



И.М. Смолин  
Фото из архива ФГБУ «Морспасслужба»

## Экзамен на профессионализм

### Предотвращение экологических катастроф

В 2021 году Морская спасательная служба провела 246 операций, в том числе по поиску и спасанию людей на море, снятию аварийного судна с мели, буксировке, тушению пожара на аварийном судне, ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов и других. Прошлый год для Морской спасательной службы стал своего рода экзаменом на профессионализм и умение решать сложные задачи со множеством вводных. И морские спасатели со всеми задачами справились на «отлично», проявив лучшие свои качества.

В прошлом номере журнала «Нептун. Водолазный проект» была опубликована статья об уникальной аварийно-спасательной операции в Керченском проливе Черного моря с сухогрузом «Argil», когда в результате неправильного хранения перевозимого груза ферросилиция отравился экипаж, судно было неуправляемым, к тому же у него появился крен. Благодаря мужественным и профессиональным действиям спасателей Морской спасательной службы была предотвращена крупная экологическая катастрофа, которая могла нанести непоправимый вред экологии региона. Пятерым спасателям Азово-Черноморского филиала Морской спасательной службы за данную операцию была вручена престижная премия ИМО «За исключительную храбрость на море». Премию получили Антон Мурадянц, Гамбик Асатурьян, Кирилл Викулов, Денис Николенко и Константин Кендигилян.

24 ноября началась уникальная по своей сложности и многозадачности аварийно-спасательная операция в Карском море, которая завершилась только в январе этого года. Мужество и профессионализм морских спасателей уберегли от экологической катастрофы в Арктике. Две баржи «МН-4001» и «МН-4002» с грузом нефтепродуктов (общее количество — 7 тыс. тонн дизтоплива и 170 тонн керосина), поддерживаемые морским буксиром «Пак», под воздействием штормового ветра, волн и подвижек ледовых полей оказались на прибрежных камнях в Северо-Западной оконечности острова Вайгач в Карском море. Уже через 35 минут после обращения к месту аварии был направлен МФАСС «Бейсуг», который нес дежурство в море в районе Карских ворот. Также в район аварии были направлены спасательные суда «Сейвал» и «Спасатель Карев» с дополнительным оборудованием и спасателями.

После проведения разведки и визуального осмотра стало очевидно, что обе баржи плотно сидели на прибрежных камнях на малых глубинах, недоступных для непосредственного подхода аварийно-спасательных судов. По результатам водолазного осмотра было установлено: на обеих баржах пробиты все балластные танки, а на барже «МН-4001» спасатели обнаружили пробоину в грузовом танке. Руководство операции приняло решение разгружать

баржи для придания им положительной плавучести. Стаскивать баржи с камней было признано небезопасным, поскольку это наверняка бы привело к дополнительным и масштабным повреждениям корпусов и гарантированному разливу нефтепродуктов.

**Работа спасателей осложнялась ограниченными глубинами в районе посадки барж на камни, ветром, волнением, подвижкой ледяных полей, отрицательными температурами до минус 20 градусов и значительным обледенением барж.**

Поскольку обе баржи были покрыты сплошным ледяным покровом порядка 30–50 см, спасателям пришлось вручную обкалывать лед для доступа к горловинам, лючкам, трубопроводам и иным технологическим конструкциям, а также для снижения общей массы льда на палубах аварийных барж. Все работы проводились в условиях полярной ночи. Экипажи судов и спасатели работали в круглосуточном режиме, практически без перерыва на сон и отдых. Позднее к спасательной партии присоединилось судно обеспечения «Ясный», прибывшее из Мурманска в район проведения работ, с дополнительным снабжением и спасателями на борту.

Благодаря умелым действиям экипажей и спасателей Морспасслужбы удалось поочередно снять с камней обе баржи, предварительно откачав с них более двух третей груза на аварийно-спасательные суда. Около 5 000 тонн снятого дизтоплива пришлось сливать на два танкера «Урарту» и «Орлец», зафрахтованных судовладельцем. В течение декабря с камней была снята сначала баржа «МН-4001», затем — «МН-4002». За все время аварийно-спасательных работ загрязнения моря нефтепродуктами не допущено.

Баржа «МН-4001» была отбуксирована спасательным судном «Ясный», а «МН-4002» — многофункциональным аварийно-спасательным судном «Бейсуг» при сопровождении МФАСС «Спасатель Карев». Буксировки аварийных барж до Северодвинска проходили в крайне тяжелых ледовых условиях. Караваны неоднократно застревали в плотных льдах, рвались элементы буксирной линии, которые спасатели повторно заводили с околкой вручную льда, быстро нарастающего на конструкциях барж. Сопровождающий буксировки МФАСС «Спасатель Карев» обкалывал застрявшие суда и баржи в ледовых полях, толщина которых местами достигала 1 метра.

В Минтранс России и Росморречфлот направлены ходатайства о поощрении морских спасателей, отличившихся в ходе операции.

### Аварийные буксировки, тушение пожаров, ледовые проводки

В череде аварийно-спасательных операций, которые проводили морские спасатели в 2021 году и начале этого года, есть операции, которые стоят особняком. Помимо уже упомянутых, есть еще несколько спасательных работ, о которых непременно стоит рассказать.

В первой половине января 2021 года МФАСС «Спасатель Карев» завершил уникальную операцию: буксировку теплохода «Спарта III» (длина — 142 м, ширина — 23 м, осадка — 5,5 м), потерявшего ход и маневр в районе Карского моря из-за поломки винторулевого комплекса. Операция проходила в тяжелых ледовых условиях акватории Северного морского пути и восточной части Баренцева моря, в сложных погодных условиях: встречный ветер 27 узлов (14 м/с) и море 5–6 баллов, зыбь высотой 3 м. «Спарта III», используемый в качестве контейнеровоза и совершавший рейс из Дудинки в Архангельск, оказался затертым во льдах в Енисейском заливе Карского моря в середине декабря 2020 года. Сопровождавший его буксир не смог обеспечить движение судна из-за обширных торов, образовавшихся при становлении припая. В сложной ледовой обстановке



у судна вышло из строя рулевое управление. На помощь пришли спасатели. Протяженность буксировки многофункциональным аварийно-спасательным судном «Спасатель Карев» в сложных условиях составила более 650 миль.

В ноябре 2021 года экипаж многофункционального аварийно-спасательного судна «Спасатель Кавдейкин» Сахалинского филиала Морспасслужбы успешно справился с задачей буксировки среднего рыболовного морозильного траулера «Северный океан» из акватории Тихого океана, Южно-Курильского пролива, в порт Владивосток. По предварительным данным, у аварийного судна вышла из строя гидромурфта, обеспечивающая надув главного двигателя. МФАСС «Спасатель Кавдейкин» в ходе проведения сложной аварийной буксировки преодолел 800 миль.

Экипажи спасательного катера-бонопостановщика «Капитан Балашов» и многофункционального спасательного судна «Светломор-3» в конце прошлого года провели успешную поисково-спасательную операцию в Уссурийском заливе. Были спасены пассажиры и капитан с потерявшей ход и дрейфующей в открытом море баржи «Восток-111». Баржа, совершающая рейс с острова Попова на остров Русский через пролив Старка, потеря-

ла гребной винт и лишилась хода. Капитан, перевозивший трех пассажиров, сообщил по телефону, что нуждается в помощи, состояние людей на борту удовлетворительное, дизель-генератор в работе и поддерживает жизнедеятельность на барже, температура в рубке положительная. Необходима была эвакуация пассажиров и буксировка баржи.

Руководство Приморского филиала Морской спасательной службы оперативно приняло решение направить на проведение поисково-спасательной операции спасательный катер-бонопостановщик «Капитан Балашов» и спасательное судно «Светломор-3». В максимально сжатые сроки суда отошли от своих причалов и направились к месту предполагаемого нахождения баржи с людьми. Координатором на месте поиска был назначен капитан СКБ «Капитан Балашов». После прибытия на место, обнаружения и осмотра аварийной баржи капитан-координатор доложил, что баржа «Восток-111» в поле льда сплоченностью 10 баллов у северной оконечности острова Клыкова Уссурийского залива мягко сидит на мели. Подход затруднен малыми глубинами и наветренной стороной острова. Вскоре баржа начала медленно дрейфовать на юго-запад. Экипаж СКБ «Капитан Балашов» поддерживал постоянный контакт с капитаном. Экипажу катера-бонопостановщика в сложных условиях удалось взять дрейфующую бар-





жу на буксир, пассажиры были сразу же пересажены на борт спасательного катера. После прихода в район операции «Светломор-3» принял от СКБ «Капитан Балашов» буксирную линию для аварийной буксировки. Пассажиры «Восток-111» благополучно сошли на причал Морспасслужбы. Экипаж «Светломор-3» доставил аварийную баржу в бухту Западная и передал судовладельцу.

6 декабря прошлого года на расстоянии 50 метров от берега города Холмск (Сахалин) сел на мель сухогруз «Xing Yuan». У судна не работал главный двигатель, не было энергообеспечения. После обращения капитана аварийного судна экипаж «Xing Yuan» был эвакуирован. Сразу после происшествия в район прибыли спасатели Сахалинского филиала. Они произвели осмотр аварийного судна, его водолазное обследование, выставлены боновые ограждения. После детального изучения состояния судна, его положения на грунте и консультаций с судовладельцем было принято решение полностью очистить сухогруз от нефтепродуктов. Задача стояла очень сложная, учитывая

непростые погодные условия в это время на Сахалине и мелководье. Подойти даже на мелководьях судах не представлялось возможным.

**За время операции спасателям Сахалинского филиала Морспасслужбы пришлось много импровизировать, придумывать нестандартные подходы к решению задач.**

От береговой линии на судно спасателями была настроена канатная дорога, шланговая линия, на аварийном судне изготовлена специальная система обогрева для подготовки тяжелого топлива к перекачке. Команда добиралась в самые труднодоступные места, по согласованию с судовладельцем были сделаны специальные технологические отверстия, которые позволили установить специальное оборудование, удалить все нефтепродукты.

Всего за время проведения операции спасатели передали для утилизации: дизельного топлива — 39,64 куб. м, мазута — 106,67 куб. м, машинного масла — 7,85 куб. м, смесь нефте-

продуктов — 0,97 куб. м. Большая часть этого топлива была доставлена на берег буксально на руках спасателей.

После завершения работ по доставке нефтепродуктов на берег спасатели провели максимальную зачистку переборок, стенок топливных танков, обрабатывая их специальными реагентами. Никакой угрозы экологии аварийное судно уже не представляло. Дальнейшую судьбу аварийного сухогруза должен определить судовладелец.

### Участие в проекте «Северный поток — 2»

Особняком в 2021 году стояло участие ФГБУ «Морспасслужба» в реализации проекта Nord Stream 2. Были задействованы девять (!) спасательных судов: МФАСС «Мурман», МФАСС «Спасатель Карев», МФАСС «Бахтемир», многофункциональные буксиры «Умка», «Сивуч» и «Финвал», исследовательское судно «Балтийский Исследователь», судно обеспечения «Артемис Оффшор», буксир-спасатель «Капитан Беклемишев». Часть судов Морспасслужбы приняло непосредственное участие в строительстве заключительного подводного участка газопровода «Северный поток — 2», выполняя с помощью специального оборудования и телеуправляемых подводных аппаратов контроль укладки с видеофиксацией процесса и обследование уложенных трубокладчиком «Фортуна» на

морское дно труб газопровода. Это очень сложная и важная часть операции, которая предполагала использование ТНПА на самых разных глубинах.

Часть судов Морспасслужбы занималась обеспечением безопасности в районе проведения работ проекта «Северный поток — 2», так как из-за противодействия строительству судами различного назначения, включая военные корабли и суда береговой охраны под флагами европейских стран, заинтересованных в срыве строительства газопровода, в процессе выполнения работ судам проекта создавались множественные угрозы безопасности мореплавания, путем очень близкого подхода, вплоть до столкновения, к российским судам, несмотря на своевременную подачу навигационных оповещений через систему НАВТЕКС.

**Участие судов ФГБУ «Морспасслужба» в данном проекте обеспечило его успех и позволило завершить работы, минуя секторальные санкции и отказавшись от услуг зарубежных компаний.**

От компаний-партнеров по данному проекту Морспасслужба получила благодарственные письма, в которых коллеги указывали на профессионализм морских спасателей, экипажей спасательных судов.

