

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО РЫБОЛОВСТВУ

(Росрыболовство)

БАРЕНЦЕВО-БЕЛОМОРСКОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ПО РЫБОЛОВСТВУ (Баренцево-Беломорское ТУ Росрыболовства)

ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ

« 02 » февраля 2018 г.

г. Мурманск

Председатель собрания: А.В. Жуков

Секретарь: А.А. Руденко

Присутствовали: 43 человека (список прилагается)

Повестка дня: Обеспечение безопасности плавания судов рыбопромыслового флота в осенне-зимний период, в том числе при осуществлении рыболовства в сложных гидрометеорологических условиях.

Выступили:

О.А. Никитин, А.В. Жуков, К.Н. Плиско, М.Н. Якушик, Н.Н. Цепков, В.В. Сирица, П.С. Фесенко, И.А. Усольцев,

О.А. Никитин, отметил важность проведения данного совещания Баренцево-Беломорским ТУ Росрыболовства по обеспечению безопасности плавания судов в осенне-зимний период, с целью повышения внимания вопросам обеспечения безопасности плавания судов Северного рыбохозяйственного бассейна.

А.В. Жуков озвучил данные статистики аварийных случаев на судах рыбопромыслового флота Северного рыбохозяйственного бассейна, за 2017 год. Отметил, что Росрыболовство, совместно с Ространснадзором выражает тревогу по положению дел в сфере безопасности мореплавания и охране человеческой жизни и здоровья экипажей на судах рыбопромыслового флота. Наглядный пример, отражающий серьезность ситуации, пропажа судна «Восток» следовавшего в район помысла из порта Пусан (Республика Корея) в Охотское море, на борту которого находилось 20 моряков. Судно подало сигнал бедствия 25 января в Японском море у южного побережья Приморья. После чего перестало выходить на связь. Была начата поисково-спасательная операция. В предполагаемом районе крушения удалось найти лишь несколько спасательных жилетов и два пустых плота. По предварительным оценкам, трагедия произошла из-за потери остойчивости судна в тяжелых погодных условиях – обледенении. При этом на грани риска находились еще около пяти судов. В климатических условиях – теплой воде и низкой

температуре воздуха сильное испарение вызывает быстрое обледенение судов. Экипажи, которые боролись с процессом и обкалывали лед, дошли до укрытий. Во избежание повторения таких трагедий необходимо уделять повышенное внимание вопросам обеспечения безопасности плавания судов рыбопромыслового флота в осенне-зимний период, в том числе при осуществлении рыболовства в сложных гидрометеорологических условиях.

К.Н. Плиско напомнил, что в зоне ответственности ФГБУ «Северный экспедиционный отряд аварийно спасательных работ» находятся Белое, Баренцево, Черное, Каспийское и Балтийское моря. За 2017 год организация освидетельствовала более 400 судов и более 200 компаний. Отметил, что в настоящее время уделяется недостаточно внимания подготовке судов для выхода в море. Участились случаи, задержания судов госинспекторами портового контроля перед выходом в море, что говорит о слабой работе назначенных лиц в компаниях, судовой экипаж не очень ответственно подходит к подготовке судна к выходу в рейс. Это влечет за собой временные простои, потери промыслового времени, приносит убытки компаниям. Так же, участились случаи нарушения сроков освидетельствования судна, нарушаются временные рамки отведенные для подготовки документации, необходимой для получения СвУБ на судно.

М.Н. Якушик отметил невысокую явку на совещание представителей промысловых компаний. Предложил возродить традицию проведения совещаний с представителями рыбодобывающих компаний посвященных безопасности мореплавания в осенне-зимний период два раза в год, весной и осенью.

В своем докладе М.Н. Якушик обозначил следующие проблемы в области безопасности мореплавания:

- отсутствие контроля со стороны лиц ответственных за безопасность мореплавания в компаниях за мероприятиями, прописанными в Системе управления безопасностью (СУБ). Лица, ответственные за безопасность мореплавания в компаниях мало времени уделяют своим прямым обязанностям, прописанным в должностных инструкциях т.к. попутно наделены большим количеством обязанностей в других сферах деятельности компании;

- не умение трезво оценить погодные условия, перегрузы судов, отсутствие четких распоряжений со стороны капитанов в момент чрезвычайной ситуации, что зачастую приводит к трагическим последствиям;

- отсутствие должного внимания к подготовке членов экипажа отвечающих за тушение пожаров внутри помещения с аппаратами АСВ и прочей аппаратурой;

- нахождение на мостике судна только одного человека не только нарушение наставлений штурманской службы и требований борьбы за живучесть судна, но и одна из главных причин посадки судна на мель;

- не готовность к предрейсовому осмотру судна перед приходом комиссии, приводит к задержанию судов в порту до устранения замечаний, в основном носящих технический характер;

- учет технических знаний, проведение инструктажа по техники безопасности и мероприятия по охране труда ведутся формально на бумаге, отсутствуют практические занятия;

- требуется проведение профилактики девиантного поведения среди членов экипажа.

Н.Н. Цепков отметил недопонимание важности соблюдения требований портового контроля и рыбодобывающими предприятиями в вопросе предрейсового осмотра судов. Отметил увеличение числа замечаний, касающихся организации освидетельствования МКУБ. Напомнил об ответственности капитанов при внештатной ситуации, возникающей на судне, которые в работе должны опираться на разработанные планы и инструкции, а не только на «профессиональные суждения».

Особо подчеркнул, что в списке судов не прошедших предрейсовый осмотр не может находиться судно, на котором произошла серьезная авария. При проверке в первую очередь проверяются на судне связь при бедствии, спасательные средства, все, что связано с грузовой маркой и живучестью судна.

Так же Н.Н. Цепков отметил увеличение количества задержания судов РФ в иностранных портах по результатам проверок ИГПК. За 2017 год было задержано 49 судов РФ в иностранных портах. Как правило, такие задержания ведут к процедуре приостановления действия дипломов капитанов судов, старших механиков. В адрес судовладельцев направляется письмо, в котором говорится, что для подтверждения годности судна к плаванию он обязан произвести внеочередное освидетельствование судна и предъявить его морскому регистру судоходства, сменить капитана, старшего помощника и старшего механика. Такие же меры предусмотрены российским законодательством и могут применяться в российских портах. В завершении выступления Н.Н. Цепков принял жесткую позицию в отношении предрейсового осмотра судов и выразил надежду в достижении взаимопонимания между портовой службой и рыбодобывающими предприятиями.

В.В. Сирица отметил, что не смотря на усилия контролирующих органов на судах растет аварийность. Требования контролирующих органов имеют высокое значение для безопасности мореплавания но, по его мнению, их слишком много и рыбопромысловые суда вынуждены простаивать при оформлении отхода длительное время, из-за чего повышается усталость командного состава.

По мнению П.С. Фесенко в обеспечении безопасности мореплавания руководство компании играет важнейшую роль.

И.А. Усольцев заметил, что последнее время появилась негативная тенденция снижения навыков экипажей судов в связи с низким уровнем практической подготовки во время обучения, как командного состава, так и остальных членов экипажа. Особо обратил внимание на необходимость возрождения береговых тренажерных центров.

О.А. Никитин предложил провести консолидацию актов задержания судов северного бассейна при оформлении отхода судна, для выявления субъективных оценок ИГПК соблюдения требований безопасности мореплавания с целью проведения совещания с представителями службы капитана порта, Баренцево-Беломорским ТУ Росрыболовства и Северо-Западного филиала освидетельствования по МКУБ ФГБУ «Северный ЭО АСР».

А.В. Жуков подвел итоги, отметив что соблюдение требований безопасности мореплавания и здоровье членов экипажа должны стоять выше любых

коммерческих интересов и, главное, что в этом точка зрения представителей контролирующих органов и представителей рыбодобывающих компаний совпадают. Так же отметил, что Росрыболовство всегда готово рассмотреть любые предложения представителей рыбодобывающих компаний.

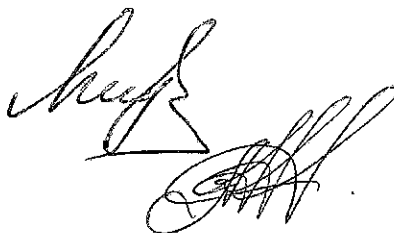
Решили:

Судовладельцам и назначенным лицам компаний, ответственным за безопасность мореплавания:

1. Усилить меры по обеспечению безопасности плавания судов рыбопромыслового флота в осенне-зимний период 2017 – 2018 гг. в районах промысла при осуществлении рыболовства.
2. Капитанам судов обратить особое внимание на организацию службы при плавании в сложных гидрометеорологических условиях с возможным обледенением.
3. Рекомендовали предприятиям проводить предрейсовые сборы и инструктажи капитанов и экипажей судов с целью профилактики знаний и навыков при аварийных и внештатных ситуациях.
4. Лицам, ответственным за безопасность мореплавания, регулярно актуализировать на подконтрольных судах судовую документацию и вести постоянный контроль за соблюдением требований нормативных документов.

Председательствующий

Секретарь



А.В. Жуков

А.А. Руденко