



УТВЕРЖДАЮ

Заместитель начальника Межрегионального
территориального управления
Ространснадзора по ДФО

С.Е. Белоусов

16» мая 2023 г.

Место окончания расследования:

г. Владивосток

Комиссия в составе:

Москаленко Олег Владимирович – начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО.

Быков Алексей Гаврилович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО.

Сухинин Анатолий Эдуардович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО.

Милосердов Евгений Леонидович – старший государственный инспектор группы по проведению осмотров судов в морском порту инспекции государственного портового контроля (ИГПК) службы капитана морского порта Находка.

Агеев Алексей Анатольевич – старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-40/22 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море.
2. **ВИД АС:** Тяжкий вред, причиненный здоровью человека в прямой связи с эксплуатацией судна.
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 14.01.2020 16:35 (здесь и далее – время судовое: Тс= UTC+10ч).
4. **МЕСТО/ КООРДИНАТЫ АС:** Охотское море, $\varphi=57^{\circ}49,0'N$, $\lambda=151^{\circ}41,0'E$.

5. **ДАННЫЕ О СУДНЕ:**

Название, тип/подтип: «КАЛИНОВКА», средний траулер рыболовный (СТР).

Флаг: Россия.

Номер ИМО: 8423272.

Рейс (откуда и куда): п. Находка – район промысла в Охотском море.

ФИО капитана: Бова Сергей Викторович.

Порт (место) регистрации и номер: Находка, №33-959-31.

Судовладелец, номер ИМО, адрес: ООО «РК «Новый мир», ИМО нет, 692804, Приморский край, г. Большой Камень, ул. Ганслеп, 10, офис 16.

Место и год постройки: СССР, 1985.

Наибольшие размерения судна (м): длина 53,74м; ширина 10,71м; высота борта 6,00м.

Вместимость (валовая/чистая): 754/226.

Тип и мощность судовой энергетической установки: дизельная -1х970 кВт (8NVD48A-2U).

Число и конструкция гребных винтов: один 3-х лопастной винт регулируемого шага (ВРШ).

Скорость полного хода (в узлах): 12,7.

Число пассажиров: нет.

Численность экипажа: 23 человек.

Штатный комплект спасательных средств: спасательные плоты ПСН-10МК – 6х10 чел.; жилеты спасательные – 29 шт.; гидротермокостюмы – 29 шт.; спасательные круги – 8 шт.

Мощность радиостанции и радиус её действия: УКВ с ЦИВ «Samyung Enc Co., Ltd», STR-580D –

1шт.; ПВ с ЦИВ «Samyung Enc Co., Ltd», SRG-1150D – 1 шт.; СЗС ИНМАРСАТ SAILOR 6110 GMDSS – 1 шт., АРБ.

Электрорадионавигационные приборы: магнитный компас, гирокомпас, РЛС «FAR-2128» с САС, эхолот, лаг.

Противопожарные средства: пожарный насос – 2х65,0 м³/ч; аварийный пожарный насос – 1х25 м³/ч, стационарная СО₂ система пожаротушения 2х80 л (Галон 2402 машинное отделение), переносной порошковый огнетушитель 5 кг – 15 шт., переносной пенный комплект для защиты МО, тип ППК-200 – 4 шт., переносной углекислотный огнетушитель 5 кг – 18 шт.

Ледовый класс судна: L2.

6. ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ СУДНА ОРГАНИЗАЦИЕЙ, УПОЛНОМОЧЕННОЙ НА КЛАССИФИКАЦИЮ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ

Российский морской регистр судоходства (РС).

6.1. Срок действия классификационного свидетельства: 06.09.2024.

6.2. Перечень и сроки действия документов, выданных судну в соответствии с международными договорами Российской Федерации:

Свидетельство о праве собственности на судно	15.04.2019 – б/с
Свидетельство о праве плавания под государственным флагом РФ	15.04.2019 – б/с
Свидетельство о грузовой марке	до 06.09.2024
Международное мерительное свидетельство	07.07.2017– б/с
Свидетельство на оборудование и снабжение	до 06.09.2024
Разрешение на судовую радиостанцию	до 26.04.2022

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

Тяжкий вред, причиненный здоровью человека в прямой связи с эксплуатацией судна, матросу 1 класса (далее – матрос) Бошко Виктору Юрьевичу 1990 г.р., гражданину РФ.

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

14.01.2020 в 16:35 (Тс= UTC+10ч) в Охотском море при постановке трала матрос СТР «КАЛИНОВКА» Бошко В.Ю. получил тяжкие телесные повреждения.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

9.1. Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай:

СТР «КАЛИНОВКА» 05.12.2019 вышел из п. Находка в район промысла в Охотском море.

14.01.2020 в 16:35 экипаж СТР «КАЛИНОВКА», находящегося на промысле в акватории Охотского моря, осуществлял постановку трала. 06.09.2024

Гидрометеорологические условия были благоприятными: направление ветра северо-западный, 7 м/с, зыбь, высота волны до 2,0 м, освещение естественное.

На промысловой палубе СТР «КАЛИНОВКА» рабочей сменой в составе: матросами 1 класса Бошко В.Ю., Башмакова Д.Б., Гусеница А.Ф. и боцмана Ксензова Е.А., под руководством мастера добычи Ксензова В.Е., производилась постановка разноглубокого трала. Траловой лебедкой из ходовой рубки управлял старший механик Че Е.Д. (далее – СМХ), судном управлял старший помощник капитана Корчинели А.А. (далее – СПКМ). Матрос Бошко В.Ю. находился на корме по левому борту.

После подключения шкентелей лапок траловых досок СМХ (лебедчик траловой лебедки) по команде мастера добычи Ксензова В.Е. остановил травление кабелей с кабельных барабанов в ожидании команды перевести лебедку на ваерные барабаны для травления ваеров. В этот момент нагрузка от веса трала через шкентель лапок траловой доски переходит с кабельной системы на ваер. Боцман Ксензов Е.А. совместно с матросом Бошко В.Ю. выбрали слабины вытяжного и переходного тросов и забросили в промысловый карман левого борта. Матрос Бошко В.Ю. обхватив трос левой рукой, удерживал его за промысловую скобу, готовясь её отдать, в этот

момент произошло непредусмотренное резкое стравливание траловой доски левого борта. Цепной стопор, страхующий траловую доску, набился, обломив стальной рым, к которому был прикреплен. Траловая доска, которая уже была соединена с находящейся за бортом сетной частью трала, под нагрузкой сошла за борт. Вытяжной и переходной тросы всё ещё соединённые между собой, резко набились, стравившись при этом за кормовой транец примерно на два метра. Матрос Бошко В.Ю. не успел отпустить трос и его левая рука оказалась зажата между тросом и ограждением слипа, что привело к травматической ампутации 1 пальца левой кисти.

Далее, СМХ без команды мастера добычи Ксензова В.Е. выполнил манёвр «вира», в результате чего произошла выборка не разъединённых вытяжного и переходного троса (переходник), что привело к тому, что левую руку матросу Бошко В.Ю. протянуло по ограждению слипа, что привело к обширным рвано-ушибленным ранам левого предплечья, левого плечевого сустава плеча, сопровождающимся травматическим размозжением мягких тканей, полным поперечным разрывом левой плечевой артерии срединного нерва на уровне локтевого сустава, разрывом лучевой артерии на уровне лучезапястного сустава.

После чего, матрос Бошко В.Ю. был сопровождён в кают-компанию, где ему СПКМ совместно с матросом Башмаковым Д.Б. была оказана доврачебная помощь – ему было дано обезбаливающее, были промыты раны обеззараживающим раствором, была сделана повязка. При оказании помощи были обнаружены глубокие рваные раны в области предплечья и полная ампутация большого пальца левой руки.

В 17:36, матрос Бошко В.Ю. был пересажен на ПЗ «ЗАЛИВ ВОСТОКА» и передан судовому врачу для оказания квалифицированной медицинской помощи.

9.2. Установленные факты:

1. Судно осуществляло плавание в установленном Классификационным обществом районе плавания.
2. Состояние судна, критерии остойчивости, непотопляемости соответствовали нормам РС.
3. Экипаж судна состоял из 23 человека, 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 и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.
4. Расстановка лиц экипажа, занятых в промысловых операциях, соответствовала судовому промысловому расписанию (траловый промысел), утверждённому 05.12.2019 капитаном СТР «КАЛИНОВКА» Бова С.В.
5. В соответствии с письмом ООО «РК «Новый мир» от 15.05.2023 в день АС матрос Бошко В.Ю. ходовую вахту не нёс, был привлечён для работ на промысловой палубе. График работы: 12 часов через 12 часов, работа с 08:00 до 20:00 с обязательными перерывами на приём пищи. За сутки до АС СТР «КАЛИНОВКА» промыслом не занималось, матросы несли ходовые вахты на руле по 2 часа через 12 часов.
6. В соответствии с Актом №1 (форма Н-1) о несчастном случае на производстве, утвержденным 18.02.2020 генеральным директором ООО «РК «Новый мир» Данилюком А.С. (далее – Акт) вводный инструктаж матрос Бошко В.Ю. проводился 20.08.2019 в ООО «РУ «Новый мир», инструктаж на рабочем месте (СТР «КАЛИНОВКА») (повторный) проводился 15.11.2019, стажировка проводилась в период с 22.08.2019 по 27.08.2019 на СТР «КАЛИНОВКА», обучение по охране труда проводилось в период с 09.09.2019 по 12.09.2019 на СТР «КАЛИНОВКА», проверка знаний по охране труда проводилась 12.09.2019 на СТР «КАЛИНОВКА» (протокол №12/09/219).
7. В соответствии с п. 9 Акта (причины несчастного случая) основной причиной является личная неосторожность пострадавшего, выразившаяся в том, что при постановке трала матрос Бошко В.Ю. обхватив трос левой рукой удерживал его за промысловую скобу, а также при работах в рукавицах не принял мер предосторожности, исключая возможность затягивания руки в движущиеся и вращающиеся части механизмов. Сопутствующими причинами являются конструктивные недостатки и недостаточная надежность машин, механизмов и оборудования, выразившиеся в обрыве рыма цепного стопора вероятно по причине скрытого дефекта.

8. Матрос Бошко В.Ю. был допущен к занятию штатной должности матроса на основании свидетельства №110 от 05.04.2012, и на основании медицинского заключения о допуске к работе в должности матроса, выданного сроком на один год (до 14.06.2020), а также согласно трудовому договору №КА-36/19 от 20.08.2019 между Бошко В.Ю. и ООО «РК «Новый мир» и приказу о приеме работника на работу в ООО «РК «Новый мир» №КА-50лс от 20.08.2019.

8. Согласно Заключению эксперта №35-К(доп.) (экспертиза по материалам дела) от 27.09.2021 ОГБУЗ «Бюро судебно-медицинской экспертизы» Еврейской автономной области в результате травмирования 14.01.2020 у матроса Бошко В.Ю. возникли следующие повреждения:

- тупая травма левой верхней конечности: травматическое размоложение мягких тканей левого предплечья и кисти;
- травматическая ампутация 1 пальца левой кисти;
- полный поперечный разрыв левой плечевой артерии и среднего нерва на уровне локтевого сустава;
- разрыв лучевой артерии на уровне лучезапястного сустава;
- травматическое повреждение и тромбоз поверхностной и глубокой ладонных артериальных дуг;
- рвано-ушибленные раны в области нижней трети левого плеча по латеральной, медиальной поверхностям на уровне локтевой ямки;
- частичный разрыв сухожилий суставной капсулы локтевого сустава, мышц плеча и предплечья.

Характер и вид (размятие, размоложение, растяжение) комплекса вышеуказанных повреждений с наличием травматической ампутации, разрывами мышц и капсульно-связочного аппарата при относительной целостности кожных покровов, свидетельствует о том, что в генезе формирования травмы имелись два одновременных воздействия: давление, вызывающее сдавливание конечности с тракционным (центростремительным или центробежным) направлением травмирующей силы и растягиванием, следствием совокупности которых явилось возникновение травмы левой верхней конечности.

Все обнаруженные телесные повреждения, учитывая единство механизма и времени их образования расцениваются в своей совокупности как единая травма, которая в соответствии с п. 6.1.26 приказа Министерства здравоохранения и социальной защиты Российской Федерации №194-н от 24.04.2008 «Об утверждении медицинских критериев определения степени тяжести вреда причиненного здоровью человека» классифицируется как тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни.

9.3. Причины аварийного случая:

Основная причина личная неосторожность пострадавшего, выразившаяся в том, что при постановке трала матрос Бошко В.Ю. обхватив трос левой рукой удерживал его за промышленную скобу, а также при работах в рукавицах не принял мер предосторожности, исключающих возможность затягивания руки в движущиеся и вращающиеся части механизмов.

Сопутствующими причинами являются конструктивные недостатки и недостаточная надежность машин, механизмов и оборудования, выразившиеся в обрыве рыма цепного стопора вероятно по причине скрытого дефекта.

9.4. Выводы:

Ведение промышленного процесса всегда связано с большим риском для всех членов палубной команды, их слаженная и профессиональная работа – залог их жизни. Весь процесс работы на промышленной палубе, все действия палубной команды должны быть строго регламентированы промышленным расписанием и промышленной схемой.

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

Вся деятельность на борту судна должна рассматриваться с точки зрения управления рисками.

То, что операция является рутинной, повторяющейся изо дня в день, не означает, что она имеет низкий риск и, следовательно, не учитывается в Системе управления безопасностью (СУБ).

Важно регулярно пересматривать СУБ, 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 задач позволила бы определить необходимые меры безопасности. Оценка рисков должна проводиться в соответствии с требованиями СУБ, соблюдением необходимых процедур и принятыми мерами предосторожности.

9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:

Руководителю ООО «РК «Новый мир» (далее – Компания):

- разобрать с экипажами судов Компании обстоятельства и причины данного случая, обратив особое внимание на соблюдения охраны труда и техники безопасности при проведении промысловых операций.
- провести внеплановые инструктажи с экипажами судов.
- провести внеочередную проверку знаний по охране труда членов экипажа, занятых на промысловых операциях, в объеме должностных обязанностей.
- регулярно проводить техническую учебу по вопросам охраны труда и техники безопасности при проведении промысловых операций.
- в соответствии с пунктом 31 Положения о расследовании аварий или инцидентов на море (далее – Положение), утвержденного приказом от 08.10.2013 №308 Министерства транспорта Российской Федерации разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных АС в будущем.
- о принятых мерах известить организации, перечисленные в пункте 31 Положения, в установленный срок.

Начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте
МТУ Ространснадзора по ДФО



О.В. Москаленко

Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО



А.Г. Быков

Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО



А.Э. Сухинин

Старший государственный инспектор группы по проведению осмотров судов в морском порту ИГПК службы капитана морского порта Находка

СОГЛАСОВАНО
письмом №24-2/413
от 16.05.2023

Е.Л. Милосердов

Старший инженер-инспектор ДВ филиала РС



А.А. Агеев

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство морского и речного транспорта
ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»
Филиал Федерального государственного
бюджетного учреждения
«Администрация морских портов Приморского
края и Восточной Арктики»
в морском порту Находка
(Филиал ФГБУ «АМП Приморского края и
Восточной Арктики» в морском порту Находка)
КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА
НАХОДКА

Портовая ул., д. 1, г. Находка, Приморский край, 692904
Тел. (4236) 69-96-86, факс: (4236) 62-96-84
E-mail: nakhodka@pma.ru; www.pma.ru

16.05.2023 № 24-2/413
На № _____ от _____

О расследовании аварийного случая
на СТР «Калиновка»

Заместителю начальника
МТУ Ространснадзора по ДФО

Белоусову С.Е.

Стрельникова ул., д. 3Б,
г. Владивосток, 690065
тел. (432) 222-11-31
mtu.dfo@rostransnadzor.ru

Уважаемый Сергей Евгеньевич!

Настоящим сообщаяю, что член комиссии по расследованию аварийного случая на море, на СТР «Калиновка», старший государственный инспектор группы по проведению осмотров судов в морском порту инспекции государственного портового контроля службы капитана морского порта Находка филиала ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики» в морском порту Находка Милосердов Евгений Леонидович согласен с выводами по данному делу и готов подписать заключение № А-40/22 по расследованию аварийного случая на море.

С уважением,

Старший государственный инспектор



В.Г. Жарков

Е.Л. Милосердов

Милосердов Евгений Леонидович
+79149746692

