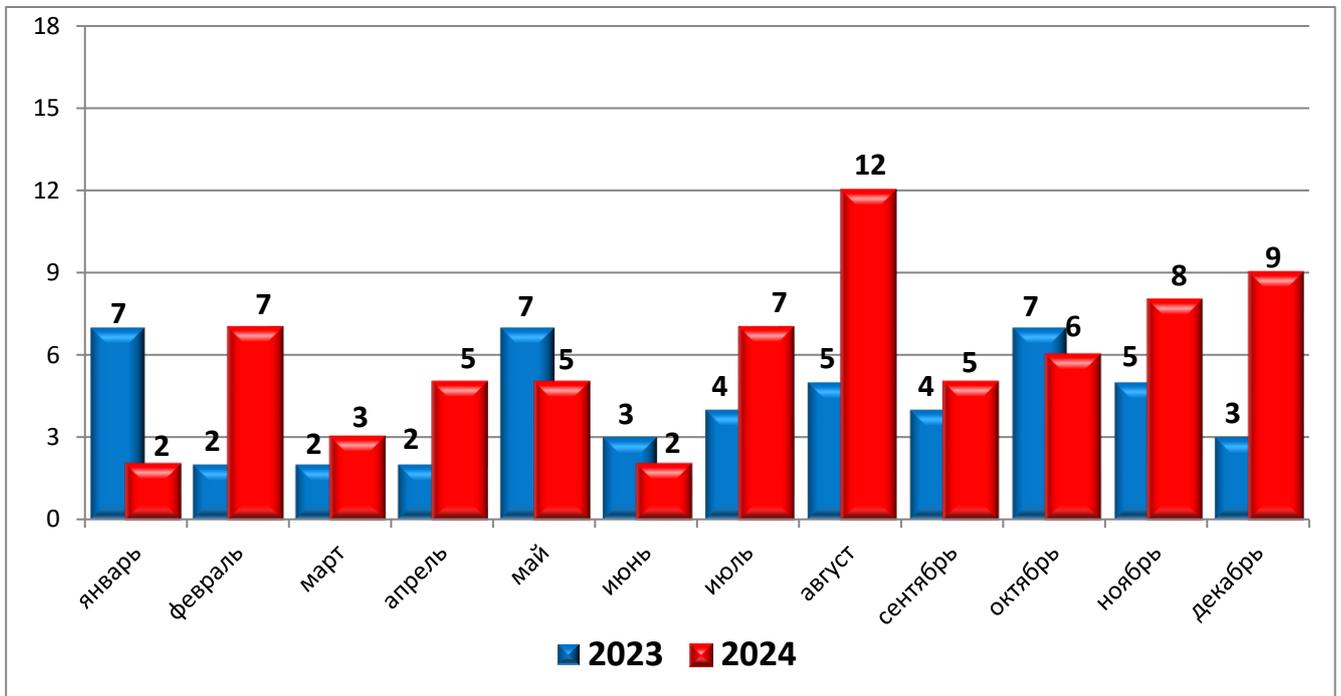
26 аварийных случаев (как и в 2023 году) были связаны с гибелью людей и травматизмом, в которых погибло 26 человек и 5 человек были тяжело травмированы.

1.1. Аварийность судов торгового мореплавания

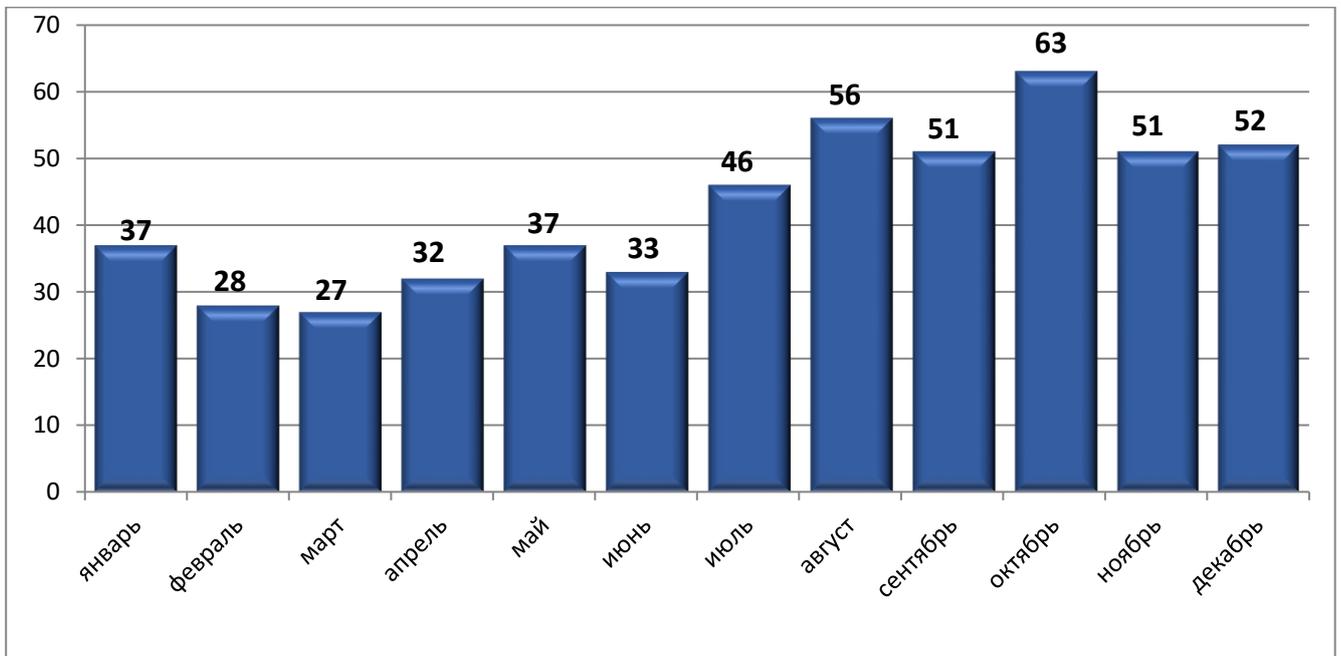
Произошёл 71 аварийный случай, на 20 (39%) аварийных случаев больше, чем в 2023 году.

В 2024 году зарегистрировано 15 аварийных случаев, связанных с гибелью людей и травматизмом в прямой связи с эксплуатацией судна (17 человек погибло, 3 получили тяжёлые травмы).

1.1.1. Распределение аварийности по месяцам



1.1.2. Распределение аварийности по месяцам за 10 лет (2014 – 2024 г.г.)

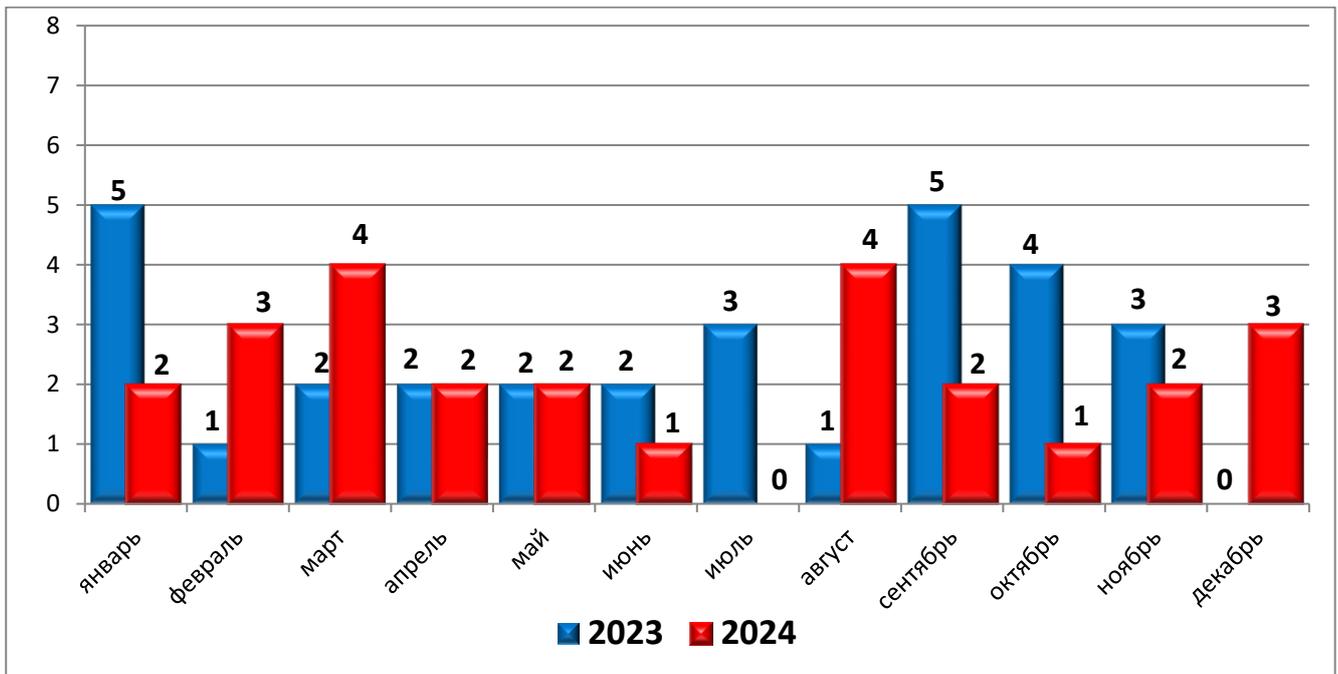


1.2. Аварийность судов рыбопромыслового флота

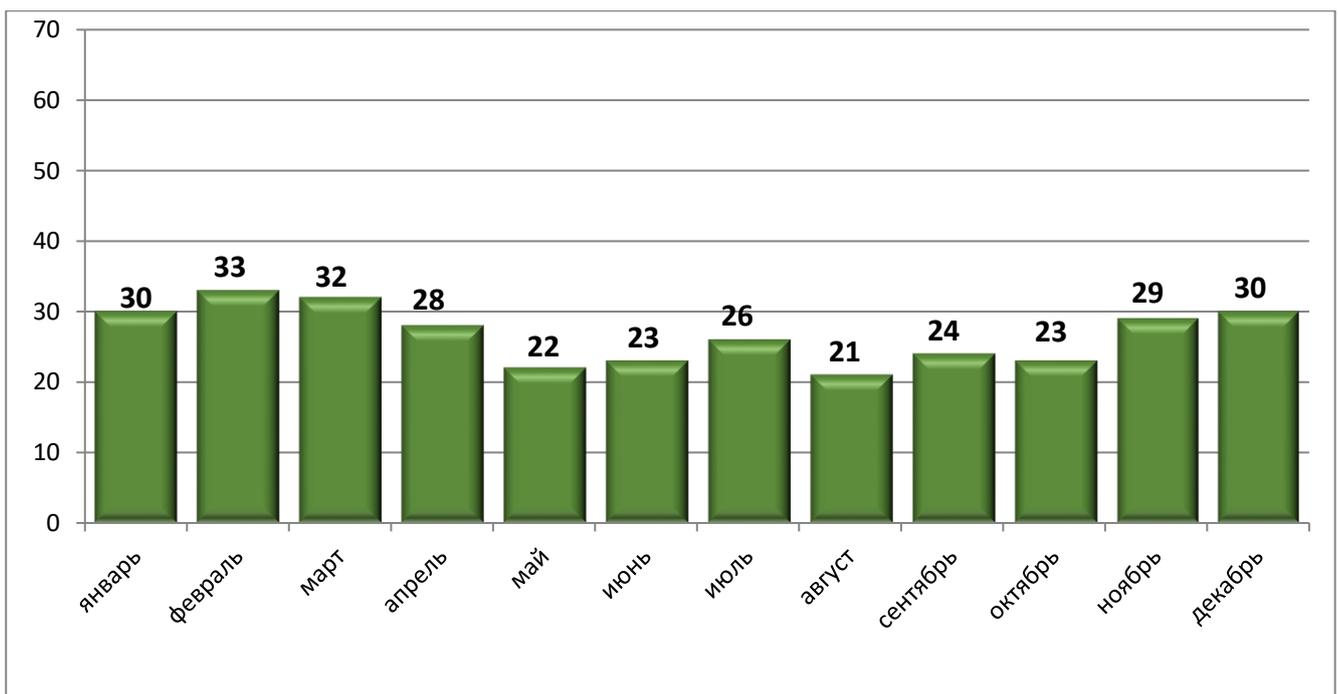
В 2024 году произошло 26 аварийных случаев, на 4 (13%) аварийных случаев меньше, чем в 2023 году.

В 2024 году зарегистрировано 11 аварийных случаев (на 27% меньше, чем 2023 году), связанных с гибелью людей и травматизмом в прямой связи с эксплуатацией судна, в которых 9 человек погибло и 2 были тяжело травмированы.

1.2.1. Распределение аварийности по месяцам



1.2.2. Распределение аварийности по месяцам за 10 лет (2014 – 2024 г.г.)



1.3. Аварии на море, связанные с гибелью людей и травматизмом

В 2024 году произошло 26 аварийных случаев на море, связанных с гибелью людей и травматизмом в прямой связи с эксплуатацией судна. В этих авариях погибло 26 человек, 5 человек были тяжело травмированы.

1. 10.01.2024 в 22:34 LT (UTC+11) в Охотском море, залив Шелехова ($\varphi=58^{\circ}56,7N$; $\lambda=156^{\circ}57,4E$) на **РС «ОСТРОВНОЙ 6»** (п/п Холмск; с/в ООО Рыбокомбинат «Островной») во время постановки порядка выпал за борт матрос. Произвели аварийное обрезание порядка, легли на циркуляцию, объявили тревогу человек за бортом, начали поиск упавшего за борт матроса. В 10:10 обнаружили тело матроса без признаков жизни.

2. 14.01.2024 в 21:00 LT (UTC+3) в Азовском море на якорной стоянке упал за борт 2-й механик т/х **«ВОЛГО-ДОН 5011»** (с/в ОАО «Донречфлот», п/р Таганрог. Погода в р-не проведения ПСО: ветер 20 м/с, волна 2 м. 15.01.2024 в 00:40 ПСО завершена безрезультатно.

3. 01.02.2024 в 10:45 LT (UTC+11) в Охотском море ($55^{\circ}54.0'N$ $149^{\circ}01.4'E$) во время перегруза мороженой рыбопродукции мастер смены, находясь на палубе твиндека **БМРТ «МЕХАНИК КОВТУН»** (с/в АО «Акрос-3» п/р Петропавловск-Камчатский) возле ограждения крышки трюма, потерял равновесие и упал в морозильный трюм. В результате падения с высоты мастер смены получил травмы, которые причинили ему тяжкий вред здоровью.

4. 03.02.2024 в 22:00 LT (UTC+12) в Охотском море на **СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ»** (судовладелец АО «Акрос», г. Петропавловск-Камчатский) при выборке трала упал за борт старший мастер добычи. Поиск затруднён тёмным временем суток и свежей погодой (ветер до 15 м/с, высота волн до 2,5 м). Упавшего за борт не обнаружили.

5. 12.02.2024 в 08:15 LT (UTC+11) на промысле в Охотском море на **РС «КАПИТАН КАЙЗЕР»** (судовладелец ООО «Ролиз»; п/р Петропавловск-Камчатский) обнаружено отсутствие матроса обработки. Отпросился с рабочего места в туалет и не вернулся. Пропал без вести.

6. 19.02.2024 в 22:33 LT (UTC+3) в акватории морского порта Калининград во время швартовки т/х «ПИЖМА» к причалу на **буксире «БУРАН»** (судовладелец ООО «Моресервис», п/р Калининград) во время работы с буксирным канатом старший механик получил травму правой руки тяжелой степени.

7. 17.04.2024 в 21:50 LT (UTC+11) в м.т. Южно-Курильск (о. Кунашир) при отшвартовке от причала **РШ «ТАЙЕ МАРУ 58»** (судовладелец ООО ПКФ «Южно-Курильский рыбокомбинат») матрос поскользнулся на причальном кранце и упал в воду, ударившись головой о борт. Упавшего матроса достали из воды живым, передали бригаде скорой помощи. Через 5 минут фельдшер скорой помощи констатировал смерть матроса.

8. 21.04.2024 в 21:00 LT (UTC+12) на промысле в северо-западной части Тихого океана на **РС «ПРОСТОРНЫЙ»** (судовладелец ООО «Петропавловск-Камчатский рыбоконсервный завод», п/р Петропавловск-Камчатский) во время постановки снасти произошёл обрыв глагольгака, и выпал за борт помощник капитана по добыче. Через 15 минут он был поднят на борт без признаков жизни. РС «ПРОСТОРНЫЙ» закончил промысел и последовал в порт.

9. 25.04.2024 в 22:53 LT (UTC+3) в акватории морского порта Усть-Луга во время подъема с **лоцманского катера «АЛЬБАТРОС»** (с/в ООО «Альбатрос», п/р БПС/Пб)) на т/в «MILA» (флаг Маршалловы острова) упал стажер лоцманской компании ООО «Альбатрос». В 23:50 этим же лоцманским катером пострадавший доставлен в п. Усть-Луга. Машина скорой помощи прибыла в 00:10 26.04.2024, прибывший врач констатировал смерть пострадавшего.

10. 10.05.2024 в 11:30 LT (UTC+11) в Южно-Курильском проливе Тихого океана, в районе острова Полонского на **РС «ДАНИЛОВО»** (судовладелец ООО «Флинт», п/р Холмск) после погружения в воду с аквалангом утонул матрос РС «Данилово». Тело поднято на борт. Судно последовало в порт.

11. 04.06.2024 в 19.00 (мск) в бухте Север Карского моря при следовании **буксира «БАЙКАЛ»** (судовладелец ООО «СП ТЕРМИНАЛ», п/р Архангельск) под проводкой ледокола

«ВЛАДИВОСТОК» произошло сжатие буксира «БАЙКАЛ» в дрейфующих полях припайного льда, судно получило крен 80° на правый борт. Экипаж экстренно покинул судно на лед. Буксир «БАЙКАЛ» затонул на глубине 30 м. Пропал без вести боцман буксира.

12. 26.06.2024 в 05:00 LT (UTC+10) в Японском море выпал за борт, находящийся на **буксире «МБ-356»** (судовладелец ОАО «Тернейлес», п/р Владивосток) пассажир (работник ЛЗП «Самаргинский»).

13. 23.07.2024 в период с 00:30 по 08:15 LT (UTC+12) в акватории морского порта Петропавловск-Камчатский у стенки причала ФГБУ «Морспасслужба» на **буксире «ОБЕРОН»** (судовладелец ФГБУ «Морская спасательная служба», п/р Петропавловск-Камчатский) во время несения машинной вахты старший механик выпал за борт. В 09:10 водолаз обнаружил тело погибшего, которое затем было поднято на причал.

14. 05.08.2024 в 11:30 LT в Янском заливе моря Лаптевых на **танкере «ЛЕНАНЕФТЬ-2064»** (судовладелец ПАО «ЛОРП», п/р Якутск) во время обеда было обнаружено отсутствие судового электрика. Судно легло на обратный курс, поиски результатов не дали.

15. 07.08.2024 21:10 LT (UTC+12) в Беринговом море, северо-восточное побережье Камчатки в 9 милях к югу от мыса Хайидин, координаты 62°6'4"с.ш. 176°11'5"в.д. на **СРТМ «ГУРД»** (судовладелец ООО «Сигма Марин Технолоджи», п/р Ванино) пропал член экипажа - матрос. По судну объявлена тревога «Человек за бортом», начали поиск пропавшего. В 19.33 в результате поиска тело матроса было найдено на поверхности моря без признаков жизни.

16. 09.08.2024 в Беринговом море при швартовных операциях на **ТР «ЗОЛОТОЙ РОГ»** (судовладелец ООО «РМД-Л», п/р Владивосток) матрос получил травматический отрыв правой ноги ниже колена и перелом левой ноги. Пострадавший был эвакуирован в береговое медицинское учреждение для лечения.

17. 23.08.2024 в 08:30 LT (UTC+3) на рейде морского порта Бандырма (Турция) на **т/х (генгруз) «НАВИС-2»** (судовладелец ООО «ОСК», п/р БПСПб) произошло падение двух членов экипажа в шахту лаза грузового трюма № 3 со смертельным исходом.

18. 28.08.2024 в 14:45 LT (UTC+9) в Тихом океане, в 50 милях к югу от о. Парамушир на нижней палубе **СРТМ «ГЕРОИ ДАМАНСКОГО»** (судовладелец АО «Озерновский РКЗ № 55», п/р Петропавловск-Камчатский) был обнаружен без сознания мастер добычи с ушибом головного мозга. В 15:50 28.08.2024 пострадавший был доставлен в береговое медицинское учреждение. 30.08.2024 пострадавший скончался в ГБУЗ «Камчатская краевая больница им. А.С. Лукашевского».

19. 28.08.2024 в 23.38 (мск) в Юго-восточной части Балтийского моря член экипажа пассажирского **т/х «АКАДЕМИК ИОФФЕ»** (судовладелец ФГБУ науки Институт океанологии им. Ширшова П.П. РАН, п/р Калининград) получил тяжелую травму при производстве судовых работ. 29.08.2024 в 04.12 катером т/х «АКАДЕМИК ИОФФЕ» пострадавшего доставили к причалу порта Балтийск и передали врачам скорой помощи.

20. 29.09.2024 в 15:30 в акватории морского порта Дудинка 2 помощник капитана **буксира «ЧУНОЯР»** при возвращении на судно, после постановки состава на якорь, выпал за борт, предположительно, утонул.

21. 18.10.2024 в 13:37 LT (UTC+11) на внешнем рейде морского порта Корсаков (Охотское море) в координатах $\varphi=46^{\circ}39'02''N$; $\lambda=142^{\circ}42'39''E$ потерял остойчивость и перевернулся **т/х для перевозки генерального груза «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ»** (судовладелец ООО «АНТРАКС», п/р Корсаков). Судно перевозило груз: щебень и автомобиль-бетономешалку. На борту находилось 7 членов экипажа и 1 водитель автомобиля. Спасено 3 члена экипажа. 4 члена экипажа погибли. Один (водитель автомобиля) числится пропавшим без вести.

22. 21.11.2024 в 17:30 LT (UTC+3) в акватории морского порта Ростов-на-Дону в районе железнодорожного подвижного моста на судовом ходу р. Дон произошло столкновение **маломерного судна «ФАСТЕР»** с маломерным судном «НЕМАН». В результате столкновения судоводитель **м/с «НЕМАН»** получил телесные повреждения и в последствии скончался в медицинском учреждении.

23. 22.11.2024 в 10:05 LT (UTC+3) в акватории морского порта Таганрог при проведении профилактики черпаковой цепи на **земснаряде «ДНЕСТР»** (судовладелец ФГУП «Росморпорт», п/р Таганрог), боцману зажало пальцы левой руки тросом и роликом лоткоподъемного механизма, получена тяжёлая травма. Направлен лоцманский катер «Л-05», для снятия пострадавшего, вызвана скорая помощь, отправлен в больницу.

24. 08.12.2024 в 10:10 LT (UTC+11) в Тихом океане в 15 милях от острова Парамушир ($\varphi=50^{\circ}5'0''N$; $\lambda=155^{\circ}57'0''E$) с **ТР «АМФИТРИТА»** (с/в ООО «РОСРЫБФЛОТ»; п/р Корсаков) выпрыгнул за борт член экипажа. По судну объявлена тревога «Человек за бортом», активный поиск человека в море к положительному результату не привёл.

25. 13.12.2024 в 07:55 LT (UTC+3) в акватории морского порта Санкт-Петербург (район приемного буя) при высадке на ледокол «ЯКУТИЯ» с **буксира «ПЕТРОГРАД»** (судовладелец ООО «СПБ Лоцман») лоцман упал за борт. Поиски к положительным результатам не привели: человек не обнаружен. Погода: ветер северный, 14 м/с, в порывах до 18 м/с; Т воды +3°C.

26. 15.12.2024 в 08:57 LT (UTC+3) в Керченском проливе Чёрного моря в координатах $\varphi=45^{\circ}03'03''N$; $\lambda=036^{\circ}32'06''E$ во время шторма произошёл разлом корпуса в районе танков №№ 3 и 4 **танкера «ВОЛГОНЕФТЬ-212»** (судовладелец ООО «КамаТрансОйл», п/р Санкт-Петербург). По УКВ капитаном АС подан сигнал «SOS». Экипаж в количестве 13 человек собрался в кормовой части судна. На борту груз нефтепродукты тяжелых сортов (мазут) наливом в количестве 4251.781 тонн, топливо 10,0 тонн. Происходит утечка мазута в море. В 12:58 кормовая часть АС «Волгонефть-212» ушла под воду. 12 членов экипажа спасены, один погиб.

1.3.1. Причинные факторы гибели людей и травматизма

Причинные факторы	Количество случаев		
	Всего	На торговых судах	На рыболовных судах
Падение за борт	14	7	7
Из них:			
<i>при посадке/высадке лоцмана</i>	2	1	1
<i>при рыбопромысловой операции</i>	3	0	3
<i>при швартовной операции</i>	1	0	1
<i>неизвестно (предположительно, суицид)</i>	8	6	2
Падение с высоты	3	1	2
Швартовная операция	2	1	1
Судовые работы	2	2	0
Водолазные работы	1	0	1
Потеря устойчивости/плавучести судном	3	3	0
Столкновение судна	1	1	0

1.4. В 2024 году произошло 5 очень серьёзных аварий:

1. 04.06.2024 в 23:00 LT (UTC+7) в бухте Север Карского моря при следовании **буксира «БАЙКАЛ»** (судовладелец ООО «СП ТЕРМИНАЛ», п/р Архангельск) под проводкой ледокола «ВЛАДИВОСТОК» произошло сжатие буксира «БАЙКАЛ» в дрейфующих полях припайного льда, судно получило крен 80° на правый борт. Экипаж экстренно покинул судно на лед. Буксир «БАЙКАЛ» затонул на глубине 30 м. Пропал без вести боцман буксира.

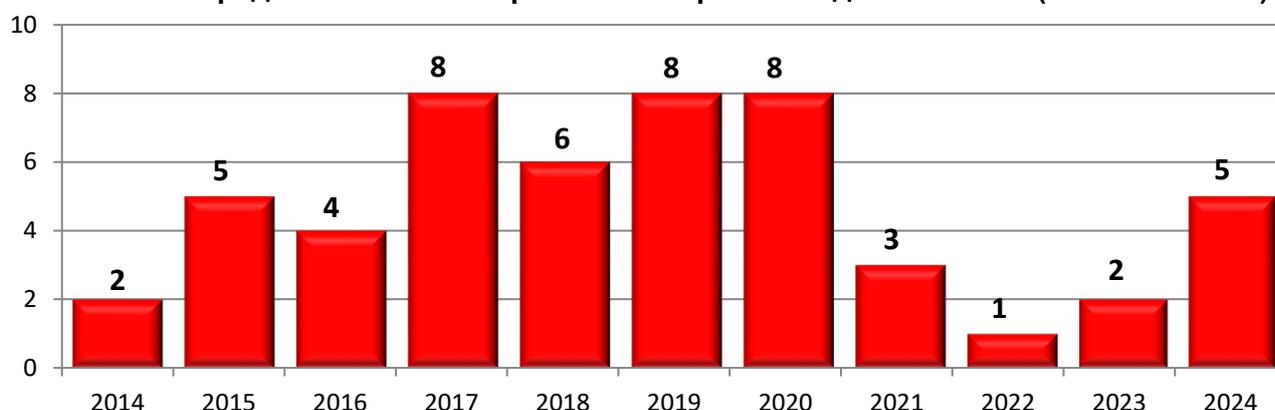
2. 23.08.2024 в 08:30 LT (UTC+3) на рейде морского порта Бандырма (Турция) на т/х (генгруз) «НАВИС-2» (судовладелец ООО «ОСК», п/р БПСПБ) произошло падение двух членов экипажа в шахту лаза грузового трюма № 3 со смертельным исходом.

3. 52. 18.10.2024 в 13:37 LT (UTC+11) на внешнем рейде морского порта Корсаков (Охотское море) в координатах $\varphi=46^{\circ}39'02''N$; $\lambda=142^{\circ}42'39''E$ потерял остойчивость и перевернулся т/х (генгруз) «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» (судовладелец ООО «АНТРАКС», п/р Корсаков), валовой вместимостью 272 рег. т. Судно перевозило груз: щебень и автомобиль-бетономешалку. На борту находилось 7 членов экипажа и 1 водитель автомобиля. Спасено 3 члена экипажа. 4 члена экипажа погибли. Один (водитель автомобиля) числится пропавшим без вести. 20.10.2024 в 04:00 т/х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» под давлением ветра лег на борт, в 250 м от пирса № 7 порта Корсаков.

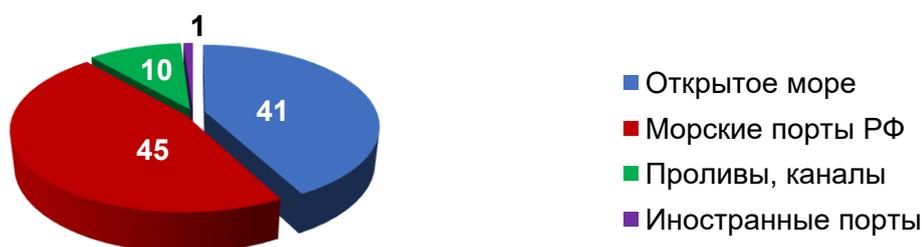
4. 15.12.2024 в 08.57 LT (UTC+3) в Керченском проливе Чёрного моря в координатах $\varphi=45^{\circ}03'03''N$; $\lambda=036^{\circ}32'06''E$ во время шторма произошёл разлом корпуса в районе танков №№ 3 и 4 танкера «ВОЛГОНЕФТЬ-212» (судовладелец ООО «КамаТрансОйл», п/р Санкт-Петербург). По УКВ капитаном АС подан сигнал «SOS». Экипаж в количестве 13 человек собрался в кормовой части судна. На борту груз нефтепродукты тяжелых сортов (мазут) наливом в количестве 4251.781 тонн, топливо 10,0 тонн. Происходит утечка мазута в море. В 12:58 кормовая часть АС «Волгонефть-212» ушла под воду. 12 членов экипажа спасены, один погиб.

5. 15.12.2024 в 10:20 LT (UTC+3) в Керченском проливе Чёрного моря в координатах $\varphi=45^{\circ}04'03''N$; $\lambda=036^{\circ}31'09''E$ во время шторма произошёл разлом корпуса танкера «ВОЛГОНЕФТЬ-239» (судовладелец ЗАО «Волгатранснефть», п/р Астрахань). Экипаж 14 человек. На борту груз мазут 4300,938 тонн, топливо 15,0 тонн. Носовая часть АС стоит на якоре, кормовая часть с экипажем дрейфует в сторону Таманского полуострова к мысу Панагия. В 13:10 кормовая часть т/к «ВОЛГОНЕФТЬ-239» села на мель в районе мыса Панагия в 82 метрах от береговой черты. Экипаж не пострадал. Погода в районе АС: ветер S 20 м/с, высота волны до 3,0 м, температура воздуха +3°C.

1.4.1. Распределение очень серьезных аварий по годам за 10 лет (2014 – 2024 г.г.)



1.5. Аварии на море произошли:



Открытое море – 41:

- **Тихий океан – 6:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 1;
 - гибель человека – 4
- **Азовское море -2:**
 - гибель человека – 1;
 - столкновение – 1;
- **Балтийское море – 1:**
 - получение тяжких телесных повреждений – 1
- **Баренцево море – 6:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 3;
 - посадка на мель – 2;
 - потеря устойчивости/плавучести - 1
- **Белое море – 1:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Берингово море – 3:**
 - гибель человека – 1;
 - получение тяжких телесных повреждений – 1;
 - посадка на мель -1
- **Карское море – 3:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 2;
 - посадка на мель - 1
- **Море Лаптевых – 1:**
 - гибель человека – 1
- **Норвежское море - 3:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 3
- **Охотское море – 6:**
 - гибель человека – 3;
 - получение тяжких телесных повреждений – 1;
 - повреждение корпуса – 1;
 - пожар - 1
- **Чёрное море – 3:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 1;
 - повреждение буксируемого объекта – 1;
 - столкновение - 1
- **Японское море 6:**
 - повреждение корпуса – 1;
 - гибель человека – 2;
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 2;
 - посадка на мель - 1

На акватории морских портов и морских терминалов РФ – 45:

- **Астрахань – 2:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 2
- **Азов – 4:**
 - столкновение – 3;
 - посадка на мель - 1
- **Владивосток – 4:**

- повреждение судовых устройств и механизмов – 4
- **Кавказ – 2:**
 - навал - 2
- **Калининград – 2:**
 - получение тяжких телесных повреждений – 1;
 - столкновение - 1
- **Корсаков – 1:**
 - потеря остойчивости - 1
- **Курильск – 1:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Мариуполь – 1:**
 - навал - 1
- **Находка – 1:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Новороссийск – 1:**
 - навал – 1
- **Оля – 6:**
 - посадка на мель – 5;
 - навал - 1
- **Петропавловск-Камчатский – 3:**
 - повреждение корпуса – 1;
 - навал – 1;
 - гибель человека - 1
- **Ростов-на-Дону – 6:**
 - навал – 2;
 - посадка на мель – 3;
 - столкновение - 1
- **Санкт-Петербург – 1:**
 - гибель человека - 1
- **Севастополь – 2:**
 - посадка на мель – 1;
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Север – 1:**
 - посадка на мель - 1
- **Сочи – 2:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 1;
 - пожар - 1
- **Таганрог – 2:**
 - получение тяжких телесных повреждений – 1;
 - посадка на мель -1
- **Усть-Луга – 1:**
 - гибель человека - 1
- **Феодосия – 1:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Южно-Курильск – 1:**
 - гибель человека - 1

В проливах и каналах – 10:

- **Босфор – 1:**

- повреждение судовых устройств и механизмов – 1

- Керченский пролив – 7:

- посадка на мель – 2;

- пожар – 1;

- навал – 1;

- повреждение корпуса судна - 3

- Татарский пролив – 2:

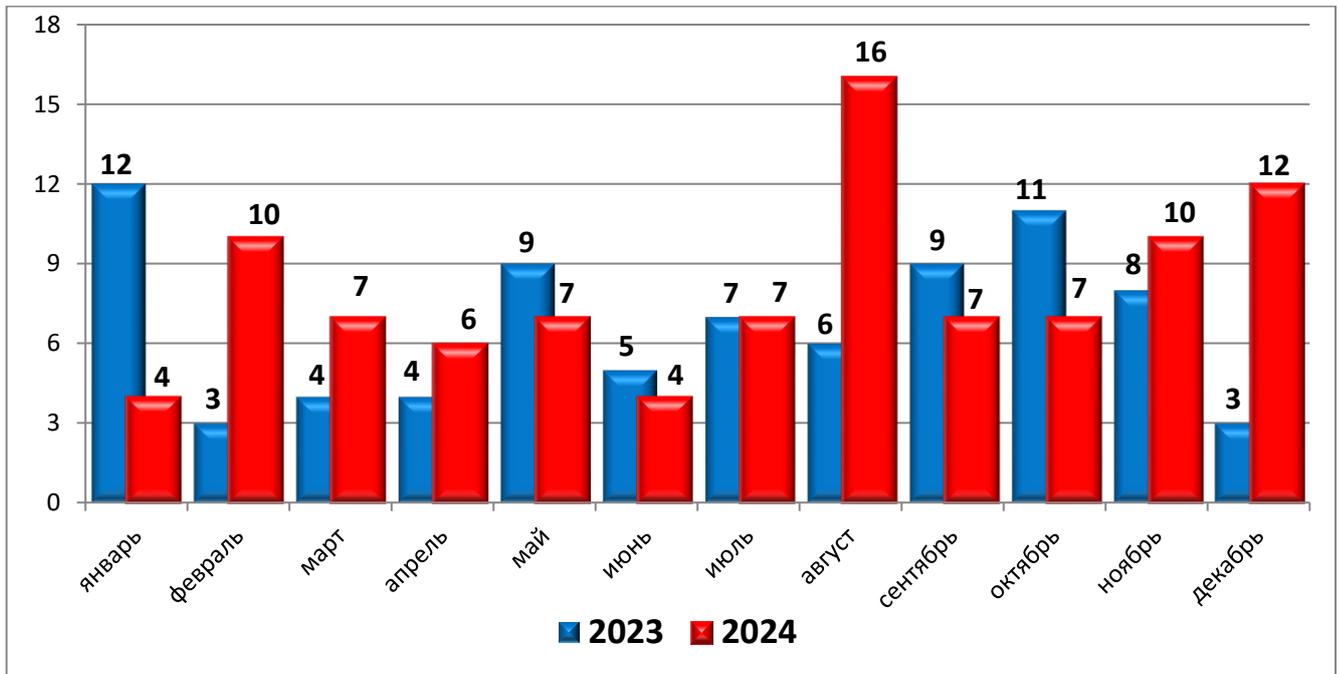
- повреждение судовых устройств и механизмов – 2

На акватории иностранных морских портов – 1:

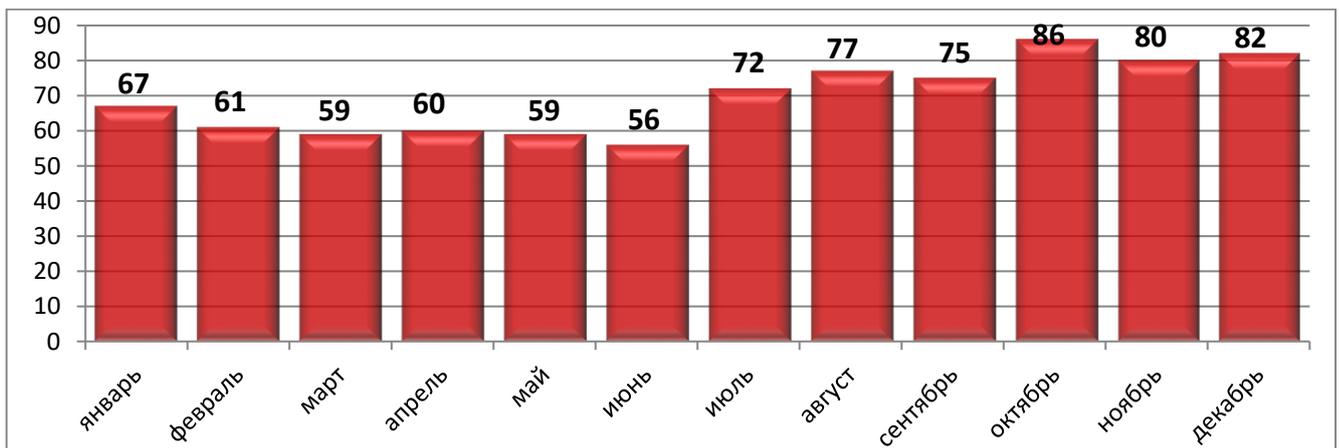
- Бандырма (Турция)

- гибель человека – 1

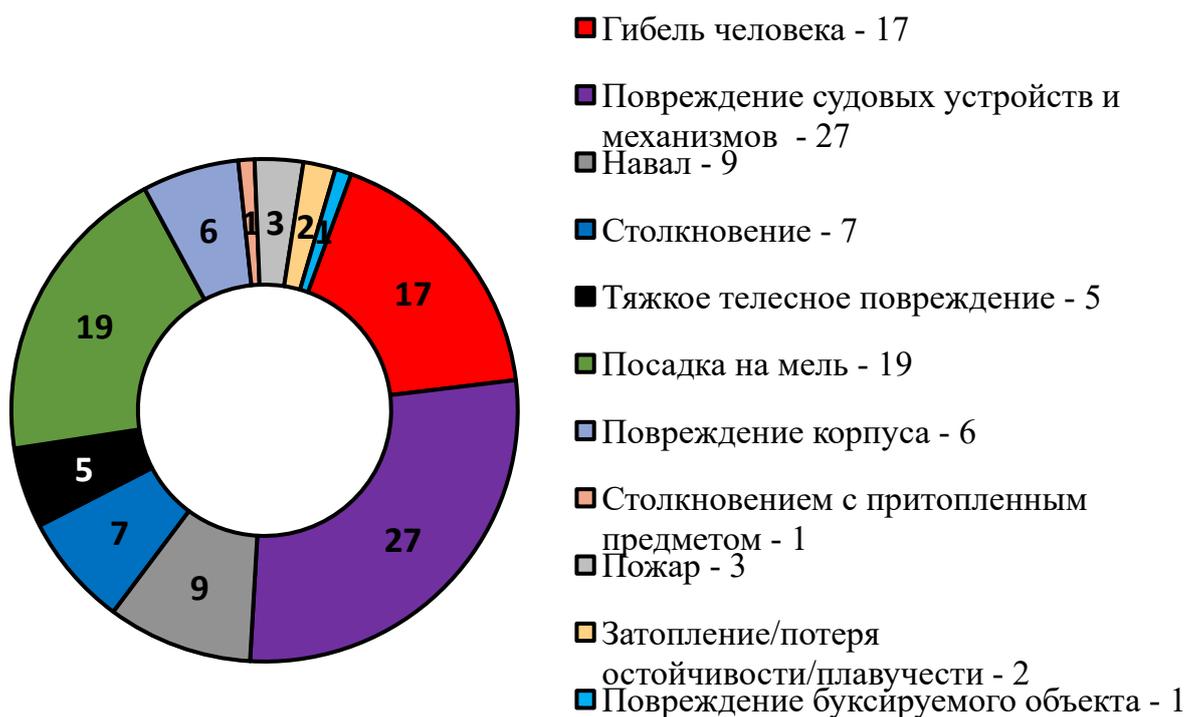
1.6. Распределение аварийности на море по месяцам, в сравнении с предыдущим годом



1.6.1. Распределение аварийности на море по месяцам за 10 лет (2014 – 2024 г.г.)

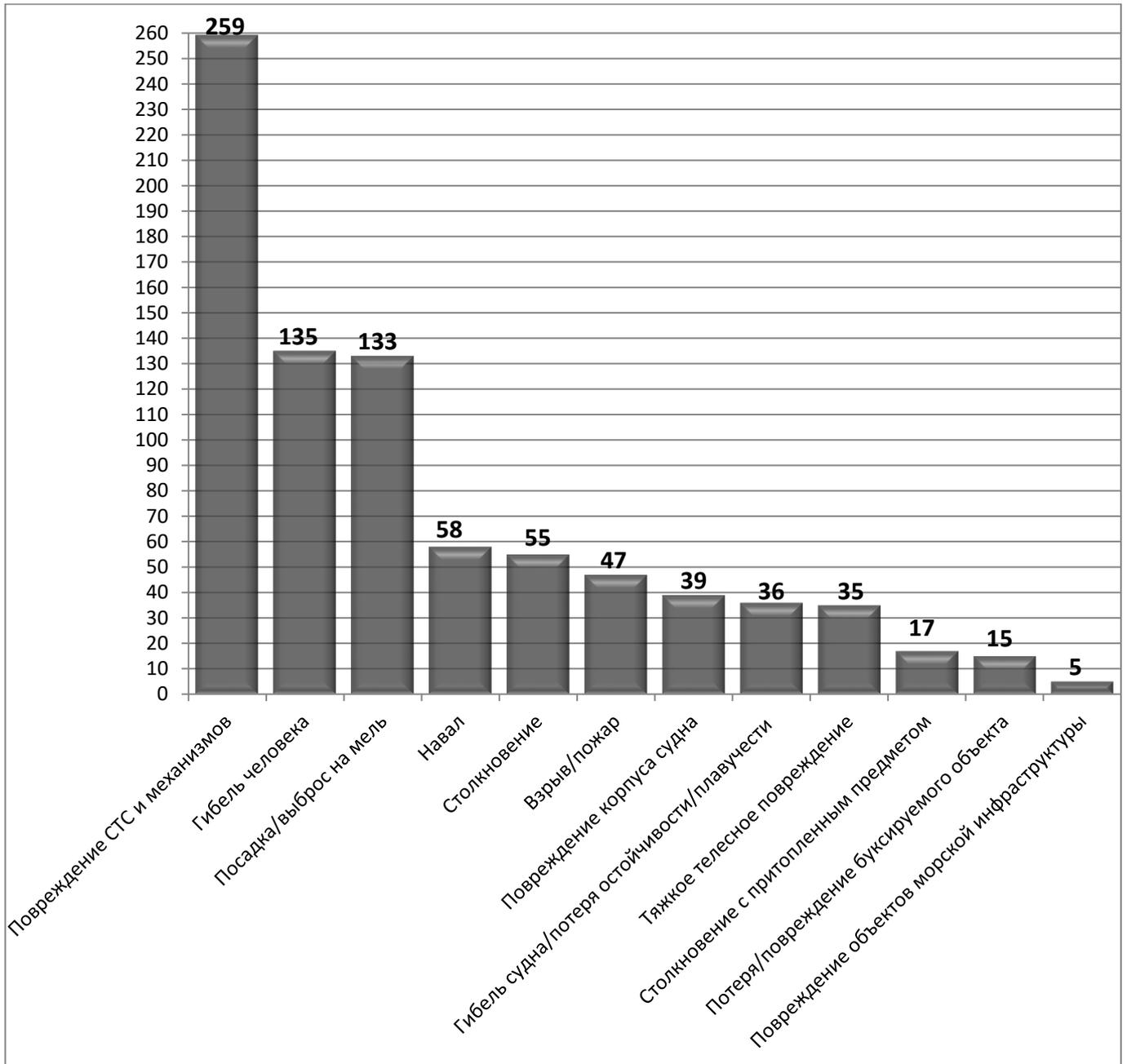


1.7. Показатели аварийности на море по видам АС



Виды АС	2023 год	2024 год
4. Навигационные, всего	25	36
из них:		
навал	5	9
столкновение	10	7
посадка на мель	10	19
столкновение с притопленным предметом	0	1
5. Технические	35	39
всего		
из них:		
повреждение судовых устройств и механизмов	26	27
затопление/потеря остойчивости, плавучести	3	2
повреждение корпуса судна	3	6
пожар/взрыв	3	3
повреждение буксируемого объекта	0	1
3. Гибель человека, случаев	18	17
Всего погибших, человек	26	26
4. Получение тяжких телесных повреждений, случаев	3	5
Всего получивших тяжкие телесные повреждения, человек	6	5
ВСЕГО аварийных случаев	81	97

1.7.1. Показатели аварийности на море по видам за 10 лет (2014 - 2024 г.г.)



1.8. Виды аварий судов на море и причины, их повлекшие

1. Навигационные – 36 АС

Причины:

невыполнение требований Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

ненадлежащая организация безопасной ходовой навигационной вахты.

не учёт сложившихся гидрометеоусловий при швартовке к причалу,

несоблюдение правил плавания маломерных судов в акватории морского порта

2. Технические – 39 АС

Причины:

несоблюдение:

- Правил технической эксплуатации морских судов;
 - Правил технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций;
 - установленного района плавания маломерного судна;
- Передача права распоряжения и управления маломерным судном лицу, не имеющему права управления этим судном.

3. Гибель человека – 17 АС

Причины:

нарушение погибшими требований охраны труда и безопасных методов выполнения работ:

- при выполнении промысловой операции;
- при водолазных работах;
- при работах на высоте

4. Получение тяжких телесных повреждений – 5 АС

Причины:

нарушение требований охраны труда и безопасных методов выполнения работ:

- при выполнении буксировочной операции;
- при выполнении грузовых работ;
- при выполнении судовых работ

2. АНАЛИЗ АВАРИЙНОСТИ СУДОВ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

2.1 Распределение аварийности судов на ВВП по месяцам



	2023 год	2024 год
Транспортных происшествий		
Всего	128	114
Аварий	4	5
Инцидентов	124	109
В том числе с пассажирскими судами		
Всего	28	25
Аварий	0	1
Инцидентов	28	24
Транспортных происшествий по видам		
Столкновение	15	20
Затопление судна, груза	3	7
Удар, навал	49	48

Повреждение ГТС	20	12
Посадка на мель	36	27
Повреждение судна, пожар	3	0
Загрязнение окружающей среды	1	0
Гибель человека	1	0
Количество погибших, человек	2	0
Количество травмированных, человек	0	2

В 2024 году на внутренних водных путях Российской Федерации произошло 114 транспортных происшествий, на 14 (11%) транспортных происшествий меньше, чем в 2023 году.

В результате транспортных происшествий в 2024 году тяжело травмированы 2 человека. В 2023 году в результате транспортных происшествий погибло 2 человека, травматизма не зарегистрировано.

2.2. Аварии судов на ВВП

На внутренних водных путях в 2024 году произошло 5 аварий:

1. 21.05.2024 в 17:00 (Якутского времени) на 874 км реки Лена в районе н.п. Жиганск произошла подвижка льда в результате сорвало т/х **«КАПИТАН БУРКОВСКИЙ»** (9 человек на борту) на 500 метров вниз по течению, далее вместе со льдом судно остановилось. Члены экипажа т/х **«КАПИТАН БУРКОВСКИЙ»** были сняты вертолетом, в дальнейшем судно, получив пробоины льдом ниже ватерлинии, затонуло.

2. 21.05.2024 в 17:00 (Якутского времени) на 874 км реки Лена в районе н.п. Жиганск произошла подвижка льда в результате сорвало т/х **«СОФРОН ДАНИЛОВ»** (13 человек на борту) на 500 метров вниз по течению, далее вместе со льдом судно остановилось. Члены экипажа т/х **«СОФРОН ДАНИЛОВ»** были сняты вертолетом, в дальнейшем судно, получив пробоины льдом ниже ватерлинии, затонуло.

3. 25.05.2024 в 18:00 (мск) на 3517,8 км реки Лена т/х **«КАПИТАН ПАВЛУШКОВ»** (судовладелец ООО «Терминал Ленаречтранс») в составе с несамоходной баржой-приставкой «МП-2574» при подходе к рейду Березовскому уклонился от оси судового хода и ударился днищем о препятствие (предположительно о дамбу № 225), получив рваные повреждения днища. Баржа «МП-2574» на плаву в ожидании тяги, т/х **«КАПИТАН ПАВЛУШКОВ»** корпусом находится на грунте в ожидании распазки и заделки повреждений обшивки корпуса. На т/х **«КАПИТАН ПАВЛУШКОВ»** обнаружена водотечность в правом носовом трюме.

4. 20.07.2024 в 14:00 (мск) на 1715 км р. Волга пассажирский т/х **«ВАЛЕРИЙ ГРУШИН»** (судовладелец ООО СК «Волга-Трэвел»), выполняя рейс п. Самара – п. Ширяево с 45 пассажирами на борту, столкнулся с маломерным катером «ASTRO 20 FSX» (судовладелец ИП). Погибших нет. Пострадали 5 человек на моторной лодке, все они с различными травмами госпитализированы, из них 2 человека тяжело травмированы. На т/х **«ВАЛЕРИЙ ГРУШИН»** повреждений корпуса, водотечности нет. Разлива нефтепродуктов, препятствий судоходству нет.

5. 12.09.2024 в 02:00 (мск) на 1644 км р. Кама, плавучий кран **«Т-36»** (судовладелец ООО «РЕСУРС-М») вследствие поступления забортной воды в корпус судна затонул у левого берега реки Кама, в районе ул. Шлюзовая, г. Набережные Челны, Республика Татарстан.

ОПИСАНИЕ АВАРИЙ СУДОВ НА МОРЕ И ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ НА ВВП РФ

**ГИБЕЛЬ ЧЛЕНА ЭКИПАЖА СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ»
ВО ВРЕМЯ ПРОМЫСЛА В ОХОТСКОМ МОРЕ 03.02.2024**
КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИИ

03 февраля 2024 года в 21:50 LT (UTC+12) на промысле в Охотском море на СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ» при выборке трала помощник капитана по добыче был придавлен на слипе траловым мешком и затем по наклонной части слипа соскользнул в воду. Предпринятые поиски выпавшего за борт человека результата не дали.

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ

Рис. 1. Средний рыболовный траулер морозильный «ВИЛЮЧИНСКИЙ»

Название	ВИЛЮЧИНСКИЙ
Тип судна	Средний рыболовный траулер морозильный (СРТМ)
Флаг	Российская Федерация
Номер ИМО	8901444
Классификационное общество	Российский морской регистр судоходства (РС)
Порт регистрации	Петропавловск-Камчатский
Место и год постройки	Норвегия, 1990
Наибольшие размерения судна	длина - 64.05 м, ширина 13.0 м, высота борта 8.85 м
Вместимость валовая	1944
Дедвейт	1270 т

Тип и мощность судовой энергетической установки	Дизель Wartsila-Vasa 6R 32E, 2460 кВт
Число и конструкция гребных винтов	1 винт регулируемого шага, четырёхлопастной. D 3700 мм
Конструкция руля	Полубалансирный, носовое ПУ
Скорость полного хода (узлов)	14
Осадка на момент аварии (нос)	4.8 м
Осадка на момент аварии (корма)	7.5 м
Число пассажиров	Нет
Количество и род груза	Рыбпродукция 388,86 тонн
Численность экипажа	67
Штатный комплект спасательных средств	Дежурная спасательная шлюпка – 1 шт, спасательные плоты 2 x 20 чел, спасательные плоты – 8 x 25 чел, спасательные жилеты - 71 шт, гидротермокостюмы - 71 шт, спасательные круги - 8 шт.
Радиостанция	УКВ ЦИВ, ПВ/КВ – 250 Вт, ИНМАРСАТ-С, аппаратура ГМССБ на районы А1, А2, А3.
Водоотливные средства	Балластно-осушительные насосы 2 x 80 м ³ /ч; аварийный осушительный насос 100 м ³ /ч
Противопожарные средства	Стационарная система пожаротушения галлонами – 190 кг, пожарный насос: 2 x 100 м ³ /ч, аварийный пожарный насос 1x25 м ³ /ч, огнетушители: ОП-5 - 27 шт, ОУ-5 – 4 шт, передвижной порошковый огнетушитель – 45 кг, переносной пенный комплект – 1 шт.
Промысловое устройство	Ваерные электрогидравлические лебедки 3 шт., канатоемкость по ваеру 3070 м, диаметр ваера 34 мм. Вытяжные лебедки – 6 шт. Сетной барабан – 1 шт. Лебедки "GILSON" – 2 шт.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ:

Гибель человека в результате падения за борт

Дата и время	03 февраля 2017 г. 21:50 LT (UTC+12)
Классификация аварийного случая	Очень серьезная авария
Место аварийного случая	φ=51°34.6'N; λ=155°02.5'E

Травмировано/погибло
Загрязнение окружающей среды
Гидрометеоусловия

-/1
Нет
Ветер N-NW 15-20 м/с, волнение моря 5 баллов,
видимость 7 миль, Т воздуха - 10°C, Т воды +2°C

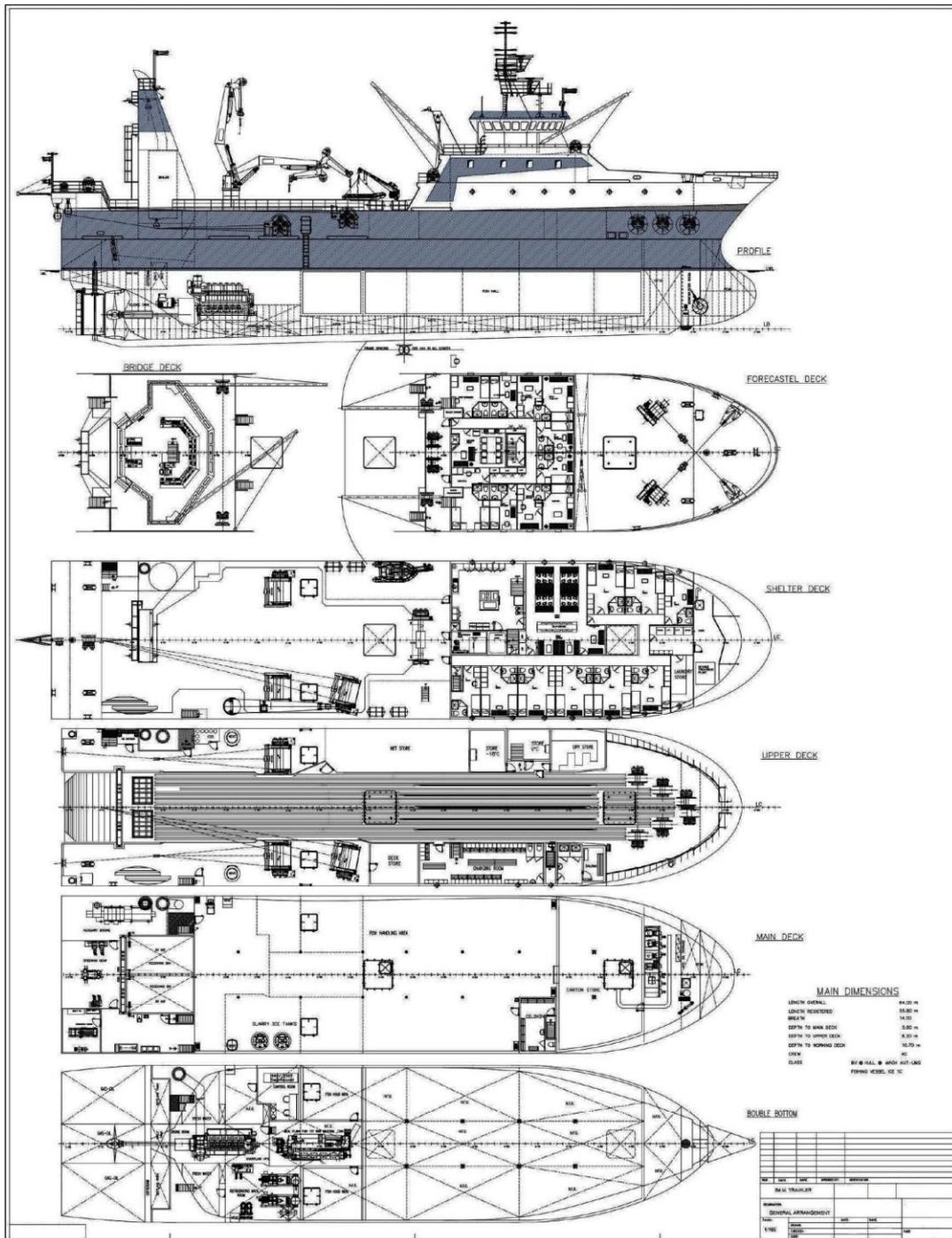


Рис. 2. CPTM проекта R-9104 / R-8830, тип Невельск / Наварин. Общее расположение

УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ ПРОИЗОШЕЛ АВАРИЙНЫЙ СЛУЧАЙ

03.02.2024 на промысле в Охотском море СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ» следовал с тралом курсом 241°, скоростью 3,2 узла.

В 20:00 на ходовую навигационную вахту заступили второй помощник капитана и матрос-рулевой, на ходовом мостике также находились капитан и старший помощник капитана. В

машинном отделении на машинной вахте второй механик. Были включены ходовые огни, огни судна, занятого тралением и палубное освещение. В работе GPS, РЛС, АИС, эхолот и аппаратура ГМССБ. Со временем гидрометеосостояние стали ухудшаться, сила северо-западного ветра в порывах достигала 8 баллов (около 20 м/с), волнение моря – до 5 баллов.

В 21:00 капитан СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ» в связи с ухудшением гидрометеосостояния принял решение произвести выборку трала и вызвал на палубу помощника капитана по добыче рыбы для руководства подъемом (выборкой) трала. При подготовке к подъему трала, как обычно, старший помощник капитана устно проинструктировал траловую вахту по соблюдению техники безопасности и применению средств индивидуальной защиты, а также сделал объявление по судну для всех членов экипажа о необходимости соблюдать осторожность.

Учитывая ухудшающиеся погодные условия, общее руководство траловой вахтой на промысловой палубе осуществлял лично помощник капитана по добыче рыбы, при этом в соответствии с расписанием смен траловой вахты с 20:00 до 02:00 работала смена под руководством мастера по добыче рыбы. Старший помощник капитана управлял судном, 2-ой помощник капитана по командам с промысловой палубы управлял траловым комплексом. Связь осуществлялась посредством внутрисудовой громкоговорящей связи. Выборка трала началась в 21:10 и происходила в штатном режиме, авральные и аварийные работы не было.

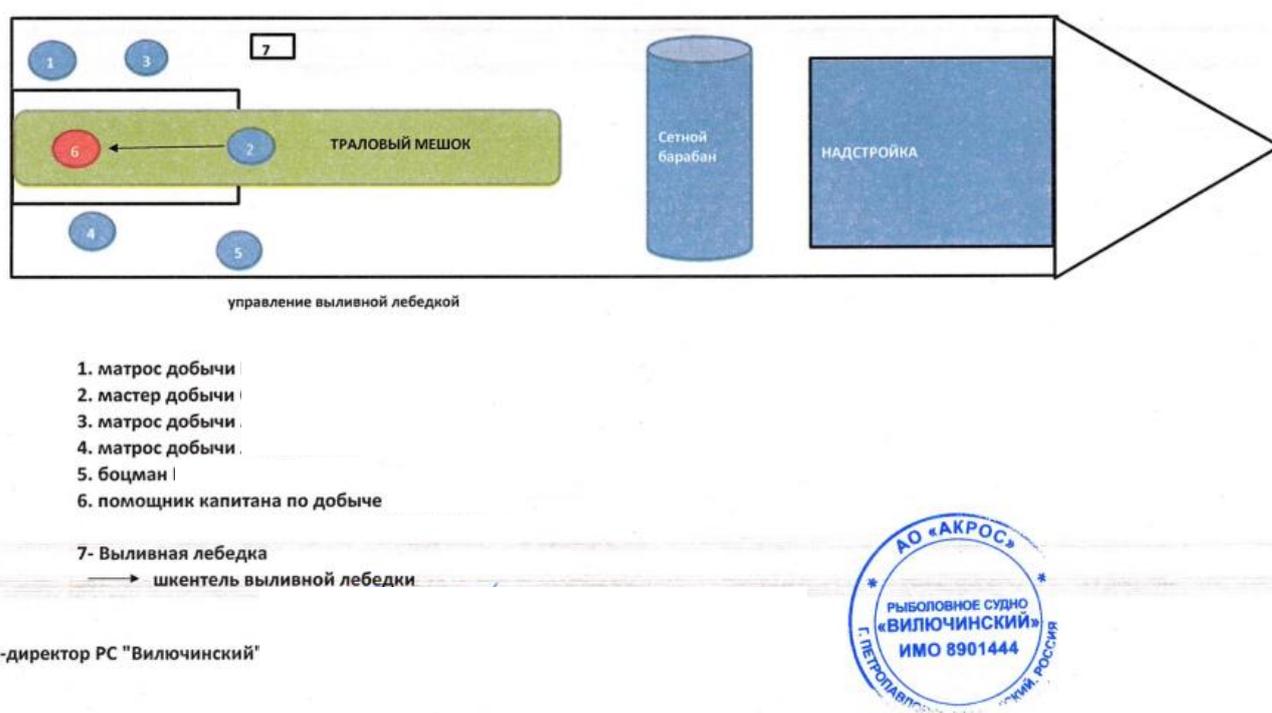


Рис. 3. Схема места аварийного случая, составленная капитаном СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ»

Около 21:40 капитан, оценив размеры и степень наполнения мешка, пришел к выводу, что для его быстрого и безопасного подъема на палубу необходимо перезавести места крепления шкентелей гиневых лебедок к траловому мешку, то есть закрепить их поближе к концу мешка. Он дал команду выполнить перезаводку шкентелей, а 2-ой помощник капитана продублировал эту команду по громкой связи на палубу. Однако помощник капитана по добыче рыбы начал производить взятие тралового мешка на палубу без перезаводки шкентелей гиневых лебедок.

С начала выборки помощник капитана по добыче рыбы находился в безопасной зоне в кармане промысловой палубы и оттуда подавал команды траловой вахте (в части действий с промысловым вооружением) и на мостик (в части управления траловым комплексом). При этом помощник капитана по добыче рыбы находился вне зоны видимости с мостика, связь с ним осуществлялась через радио и судовую громкую связь, без визуального контакта.

Когда гиневые лебедки были полностью выбраны и их полиспасты уперлись в блоки на портале, капитану стало ясно, что без перезаводки шкентелей взять мешок гиневыми лебедками не представляется возможным. Поэтому, по его указанию, второй помощник капитана по громкой связи повторно, несколько раз, дал команду перезавести шкентели гиневых лебедок.



Рис. 4. Вид на промысловую палубу со стороны судового мостика. На момент фото (справа) мешок с уловом полностью затянут на промысловую палубу

Фактически, в этот момент процесс выборки остановился. Далее необходимо было путем поочередного ослабления, перезаводки и набивания шкентелей гиневых лебедок до конца затянуть траловый мешок на палубу.

В 21:45 из кармана промысловой палубы в поле зрения с судового мостика внезапно появился помощник капитана по добыче рыбы со шкентелем выливной лебедки в руках, забрался на лежащий вдоль промысловой палубы траловый мешок (мешок был частично взят на палубу, частично уходил по слипу за корму) и пошел по мешку в сторону слипа.

В 21:46 капитан стал по громкой связи подавать помощнику капитана по добыче рыбы команды немедленно вернуться в безопасное место, но тот никак на них не реагировал, уйдя на ту часть тралового мешка, которая находилась на наклонной части слипа.

Помощник капитана по добыче рыбы скрылся из поля зрения мостика, так как обзор закрывал лежащий на палубе наполненный траловый мешок. Видя, что помощник капитана по добыче рыбы не реагирует на команды, мастер по добыче рыбы также вышел из кармана и залез на мешок. Оставшись на мешке на горизонтальной части палубы в зоне видимости с мостика, он стал поправлять и подавать трос шкентеля выливной лебедки в направлении помощника капитана по добыче рыбы.

В 21:48 капитан по громкой связи еще несколько раз давал команды вернуться в безопасное место, но они не выполнялись. Капитан спустился в свою каюту для того, чтобы одеться и выбежать на промысловую палубу для принятия мер по обеспечению безопасности. Не успев надеть

верхнюю одежду, он услышал, что вахтенный 2-ой помощник капитана срочно вызывает его на мостик.

Когда капитан поднялся, то увидел, что траловая вахта на корме оживленно передвигается. На вопросы по громкой связи о том, что происходит на слипе и где помощник капитана по добыче рыбы, никто из находившихся на промысловой палубе работников службы добычи не отвечал.

В 21:50 находившийся на корме мастер по добыче рыбы доложил, что помощник капитана по добыче рыбы упал за борт. Сразу же была объявлена тревога «Человек за бортом», дальнейшие действия производились согласно расписанию по тревогам и установленным процедурам по поиску и спасанию.



Рис. 5. Вид от фальштрубы правого борта на наклонную часть слипа. Показано место, где упавший с тралового мешка помощник капитана по добыче был зажат между бортом и мешком. На момент фото мешок с уловом полностью затянут на промысловую палубу. Фишпорт поднят. Открыты люки рыбоприемного бункера («кармана»), который заполнен рыбой (часть рыбы «вылита» из тралового мешка в приемный бункер)

Все предпринятые действия по поиску помощника капитана по добыче рыбы положительного результата не принесли.

04.02.2024 в 07:00 в связи с ухудшением погодных условий и окончательной потерей возможности обнаружить помощника капитана по добыче рыбы, судно прекратило поиск.

УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ

СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ», согласно Классификационному свидетельству, не имел ограничений по району плавания. Экипаж судна состоял из 67 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 Свидетельству о минимальном безопасном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность.

Погибший был принят на работу в плавсостав на должность помощника капитана по добыче рыбы СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ» для выполнения трудовых обязанностей, предусмотренных Уставом службы на судах рыбопромыслового флота РФ, договором, судовым расписанием и другими локальными нормативными актами Работодателя. Трудовой договор заключен на промысловый период с 11.09.2023 по апрель 2024 года. 30.08.2023 ФГБУЗ «Камчатский краевой центр общественного здоровья и медицинской профилактики» помощнику капитана по добыче рыбы было выдано медицинское заключение об отсутствии медицинских противопоказаний к работе на судне на срок 12 месяцев по специальности помощника капитана по добыче рыбы, без ограничений по району плавания. 14.12.2022 ГБУЗ «Краевая клиническая психиатрическая больница» г. Владивостока выдано медицинское заключение врачебной психиатрической комиссии об отсутствии противопоказания к работе в должности мастера по добыче рыбы. 11.09.2023 помощник капитана по добыче рыбы прошел вводный инструктаж в компании и первичный инструктаж на рабочем месте (судне) и был допущен к самостоятельной работе с 13.09.2023. Согласно личной карточке учета выдачи средств индивидуальной защиты, помощник капитана по добыче рыбы был обеспечен СИЗ в полном объеме 05.12.2023 (начало нового рейса) и на момент аварийного случая на нем был жилет рабочий страховочный (ЖРС) и соответствующая метеоусловиям рабочая одежда и обувь.

Согласно должностной инструкции помощника капитана по добыче, в должностные обязанности помощника капитана по добыче входит: участвовать в разработке промыслового расписания; руководить работой подчиненного персонала и промысловой команды, организовывать работы промысловых вахт, обеспечивать безопасность промысловых работ, организовывать и выполнять правильную эксплуатацию промвооружения, оборудования и технических средств своего заведования, ремонт орудий лова; в сложных условиях и аварийных ситуациях лично руководить промысловыми работами; соблюдать правила и режим рыболовства в районе промысловой деятельности судна; следить за промысловой обстановкой и анализировать ее; в сложных условиях плавания по вызову капитана или вахтенного помощника незамедлительно прибыть на место и находиться там, пока этого требует обстановка, добросовестно и четко выполнять служебные обязанности и распоряжения начальников и т.д.

Промысловая палуба имеет ограждение в виде фальшборта высотой 1,2 м, между горизонтальной частью палубы и наклонным слипом предусмотрен подъемный фишпорт высотой 1,1 м. В момент несчастного случая фишпорт находился в опущенном состоянии, так как производился подъем мешка с уловом на палубу. Для освещения промысловой палубы предусмотрены светодиодные влагозащищенные прожекторы, мощностью лампы 400 W - 6 шт, галогеновый прожектор влагозащищенный, мощностью 1000 W – 1 шт, палубные светильники Т67 влагозащищенные мощностью 2 лампы по 18 W – 18 шт, диодный ip67 мощностью 50 W — 4 шт, мощностью 250 W - 2шт, светодиодные прожекторы мощностью 400 W - 2шт. на освещение досок.

Траловый мешок служит для аккумуляции улова и изготавливается из дели с размером ячеи, обеспечивающим удержание целевого вида лова. В заполненном рыбой состоянии траловый мешок СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ» имел максимальную длину 25 м и диаметр 2,8 м.

Из показаний мастера по добыче рыбы следует, что после нескольких попыток помощнику капитана по добыче удалось зацепить шкентель за мешок, но в этот момент он упал с мешка на наклонную часть слипа между мешком и левым бортом, а затем мешок привалился к левому борту, придавив его. Ситуация с момента, когда помощник капитана по добыче взял шкентель и пошел на слип до того момента, когда он упал с мешка, развивалась стремительно. Мастер по добыче рыбы сразу слез с мешка и прибежал в карман левого борта. Через некоторое время мешок отодвинулся в сторону правого борта, и он с матросами подали помощнику капитана по добыче веревку и железный шест, но он никак не реагировал и не двигался, а затем по наклонной части слипа

соскользнул в воду. Мастер по добыче сразу же сообщил на мостик, что помощник капитана по добыче находится за бортом.

Судовладельцем разработано Положение о системе управления охраной труда, а также разработана оценка профессиональных рисков, в том числе рисков помощника капитана по добыче рыбы. С указанными документами помощник капитана по добыче был ознакомлен под роспись.

В соответствии с картой оценки профессиональных рисков для профессии (должности) «Помощник капитана по добыче рыбы» в том числе идентифицированы следующие опасности:

- опасность воздействия движущихся, разлетающихся, вращающихся, падающих предметов, деталей, машин, механизмов, снега, льда и т.д. Мерами управления риском (опасностью) воздействия движущихся предметов являются: содержание в исправном состоянии оборудования, своевременное техническое обслуживание оборудования и механизмов, установка защитных ограждений. Все перечисленные меры предпринимаются: промышленное оборудование содержится в исправном состоянии, производится его своевременное техническое обслуживание; для промышленных операций используется только сертифицированное промышленное вооружение и материалы; промышленная палуба имеет ограждение, люди выходят на нее только по команде, на возможно короткое время и для выполнения только тех регламентированных промысловым расписанием операций, которые невозможны без участия человека;

- опасность утонуть (в естественном или искусственном водоеме, в технологической емкости и т.д.) Мерами управления риском (опасностью) утонуть в водоеме являются: установка ограждений, соблюдение правил безопасности при работе, проведение тренировок. Все перечисленные меры предпринимаются: палуба имеет ограждения, фальшборта и подъемный фишпорт; все работы осуществляются только с соблюдением правил безопасности, в том числе с применением средств индивидуальной защиты.

Согласно данным ФГБУ «Камчатское УГМС» в акватории Охотского моря в координатах $\varphi=51^{\circ}34,6N$, $\lambda=155^{\circ}25,4E$ за 03.02.2024 судовые сводки погоды отсутствуют. По расчетным данным на открытой акватории в районе с вышеуказанными координатами ветер был северный, северо-западный 10-15 м/с, высота волн 2,5-3,0 метра. Выборка трала производилась при волнении поверхности моря, не превышающем допустимые значения, установленные Правилами по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов, Водоизмещение СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ» составляет 2871 т. Максимально допустимое волнение моря при ведении промысла для судов кормового траления водоизмещением 2001 т и более составляет 7 баллов, что соответствует высоте волн 6,0 - 8,5 м. В момент аварийного случая высота волн составляла 2,5 - 3,0 м (5 баллов).

Помощник капитана по добыче вышел на сетную часть кутка, которая в том числе, находилась на наклонной плоскости слипа во время операции по подъему трала, что категорически запрещается Правилами по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов.

Помощник капитана по добыче рыбы проигнорировал команды капитана о возвращении в безопасное место, чем нарушил требования Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации и должностной инструкции.

ПРИЧИНЫ АВАРИИ

- **Нарушение технологического процесса при подъеме трала и Правил по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов** – помощник капитана по добыче рыбы покинул безопасную зону (карман промысловой палубы), встал на сетную часть трала и передвигался по ней, а также находился на наклонной плоскости слипа во время подъема трала пренебрегая какими-либо видами страховки.

- **Невыполнение команд капитана** – несмотря на неоднократные приказы вернуться в безопасное место, помощник капитана по добыче продолжил опасные действия.
- **Недостаточный контроль со стороны руководства** – капитан и вахтенный помощник не смогли оперативно предотвратить выход помощника по добыче в опасную зону из-за ограниченной видимости с мостика.
- **Опасные условия работы** – ухудшение погодных условий (ветер до 20 м/с, волнение 5 баллов) увеличило риск падения за борт.
- **Несовершенство системы связи** – отсутствие визуального контакта между мостиком и промысловой палубой затруднило контроль за действиями экипажа.

ВЫВОДЫ

- Гибель произошла из-за грубого нарушения Правил по охране труда и невыполнения команд капитана.
- Система управления безопасностью на судне не обеспечила должного контроля за действиями экипажа в опасной зоне.
- Погодные условия усугубили ситуацию, но не являлись критическими для ведения промысла.

ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ

- Вся деятельность на борту судна должна рассматриваться с точки зрения управления рисками.
- Ведение промыслового процесса всегда связано с большим риском для всех членов палубной команды, их слаженная и профессиональная работа - залог их жизни. Весь процесс работы на промысловой палубе, все действия палубной команды должны быть строго регламентированы промысловым расписанием и промысловой схемой.
- Необходимо помнить, что все члены экипажа несут ответственность за обеспечение собственной безопасности и безопасности своих коллег.
- То, что операция является рутинной, повторяющейся изо дня в день, не означает, что она имеет низкий риск. Важно регулярно пересматривать оценку рисков, чтобы убедиться в том, что все операции правильно продуманы и приняты соответствующие меры по снижению рисков и устранению выявленных опасностей.
- Эффективная оценка рисков до начала выполнения задачи позволила бы определить необходимые меры безопасности. Оценка рисков должна проводиться в соответствии с требованиями, соблюдением необходимых процедур и принятыми мерами предосторожности.
- Моряки должны осознавать опасность падения за борт, которое зачастую приводит к смерти и подключать свои предохранительные устройства, чтобы не допустить падения.
- Необходимо обеспечить Надёжный визуальный надзор за промысловой палубой с мостика (дополнительные камеры, наблюдательные посты)

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙ В БУДУЩЕМ

- **Провести внеплановый инструктаж** по технике безопасности с разбором данного случая.
- **Установить дополнительные ограждения** на слипе или автоматические

блокировки доступа при работе трала.

- **Оборудовать промысловую палубу видеонаблюдением** для мониторинга действий экипажа с мостика.

- **Внедрить систему дублирования команд** – голосовая связь + световая/звуковая сигнализация при опасных операциях.

Авария могла быть предотвращена при строгом соблюдении правил безопасности и должном контроле со стороны руководства. Необходимо усилить меры по предотвращению несанкционированного доступа в опасные зоны и повысить дисциплину экипажа.

ГИБЕЛЬ БУКСИРА «БАЙКАЛ» В ЕНИСЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ КАРСКОГО МОРЯ 04.06.2024**КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИИ**

04.06.2024 в 19:56 LT (UTC+7) в Енисейском заливе Карского моря, у мыса Ефремов Камень, во время оказания содействия буксиру «БАЙКАЛ» ледоколом «ВЛАДИВОСТОК» в подходе к дрейфующей барже «ДИКСОН», произошло сжатие буксира «БАЙКАЛ» ледовыми полями, в результате, чего буксир опрокинулся на правый борт и впоследствии затонул. Восемь членов экипажа буксира смогли эвакуироваться на лёд, местонахождение боцмана буксира «БАЙКАЛ» не установлено, числится пропавшим без вести.

СВЕДЕНИЯ О СУДАХ

Рис. 1. Буксир «БАЙКАЛ»

Название	БАЙКАЛ
Тип судна	Буксир
Флаг	Российская Федерация
Номер ИМО	8027121

Порт (место) регистрации	Архангельск
Место и год постройки	Финляндия, 1982
Наибольшие размерения судна	длина 39.9 м, ширина 12.0 м, высота борта 7.0 м
Вместимость (брутто/нетто):	728/218
Тип и мощность судовой энергетической установки	ДВС 6R32 2 x1850 кВт
Число и конструкция гребных винтов	2 ВРШ, 4-х лопастные
Конструкция руля, ПУ	Поворотные насадки
Скорость полного хода (в узлах)	11,5
Осадка на момент аварии (нос)	5.5
Осадка на момент аварии (корма)	6.4
Число пассажиров	0
Количество и род груза	нет
Численность экипажа	9
Штатный комплект спасательных средств	Надутая дежурная шлюпка PD-420 - 1 шт.; надувной плот ПСН-10МК - 1 шт.; надувной плот RAFT-A-16 - 2 шт.; спасательные круги - 8 шт.; спасательные жилеты - 16 шт.; гидротермокостюмы – 16 шт.
Ледовый класс	Аrc 4



Рис. 2. Ледокол «ВЛАДИВОСТОК».

Название	ВЛАДИВОСТОК
Тип судна	Ледокол
Флаг	Российская Федерация
Номер ИМО	9658654
Порт (место) регистрации	Большой порт Санкт Петербург
Место и год постройки	Россия, 2015
Наибольшие размерения судна	Длина 109.76 м, ширина 27.5 м, высота борта 12.4 м
Вместимость (брутто/нетто)	11720/3516
Тип и мощность судовой энергетической установки	ДВС W12V32E 27840 кВт
Число и конструкция гребных винтов	2 винто-рулевые колонки (ВРК) азимутального типа, открытый винт фиксированного шага
Конструкция руля, ПУ	2 полноповоротные винто-рулевые колонки
Скорость полного хода (в узлах)	17.0
Осадка на момент аварии (нос)	8.2
Осадка на момент аварии (корма)	8.5
Число пассажиров	0
Количество и род груза, его размещение по трюмам	Нет
Численность экипажа	26
Штатный комплект спасательных средств	Линеметное устройство с 4 ракетами и линиями; 12 парашютных ракет; спасательные шлюпки 2 шт.; моторные спасательные шлюпки 2 шт.; дежурная шлюпка 1 шт.; спасательные плоты 6 шт.; надувное средство спасения «MOR» 2шт.; шлюпбалки 2 шт.; лебедки 2 шт.; спасательные жилеты 69 шт.; гидрокостюмы 63 шт.; спасательные круги 11шт.
Ледовый класс	Icebreaker 7

СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ

Дата и время	04 июня 2024 г. 19:56 LT (UTC+7)
Классификация аварийного случая	Очень серьезная авария
Место аварийного случая	$\varphi=73^{\circ}09,772'N$; $\lambda=080^{\circ}17,994'E$
Травмировано/погибло	-/1
Загрязнение окружающей среды	Нет
Гидрометеоусловия	Ледовая обстановка: обширные поля припая сплоченностью 9 баллов. Толщина припая 1,5-2,0 м; заснеженность 2 балла; сжатие 2 балла. Ветер N - 12 м/с. Видимость – 7 миль. Пасмурно. Т воздуха +1°C.

УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА АВАРИИ

04.06.2024 в 17:30 LT (UTC+7) буксир «БАЙКАЛ», стоящий во льду в бухте Север Енисейского залива Карского моря, получил указание от диспетчера бухты Север следовать к оторвавшейся, во время ледохода, от «Нефтяного терминала» несамоходной, безэкипажной, порожней барже «ДИКСОН», дрейфующей у мыса Ефремов Камень Енисейского залива, для её дальнейшей буксировки в бухту Север.

Гидрометеорологические условия по данным ФГБУ «Северное УГМС»: небольшой снег, метель; ветер N 8-13 м/с, порывы 15-18 м/с; Т воздуха -1,4 - (-0,3) °С.

На ходовом мостике буксира «БАЙКАЛ» ходовую навигационную вахту несли капитан, занятый управлением буксиром, и старший помощник капитана, осуществлявший наблюдение за текущей обстановкой. Боцман на корме занимался подготовкой буксирного устройства к последующей буксировке баржи «ДИКСОН».

В центральном посту управления (ЦПУ) буксира «БАЙКАЛ» на машинной вахте третий механик, моторист, также в ЦПУ находился старший механик.

04.06.2024 в 16:04 на электронную почту ледокола «ВЛАДИВОСТОК», находящемуся в безопасной точке дрейфа в координатах $\varphi=72^{\circ}55,7'N$; $\lambda=080^{\circ}17,6'E$, поступило распоряжение от представителя Штаба морских операций ФГБУ «ГлавСевморпуть» оказать содействие совместно с буксиром «ТИТАН» буксиру «БАЙКАЛ» в подходе к барже «ДИКСОН». В случае необходимости произвести околку баржи.

На ледоколе ходовую навигационную вахту нес старший помощник капитана, осуществлявший управление судном, и четвертый помощник капитана, занятый наблюдением за окружающей обстановкой и поддержанием УКВ радиосвязи

В 16:14 ледокол «ВЛАДИВОСТОК» начал движение в бухту Север курсом 358°, скоростью 14 узлов.

В 17:40, после объявления аврала по плаванию в узкости, капитан ледокола «ВЛАДИВОСТОК» прибыл на мостик, для дачи рекомендаций по маневрированию при заходе в бухту Север.

В 18:30 в координатах $\varphi=73^{\circ}09,6'N$; $\lambda=080^{\circ}24,0'E$ ледокол подошёл к буксиру «БАЙКАЛ». Связь между судами осуществлялась по УКВ на 74 канале. Капитану буксира были даны рекомендации старшего помощника капитана ледокола «ВЛАДИВОСТОК» начать движение в кильватер за ледоколом и держать безопасную дистанцию.

Тип ледовых условий – средний и тяжелый. Ледовая обстановка: обломки полей припая сплоченностью 9 баллов. Толщина припая 1-1.5 м; заснеженность 2 балла; сжатие 1 балл. Ветер N - 13 м/с. Видимость – 7 миль. Пасмурно. Т воздуха +1°C.



Рис. 3. Место аварии буксира «БАЙКАЛ» $\varphi=73^{\circ}09,772'N$; $\lambda=080^{\circ}17,994'E$.

Средняя скорость движения буксира составляла 3,3 узла, ледокола - 5,7 узла. Дистанция между судами была около 3 кбт, но постепенно увеличивалась из-за разности маневренных характеристик, скоростей в ледовых условиях, отсутствия взаимодействия между ледоколом «ВЛАДИВОСТОК» и буксиром «БАЙКАЛ» по УКВ радиосвязи во время движения и заранее не оговорённой поддерживаемой дистанции между судами.



Рис. 4. Подход ледокола «ВЛАДИВОСТОК» к буксиру «БАЙКАЛ» в бухте Север



Рис. 5. Дистанция между судами около 3 кбт.

Около 18:45 после окончания аврала и доклада старшего помощника капитана ледокола диспетчеру бухты Север о выходе ледокола «ВЛАДИВОСТОК» из бухты Север, капитан ледокола покинул мостик, передав управление старшему помощнику.

В 18:45 ледокол вышел из бухты Север на чистую воду между неподвижным припаем мыса Ефремов Камень по правому борту и оторванным полем припайного льда по левому борту. Ширина полосы чистой воды от 60 до 100 метров. Курс 256.0° .



Рис. 6. В 18:52 дистанция от ледокола «ВЛАДИВОСТОК» до буксира «БАЙКАЛ» около 17 кбт.

Ледовая обстановка: обширные поля припая сплоченностью 9 баллов. Толщина припая 1,5-

2,0 м; заснеженность 2 балла; сжатие 2 балла. Ветер N - 12 м/с. Видимость – 7 миль. Пасмурно. Т воздуха +1°С.

Средняя скорость движения буксира «БАЙКАЛ» после выхода на чистую воду составляла 5,2 узла, ледокола - 14,9 узла.

В 18:52 в координатах $\varphi=73^{\circ}09,6'N$; $\lambda=080^{\circ}19,0'E$ буксир «БАЙКАЛ» находился на дистанции 17,2 кбт от ледокола «ВЛАДИВОСТОК». Расстояние между буксиром «БАЙКАЛ» и ледоколом «ВЛАДИВОСТОК» увеличилось ещё больше, так как к вышеперечисленным причинам добавилась ещё и разница во времени выхода судов на чистую воду. Генеральный курс ледокола «ВЛАДИВОСТОК» - $296,0^{\circ}$.

В 18:52 произошло сжатие буксира ледовыми полями. Буксир в результате сжатия накренился на правый борт, затем на левый и обратно на правый с последующим увеличением крена до 40, 60, 90 градусов.

КМ «БАЙКАЛ» объявил общесудовую тревогу «Покинуть судно», но сигнал тревоги не сработал. Причина не известна.

По УКВ КМ буксира «БАЙКАЛ» сообщил на ледокол «ВЛАДИВОСТОК» и диспетчеру бухты Север о потере хода в зоне сильного сжатия на стыке полей припайного льда и запросил эвакуацию экипажа.

Около 18:52 буксир «ТИТАН» находился в координатах $\varphi=73^{\circ}10,6'N$; $\lambda=080^{\circ}11,7'E$ рядом с баржей «ДИКСОН» и после передачи по УКВ радиосвязи КМ буксира «БАЙКАЛ» о случившемся, начал движение к буксиру «БАЙКАЛ».

В 18:55 буксир «БАЙКАЛ» накренился на правый борт на 90-100 градусов и лег правым бортом на лед. Экипаж самостоятельно покинул судно, так как из-за сложившейся ситуации, организованно покинуть судно не представлялось возможным. Покидание судна экипажем ни капитаном, ни старшим помощником буксира «БАЙКАЛ» не контролировалось.

Из 9 членов экипажа, находившихся на борту буксира, на лёд высадилось 8 человек. Одного из членов экипажа, боцмана, среди высадившихся не было.



Рис.7. Положение буксира «БАЙКАЛ» на 19:00 04.06.2024

После эвакуации экипажа буксир «БАЙКАЛ» лежал на льду. Сдавливание буксира дрейфующим ледяным полем продолжалось. При получении крена в 90-100 градусов, корпус в районе МКО, под действием льда начал разрушаться и стала поступать забортная вода. Льдом по

правому борту были выдавлены иллюминаторы и окна надстройки буксира, через которые тоже начала поступать забортная вода. Экипаж буксира «БАЙКАЛ» стоял на безопасном расстоянии от буксира. После приостановки подвижки льда капитан буксира «БАЙКАЛ», подойдя вплотную к буксиру, пытался дозваться боцмана, но ответа не последовало. После возобновления сдавливания буксира «БАЙКАЛ» и усиления сжатия корпуса, капитан отбежал к стоящему в стороне экипажу.

Около 18:52 в связи со сложившейся аварийной ситуацией на буксире «БАЙКАЛ» вахтенный помощник капитана ледокола «ВЛАДИВОСТОК» вызвал капитана на мостик. Прибыв на мостик, капитан ледокола принял решение лечь на обратный курс через левый борт и следовать к буксиру «БАЙКАЛ» для околки и освобождения из ледового плена.

В 19:04 на дистанции 4 кбт от буксира ледокол застопорил ход для предотвращения трещин в припайном льду, в связи с обнаружением людей на льду в количестве 8 человек.

Капитан ледокола объявил тревогу «Человек за бортом!».

Буксир «БАЙКАЛ» лежал правым бортом на льду, дрейфуя со скоростью 0,27 узла.

В 19:30 буксир «ТИТАН» находясь в координатах $\varphi=73^{\circ}10,0'N$; $\lambda=080^{\circ}16,1'E$ потерял ход в припайном льду и остановился.

В 19:56 буксир «БАЙКАЛ» затонул в координатах $\varphi=73^{\circ}09,772'N$; $\lambda=080^{\circ}17,994'E$.

В течение часа, с 19:15 до 20:15 ледоколом были подняты на борт с помощью судового крана 8 членов экипажа буксира «БАЙКАЛ». Боцман не был найден.

В 20:15 ледокол «ВЛАДИВОСТОК» с ледовым полем продолжил дрейф в сторону мыса Ефремов Камень. Капитан ледокола «ВЛАДИВОСТОК» доложил по телефону в МСКЦ Диксон о результатах по спасению экипажа судна. Получено разрешение завершить спасательные операции и продолжить визуальное наблюдение за местом аварии.

УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ

Буксир «БАЙКАЛ» соответствовал требованиям нормативных документов, регламентирующих безопасность плавания.

На борту находился экипаж в количестве 9 человек. Экипаж судна был укомплектован в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года, поправок к этой конвенции и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

В соответствии с разрешением ФГБУ «ГлавСевморпуть» от 05.02.2024 на плавание в акватории Северного морского пути судна ледового класса Arc4 с 30.03.2024 по 30.06.2024 и с 01.12.2024 по 29.03.2025 буксиру «БАЙКАЛ» разрешено:

- самостоятельное плавание по чистой воде и лёгком типе ледовых условий в районах 1-6 акватории Северного морского пути;
- плавание под проводкой ледокола по чистой воде, при легком, среднем и тяжелом типе ледовых условий в районах 1-6 акватории Северного морского пути.

04.06.2024 в 17.30 на 72 канале УКВ радиосвязи поступило указание буксиру «БАЙКАЛ» от диспетчера бухты Север, при подходе ледокола «ВЛАДИВОСТОК» следовать за ледоколом к месту дрейфа баржи «ДИКСОН» для последующей ее буксировки в бухту Север.

План перехода на буксире «БАЙКАЛ» отсутствовал, так как, до данного распоряжения диспетчера бухты Север, буксир осуществлял работу в пределах бухты Север.

В 18.00 ходовую навигационную вахту на буксире «БАЙКАЛ» принял капитан. Старший помощник капитана также оставался на мостике. Капитан осуществлял непосредственное управление судном, то есть выполнял обязанности рулевого, а также осуществлял управление машинным телеграфом. Боцман буксира был отправлен капитаном на корму приготовить две скобы для соединения и разноски пропиленовых буксирных канатов.

В 18.30 капитаном буксира «БАЙКАЛ» установлена связь с ледоколом «ВЛАДИВОСТОК» на

74 канале связи УКВ. Получены рекомендации буксиру «БАЙКАЛ» начать движение и держать дистанцию до ледокола «ВЛАДИВОСТОК» самостоятельно. Выход на связь по запросу одного из судов.

Опыт работы капитана буксира «БАЙКАЛ» на морском транспорте – 36 лет, в занимаемой должности – 7 лет.

Опыт работы боцмана на морском и речном транспорте – 12 лет, в занимаемой должности – 2 года, на данном судне – 6 месяцев.

Ледокол «ВЛАДИВОСТОК» соответствовал требованиям нормативных документов, регламентирующих безопасность плавания.

На борту ледокола находился экипаж в количестве 26 человек. Судно имело действующие документы, выданные РС. Экипаж был укомплектован в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года, поправок к этой конвенции и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

В 16.14 ледокол «ВЛАДИВОСТОК» начал движение в бухту Север, в соответствии с распоряжением представителя Штаба морских операций ФГБУ «ГлавСевморпуть».

Опыт работы капитана ледокола «ВЛАДИВОСТОК» на морском транспорте – 21 год, в занимаемой должности – 4 года, опыт работы в занимаемой должности в полярных водах – 4 года.

Опыт работы старшего помощника капитана ледокола «ВЛАДИВОСТОК» на морском транспорте – 22 года, в занимаемой должности – 8 лет.

Опыт работы 4 помощника капитана ледокола «ВЛАДИВОСТОК» на морском транспорте – 4 года, в занимаемой должности – 1 год.

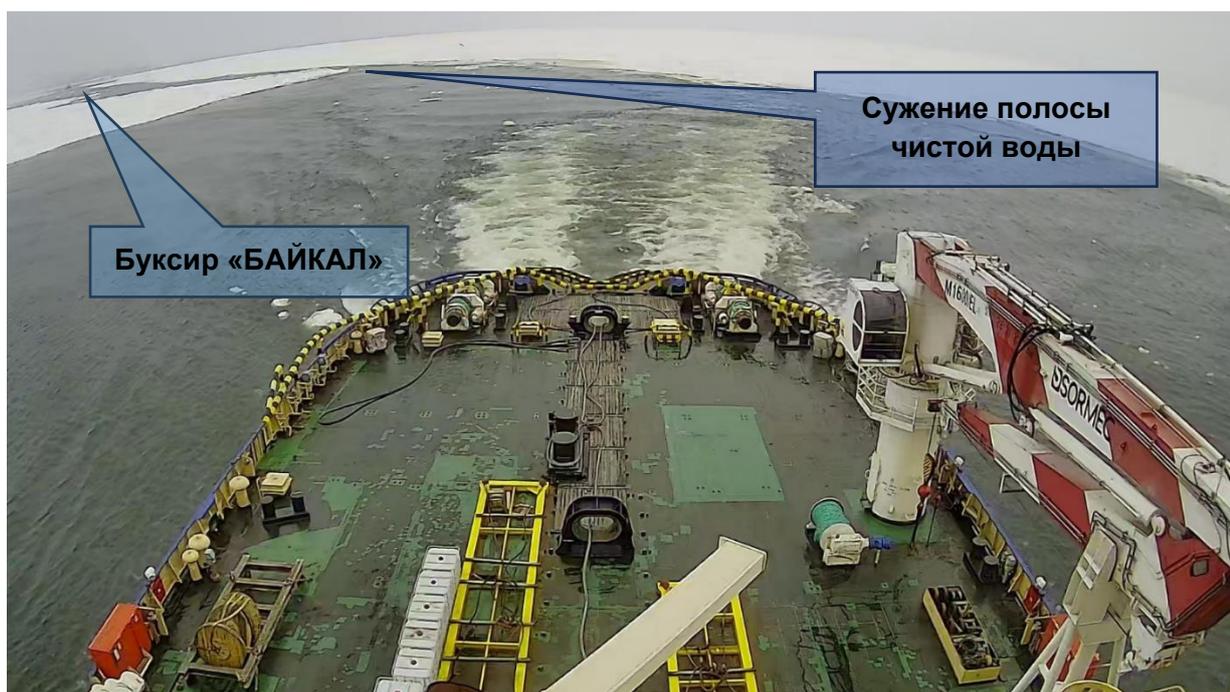


Рис.8. Сужение полосы чистой воды.

Расчёты и анализ разницы в скоростях буксира «БАЙКАЛ» и ледокола «ВЛАДИВОСТОК» показали, что для безопасного следования буксира за ледоколом, перед началом движения необходимо было согласовать конкретную дистанцию между судами, которую необходимо соблюдать во время движения судов, с учётом маневренных характеристик, скоростей судов в ледовых условиях и на чистой воде, а также в период следования активно использовать УКВ радиосвязь с целью соблюдения безопасной дистанции и недопущения её изменения.



Рис.9. Смыкание дрейфующего ледяного поля и припайного льда.

Анализ дрейфа буксира «БАЙКАЛ» с момента его сжатия и потери хода в 18:52 до момента его затопления в 19:56 показывает, что скорость дрейфа оторванного припайного льда, после его столкновения с припайным льдом мыса Ефремов Камень составляла 0,27 узла.

При изучении фотоматериалов с камер видеонаблюдения ледокола «ВЛАДИВОСТОК» было выявлено, что при следовании ледокола «ВЛАДИВОСТОК» в полосе чистой воды между припаем мыса Ефремов Камень и дрейфующим полем припайного льда, видно, что полоса чистой воды в районе захода в него буксира «БАЙКАЛ» имеет достаточную ширину для прохода буксира. Но за кормой ледокола «ВЛАДИВОСТОК» полоса сужается, а затем смыкается из-за дрейфующего поля припайного льда. В результате чего скорость смыкания полосы чистой воды в районе следования буксира «БАЙКАЛ» увеличилась, под действием массы дрейфующего поля припайного льда и течения.

При движении буксира определить скорость дрейфа льда не удалось. Сжатие буксира «БАЙКАЛ» произошло мгновенно, сразу после входа в полосу чистой воды между дрейфующими льдами. Капитан буксира «БАЙКАЛ» не имел информации у об отколе и дрейфе припая выше бухты Север.

Сигнал общесудовой тревоги «Покинуть судно», объявленный капитаном буксира «БАЙКАЛ» после полученного крена, не сработал по неизвестной причине. Сигнал бедствия не подавался.

По информации МСКЦ Диксон сигнал бедствия с АРБ буксира «БАЙКАЛ» также не поступал.

Капитан буксира «БАЙКАЛ» и старший помощник видели боцмана около 18:40-18:50 на баке, берущим скобы и за тем проходившим на корму буксира. Более его никто не видел.

В нарушение Правил ледокольной проводки судов в акватории Северного морского пути капитан ледокола «ВЛАДИВОСТОК» не осуществлял руководство движением каравана, не установил буксиру «БАЙКАЛ» скорость движения и дистанцию до ледокола. Между ледоколом «ВЛАДИВОСТОК» и буксиром «БАЙКАЛ» отсутствовало должное взаимодействие по УКВ радиосвязи.

ПРИЧИНЫ АВАРИИ

- **Недостаточное взаимодействие между ледоколом и буксиром**
 - Отсутствие чётко согласованной дистанции и скорости движения между судами.
 - Недостаточный и несвоевременный обмен информацией по УКВ-связи в ходе проводки.
 - Капитан ледокола не взял на себя руководство движением буксира, нарушив Правила ледокольной проводки судов в акватории Северного морского пути.
- **Ошибки в оценке ледовой обстановки**
 - Не учтена сложность ледовой обстановки - динамика дрейфующих льдов и скорость смыкания ледовых полей.
 - Буксир Arc4 не был рассчитан на самостоятельное плавание в ледовых условиях сплочённостью 9 баллов и сжатия 2 балла.
 - Капитан буксира не получил данных о дрейфе припая выше бухты Север.
- **Организационные и управленческие недостатки**
 - Отсутствие плана перехода для буксира, несмотря на изменение задачи.
 - Недостаточный контроль за экипажем при аварийной эвакуации (потеря боцмана).
 - Неисправность системы общесудовой тревоги «**Покинуть судно**», что затруднило организованную эвакуацию.
- **Конструктивные и эксплуатационные факторы**
 - Ледовый класс Arc4 буксира оказался недостаточным для сложных ледовых условий.
 - Разрушение корпуса при сжатии льдами (выдавлены иллюминаторы, поступление воды).
 - Значительная разница в скорости и манёвренности между ледоколом и буксиром.

ВЫВОДЫ

- Авария произошла из-за совокупности факторов:
 - **Организационные** (недостатки взаимодействия, отсутствие плана).
 - **Навигационные** (неверная оценка льда, потеря дистанции).
 - **Технические** (недостаточный ледовый класс, неисправность аварийной системы).
- Гибель боцмана связана с:
 - Отсутствием контроля при эвакуации.
 - Возможным нахождением погибшего в зоне разрушения корпуса.
- Ледокол «ВЛАДИВОСТОК» не выполнил ключевую роль проводки, допустив разрыв дистанции и отсутствие связи.

ИЗВЛЕЧЁННЫЕ УРОКИ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙ В БУДУЩЕМ

- **Для ледокольной проводки:**
 - Обязательное согласование скорости, дистанции и маршрута перед началом движения.
 - Плавание в ледовых условиях допустимо с учетом разрешительного порядка плавания судов в ледовых условиях.
 - Постоянная УКВ-связь между судами.
 - Контроль за ведением ледовой разведки и прогнозированием сжатий.

- **Для экипажей судов:**

- Капитан и команда должны хорошо понимать все сложности плавания в ледовых условиях и подготовить экипаж и судно соответствующим образом до того, как оно столкнется с какой-либо опасностью.
- Проверка аварийных систем (тревожная сигнализация, радиосвязь) перед выходом в сложные условия.
- Планирование рейса, перехода или планирование проведения каких-либо других работ в ледовых условиях (буксировка, перешвартовка и т.д.) с учётом фактических и прогнозируемых гидрометеорологических условий, маршрута следования и возможных опасностей, связанных с этими работами, повысит безопасность судна и его экипажа.
- Чёткий план эвакуации с распределением обязанностей.
- Обязательное ведение вахтенного журнала с фиксацией ледовой обстановки.

- **Для судовладельцев и регуляторов:**

- Ужесточение требований к ледовому классу судов в зависимости от района плавания.
- Обязательное моделирование аварийных ситуаций при подготовке экипажей.
- Внедрение автоматизированных систем контроля дистанции в караване.

Авария буксира «БАЙКАЛ» показала критическую важность чёткого взаимодействия в ледовых условиях. Для безопасного плавания в Арктике требуется комплексный подход – от технического оснащения до строгого соблюдения процедур проводки.

**СТОЛКНОВЕНИЕ т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» с СОСТАВОМ б/т «ПЛОТОВОД-687» + БАРЖИ «2520»
и «2521» на 2096,5 км р. ВОЛГА 17.04.2024**

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

17.04.2024 в 07:15 LT (UTC+4) на 2096,5 км р. Волга в районе с. Березняки, во время движения встречными курсами произошло столкновение на судовом ходу следовавшего вниз т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» со следовавшим вверх т/х «ПЛОТОВОД-687» в составе с баржами «№2520» и «№2521».

СВЕДЕНИЯ О ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ

Столкновение судов

Дата и время	17.04.2024 07:15 LT (UTC+4)
Классификация ТП	Инцидент
Место ТП	2096,5 км р. Волга $\varphi=51^{\circ}43'57''N$; $\lambda=046^{\circ}41'02''E$
Травмировано/погибло	Нет

СВЕДЕНИЯ О СУДАХ

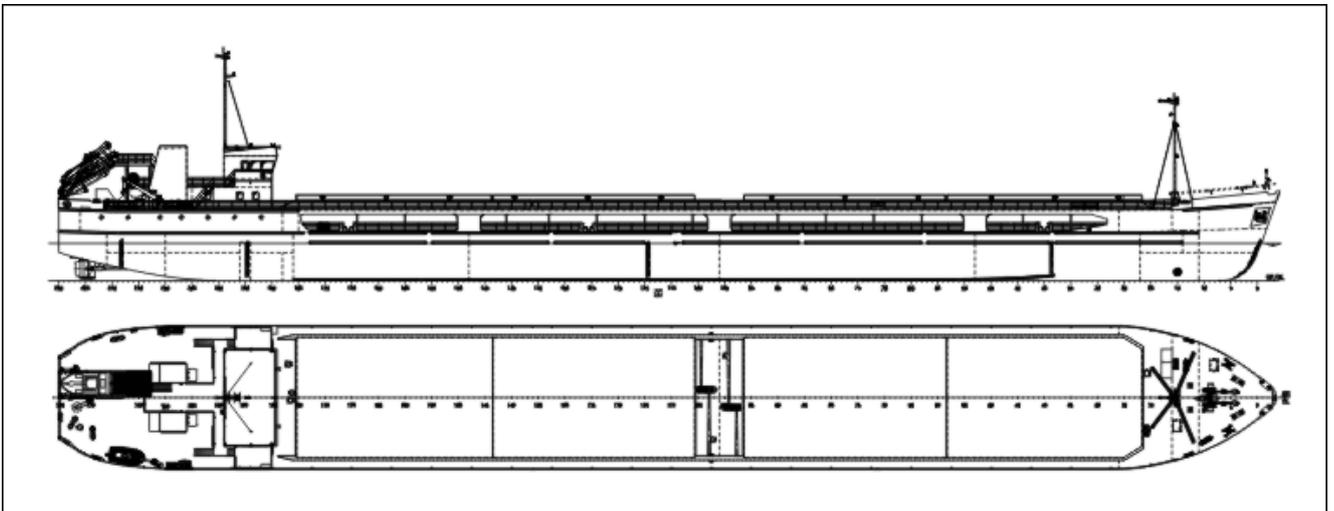


Рис. 1. Сухогрузный теплоход проекта 1565

Название	ВОЛГО-ДОН 5051
Тип судна	Сухогрузный теплоход
Проект	1565
Класс судна	О-ПР2,0(лед20) А
Номер РКО	178008
Порт регистрации	Нижний Новгород
Длина	138.3 м
Ширина	16.7 м
Высота борта	5.50 м

Осадка максимальная в грузу	3.53 м
Год постройки	1973
Вместимость (валовая/чистая)	3 964/1 403 рег. т
Род и количество груза	Горох, 4897,540 т навалом в 4-х трюмах
Тип и мощность СЭУ	Главные механизмы: 6ЧРН 36/45, 2 x 1324 кВт, 6,25с-1
Число и конструкция гребных винтов	Два четырех лопастных ВФШ в насадках
Конструкция руля	2 РУ – поворотные насадки со стабилизатором – 2 шт.; ПУ – типа «винт в трубе» – 1 шт.
Скорость полного хода	20 км/ч
Численность экипажа	11
Мощность радиостанции и радиус её действия	«Гранит 2Р-24», 0,02 кВт; «Navcom СРС-300», 0,015 кВт
Сведения об ЭРНП	АИС: «Samyung SI-30R»; ГЛОНАСС/GPS: «Transas Т-701»; РЛС: «JRC JMA 5106»
Штатный комплект спасательных средств	Спасательная шлюпка СШ 18/16 вместимостью 18 чел. – 1 шт.; спасательная шлюпка СШ 18/16 вместимостью 16 чел. – 1 шт.; спасательный плот ПСНЯ-4К «С РАСК» вместимостью 4 чел. – 1 шт.; Спасательные круги – 4 шт., спасательные жилеты – 15 шт.
Водоотливные средства	Осушительный насос ВКС-4/24, 15 м³/ч - 1шт.; Эжектор «ВЭЖ-25» 25 м³/ч - 3шт.

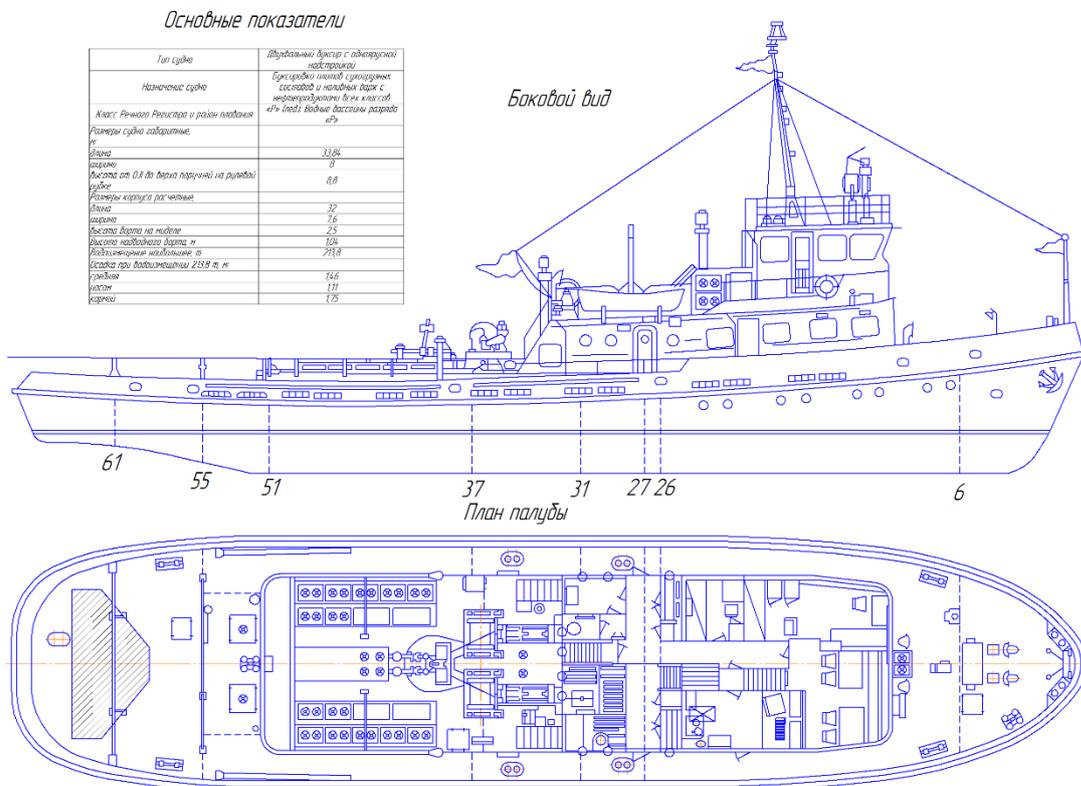


Рис. 2. Буксир проекта Р33Б/Р33/К

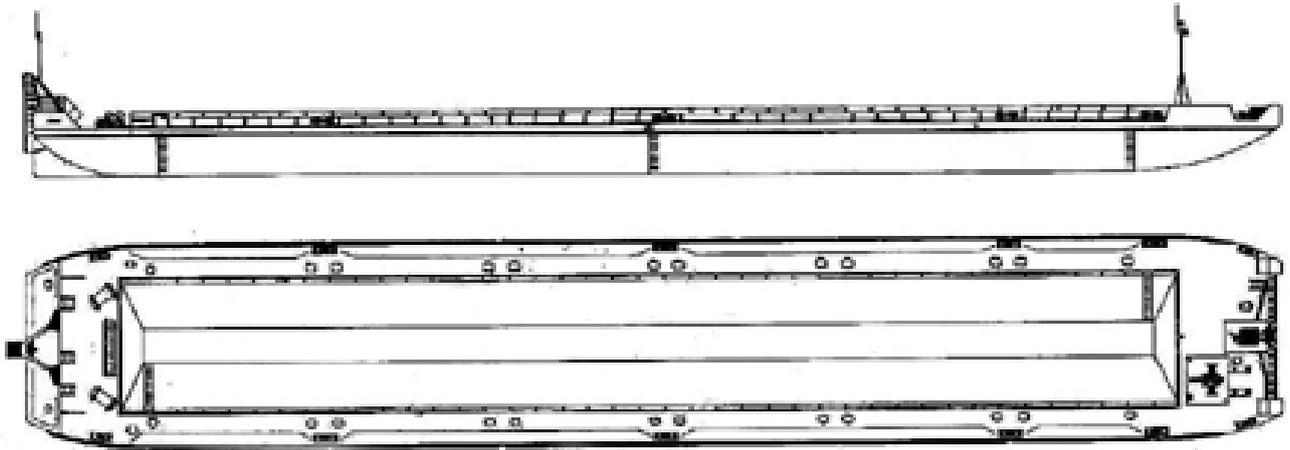


Рис. 3. Несамостоятельная бункерная баржа проекта Р-85

Название	ПЛОТОВОД-687
Тип судна	Буксир-толкатель
Проект	Р33Б/Р33/К
Класс судна	О 2,0
Номер РКО	194294
Порт регистрации	Нижний Новгород
Длина	33.84 м
Ширина	8.0 м
Высота борта	2.50 м
Осадка максимальная в грузу	1.46 м
Год постройки	1979
Вместимость валовая	198.2 рег. т
Тип и мощность СЭУ	Главные механизмы: 8170ZC435-1, 2 x 320 кВт
Число и конструкция гребных винтов	Два четырех лопастных ВФШ в насадках
Конструкция руля	РУ – балансирный руль – 2 шт.;
Скорость полного хода	20.5 км/ч
Численность экипажа	5
Мощность радиостанции и радиус её действия	«Motorola GM-350», 0,015 кВт; «Navcom CPC-300», 0,015 кВт
Сведения об ЭРНП	АИС: «Transas T-105»; ГЛОНАСС/GPS: «Transas T-701» РЛС: «JMA 5106»
Штатный комплект спасательных средств	Спасательный плот ПСВ-10, вместимостью 10 чел. – 1 шт.; спасательные круги – 4 шт., спасательные жилеты – 10 шт.
Водоотливные средства	Осушительный насос НЦС -3, 60 м³/ч - 1шт.

ПОСЛЕДСТВИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» получил повреждение правой носовой части корпуса в районе форштевня в виде рваной пробоины и разрывов обшивки, левой носовой части корпуса в районе форштевня в виде трещин, вмятин выше уровня ватерлинии на высоте около 1,8 м.

Бункерная баржа «2520» получила повреждение корпуса с левого борта между миделем и кормой в районе седьмого трюма: разрыв борта по высоте 3,5 м, длиной около семи метров от 95 до 105 шпангоутов. Разрыв палубного настила по ширине размером около 2,5 м.

Т/х «ПЛОТОВОД-687» имеет повреждение автосцепы в виде трещин в замке сверху левой щеки и снизу правой щеки. Загрязнения окружающей среды нет. Травмированных и погибших людей нет.

УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Транспортное происшествие произошло в условиях ограниченной видимости. Состояние погоды: ветер юго-восточный 1 м/с, туман, видимость 500 м.

17.04.2024 в 07:00 сухогрузный теплоход «ВОЛГО-ДОН 5051», груженный горохом в количестве 4897,540 т, следовал сверху рейсом Октябрьск – Кавказ под управлением второго помощника капитана-второго помощника механика. Режим работы главных двигателей был установлен в положение «полный передний ход» (280 об/мин). Скорость движения составляла 16 км/ч. Видимость в пределах 1,5-2 км. Навигационное оборудование судна работало в активном режиме.



Рис. 4. Сухогрузный теплоход «ВОЛГО-ДОН 5051»

17.04.2024 в 06:00 на ходовую вахту состава т/х «ПЛОТОВОД-687», буксирующего методом толкания, сформированного в один счал и два пыжа порожние баржи «2520» и «2521», заступил старший помощник капитана-первый помощник механика (вахтенный начальник). Состав т/х «ПЛОТОВОД-687» следовал снизу рейсом Саратов – Девичьи горки. Скорость движения составляла 8 км/ч. Видимость в пределах 4-5 км. Радиолокационная станция (РЛС) была включена в активном режиме. Автоматизированная информационная система (АИС) не работала.

В 06:50 во время обгона состава «ШЛЮЗОВОЙ-126» по правому борту составом т/х «ПЛОТОВОД-687» из-за тумана резко ухудшилась видимость до 100-150 м, при этом вахтенный начальник не вызвал на мостик капитана судна. Скорость движения состава т/х «ПЛОТОВОД-687» составляла 8 км/ч.

В 07:10 вахтенный начальник т/х «ПЛОТОВОД-687» увидел на мониторе РЛС приближающийся навстречу объект. По УКВ-радиостанции он установил радиосвязь, спросил какое

судно подходит сверху к о. Березняковский и, выяснив, что это т/х «ВОЛГО-ДОН 5051», предложил расхождение левыми бортами.

В 07:10 второй помощник капитана-второй помощник механика (вахтенный начальник) т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» при подходе к 2095 км р. Волга из-за тумана и резкого ухудшения видимости перевел работу главных двигателей в режим «малый передний ход» (160 об/мин). Вахтенный моторист-рулевой был отправлен за капитаном. По УКВ-радиостанции на связь с т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» вышло неизвестное судно и спросило, какое судно подходит сверху к острову Березняковский и предложило расхождение левыми бортами. Вахтенный начальник т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» сообщил, что это т/х «ВОЛГО-ДОН 5051», подтвердил расхождение левыми бортами и начал уклоняться вправо. Он подумал, что на связь с ним вышел т/х «ВОЛГО-ДОН 137», который он видел на мониторе РЛС и АИС.



Рис. 5. Баржебуксирный состав т/х «ПЛОТОВОД-687»

В 07:14 вахтенный начальник т/х «ПЛОТОВОД-687» увидел на мониторе РЛС приближающийся объект, переложил рули на правый борт для ухода от столкновения. По УКВ-радиостанции сообщил об угрозе столкновения.

В 07:14 вахтенный начальник т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» услышал по УКВ-радиостанции сообщение об угрозе столкновения и увидел по курсу судна внезапно появившийся из тумана состав т/х «ПЛОТОВОД-687». Далее среверсировал оба главных двигателя на полный задний ход.

В 07:15 на 2096,5 км р. Волга т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» столкнулся с составом т/х «ПЛОТОВОД-687» в пределах судового хода. После столкновения суда встали на якорь за правой кромкой судового хода.

УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ

Участок акватории места транспортного происшествия не подлежит диспетчерскому регулированию движения судов, относится к 1-й категории внутренних водных путей, имеет гарантированные габариты судового хода: глубина – 4,0 м, ширина – 200 м, радиус закругления – 1200 м, освещаемые средства навигационного оборудования судового хода. На 2096,0 км в период весеннего половодья действует затяжное течение, направленное в воложку Березняковская.

По информации, предоставленной Саратовским ЦГМС – филиал ФГБУ «Приволжское УГМС» по данным наблюдений ближайшей метеорологической станции М-2 Саратов Юго-Восток, с 04:00 17.04.2024 в районе с. Березняки Воскресенского района Саратовской области был штиль, видимость 10 км. В период с 06 часов 00 минут до 09 час 00 минут ветер юго-восточный 1 м/с, туман с видимостью до 500 м. По данным Росгидромета согласно радиобюллетеня № 11 на 17.04.2024 по

гидрологической обстановке уровни воды на 08:00 по водомерному посту в районе г. Вольска составлял 17,71 м, что на 2,71 м выше НПУ.

Согласно документам ФАУ «Российское Классификационное Общество» (РКО) техническое состояние т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» до момента совершения транспортного происшествия соответствовало требованиям правил РКО.

Согласно судовой роли т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» был укомплектован экипажем в количестве 11 человек, что соответствует свидетельству о минимальном составе экипажа. Режим работы экипажа круглосуточный трехсменный по 8 часов. В момент транспортного происшествия состав вахтенной службы в рулевой рубке т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» состоял из одного члена экипажа: второго помощника капитана-второго помощника механика. Вахтенный начальник, второй помощник капитана-второй помощник механика т/х «ВОЛГО ДОН 5051» имеет начальное профессиональное образование с квалификацией «Штурман-помощник механика судов речного флота». Стаж работы в командных должностях – 10 лет, в занимаемой должности – 7 лет. Имеет рабочий диплом члена экипажа судов внутреннего водного транспорта на право занятия должности помощник капитана – помощник механика, выданный ФБУ «Администрация Волжского бассейна» 28.02.2022 и соответствует для управления т/х «ВОЛГО-ДОН 5051».

Вахтенный начальник т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» при плавании в условиях ограниченной видимости не подал соответствующий звуковой сигнал. Следовал с небезопасной скоростью. В условиях ограниченной видимости не согласовал взаимных действий с судоводителем состава т/х «ПЛОТОВОД-687». Не убедился, что переговоры ведутся именно с тем судном (составом), с которым необходимо согласовать взаимные действия. После получения информации по УКВ-радиосвязи от т/х «ВОЛГО-ДОН 137» о том, что он не расходился с т/х «ВОЛГО-ДОН 5051», а от т/х «ПЛОТОВОД-687», что это он запрашивает сторону расхождения, не стал уточнять местоположение и согласовывать сторону расхождения с составом т/х «ПЛОТОВОД-687». Не наблюдая состав т/х «ПЛОТОВОД-687» на мониторе РЛС не прекратил движение до выяснения ситуации, в котором находится судно.

Состав т/х «ПЛОТОВОД-687» был сформирован в соответствии с типовыми схемами формирования составов, указанных в приложении к Правилам движения и стоянки судов в Волжском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации, утвержденными приказом Минтранса России от 02 августа 2018 года №282, по схеме №54 – методом толкания один счал два пыжа. Длина состава – 121,94 м, ширина – 28,08 м. Согласно документам РКО техническое состояние т/х «ПЛОТОВОД-687» и бункерной баржи «2520» до момента совершения транспортного происшествия соответствовали требованиям правил РКО.

Согласно судовой роли т/х «ПЛОТОВОД-687» был укомплектован экипажем в количестве 5 человек, что соответствует свидетельству о минимальном составе экипажа. Режим работы экипажа круглосуточный двухсменный по 12 часов. В момент транспортного происшествия состав вахтенной службы в рулевой рубке т/х «ПЛОТОВОД-687» состоял из одного члена экипажа, старшего помощника капитана-первого помощника механика. Вахтенный начальник, старший помощник капитана-первый помощник механика т/х «Плотовод-687» имеет среднее профессиональное образование (ГБПОУ Саратовской области «Саратовский лицей речного транспорта», 2017) по специальности «Судоводительская и судомеханическая сфера на самоходных транспортных судах внутреннего плавания (1-2 группы судов)» и квалификацию «Судоводитель-судомеханик судов внутреннего плавания (1-2 группы судов)». Стаж работы в командных должностях – 3 года, в занимаемой должности – 3 года. Имеет рабочий диплом члена экипажа судов внутреннего водного транспорта на право занятия должности старший помощник капитана – первый помощник механика, выданный ФБУ «Администрация Волжского бассейна» 18.03.2021 и соответствует для управления т/х «ПЛОТОВОД-687». Вахтенный начальник т/х «ПЛОТОВОД-687» при плавании в условиях ограниченной видимости не подавал соответствующий звуковой сигнал, не вызвал на пост управления капитана, находился на ходовом мостике один. Не учел свального течения на данном участке, что привело к смещению состава на левую сторону судового хода. Навигационное

оборудование т/х «ПЛОТОВОД-687» не обеспечивало судоводителя достоверной информацией, не работал АИС, в связи с чем, судоводитель т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» не смог его идентифицировать и вел переговоры по УКВ радиосвязи о согласовании взаимных действий по расхождению с другим судном т/х «ВОЛГО-ДОН 137».

ПРИЧИНЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

- **Нарушение правил плавания в условиях ограниченной видимости:**
 - Оба судна не подавали звуковые сигналы, предписанные Правилами плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации.
 - Несвоевременное снижение скорости при ухудшении видимости (особенно т/х «ВОЛГО-ДОН 5051», который сохранял высокую скорость до последнего момента).
 - Отсутствие капитана на мостике в сложных условиях (т/х «ПЛОТОВОД-687»).
- **Ошибки в судовождении и радиосвязи:**
 - Неправильная идентификация судов при переговорах по УКВ (т/х «ВОЛГО-ДОН 5051» принял т/х «ПЛОТОВОД-687» за другое судно).
 - Несогласованность маневров: предложенное расхождение левыми бортами не было четко подтверждено и исполнено.
 - Неисправность АИС на т/х «ПЛОТОВОД-687», что затруднило его обнаружение и идентификацию.
- **Недостатки в организации вахты:**
 - Одинокое несение вахты на обоих судах в сложных условиях.
 - Неучет свального течения (т/х «ПЛОТОВОД-687» сместился на левую сторону судового хода).
 - При плавании в условиях ограниченной видимости на обоих судах не было обеспечено постоянное визуальное, слуховое и радиолокационное наблюдение.
- **Позднее реагирование:**
 - Поздний переход на малый ход и реверс двигателей (т/х «ВОЛГО-ДОН 5051»).
 - Задержка в передаче информации о риске столкновения.

ВЫВОДЫ

- Авария произошла из-за совокупности навигационных ошибок, нарушений правил плавания в условиях ограниченной видимости и недостатков в управлении судами.
- Ключевыми факторами стали:
 - Несоблюдение скоростного режима.
 - Сбои в радиосвязи и идентификации судов.
 - Недостаточный контроль за навигационной обстановкой.

ИЗВЛЕЧЁННЫЕ УРОКИ:

- **В условиях ограниченной видимости:**
 - Обязательное присутствие капитана на мостике.
 - Снижение скорости до безопасной.
 - Подача звуковых сигналов и активное использование РЛС/АИС.
- **Радиосвязь:**
 - Четкая идентификация судов при переговорах.

- Дублирование согласованных маневров визуально и технически.
- **Техническое состояние:**
 - Обязательная исправность АИС и РЛС.
 - Регулярные проверки навигационного оборудования.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ АВАРИЙ

- **Для судовых экипажей:**
 - Усилить подготовку по действиям в условиях ограниченной видимости.
 - Ввести обязательный вызов капитана при видимости менее 1 км.
 - Обеспечить работу АИС и РЛС в режиме реального времени.
- **Для администраций судоходных компаний:**
 - Провести внеплановые проверки навигационного оборудования.
 - Внедрить тренажерные тренировки по расхождению судов в сложных условиях.
 - Пересмотреть политику компании в области безопасности судоходства с внесением изменений (дополнений) в систему управления безопасностью.

Авария могла быть предотвращена при строгом соблюдении Правил плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации: своевременном снижении скорости и четкой координации действий между судами. Необходимо повысить культуру навигационной безопасности на внутренних водных путях.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ ТЕПЛОХОДА «СПН-703Б» НА РЕКЕ ЯНА 04.06.2024

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

04.06.2024 на 652,2 км реки Яна теплоход «СПН-703Б», следуя вверх рейсом п. Усть-Куйга – п. Батагай, груженный дизельным топливом зимним (ДТЗ) в количестве 450,16 т, уклонился от судового хода и коснулся грунта левой кормовой частью судна, что привело к навалу на осередок с последующей посадкой на мель за правой кромкой судового хода.

СВЕДЕНИЯ О ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ

Посадка на мель

Дата и время	04.06.2024 21:00 LT (UTC+10)
Классификация ТП	Инцидент
Место ТП	652 км река Яна, $\varphi=68^{\circ}03'0''N$; $\lambda=134^{\circ}51'0''E$
Травмировано/погибло	Нет

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ

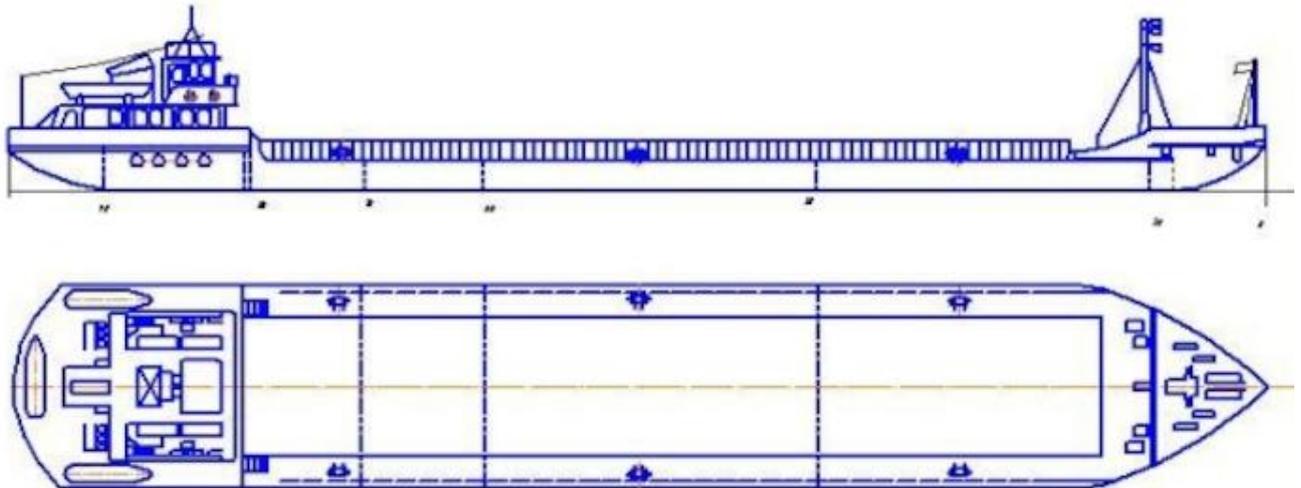


Рис.1. Теплоход проекта 414В

Название	СПН-703Б
Тип судна	Комбинированное, самоходное
Проект	414В
Класс судна	+02,0А
Номер РКО	172153
Порт (место) регистрации	г. Якутск
Длина	65.28 м
Ширина	10.36 м
Высота борта	2.0 м
Осадка максимальная в грузу	1.58 м

Год постройки	1976
Вместимость валовая	476 рег. т
Род и количество груза	Дизельное топливо зимнее (ДТЗ), 450,16 т
Тип и мощность СЭУ	Дизель WD618. С-11, 2 шт., 702 л.с.
Число и конструкция гребных винтов	Два трехлопастных ВФШ
Конструкция руля	Полубалансирные - 2 шт.
Скорость полного хода	22.5 км/ч
Численность экипажа	5
Мощность радиостанции и радиус её действия	ПВ/КВ-радиостанция VX-1700; УКВ- радиотелефонная Гранит Р-24; УКВ- радиотелефонная станция VX-451; УКВ – радиотелефонная станция Ермак СР-360, IC-M304 – 2 шт; устройство громкоговорящей связи и трансляции УНЖА
Сведения об ЭРНП	ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS Т-701; АИС-транспондер Транзас Т-105; магнитный компас КМ-100-3; эхолот МТДС-2008; РЛС МДС-2240
Штатный комплект спасательных средств	Спасательная шлюпка СШВП-13 - 1 шт; спасательные круги - 4 шт., с самозажигающимся буйком-1 шт; спасательный круг со спасательным линем-1 шт., спасательные жилеты-10 шт.
Водоотливные средства	Осушительная ВКС 5/24-18 - 1 шт, давление -0,24 Мпа, подача 18,00 м ³ /ч; Грузовая 6НК9Х1 - 1 шт, давление - 0,24 Мпа, подача 105 м ³ /ч; Грузовая АСВН-80Б - 1 шт, давление - 0,24 Мпа, подача 30 м ³ /ч.

ОПИСАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ



Рис. 2. Теплоход СПН-703Б на р. Яна

Гидрометеоусловия: светлое время суток, ветер Е 3 м/с, скорость течения 7 км/ч, видимость

более 1 км.

На основании информации ФБУ «Администрация Ленского бассейна», согласно схеме ограждения судового хода на навигацию 2024 года, на участке 653-651 км реки Яна установлены и 04.06.2024 находились на штатных местах следующие знаки:

створный знак № 41;

створно-перевальный знак № 40;

ходовые знаки на левом берегу на 651,3 км, 653 км;

перевальный знак на левом берегу на 653,1 км.

Минимальные объявленные габариты судового хода на 04.06.2024 на 8 утра составляли: глубина 300 см, ширина 30 м.

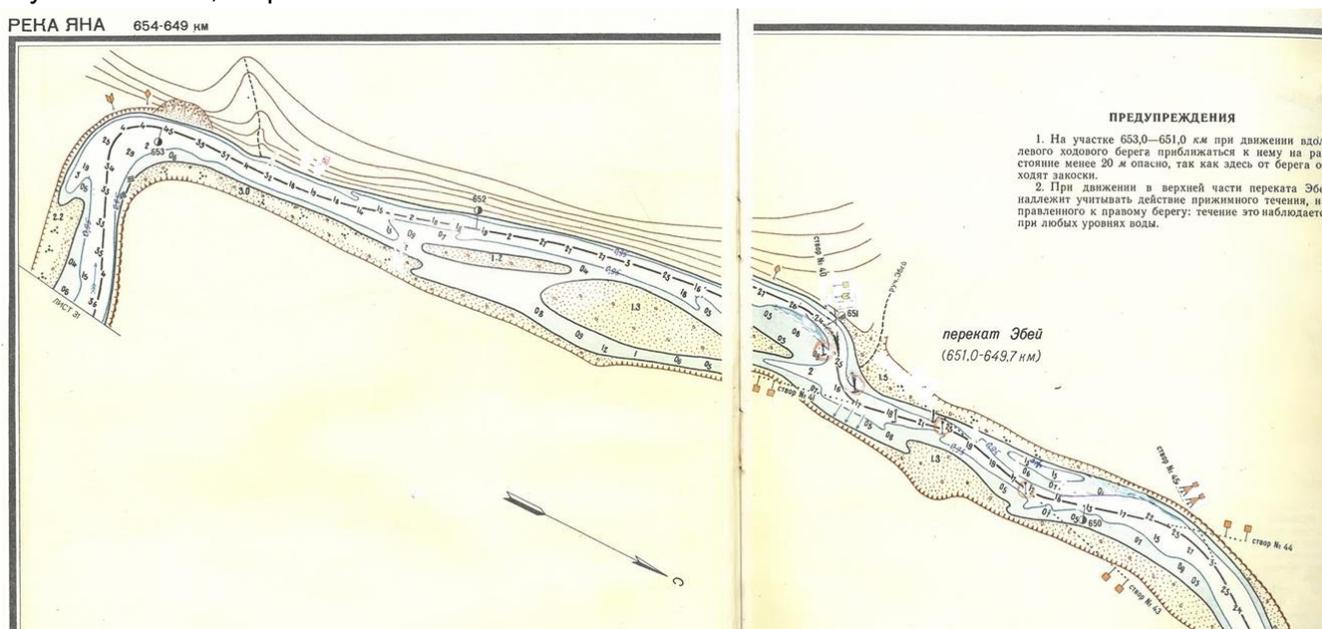


Рис. 3. Карта 654 – 649 км реки Яна

Караван судов, состоящий из «РТ-475», «СПН-722Б», «СПН-703Б», «РП-498» шел под проводкой теплохода «Путейский-147».

Согласно информации, указанной в лоцманской карте реки Яна, на участке 653,0-651,0 км при движении вдоль левого берега приближаться к нему на расстояние менее 20 м опасно, так как здесь от берега отходят закосы.

Согласно информационному бюллетеню от 04.06.2024, наименьшие габариты судового хода на 08:00 Якутского времени составляли на участке: Батагай – р. Адыча 300 см/30 м.

04.06.2024 теплоход «СПН-703Б» под управлением вахтенного начальника – старшего помощника капитана-первого помощника механика следовал вверх по реке Яна рейсом п. Усть-Куйга – п. Батагай со скоростью 7,2 км/ч при 185 об/мин. ГД.

В 21:00 LT (UTC+10) при прохождении участка 652 км реки Яна, теплоход «СПН-703Б» отклонился от судового хода в сторону правого берега, коснулся грунта кормовой частью, после чего, судно стало валить левым бортом на осередок. Вахтенным начальником была дана команда вахтенному мотористу-рулевому отдать носовой якорь. Указанные действия к положительному результату не привели, судно продолжило сваливать левым бортом на осередок, и теплоход «СПН-703Б» сел на мель. Попытки самостоятельно сняться с мели работой главных двигателей на задний ход положительных результатов не принесли.

В 21:20 подошел теплоход «РП-498». На носовую часть теплохода «СПН-703Б» был подан буксирный трос, чтобы произвести съёмку судна с мели. После нескольких попыток было принято решение сниматься двойной тягой с помощью второго теплохода «РТ-475». После 5 часов маневров по съёмке, положительного результата достигнуть не удалось. Поступило распоряжение

приступить к распаулке судна. В распаулке теплохода «СПН-703Б» принимал участие теплоход «СПН-722». В съемке с мели принимали участие теплоходы, «РТ-475», «РП-498», «КАПИТАН ЛАЗАРЕВ». Простой теплохода «СПН-703Б» на мели составил 42 дня. Загрязнения окружающей среды не произошло.

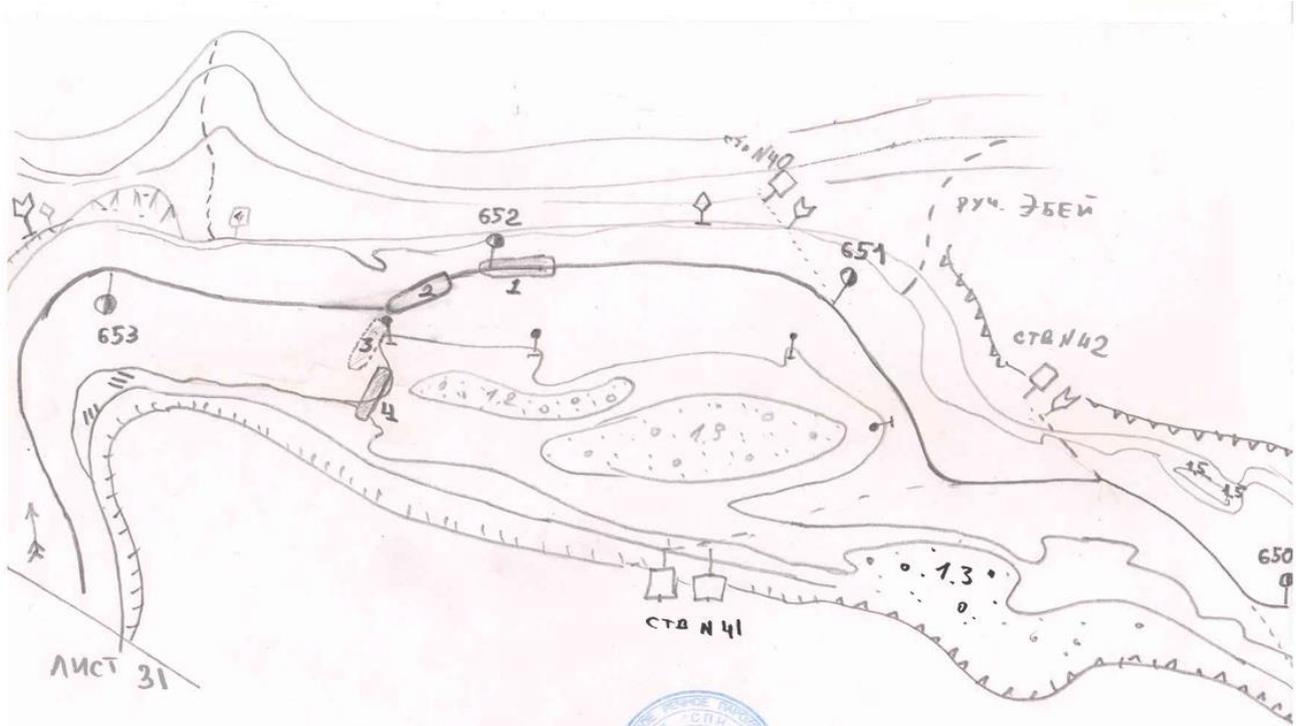


Рис. 4. Схема транспортного происшествия, составленная капитаном-механиком т/х «СПН-703Б»

Теплоход «СПН-703Б» прошел ежегодное освидетельствование Российского Классификационного Общества с выдачей соответствующих актов и свидетельств. Вахтенная служба теплохода «СПН-703Б» имеет квалификационные свидетельства и дипломы, в соответствии с занимаемой должностью. На борту теплохода имелось и действовало в исправном состоянии следующее навигационное оборудование: радиолокационная станция MDC-2240; приемоиндикатор ГЛОНАСС/GPS – T-701, эхолот – MTDS-2008.

ПРИЧИНЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

- **Отклонение от судового хода** – теплоход «СПН-703Б», в нарушение Правил плавания судов по внутренним водным путям, отклонился от судового хода в сторону правого берега, что привело к касанию грунта левой кормовой частью.
- **Недостаточный контроль за навигационной обстановкой** – несмотря на наличие исправного навигационного оборудования (РЛС, ГЛОНАСС/GPS, эхолот), вахтенная служба не предотвратила опасное сближение с осередком.
- **Ошибки в управлении судном** – после касания грунта попытка отдать носовой якорь не предотвратила сваливание на мель, а работа ГД на задний ход оказалась неэффективной.
- **Особенности фарватера** – наличие закосков (подводных отмелей) у левого берега требовало строгого следования по осевой линии судового хода.
- **Недостаточная реакция на гидрографические условия** – несмотря на объявленные габариты судового хода (глубина 300 см, ширина 30 м), судно оказалось вне безопасной зоны.

ВЫВОДЫ

- Авария произошла из-за совокупности навигационной ошибки и недостаточного контроля за положением судна относительно фарватера.
- Самостоятельные попытки сняться с мели не увенчались успехом, что привело к длительному простоя (42 дня).
- Несмотря на исправность оборудования и квалификацию экипажа, меры по предотвращению посадки на мель оказались недостаточными.

ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ

- **Строгое соблюдение судового хода** – в сложных гидрографических условиях (закоски, осерёдки) необходимо строго придерживаться осевой линии фарватера.
- **Активное использование навигационных приборов** – РЛС, эхолот и ГЛОНАСС/GPS должны использоваться не только для общего контроля, но и для оперативного предупреждения опасных сближений с мелями.
- **Отработка действий при касании грунта** – экипаж должен быть готов к немедленному маневру (например, перекладка руля, изменение режима работы ГД) для предотвращения полной посадки судна на мель.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ПОДОБНЫХ ИНЦИДЕНТОВ

- **Усилить контроль за движением судна в узкостях** – при прохождении опасных участков увеличивать частоту проверок курса и положения относительно кромок судового хода, береговых и плавучих навигационных знаков.
- **Проводить дополнительные тренировки экипажа** – отрабатывать действия при касании грунта, включая экстренные маневры и использование якорей.
- **Внедрить систему дублирования навигационных данных** – второй член экипажа (помимо вахтенного начальника) при подходе и прохождении опасных участков должен контролировать положение судна всеми возможными способами.
- **Улучшить обмен информацией между судами каравана** – при проводке лидером («Путейский-147») важно оперативно передавать данные об изменении фарватера.

Посадка на мель теплохода «СПН-703Б» показала важность строгого следования судовому ходу и оперативного реагирования на изменения навигационной обстановки. Внедрение предложенных мер снизит риск повторения подобных инцидентов.

СТОЛКНОВЕНИЕ СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» С МАЛОМЕРНЫМ МОТОРНЫМ СУДНОМ НА 1714,5 км р. ВОЛГА 20.07.2024

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

20.07.2024 в 15:25 LT (UTC+4) на 1714,5 км р. Волга судно на подводных крыльях (СПК) «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» и маломерное моторное судно с бортовым (идентификационным) № А0758RUS63, при движении в пределах судового хода в попутном направлении на пересекающихся курсах, совершили столкновение.

В результате столкновения маломерное моторное судно получило значительные повреждения, также на нём пострадало 5 человек, в том числе 2 человека получили тяжкие телесные повреждения.

Силами экипажа СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» и очевидцев, пострадавшим людям из маломерного моторного судна оказана первая доврачебная помощь. Все были доставлены на берег острова Зелёный для дальнейшей эвакуации в медицинское учреждение. Загрязнения акватории не обнаружено.

СВЕДЕНИЯ О ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ

Столкновение судов, повлекшее тяжелое травмирование пассажира

Дата и время	20.07.2024 15:25 LT (UTC+4)
Классификация ТП	Авария
Место ТП	1714,5 км р. Волга
Травмировано/погибло	1/0

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ



Рис. 1. Пассажирское скоростное судно на подводных крыльях «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН»

Название	ВАЛЕРИЙ ГРУШИН
Тип судна	Пассажирский теплоход на подводных крыльях
Класс судна	Р1,2/0,7СПК А

Номер РКО	247349
Порт регистрации	Астрахань
Длина	21.0 м
Ширина	3.6 м
Высота борта	1.21 м
Высота надводного борта	0.747 м
Осадка максимальная в грузу	1.15 м
Год постройки	2022
Вместимость	47
Дедвейт	5.74
Пассажировместимость	45
Тип и мощность СЭУ	Дизель FPT C16 ENTM P100, 1 шт., 735 кВт
Число и конструкция гребных винтов	1 ВФШ
Конструкция руля	2 полубалансирные
Скорость полного хода	35 узл.
Численность экипажа	3
Количество пассажиров	47

УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Гидрометеорологические условия: ветер переменный до 3 м/с, видимость 10 км, облачно с прояснениями, светлое время суток.

20.07.2024 в 15.00 СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» с пассажирами на борту, под управлением капитана-механика вышел в рейс по маршруту: Самара – Ширяево. После отхода от причала г. Самары СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» следовал в режиме полного хода, со скоростью около 60 км/ч. Контроль за положением судна и окружающей обстановкой осуществлялся капитаном-механиком СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» визуальным по навигационным знакам и атласу.

В 15.23 после прохождения СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» плавучего кромочного знака № 58, ограждающего левую кромку судового хода на 1716 км р. Волга, капитан-механик судна заметил маломерное моторное судно, идущее со стороны правого борта за пределами судового хода в попутном направлении, которое приближалось и следовало под острым углом на пересечение движения СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН».



Рис. 2. Стоп-кадр записи видеокamеры СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН»

За 15-20 секунд до столкновения маломерное судно оказалось на судовом ходу и опережало СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН», который в это время следовал, не изменяя скорости и направления движения. За 5-7 секунд до столкновения, когда дистанция между судами составляла от 40 до 60 метров, капитан-механик СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» подал звуковой сигнал электрической сиреной и изменил направление движения судна вправо.

Однако, маломерное моторное судно также изменило свой курс вправо так, что СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» оказался по корме маломерного моторного судна. После чего, за 2-3 секунды до столкновения, капитан-механик СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» предпринял действия по остановке судна, остановив работу двигателей.



Рис. 3. Схема транспортного происшествия, составленная капитаном-механиком СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН»

В 15:25 на 1714,5 км р. Волга СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» под управлением капитана-механика совершил столкновение с маломерным моторным судном.

После столкновения СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» остановился. Маломерное моторное судно оказалось под носовой частью СПК. Экипажем судна и очевидцами происшествия проведены мероприятия по спасению пострадавших лиц из маломерного моторного судна.

УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ

Согласно Правилам движения и стоянки судов в Волжском бассейне внутренних водных путей, утверждённых приказом Минтранса России от 02.08.2018 № 282, на участке в районе места транспортного происшествия (1714,5 км р. Волга) осуществляется мониторинг движения судов. В соответствии с распоряжением Росморречфлота от 29.12.2023 № БТ-527-р «Об установлении категорий внутренних водных путей определяющих для участков внутренних водных путей габариты судовых ходов и навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов, перечень судовых ходов, а также сроки работы средств навигационного оборудования и судоходных гидротехнических сооружений в навигацию 2024 года» участок водного пути 1717 км – 1713 км р. Волга относится к 1-й категории внутренних водных путей, имеет гарантированные габариты судового хода: глубина – 4,0 м, ширина – 200 м, радиус закругления – 1200 м, освещаемые

средства навигационного оборудования судового хода. В момент транспортного происшествия на участке водного пути уровень воды, габариты судового хода, средства навигационной обстановки, обеспечивали безопасность судоходства. Гидрометеорологические условия не способствовали совершению транспортного происшествия и были благоприятными для судоходства.

Согласно атласу единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации том 6 часть 2 лист 2 изд. 2018 г. на участке пути 1717 км – 1713 км р. Волга при движении судов вверх ось судового хода изменяет свое направление вправо. Ориентиром для судоводителей служит осевой створ «Подгорский», расположенный на правом берегу реки в районе 1716 км и плавучие кромочные знаки (буи) №№ 58, 59, 60. Столкновение судов произошло на полосе движения, предназначенной для судов идущих вверх (в пределах судового хода).

По информации, предоставленной ФГБУ «Приволжское УГМС» (Гидрометеорологический центр) в районе участка пути 1715 км р. Волга на 20.07.2024 в период времени с 07:00 до 19:00 наблюдалась облачная погода без осадков, температура воздуха находилась в интервале от +18,8° до +29,4°, ветер неустойчивый (восточного-северо-восточного, юго-восточного, восточного, юго-юго-западного направления) со скоростью 1-3 м/с, метеорологическая дальность видимости составляла до 10 км. Погодные условия для участников события (судоводителей) были благоприятными и не вызывали затруднений в судовождении.

До транспортного происшествия СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» соответствовал требованиям классификационного общества и отдельным положениям технического регламента. Техническое состояние судна, его устройств и оборудования обеспечивали безопасность плавания. Инерционные характеристики СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» следующие: выбег (время от 54 до 69 с; расстояние от 268 до 335 м); торможение (время от 29 до 43 с; расстояние от 214 до 253 м). По результатам проверки судна классификационным обществом 23.04.2024, судно признано годным к эксплуатации в навигацию 2024 года. По результатам проверки судна инспекцией государственного портового контроля после транспортного происшествия (21.07.2024), нарушений обязательных требований, служащих основанием для временного задержания не выявлено. Эксплуатация СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» осуществлялась в разрешённом для него районе плавания.

В момент транспортного происшествия экипаж СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» состоял из лиц, имеющих соответствующие квалификационные документы. Согласно судовой роли в момент транспортного происшествия СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» был укомплектован экипажем в количестве 3-х человек, что соответствует свидетельству о минимальном составе экипажа, однако, количество членов экипажа не соответствует основным техническим данным, перечню оборудования и снабжения судна № 02.22.089.699439. Вместе с этим, при анализе показаний одного из пассажиров СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН», при посадке в Самаре перед отправлением в рейс до Ширяево, на борт было посажено 47 пассажиров, что не соответствует установленным ограничениям для данного судна (45 пассажиров).

По данным Центра ГИМС ГУ МЧС России по Самарской области маломерное моторное судно состоит на учете в государственном реестре маломерных судов. Тип судна: ASTRO, модель: 225, заводской номер: MGIT3087C595-20FXS, год выпуска: 2005; двигатель: MERCURY № OG275693.

Согласно показаниям капитана-механика СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН», работа экипажа судна организована по сменному графику работы: 3 рабочих дня с 08:00 до 21:00, через 3 дня выходных, что не соответствует его трудовому договору и Положению об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха работников плавающего состава судов внутреннего водного транспорта, утверждённому приказом Минтранса России от 16.05.2003 № 133.

Судовладельцем и судоводителем маломерного судна является частное лицо, 1986 года рождения, имеет высшее образование. Курсы для подготовки судоводителей не проходил. Удостоверения на право управления маломерными судами или диплома судоводителя маломерного судна, не имеет. В момент столкновения на борту маломерного моторного судна, помимо судоводителя, находилось 4 человека.

Судоводитель СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН», капитан-механик, 1956 года рождения, имеет среднетехническое образование. Стаж работы на флоте – 50 лет, в командной должности – 46 лет, опыт работы на скоростных судах менее 5 месяцев. В соответствии с выданным Саратовским районом водных путей и судоходства - филиалом ФБУ «Администрация Волжского бассейна» дипломом от 21.03.2024, имеет право на управление скоростными судами.

Судоводитель маломерного судна, осуществлял управление не имея документов, подтверждающих право управления маломерными судами, не вёл надлежащее наблюдение за положением судна и окружающей обстановкой, следовал с небезопасной скоростью и под острым углом к положению судового хода от приближающегося судна, допустил выход маломерного моторного судна на основной судовой ход перед движущимся СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН», не обеспечил его пропуск, создал ситуацию опасной для столкновения.



Рис. 4. Маломерное моторное судно после столкновения

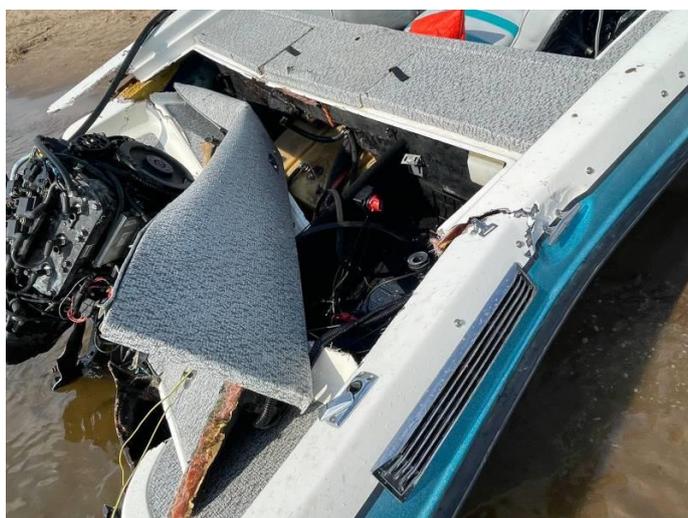


Рис. 5. Повреждения маломерного моторного судна

Капитан-механик СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН», осуществляя управление судном и наблюдая за положением маломерного моторного судна, следовал с небезопасной скоростью, слишком поздно оценил сложившуюся ситуацию опасной для столкновения. Действия капитан-механика по привлечению внимания судоводителя маломерного моторного судна, изменению направления и уменьшению скорости движения СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» были неэффективными, запоздалыми и не позволили избежать столкновения.

ПРИЧИНЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

- **Нарушение правил судоходства маломерным судном**
 - Судоводитель маломерного судна не имел удостоверения на право управления, не соблюдал правила расхождения

- Неправильный выбор курса (под острым углом к судовому ходу) и скорости.
- Выход на судовой ход без учёта движения СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН»
- Отсутствие надлежащего наблюдения за навигационной обстановкой
- **Ошибки капитана-механика СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН»**
 - Движение на высокой скорости (60 км/ч) в зоне возможного появления маломерных судов
 - Поздняя оценка опасности и запоздалые манёвры (изменение курса и подача сигнала за 5–7 секунд до столкновения)
- **Организационные нарушения**
 - Перегруз пассажиров на СПК (47 вместо 45)
 - Несоответствие состава экипажа требованиям судовой документации
 - Нарушение режима труда и отдыха капитана-механика
- **Отсутствие контроля за маломерными судами**
 - Судоводитель маломерного судна не проходил обязательного обучения

ВЫВОДЫ

- Столкновение произошло из-за грубых нарушений обоими судами Правил плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации
- Основной причиной стал выход маломерного судна на судовой ход без учёта движения скоростного СПК
- Действия капитана-механика СПК были недостаточно эффективны для предотвращения аварии
- Нарушения в организации судоходства (подготовка экипажа, контроль за маломерными судами) способствовали происшествию
- Совокупность указанных обстоятельств, допущенных судоводителями СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН» и маломерного моторного судна привели и способствовали столкновению судов. Учитывая выявленные несоответствия по численности экипажа, количеству пассажиров во время рейса на СПК «ВАЛЕРИЙ ГРУШИН», режиму работы экипажа, оценке действий капитана-механика судна, документов компании по обеспечению безопасной эксплуатации судна, действующая система управления безопасностью судовладельца требует пересмотра процедур по эффективности выполнения экипажем и береговым персоналом требований в области обеспечения безопасности судоходства
- Авария могла быть предотвращена при строгом соблюдении Правил плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации, своевременном маневрировании и надлежащем контроле за маломерным судоходством. Требуется комплексный подход к обучению, оснащению и надзору за всеми участниками движения

ИЗВЛЕЧЁННЫЕ УРОКИ

- Скоростные суда должны снижать ход в зонах возможного появления маломерных судов
- Необходим жёсткий контроль за соблюдением правил судовождения маломерными судами
- Экипажи должны строго соблюдать нормы загрузки и режим труда/отдыха
- Важно своевременно оценивать риски и принимать превентивные меры

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙ В БУДУЩЕМ

Судовладельцам скоростных судов

- Разобраться с судоводительским составом скоростных судов обстоятельства данного транспортного происшествия. Напомнить судоводителям о том, что безопасный курс и безопасную скорость судна следует выбирать так, чтобы не возникала необходимость в резком их изменении
- Отрабатывать действия экипажа в аварийных ситуациях на тренажёрах
- Требовать от судоводителей скоростных судов повышенной осторожности при движении вблизи маломерных моторных судов, знаний и умений предвидеть возникновение опасных ситуаций и принятие мер по их предупреждению
- Принять меры по обеспечению безопасной эксплуатации флота и выполнению командным составом судов/береговым персоналом требований нормативных документов по безопасности судоходства
- Пересмотреть политику организации в области обеспечения безопасности судоходства с внесением изменений (дополнений) в систему управления безопасностью
- Обеспечить соответствие экипажа судовой роли и нормативам
- Контролировать соблюдение пассажироместимости
- Внедрить системы мониторинга усталости экипажа.

Владельцам маломерных судов

- Обязательное прохождение курсов судовождения и экзаменов в ГИМС
- Установка АИС или УКВ-радиостанций для связи с крупными судами.

Надзорным и регулирующим органам

- При проведении проверок применения на скоростных судах Системы управления безопасностью обращать внимание на наличие корректирующей документации и соблюдение экипажами судов и береговым персоналом процедур по предупреждению аварийности и повышению уровня безопасности судоходства
- Усилить контроль за соблюдением маломерными судами Правил плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации
- Ввести обязательное обозначение судового хода и зон движения маломерных судов на опасных, в навигационном отношении, участках плавания
- Проводить регулярные рейды по проверке документов у судоводителей маломерных судов.

Авария могла быть предотвращена при строгом соблюдении Правил плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации, своевременном маневрировании и надлежащем контроле за маломерным судоходством. Требуется комплексный подход к обучению, оснащению и надзору за всеми участниками движения.

ОПРОКИДЫВАНИЕ Т/Х «ГРИГОРИЙ ЛОВЦОВ» НА РЕЙДЕ МОРСКОГО ПОРТА КОРСАКОВ 18.10.2024

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИИ

18.10.2024 в 12:55 (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 ³ /ч и 33 м ³ /ч, пожарный насос 40 м ³ /ч, аварийный пожарный насос 27 м ³ /ч

СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ:

Опрокидывание судна и гибель 5 человек

Дата и время	18 октября 2024 г. 13:30 LT (UTC+11)
Классификация 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°С, Т воды +10°С

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.

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.



Рис. 4. Буксировка аварийного судна в порт Корсаков

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 бетононасоса 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 накрениению 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

- **Нарушение остойчивости из-за неправильного размещения и крепления груза:**
 - Груз (щебень, песок, бетононасос) мог сместиться из-за качки, что привело к потере остойчивости
 - Отсутствие исполнительного грузового плана и контроля за креплением груза.
- **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.
 - Неправильное распределение и крепление груза.
 - Недооценка погодных условий.
- 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

- **Авария 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

- **Для судовладельцев и капитанов**
 - Проводить расчет остойчивости перед выходом в море.
 - Усилить контроль за креплением палубных грузов.
- **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.
- **Для классификационных обществ**
 - Ужесточить требования к остойчивости малых судов с палубными грузами.
- **Для портового контроля**
 - Проверять грузовые планы перед выходом судна.

Авария могла быть предотвращена при строгом соблюдении норм остойчивости, правильном креплении груза и грамотных действиях экипажа. Необходимо усилить подготовку моряков и контроль за грузовыми операциями.

ГИБЕЛЬ ТАНКЕРА «ВОЛГОНЕФТЬ-212» В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ ЧЁРНОГО МОРЯ 15.12.2024

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИИ

15.12.2024 в 08:53 LT (UTC+3) в Керченском проливе Чёрного моря в штормовых условиях произошел разлом корпуса танкера «ВОЛГОНЕФТЬ-212», повлекший затопление судна, гибель одного члена экипажа, разлив нефтепродуктов (мазут) в акватории Керченского пролива и частичный выброс мазута на береговую линию Краснодарского края.

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ

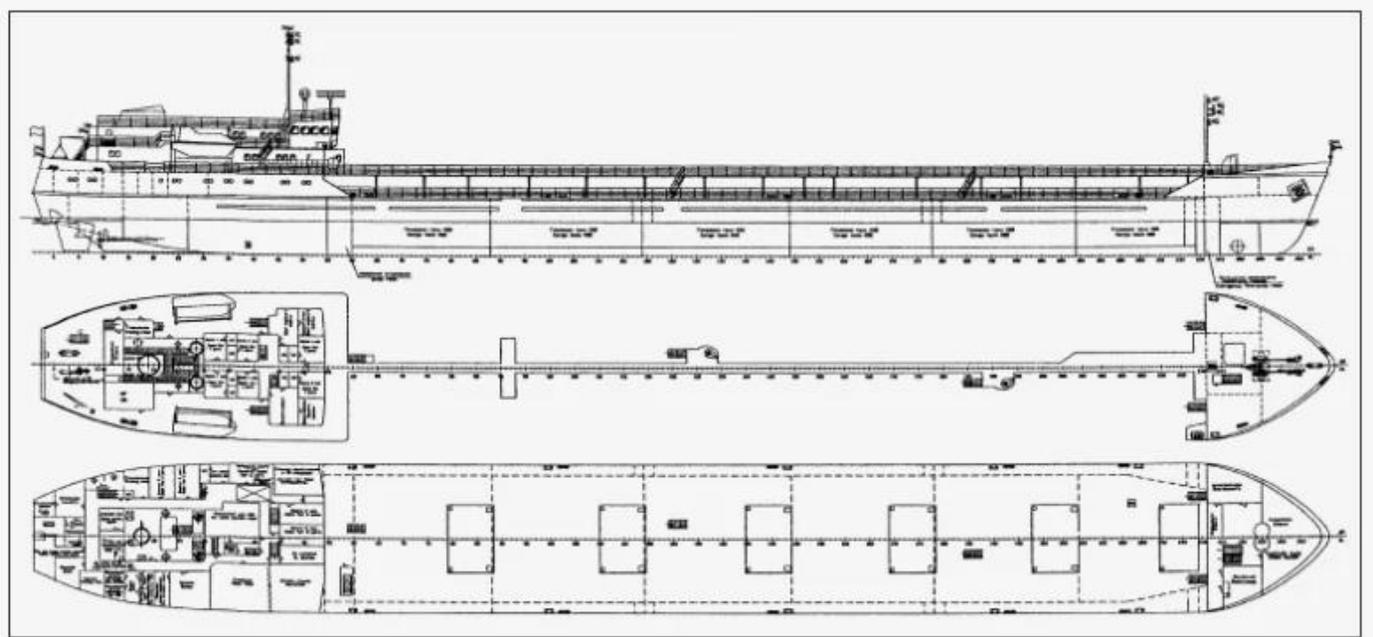


Рис. 1. Схематический чертёж нефтяного танкера «ВОЛГОНЕФТЬ-212»

Название	ВОЛГОНЕФТЬ-212
Тип судна	Нефтяной танкер
Флаг	Российская Федерация
Номер ИМО	Нет
Классификационное общество	Российское Классификационное Общество (РКО)
Порт регистрации	Санкт-Петербург
Место и год постройки	СССР, Волгоград, 1969
Наибольшие размерения судна	длина - 132.6 м, ширина 16.9 м, высота борта 5.5 м
Вместимость валовая	3518 рег. т

Дедвейт	4803 т
Тип и мощность судовой энергетической установки	Дизель 2x736 кВт (8NVD-48AU)
Число и конструкция гребных винтов	2 ВФШ
Скорость полного хода (узлов)	9.0
Осадка на момент аварии (нос)	3.55 м
Осадка на момент аварии (корма)	3.55 м
Количество пассажиров	0
Численность экипажа	13
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	4251.781 т, мазут
Штатный комплект спасательных средств	Шлюпки спасательные - 2 шт. (емкость 17 чел. каждая), плоты спасательные надувные - 1 шт. (емкость 6 чел.), спасательные круги - 4 шт., спасательные жилеты - 21 шт., теплозащитное средство - 4 шт.
Радиостанция	2 основных передатчика, 3 передатчика аварийных и спасательных средств, 1 средство спутниковой подвижной связи.
Электрорадионавигационные приборы	магнитный компас – 2 шт., радиолокационная станция - 2 шт
Водоотливные средства	Осушительный насос-1 шт., балластный насос-1 шт.
Противопожарные средства	Основной пожарный насос - 2 шт., аварийный пожарный насос - 1 шт.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ:

Гибель судна, гибель 1 члена экипажа, загрязнение окружающей среды

Дата и время	15 декабря 2024 г. 08:53 LT (UTC+3)
Классификация аварийного случая	Очень серьезная авария
Место аварийного случая	$\varphi=45^{\circ}03,24'N$; $\lambda=036^{\circ}32,6'E$

Травмировано/погибло	-/1
Загрязнение окружающей среды	Да
Гидрометеоусловия	Ветер SW 18-24 м/с, высота волн 3,5 - 4 метра, видимость 10 миль

УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ ПРОИЗОШЕЛ АВАРИЙНЫЙ СЛУЧАЙ

10.11.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» принял в порту Саратов на борт груз – мазут в количестве 4251,751 т. Груз на судне был распределен равномерно по всем танкам, согласно схеме остойчивости. Осадка – 3,6 м носом, 3,6 м кормой. Капитан судна получил указание от судовладельца следовать в морской порт Кавказ.

16.11.2024 в 22:48 LT (UTC+3) агент т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» оформил приход в порт Ростов-на-Дону.

В 22:52 было оформлено разрешение на выход из порта Ростов-на-Дону, судно направилось в порт Кавказ.



Рис. 2. Нефтяной танкер «ВОЛГОНЕФТЬ-212»

17.11.2024 в 21:10 агентом, номинированным судовладельцем т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», была подана предварительная (за 24 часа) заявка о планируемом заходе судна в порт Кавказ 18.11.2024 в 20.00, в которой указаны ограничения по сезону плавания, а именно: «ограниченный – Азовское море без ограничений (март-ноябрь включительно), Черное море: 10-ти мильная прибрежная зона от Керченского пролива до п. Новороссийск (апрель-октябрь включительно)». Заявка была подана в модуль «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах РФ» (PortCall). Заявку принял инспектор инспекции государственного портового контроля порта Кавказ 18.11.2024 в 01:18 (данные из Системы централизованного учета государственного портового контроля (СГПК)).

18.11.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» подошел с северной стороны Керченского пролива (Азовское море). Капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» по радиосвязи было дано разрешение Единой системы управления движением судов (СУДС) Керченского пролива на стоянку в районе 453 якорной стоянки за границами акватории порта Кавказ. Т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» встал на якорь в точке с координатами $\varphi=45^{\circ}29.030'N$; $\lambda=036^{\circ}35.851'E$.

С 18.11.2024 по 03.12.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» находился на якоре в районе 453

якорной стоянки за границами акватории порта Кавказ в ожидании подтверждения на выгрузку от судна-накопителя «FIRN» (флаг – Панама, ИМО 644597) и на переход в рейдовый перегрузочный район № 3 порта Кавказ.

02.12.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» был включен в суточный «График движения и расстановки судов в морском порту Кавказ с 15.00 02.12.2024 по 15.00 03.12.2024» (далее – График движения судов, который был утвержден инспектором ИГПК порт Кавказ.

03.12.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в соответствии с «Графиком движения судов» под проводкой лоцмана прошел Керченский пролив и, по согласованию с оператором СУДС, встал на якорь в Черном море в точке с координатами $\varphi=44^{\circ}57.922'N$; $\lambda=036^{\circ}34.524'E$ южнее участка №3 порта Кавказ (далее – якорная стоянка) (за границей акватории морского порта Кавказ и границей зоны действия СУДС) в ожидании выгрузки.



Рис. 3. Судно-накопитель «FIRN»

Со слов капитана судна т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», судно-накопитель «FIRN» на этот момент не было готово принять т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» под выгрузку.

С 03.12.2024 по 10.12.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» находился в Черном море на якорной стоянке в ожидании от судна-накопителя «FIRN» подтверждения на подход.

11.12.2024 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» принял решение сменить место якорной стоянки в связи с полученным штормовым предупреждением. Судно встало в Черном море в районе мыса Янтарный за границами морского порта Кавказ, морского порта Тамань и границей зоны действия СУДС и простояло до 14.12.2024.

14.12.2024 в 11:36 оператор СУДС подтвердил «Берегу 25» получение судами, находящимися в Южной части Керченского пролива штормового предупреждения № 43 (усиление южного, юго-западного ветра 15-20 м/с. Днем порывы до 25 м/с, высота волны - 1,5-3 метра, утром, днем 3-5 метров.

14.12.2024 в 13:18 в связи с полученным от оператора СУДС штормовым предупреждением капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» принял решение сменить место якорной стоянки и осуществить переход судна к берегу Крыма в район с. Заветное, чтобы там переждать непогоду.

В 13:30, 13:45, 14:22, 14:28 и в 14:52 оператор СУДС уведомлял все суда, становящиеся под с. Заветное об ответственности капитанов за принятое решение о стоянке в данном районе.

Ниже представлена выписка из архива аудиозаписи СУДС Керченского пролива радиопереговоров УКВ канал № 10 с т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» от 14.12.2024 г. с 16 до 18 часов.

В 16:41 оператор СУДС передал всем судам: «Постановка под ответственность капитанов в этом районе, этот район не является официальной якорной стоянкой. СУДС дает рекомендации по точкам и направлениям, здесь стихийная якорная стоянка, что под Заветным, что под Героевкой».

В 17:00 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» запросил СУДС: «С Вашего разрешения встану в самую южную часть от этого якорного места (под с. Заветное?» Оператор СУДС дал добро:

«Хорошо, 212, становитесь».

В 17:06 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» запросил СУДС: «Добрый день, что-то тут подумал, а можно мы уклонимся туда, к т/х «ГЛОРИЯ»?».

Оператор СУДС: «Где стоит Глория?».

Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212»: «От меня пеленг 160°, 4 км к югу».

Оператор СУДС: «Вы развернуться хотите?»

Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212»: «Да, развернусь. Мне просто до этой точки, как и до той 3 км, там хотя бы есть куда двигаться на юг, если вдруг сорвет. А тут что-то суда близко стоят».

В 17:07 оператор СУДС капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212»: «Становитесь рядом с т/х Глорией. Выйдете на связь с «Берег 25», скажете, что севернее грузового района встанете на якорь».

Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212»: «Добро, принято».

В 17:37 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС: «Планирую таким курсом пройти еще 5 кабельтовых, погасить инерцию и там отдать якорь».

Оператор СУДС капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212»: «Хорошо, становитесь».

В 17:49 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС о постановке на якорь в точке с координатами $\varphi=45^{\circ}03.1'N$; $\lambda=036^{\circ}32.6'E$ на участке № 6 морского порта Кавказ. Оператор СУДС подтвердил получение информации.

Вечером 14.12.2024 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» получил от оператора СУДС официальный прогноз погоды на 15 декабря 2024 г., согласно которому ожидался ветер южного направления с порывами до 14 м/с, высота волны 1,3-2 м. Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» принял решение остаться стоять на прежнем месте.

В период с 18:00 14.12.2024 до 18:00 15.12.2024 в порту Кавказ и Тамань прогнозировался юго-западный ветер 13-18 м/с, порывы до 24 м/с., высота волны 1,3-2,0 м. В 06:00 высота волны составляла около 2 метров.

15.12.2024 в 08:00 началось ухудшение погоды, в отличие от прогнозируемых, скорость ветра составляла более 20-25 м/с, высота волны около 3,5-4 метров.

СПКМ т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» направил двух вахтенных матросов, а также механика проверять судно по всем отсекам, на предмет их целостности и герметичности. Они проверили судно от бака до надстройки, по бортовым балластным отсекам, помещению подруливающего устройства, а также крепление такелажа по штормовому. После проведенной проверки, каких-либо неисправностей обнаружено не было.

В 08:45 СПКМ т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», находясь на ходовом мостике, увидел, что носовую часть судна неожиданно стало поднимать и задирает, и с каждой волной все больше и больше, ближе к центральной части судна. СПКМ т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» объявил общесудовую тревогу, и члены экипажа начали действия согласно расписанию по тревоге по оставлению судна (надели спасательные жилеты, собрали судовые документы и собрались в ходовой рубке). В ходовую рубку прибыл капитан.

Ниже приведена хронология событий по данным с записи трека операторского дисплейного модуля СУДС от 15.12.2024.

В 08:51 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС о чрезвычайной ситуации, продиктовал координаты судна и запросил помощь.

В 08:52 оператор СУДС порекомендовал капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» подать сигнал SOS всеми техническими средствами.

В 08:53 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС о критическом состоянии судна – начале разлома по 3 и 4 грузовым танкам и вытекании мазута на палубу.

В 08:54 оператор СУДС запросил у капитана т/х «ЛИДИЯ В», стоящего рядом с т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», о состоянии т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

В 08:55 капитан т/х «ЛИДИЯ В» сообщил оператору СУДС, что т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» находится на плаву, но его продолжает ломать в районе 113 шпангоута и груз вытекает из трещины.

В 08:56 оператор СУДС сообщил капитану спасательного буксирного судна (СБС) «МЕРКУРИЙ» о терпящем бедствие т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» и дал команду направиться на спасание его экипажа.

В 08:58 оператор СУДС порекомендовал капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» готовить экипаж для эвакуации на СБС «МЕРКУРИЙ» и сообщил, что т/х «ЛИДИЯ В» тоже готовится подойти ближе для помощи в эвакуации экипажа.

В 08:58:24 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС, что спустить спасательные шлюпки нет возможности.

В 08:59:49 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС, что ситуация критическая, но судно еще на плаву, экипаж судна собрался в рубке и готов к эвакуации.

В 09:03:25 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС, что носовая часть судна скоро оторвется.

В 09:03:49 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС, что в точке с координатами $\varphi=45^{\circ}04.34'N$; $\lambda=036^{\circ}31.85'E$ носовая часть судна оторвалась полностью и осталась на плаву на якоре, кормовая часть начала дрейфовать. Экипаж на борту, пострадавших нет. Все члены экипажа находятся на борту в кормовой части, на носовой части членов экипажа нет. Точное время затопления носовой части не зафиксировано.

В 09:04 капитан т/х «ЛИДИЯ В» сообщил оператору СУДС, что в создавшейся ситуации он не может подойти к борту т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» и остается на месте наблюдать за ситуацией.

В 09:05 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС, что кормовая часть судна на плаву, но начинает крениться.

В 09:07 капитан т/х «ЛИДИЯ В» сообщил оператору СУДС, что в районе аварийного судна высота волны 2,5-3 метра, кормовая часть т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» дрейфует в сторону Керченского пролива. Наблюдается разлив нефтепродуктов.

В 09:07 по запросу оператора СУДС капитан т/х «ГЛОРИЯ», находящийся на дистанции в 7 кабельтовых от т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил о погодных условиях: ветер SW - 20 м/с, высота волны 2,5 - 3 м.

В 09:08 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что разлом судна произошел по 3-4 танкам. Общий объем разлива нефтепродуктов около 1500 м³.

В 09:10 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС о начале затопления кормы судна, часть кормы наклоняется и уходит под воду, плавучесть падает.

В 09:13 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-141», стоящего рядом на якоре, доложил оператору СУДС, что у кормовой части т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» большого крена нет, но сильный дифферент на нос.

В 09:14 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-239», находящегося рядом, доложил оператору СУДС, что следит за обстановкой.

В 09:16 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-141» доложил оператору СУДС, что корма т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» прошла мимо его судна.

В 09:20 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» доложил оператору СУДС, что снялся с якоря и следует к месту аварии.

В 09:23 оператор СУДС уточнил у капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» есть ли на борту гидрокостюмы. Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что гидрокостюмов на борту нет, есть только нагрудные спасательные жилеты.

В 09:28 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что волна уже бьет в надстройку.

В 09:32 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что он наблюдает

вытекание нефтегруза в воду, предположительно произошло разрушение переборки 7-8 танков, происходит замещение груза водой и перевалка судна с борта на борт.

В 09:38 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что предположительно у судна лопнула переборка 5 и 6 грузовых танков, идет дополнительное поступление груза в воду. Пробуют работать машиной назад, двигаться в район Керченского пролива по ветру.

В 09:41 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» подтвердил оператору СУДС, что у судна лопнула переборка 5 и 6 грузовых танков, работает главными двигателями назад.

В 09:43 оператор СУДС уточнил у капитана СБС «МЕРКУРИЙ» идут ли они на полном ходу. Капитан спасательного судна это подтвердил.

В 09:45:25 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что состояние критическое, дифферент судна составляет 70° - 80°.

В 09:45:34 оператор СУДС запросил у капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в каком состоянии на судне спасательные надувные плоты. Капитан доложил, что плот спасательный надувной (ПСН-6) остался на носовой части судна, из спасательных средств на борту только спасательные жилеты.

В 09:48 оператор СУДС сообщил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», что СБС «МЕРКУРИЙ» подойдет через 25 минут.

В 09:51 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что гребные винты вышли из воды, судно перестало двигаться задним ходом, надстройка в воде.

В 10:01 капитан судна «ЛИДИЯ В» доложил оператору СУДС, что судно находится в районе аварии, продолжают наблюдение.

В 10:02 МСКЦ Керчь назначил капитана СБС «МЕРКУРИЙ» руководителем спасательной операции.

В 10:04 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что волна начинает захлестывать надстройку до спардека.

В 10:21 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» проинформировал капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» о расстоянии 9 кабельтовых до него, время подхода 10-12 минут, предварительно к правому борту.

В 10:32 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС о подходе СБС «МЕРКУРИЙ».

В 10:36 вахтенный помощник капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС о покидании мостика и переходе на корму, где собрались все члены экипажа.

В 10:38 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» предложил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» спасти людей с воды, так как не может подойти и безопасно снять членов экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» с борта судна, порекомендовал капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» спустить канат и по нему спускаться в воду. Капитаны рядом стоящих судов посоветовали капитану СБС «МЕРКУРИЙ» спустить свой спасательный плот и передать его на т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

В 10:41 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» проинформировал капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», что он попытается подойти с наветренной стороны и передать спасательный плот.

В 10:57 СБС «МЕРКУРИЙ» подал буксирный трос на корму т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212». Капитан СБС «МЕРКУРИЙ» предложил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» по канату по одному человеку перебираться на СБС «МЕРКУРИЙ».

В 10:58 буксирный трос с СБС «МЕРКУРИЙ» на т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» оборвался.

В 11:00 капитан МФАСС «СПАСАТЕЛЬ ИЛЬИН» сообщил оператору СУДС об очень сильных порывах ветра до 35 м/с.

В 11:02 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» о том, что они попытаются ещё раз закрепиться за них.

В 11:06 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» о том,

что у них не получается закрепиться и они встанут на якорь и будут готовы брать людей из воды.

В 11:08:45 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» о том, что они будут пытаться еще раз подойти и закрепиться.

В 11:24 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» о том, что они смогли закрепиться, винтами не работают. Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил капитану СБС «МЕРКУРИЙ» о том, что они спустили в воду свой канат с привязанным к нему спасательным жилетом.

В 11:40:35 капитан МФАСС «СПАСАТЕЛЬ ИЛЬИН» сообщил оператору СУДС об увеличении высоты волны до 5 метров.



Рис. 5. Нераскрывшийся ПСН-20 у кормовой части танкера

В 11:51 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил, что они подняли с воды канат и прикрепили к нему спасательный плот ПСН-20. К этому же плоту прикрепили свой канат для возможности подтягивания к СБС «МЕРКУРИЙ» плота после его открытия.

В 12:00 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил капитану СБС «МЕРКУРИЙ» о том, что они с трудом выбирают канат, который очень сильно испачкан в мазуте.

В 12:04 после выборки каната капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщает капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», чтобы они как можно сильнее дергали пусковой линь плота для его раскрытия с последующим пересаживанием в плот. Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщает, что линь плота перекрутился через канат СБС «МЕРКУРИЙ» и открыть плот не получается.

По объяснению капитана СБС «МЕРКУРИЙ» плот передавался в закрытом виде в связи с сильным ветром и волнением моря, загрязнением мазутом каната, на котором передавался плот. Поэтому, если бы плот передавался в открытом виде, то была опасность не вытянуть его силами экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

Экипаж т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» подтащил плот в закрытом виде к своему судну. Попытки

раскрыть плот путём выдёргивания пускового линя экипажем т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» были безрезультатны. При этом капитан СБС «МЕРКУРИЙ» визуально наблюдал, что плот на волнении выходил из воды вертикально и висел на пусковом лине, но не раскрывался.

В 12:11 вертолет ВМФ России сообщил капитану СБС «МЕРКУРИЙ» о том, что они готовы работать с ним.

В 12:25 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил оператору СУДС что вертолет забрал 2 человека, но всех не получится забрать, спасательный плот на данный момент так и не раскрыт.

В 12:27 капитан МФАСС «СПАСАТЕЛЬ ИЛЬИН» сообщил оператору СУДС об очень сильной зыби, высота волны доходит до 6 метров. Они (МФАСС «СПАСАТЕЛЬ ИЛЬИН») продвигаются на юг, так как из-за очень высокой зыби двигаться на запад не представляется

ВОЗМОЖНЫМ.

В 12:42 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» поручил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» привязать к корме судна канат со спасательным плотом для обозначения места кормовой части судна на случай, если судно затонет.

В 12:56 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» о том, что если кого-то из членов экипажа не успеет забрать вертолёт, спасательное судно будет стоять до последнего и собирать их из воды.

В 12:57 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» объявил судовую тревогу: «Человек за бортом!».

Из объяснения капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» следует, что, когда на борту судна оставались 5 человек началось резкое затопление кормовой части т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» и оставшихся членов экипажа смыло в воду. Кормовая часть затонула в точке с координатами $\varphi=45^{\circ}05.14'N$; $\lambda=036^{\circ}32.2'E$.



Рис. 6. Эвакуация членов экипажа танкера

В 13:04 оператор СУДС сообщил, что на данный момент 8 человек забрал вертолет, 5 человек находятся в воде.

В 13:32 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» доложил оператору СУДС о том, что подняли на борт одного члена экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», второй член экипажа сильно загрязнен мазутом, без признаков жизни, поднять не могут, запросили помощь вертолета для его поднятия.

По объяснению капитана СБС «МЕРКУРИЙ»: «Ближе всего в воде к борту спасательного судна находился матрос-член экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», которому удалось быстро подать спасательный круг с линем и поднять его с левого борта на палубу СБС «МЕРКУРИЙ». Также было подготовлено еще 6 спасательных кругов с линиями. Одновременно с этим с правого борта СБС «МЕРКУРИЙ» вертолет поднимал с воды оставшихся в воде членов экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

Старший помощник капитана СБС «МЕРКУРИЙ» обнаружил одного человека, плавающего в большом пятне мазута, который

подавал сигналы о помощи. Он был в спасательном жилете. Со слов капитана СБС «МЕРКУРИЙ»: «Когда мы сблизилась с ним и предприняли попытки подъема его из воды, получилось ухватиться за рюкзак, надетый на него за спиной, в этот момент человек подавал признаки жизни, но при этом был полностью облеплен мазутом, находился в большом мазутном пятне густой консистенции. При попытке поднять его за ручку рюкзака, человек выскользнул из рюкзака, но спасательный жилет остался на нем». Со слов членов экипажа СБС «МЕРКУРИЙ» его удалось поймать второй раз ближе к корме с левого борта. Попытки поднять и вытащить его из воды не удавались из-за того, что он был весь в мазуте и выскальзывал из рук. За время попыток поднять его из воды, человека снесло за корму СБС «МЕРКУРИЙ».

С кормы палубной командой был спущен скоб-трап (металлический жесткий), за который человек, находившийся в воде зацепился, засунув руку между перекладинами, но после этого человек обмяк и, отпустив скоб-трап, опустился под пятно мазута. После этого члены экипажа СБС «МЕРКУРИЙ» на некоторое время, приблизительно 5 минут, потеряли человека, находившегося в воде из виду.

В 13:45 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил оператору СУДС о том, что вертолет поднял еще одного человека из воды. Оператор СУДС уточнил информацию для вертолета и капитана СБС «МЕРКУРИЙ», что в воде должен быть еще один человек.

В 14:06 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» доложил оператору СУДС о том, что спасенный матрос т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» подтвердил, что на борту т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» было 13 членов экипажа, а не 14, как указано в судовой роли.

В 14:08 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» согласовал с МСПЦ Керчь и оператором СУДС прекращение операции по спасению членов экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

Спасено 12 человек. Один погибший - вахтенный моторист. Один член экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» находится на борту СБС «МЕРКУРИЙ», остальные вертолетами доставлены в г. Анапу. Погибший член экипажа поднят из воды вертолетом.

16.12.2024 по распоряжению МСПЦ Керчь спасенный матрос т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» был доставлен в морской порт Керчь (бухта Камыш-Бурун).

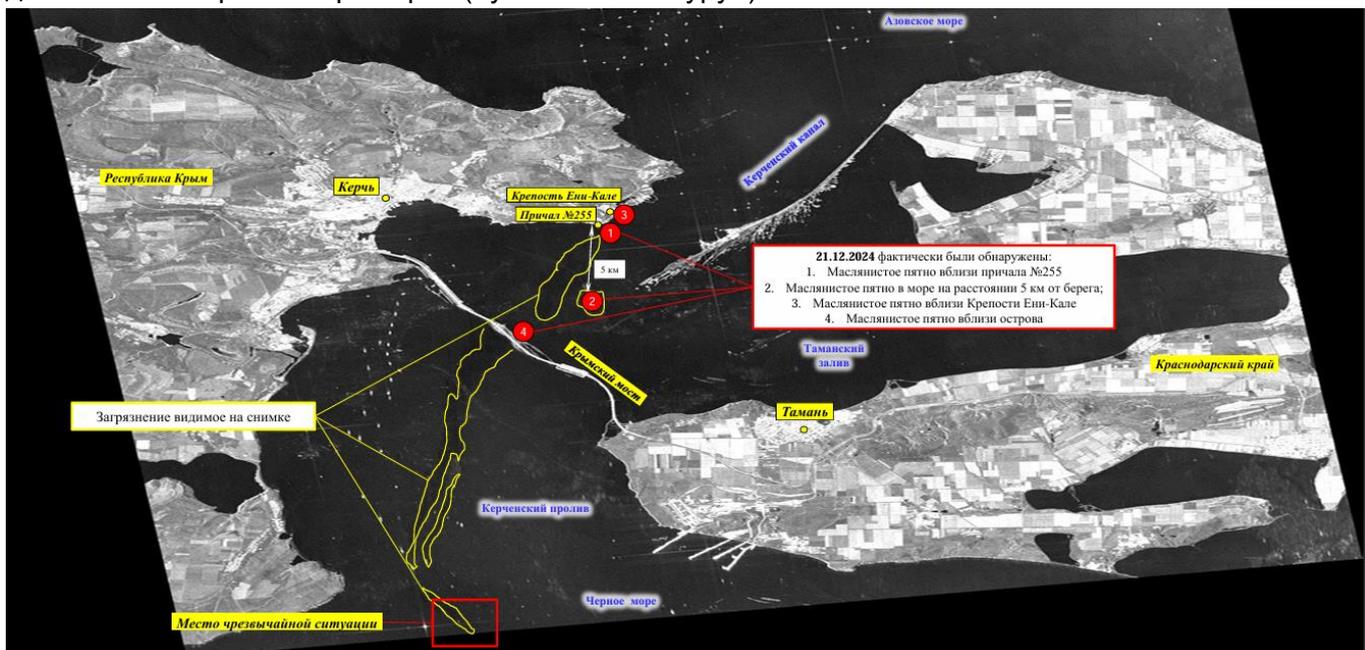


Рис. 7. Космический снимок аварии с разливом нефтепродуктов в акватории Керченского пролива (по данным космического мониторинга на 06.00 22.12.2024)



Рис. 8. Спасательное буксирное судно «МЕРКУРИЙ»

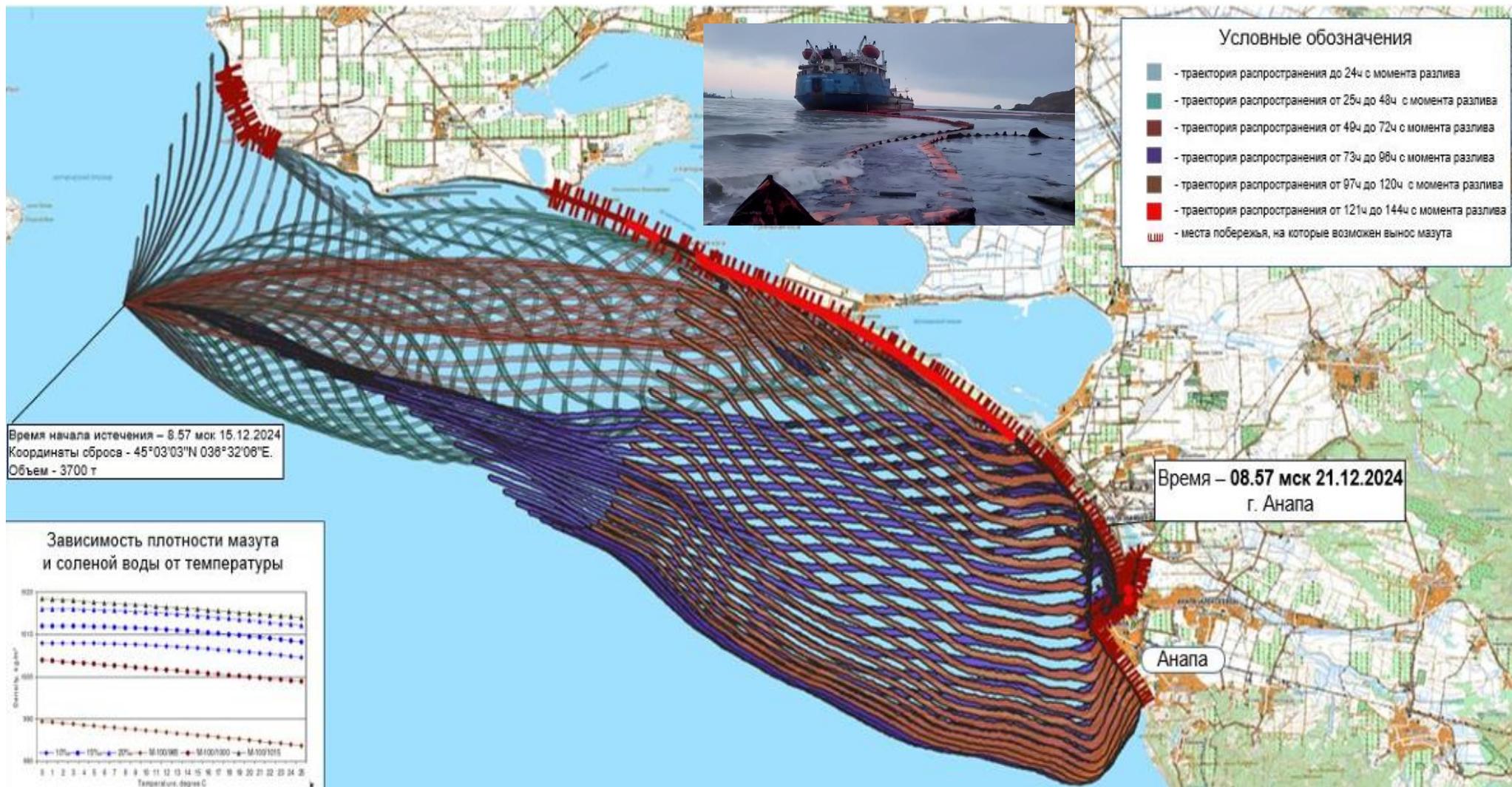


Рис. 9. Расчет распространения мазута в акватории Чёрного моря (по расчётам Государственного океанографического института имени Н.Н. Зубова, Росгидромет) (18 декабря 2024 года)

УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ

Т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» – нефтяной танкер класса «река-море», предназначенный для перевозки нефтепродуктов из внутренних районов России в прибрежные порты по рекам, где груз перегружается на более крупные морские танкеры. Большинство танкеров этого типа имеют зимние ограничения в документации, так как они предназначены для более спокойных речных вод и прибрежных районов с более низкими волнами.

Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним устанавливают порядок информирования о заходе судов в морской порт и выходе из морского порта с использованием системы централизованного учета государственного портового контроля (далее - СГПК).

Согласно информации из СГПК т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» следуя из Саратова 16.11.2024 в 22:20 зашел в морской порт Ростов-на-Дону.

Разрешение на выход судна из морского порта Ростов-на-Дону было оформлено государственным инспектором морского порта Ростов-на-Дону.

17.11.2024 в 13:30 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» вышел из морского порта Ростов-на-Дону следуя в морской порт Кавказ. На момент выхода, экипаж судна не соответствовал Свидетельству о минимальном составе экипажа.

Исходя из пояснений капитана морского порта Ростов-на-Дону, осмотр судна перед отходом не производился поскольку, согласно данным информационной системы Государственного портового контроля судно имело малое значение риска и инспекционный период у данного судна открывался с 20.06.2025.

То есть, при оформлении выхода судна из порта Ростов-на-Дону, проводилась исключительно проверка документов, загруженных в PortCall. При этом, загруженные документы указывали на то, что экипаж судна по своему составу и квалификации соответствует Свидетельству о минимальном составе экипажа.

Исходя из объяснений капитана судна «ВОЛГОНЕФТЬ-212» он намерено представил недостоверные сведения о составе экипажа, чтобы у капитана порта не возникло вопросов и судно вышло в рейс.

При формировании заявки на выход судна из морского порта Ростов-на-Дону в СГПК были внесены:

- Документ о минимальном безопасном составе экипажа № 3419 от 07.06.2022, выданный капитаном морского порта Таганрог;
- Судовая роль т/х «Волгоневфть-212» от 17.11.2024;
- Дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажа судна;
- Свидетельство о классификации № 14.24.013.552589 от 14.06.2024 (Приложение № 13);
- Приложение к Свидетельству о классификации № 14.24.013.387807 от 14.06.2024;
- иные документы, необходимые для оформления судна на выход из морского порта.

Исходя из представленных документов, следует, что дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажа судна, приложенные к заявке на выход судна из порта, соответствовали судовой роли т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» от 17.11.2024. Таким образом, в соответствии с заявкой на выход из порта Ростов-на-Дону, размещенной агентом 16.11.2024 в СГПК, т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» был укомплектован экипажем в соответствии со Свидетельством о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна.

17.11.2024 в день выхода т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» из морского порта Ростов-на-Дону, агентом в СГПК внесена заявка о планируемом заходе судна в порт Кавказ 18.11.2024.

При формировании заявки в СГПК была внесена судовая роль т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» без даты. Экипаж судна в указанной судовой роли, соответствовал сведениям, содержащимся в судовой роли от 17.11.2024, поданной при выходе из морского порта Ростов-на-Дону.

Вместе с тем, при проведении опроса капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» установлено, что

т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» не был укомплектован экипажем в соответствии со Свидетельством о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна.

Так, согласно Свидетельству о минимальном составе экипажа судна для т/х «Волгонефть-212», судно считается укомплектованным экипажем, если оно имеет экипаж в следующем составе: капитан - 1, старший помощник капитана - 1, вахтенный помощник капитана - 1, вахтенный матрос - 3, старший механик - 1, второй механик - 1, вахтенный механик - 1, судовой повар - 1.

Как следует из опроса капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», состав экипажа, заявленный в судовой роли, представленной капитану морского порта Кавказ, не соответствовал фактически находящимся на т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» членам экипажа.

Так, в судовой роли старшим помощником капитана заявлен один человек, а фактически на борту находился другой (не заявлен в судовой роли и не приложен диплом о соответствии занимаемой должности), заявленный второй помощник капитана на борту судна отсутствовал. Также в судовой роли вторым механиком заявлен один человек, фактически вместо него вторым механиком на борту был другой (не заявлен в судовой роли и не приложен диплом о соответствии занимаемой должности), заявленный третий механик на борту судна отсутствовал. Кроме того, на борту судна находился матрос, который не был заявлен в судовой роли.

Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», при опросе пояснил, что находящийся на судне СПКМ не мог исполнять обязанности старшего помощника капитана, так как его диплом члена экипажа судов внутреннего водного транспорта имеет ограничение по работе на судах с водоизмещением более 3000 тонн. Также капитан пояснил, что он представил судovou роль, содержащую недостоверные сведения, чтобы у капитана порта не было вопросов. Также капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» пояснил, что указанных членов экипажа, образование которых не соответствовало занимаемым должностям, на судно направила компания-судовладелец, поэтому он с ними работал.

С учетом изложенного судовладелец т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» допустил выпуск в плавание судна с неукомплектованным экипажем. Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в нарушение требований КВВТ РФ управлял судном с неукомплектованным экипажем.

Согласно Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, требования к безопасности объектов регулирования устанавливаются в зависимости от разряда водного бассейна, в котором предполагается эксплуатация объектов регулирования. Перечни водных бассейнов в зависимости от их разряда устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации. Настоящим техническим регламентом предусмотрены такие разряды водных бассейнов, как "Л", "Р", "О", "М", "О-ПР", "М-ПР" и "М-СП". Соответствующие этим разрядам предельно допускаемые для плавания высоты волн, их повторяемость (обеспеченность) и скорость ветра приведены в приложении № 2 к Техническому регламенту.

В соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации подлежащие государственной регистрации суда, за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, подлежат классификации и освидетельствованию. Классификация и освидетельствование судов осуществляются в соответствии с Положением о классификации и об освидетельствовании судов, Правилами освидетельствования судов в процессе их эксплуатации, Правилами технического наблюдения за постройкой судов, Правилами технического наблюдения за изготовлением материалов и изделий для судов, Правилами предотвращения загрязнения окружающей среды с судов и Правилами классификации и постройки судов с выдачей свидетельств о классификации и иных судовых документов, подтверждающих соответствие судов этим правилам.

Если судно или его элементы не удовлетворяют требованиям Правил, а также в случае, если ранее установленные судну класс/категория и условия эксплуатации не обеспечивают безопасность плавания, охрану жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей судов, сохранность перевозимых на судне грузов, а также экологическую безопасность, судну снижается класс/категория и/или оно признается годным к эксплуатации только с ограничениями (далее -

эксплуатационные ограничения), к которым относятся, в том числе, ограничение по району плавания и сезону эксплуатации.

14.06.2024 проводилась классификация и освидетельствование т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», с выдачей Свидетельства о классификации от 14.06.2024 с приложением.

Приложением к Свидетельству о классификации, судну установлены следующие районы и сезоны плавания:

1. Азовское море

- без ограничений. Март-ноябрь.

2. Черное море

- 10-мильная прибрежная зона от Керченского пролива до морского порта Новороссийск, Апрель-октябрь;

- 10-мильная прибрежная зона от Керченского пролива до морского порта Новороссийск. При высоте волны не более 2,0 метров. (Март-ноябрь);

- 10-мильная прибрежная зона вокруг Крымского полуострова от Керченского пролива до параллели 45°00'00,0"N со стороны западного побережья Крымского полуострова. Апрель-сентябрь;

- Прибрежная зона между линиями, соединяющими точку с координатами $\varphi=45^{\circ}05'30,0"N$; $\lambda=036^{\circ}35'30,0"E$ с мысом Панагия и мысом Железный Рог. При высоте волны не более 2,0 метра. Март, ноябрь.

3. Азовское и Черное моря

- Керченский пролив севернее линии, проходящей через оконечность косы Тузла. Март-ноябрь;

- Керченский пролив от линии, проходящей через оконечность косы Тузла, до линии, последовательно соединяющей мыс Такиль, якорную стоянку с координатами $\varphi=45^{\circ}05'30,0"N$, $\lambda=036^{\circ}33'30,0"E$; $\varphi=45^{\circ}05'30,0"N$, $\lambda=036^{\circ}35'30,0"E$ и мыс Панагия. При высоте волны не более 2,0 метра. Март, 21-30 ноября;

- Керченский пролив (от линии соединяющей мыс Такиль, якорную стоянку с координатами $\varphi=45^{\circ}05'30,0"N$, $\lambda=036^{\circ}33'30,0"E$; $\varphi=45^{\circ}05'30,0"N$, $\lambda=036^{\circ}35'30,0"E$. и мыс Панагия) до рейдового перегрузочного района РПР №3 морского порта Кавказ с координатами: $\varphi=45^{\circ}02'60,0"N$, $\lambda=036^{\circ}31'58,0"E$; $\varphi=45^{\circ}02'60,0"N$, $\lambda=036^{\circ}33'50,0"E$; $\varphi=45^{\circ}01'33,0"N$, $\lambda=036^{\circ}36'00"E$; $\varphi=45^{\circ}00'00"N$, $\lambda=036^{\circ}36'00"E$; $\varphi=45^{\circ}00'00"N$, $\lambda=036^{\circ}32'00"E$; $\varphi=45^{\circ}02'60"N$, $\lambda=036^{\circ}31'58"E$ (допускаемая высота волны 3% обеспеченности не более 2,0 метров, сезон плавания: март, 21-30 ноября (включительно); плавание в ледовых условиях не допускается; выполнение грузовых операций при высоте волны 3% обеспеченности не более 1,0 м.

Следовательно, ограничения, установленные Российским Классификационным Обществом (РКО), не позволяли т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» осуществлять плавание в Азовском и Черном морях, включая Керченский пролив, после 30 ноября.

26.11.2024 судовладелец т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» обращался в адрес РКО с запросом о продлении сезонов плавания судов за пределами сроков, установленных РКО.

РКО в своем ответе пояснило, что продление сезонов плавания судов с грузом на борту за пределами установленных документами РКО сроков, в условиях отсутствия разрешения Министерства транспорта Российской Федерации, находится вне компетенции РКО.

Судовладельцем была подана заявка на внеочередное освидетельствование (разовый перегон) т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

Танкер «ВОЛГОНЕФТЬ-212» находился в неподготовленном состоянии (с грузом на борту). При таких обстоятельствах у РКО отсутствовала возможность проведения внеочередного освидетельствования. Разрешение на разовый перегон не оформлялось.

Несмотря на имеемые у судна ограничения по сезону и условиям плавания с 30.11.2024, судовладельцем не были приняты меры по направлению судна в безопасный для плавания район.

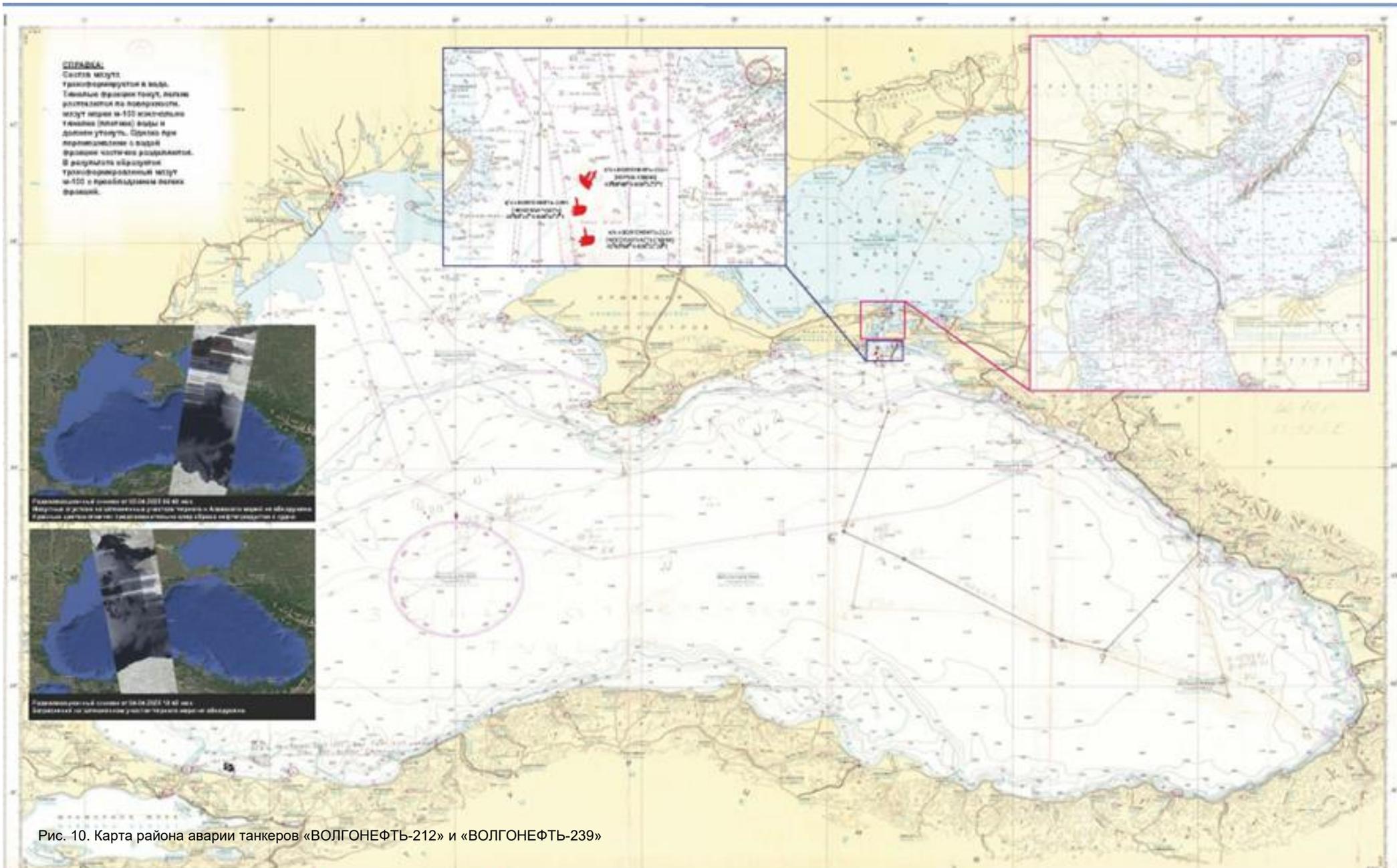


Рис. 10. Карта района аварии танкеров «ВОЛГОНЕФТЬ-212» и «ВОЛГОНЕФТЬ-239»

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- НОСОВАЯ ЧАСТЬ
- КОРПУСНАЯ ЧАСТЬ
- ОУСЕТКИ МАЗУТА

В соответствии с Обязательными постановлениями в морском порту Кавказ движение в зоне действия СУДС осуществляется на основании суточного графика расстановки и движения судов в морском порту, представляемого капитаном порта в СУДС ежедневно в 15.00.

В соответствии Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, судно передает СУДС (при входе в зону ее действия) или Службе контроля судоходства и управления судоходством (при приближении судна к границам акватории морского порта или к подходам к морскому порту), в том числе, информацию о неисправностях судовых технических средств и наличии других ограничений, влияющих на безопасность плавания. Сведений о наличии технических неисправностей и других ограничений, влияющих на безопасность мореплавания капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» не заявлял.

При этом СУДС вправе запрашивать у судна дополнительные сведения, включая информацию об ограничениях по району плавания. Как пояснил начальник СУДС Керченского пролива, оснований для запроса каких-либо дополнительных сведений у оператора СУДС не имелось.

Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» при движении в зоне действия СУДС не представил в распоряжение СУДС информацию о наличии имеющихся у судна ограничениях, влияющих на безопасность плавания.

03.12.2024 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» осуществил проход Керченского пролива и постановку судна на якорь в Черном море южнее участка № 3 порта Кавказ - в запретном для плавания в связи с сезонными ограничениями для его судна.

Дальнейшее нахождение т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в зоне действия СУДС до даты крушения 15.12.2024 также происходило с нарушением ограничений по сезону плавания, установленных в документах РКО.

Оператор СУДС не проинформировал капитана морского порта Кавказ о допущенных т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» нарушениях плавания, заключавшихся в том, что судно, назначенное капитаном порта для постановки на якорь в участке № 3 в соответствии с «Графиком расстановки и движения судов», проследовало южнее данного участка и 03.12.2024 стало на якорь в Черном море в точке с координатами $\varphi=44^{\circ}57.922'N$; $\lambda=036^{\circ}34.524'E$ южнее участка № 3 порта Кавказ за границей акватории морского порта Кавказ и границей зоны действия СУДС, т.е. за границей разрешенного района плавания т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

Оператор СУДС Керченского пролива согласовывал все действия капитана судна т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» по передвижению и постановке на якорь, в том числе за пределами зоны действия СУДС (южнее участка № 3 и зоны действия СУДС), что выходило за пределы его полномочий.

Также оператор СУДС не проинформировал капитана морского порта о заходе судна в границы морского порта Кавказ 14.12.2024 о постановке на якорь т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в точке с координатами $\varphi=45^{\circ}03'.1N$; $\lambda=036^{\circ}32'.6E$ на участке № 6 морского порта Кавказ. Так же капитану морского порта не доводилась информация о последующих перемещениях судна 15.12.2024 уже в акватории морского порта в условиях штормового предупреждения, о развитии событий перед и во время крушения судна.

Капитан морского порта Кавказ был проинформирован начальником смены ИГПК о нахождении т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» на участке № 6 морского порта Кавказ в 9:15 15.12.2024, уже после крушения судна.

В морском порту Кавказ и на его подходах действует разрешительный порядок движения и стоянки судов в соответствии с графиком движения и расстановки судов в морском порту. График движения и расстановки судов утверждается капитаном морского порта ежедневно в 15.00 по местному времени на основании информации о заходе судна, передаваемой капитану морского порта в электронном виде.

Движение судов в акватории морского порта Кавказ и на подходах к нему (Таманский судоходный путь и Керчь-Еникальский канал) регулируется СУДС в соответствии с графиком движения и расстановки судов. На начало движения судно запрашивает разрешение СУДС.

Капитан морского порта организует и контролирует внесение информации о заходе судна в морской порт не позднее 72 часов и не ранее 120 часов до планируемого времени захода судна в морской порт на основании информации, полученной от капитана судна (внешнего капитана полностью автономного судна, судовладельца) либо от морского агента.

Сведения для оформления захода судна в морской порт, включая: класс судна и ограничения по сезону плавания капитаном судна или морским агентом передаются посредством системы PortCall в модуль «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах РФ».

17.11.2024 в 21:10 агентом т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» путем подачи сведений в модуль: «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах РФ» (PortCall) была подана заявка (предварительная за 24 часа) о планируемом заходе т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в порт Кавказ (планируемая дата и время захода - 18.11.2024 в 20:00). В заявке были указаны ограничения по сезону плавания, а именно: «ограниченный – Азовское море без ограничений (март-ноябрь включительно). Черное море: 10-ти мильная прибрежная зона от Керченского пролива до п. Новороссийск (апрель-октябрь включительно)». Данные ограничения вносятся системой автоматически на основании ранее загруженных сведений из классификационного свидетельства судна. Судовладелец корректировок в судовые документы для внесения в заявку на транзит по Керченскому проливу из Азовского в Черное море не вносил, были скорректированы только сведения о фактической осадке, надводном габарите судна, судовых запасах, об отсутствии на борту судна опасных грузов и судовая роль. Данная заявка о планируемом заходе т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в порт Кавказ была размещена в модуль PortCall.

18.11.2024 в 01:18 вышеуказанную заявку принял инспектор ИГПК морского порта Кавказ.

По данным PortCall агентом судна была внесена заявка на транзит т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» по Керченскому проливу по Таманскому судоходному пути «ввод судов (заход с моря к пункту внутри порта), операция: приход». Заявка на транзит по Керченскому проливу из Азовского в Черное море вносится в PortCall в электронном виде в уже существующую заявку.

Судовым агентом т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» была подана заявка на транзит судном Керченского пролива по Таманскому судоходному пути с планируемой датой и временем подхода 05.12.2024 в 15:00.

В Графике расстановки и движения судов в морском порту Кавказ с 15:00 05.12.2024 по 15:00 06.12.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» отсутствует. В Графике расстановки и движения судов в морском порту Кавказ с 15:00 15.12.2024 по 15:00 16.12.2024 был запланирован т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» на приход в участок № 3 морского порта Кавказ.

В Графике расстановки и движения судов в морском порту Кавказ от 02.12.2024 СУДС осуществляла контроль перехода Керченским проливом т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в составе каравана судов с 15:30 02.12.2024 по 15:30 03.12.2024 и заход в участок № 3 морского порта Кавказ. Для т/х «Волгоневфть-212» в Графике указано: место назначения – участок № 3 морского порта Кавказ, дата и время - 02.12.2024 в 17:00. При этом в примечании указано: «швартовка, выгрузка к т/х «FIRN»», который также находился на участке № 3 морского порта Кавказ.

Как установлено в ходе расследования, 03.12.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в соответствии с Графиком расстановки и движения судов в морском порту Кавказ под проводкой лоцмана прошел Керченский пролив и, по согласованию с оператором СУДС, стал на якорь в Черном море в точке с координатами $\varphi=44^{\circ}57.922'N$; $\lambda=036^{\circ}34.524'E$ южнее участка № 3 порта Кавказ за границей акватории морского порта Кавказ и границей зоны действия СУДС в ожидании выгрузки. Со слов лоцмана, ему не было известно о классе т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212»

и его ограничениях плавания.

Находящиеся на т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» коллективные спасательные средства (шлюпки спасательные закрытого типа вместимостью на 17 человек, т.е. 100% людей на борту судна, размещенные в кормовой части с каждого борта и спасательный плот на 6 человек, размещенный в носовой части) в момент крушения судна, соответствовали нормам снабжения, установленным РКО.

В рамках расследования проанализированы обстоятельства длительных временных затрат на осуществление разгрузки т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» на судно накопитель «FIRN» в морском порту Кавказ, и установлено следующее:

Грузовые операции осуществляются при участии судов-подвозчиков, в том числе класса «река-море» как т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», для накопления товарной партии на танкере-накопителе «FIRN» и судов отвозчиков для вывоза груза на экспорт.

Очередность подхода и выгрузки определяется фрахтователем вышеуказанных судов, с учетом указаний грузовладельца, находящемуся на борту судна-накопителя «FIRN».

В соответствии с данной очередностью и технологической схемой, за шесть часов до окончания выгрузки предыдущего танкера-подвозчика, дается поручение на подход следующего танкера-подвозчика. Как правило, в зависимости от типа судна, поручение для следования в район выгрузки танкера-подвозчика дается за четыре-пять дней для подготовки груза (разогрев) в соответствии с требованиями танкера-накопителя «FIRN» по температуре.

В период с 06.11.2024 по 15.12.2024 были приостановки выгрузки всех судов по погодным условиям:

- непогода правый борт с 06.11.2024 20:20 по 07.11.2024 08:30
- непогода левый борт с 09.11.2024 07:00 по 09.11.2024 09:25
- непогода оба борта с 09.11.2024 09:25 по 13.11.2024 07:00
- непогода оба борта (Штормовое предупреждение (ШП) № 39 от 20.11.24/06:20 до 26.11.24/08:45) с 20.11.24 08:45 по 26.11.24 20:30
- непогода правый борт с 30.11.24 04:20 по 30.11.24 18:00
- непогода оба борта с 30.11.24 18:00 по 03.12.24 10:45
- непогода оба борта (ШП № 40 от 07.12.24 17:30) с 07.12.24 18:45 по 09.12.24 16:00
- непогода оба борта (отмена ШП № 40 10.12.24.10:45) с 09.12.24 23:15 по 11.12.24 08:30
- непогода правый борт (ШП № 41 от 11.12.24 23:20 до 14.12.24 07:15) с 11.12.24 23:25 по 14.12.24. 10:05
- непогода левый борт (ШП № 42 от 14.12.24. 19:00 до 19.12.24.12:00) с 14.12.24 21:25 по 19.12.24 10:15
- непогода оба борта 15.12.24 с 01:20 по 19.12.24 10:15.

Также были остановки грузовых операций по причинам воздушной тревоги и угрозы с моря.

В период с 06.11.2024 по 15.12.2024 на накопитель «FIRN» выгрузка осуществлялась 36 раз с использованием 31 судна. Товарная партия на накопитель формируется Фрахтователем с учетом указаний грузовладельца исходя из качественных характеристик груза и имеющихся грузовых пространств.

В период с 18:00 14.12.2024 до 18:00 15.12.2024 в морских портах Кавказ и Тамань прогнозировался юго-западный ветер 13-18 м/с, порывы до 24 м/с., высота волны 1,3-2,0 м.

Капитан т/х «ГЛОРИЯ», находившегося на дистанции 7 кабельтовых от т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», передал фактические гидрометеорологические условия в районе аварийного случая 15.12.2024 в 09:07: ветер юго-западный больше 20 м/с, высота волны – 2,5 – 3 м.

Экологический ущерб

Значительный. Уточняется

ПРИЧИНЫ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

- **Нарушение эксплуатации судна по сезону и условиям плавания**
 - Судно имело ограничения по плаванию в Черном море до 31 октября, Азовском море и Керченском проливе до 30 ноября, но продолжало эксплуатацию
 - Судовладелец и капитан проигнорировали запрет на плавание в штормовых условиях
 - Капитан порта Кавказ, обладая достаточными сведениями о наличии у т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» ограничений по сезону и условиям плавания, не позволявших судну совершать плавание в Азовском, Черном морях и Керченском проливе после 30 ноября, включил указанное судно в График движения судов для прохода через Керченский пролив и последующего перехода к рейдовому перегрузочному району РПР № 3 морского порта Кавказ в Черном море.
- **Неукомплектованный экипаж**
 - Фактический состав экипажа не соответствовал судовой роли и требованиям безопасности
 - Отсутствовали квалифицированные специалисты (старший помощник капитана, второй механик), что снизило эффективность управления в аварийной ситуации.
- **Недостаточная прочность корпуса и усталость металла**
 - Судно было построено в 1969 году, его корпус мог иметь значительный износ
 - Штормовые волны (3,5–4 м) превышали допустимые для судна значения (2 м), что привело к разрушению конструкции.
- **Ошибки в управлении судном**
 - Капитан принял решение о стоянке на якоре в опасной зоне, несмотря на штормовое предупреждение.
- **Неэффективная работа СУДС и портового контроля**
 - Оператор СУДС не предотвратил нарушение судном зон плавания
 - Капитан порта Ростов-на-Дону не проверил фактический состав экипажа танкера «ВОЛГОНЕФТЬ-212» перед выходом из порта
 - Лоцманская служба не запросила данные о классе судна при проводке через пролив.
- **Недостатки спасательной операции**
 - Отсутствие гидрокостюмов у экипажа затруднило эвакуацию
 - Переданный спасательный плот не раскрылся, что привело к задержке спасения.

ВЫВОДЫ

- **Гибель судна, человека и разлив нефтепродуктов стали следствием системных нарушений:**
 - Игнорирование сезонных ограничений
 - Несоответствие экипажа обязательным требованиям по укомплектованию экипажа
 - Недостаточный контроль со стороны судовладельца и надзорных органов.
- **Спасательная операция была осложнена:**
 - Отсутствием подготовки экипажа к аварийным ситуациям
 - Недостатками в оснащении спасательными средствами.

ИЗВЛЕЧЁННЫЕ УРОКИ

- Необходимость строгого соблюдения сезонных ограничений
- Важность контроля состояния старых судов и их соответствия современным стандартам
- Обязательная проверка укомплектованности экипажа перед выходом в рейс
- Улучшение взаимодействия между СУДС, портовым контролем и капитанами судов
- Оснащение судов современными спасательными средствами (гидрокостюмы, автоматические плоты).

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙ В БУДУЩЕМ

- **Для судовладельцев и операторов:**
 - Планировать рейс (переход) с учетом действующих судовых документов и не допускать плавание судов с ограничениями по сезону и условиям плавания, установленными организацией по классификации и освидетельствованию судов.
 - Не допускать эксплуатацию судна с неукомплектованным экипажем
 - Проводить регулярный осмотр корпусов старых судов.
- **Для капитанов судов:**
 - Строго соблюдать районы и условия плавания
 - Отказываться от выхода в море при штормовых предупреждениях.
- **Для СУДС и государственного портового контроля:**
 - Внедрить автоматическую проверку класса судна и ограничений при оформлении захода
 - Усилить контроль за движением судов в штормовых условиях
 - Не включать в суточный график суда с недействующими судовыми документами и/или имеющимися ограничениями по условиям и сезону плавания.
- **Для классификационных обществ:**
 - Внедрить автоматическую проверку класса судна и ограничений при оформлении захода
 - Заблаговременно информировать судовладельцев о наступлении сроков окончания действия судовых документов и/или вступления в силу ограничений по условиям и сезону плавания судов с целью получения подтверждения готовности судовладельца к возобновлению действия документов и/или соблюдению ограничений по условиям и сезону плавания. При отсутствии такого

- подтверждения информировать регулирующие органы для принятия соответствующих мер реагирования при заходе судов в морские и речные порты
- Информировать регулирующие органы о приостановлении действия выданных на суда судовых документов, в том числе при нарушении условий и сезона плавания, указанных в судовых документах
 - Предусмотреть внесение изменений в Правила классификации и постройки судов, предусматривающих наличие на судах типа «ВОЛГОНЕФТЬ» дополнительных спасательных плотов в кормовой части надстройки судна.
- **Для спасательных служб:**
 - Проводить регулярные учения по реагированию на разливы нефти и эвакуации людей в условиях разлива нефтепродуктов.
 - **Для регулирующих органов:**
 - Ужесточить наказания за нарушение сезонных ограничений
 - Организовать фиксирование нарушений судами районов, сезонов и условий плавания, с последующим уведомлением о таких нарушениях капитанов морских портов, классификационных обществ и надзорных органов
 - Ввести обязательную проверку экипажей перед выходом в море.
-