

«УТВЕРЖДАЮ»



Начальник Дальневосточного управления  
государственного морского надзора

Турищев И.П.

«08» июля 2020 года.

Место окончания расследования:

г. Владивосток

Комиссия в составе:

1. Москаленко Олег Владимирович - начальник отдела учёта и расследования транспортных происшествий (ОУ и РТП) ДВУ Госморнадзора.
2. Сухинин Анатолий Эдуардович - главный государственный инспектор отдела учёта и расследования транспортных происшествий (ОУ и РТП) ДВУ Госморнадзора.
3. Ковура Игорь Игоревич – начальник Инспекции государственного портового контроля (ИГПК) службы капитана морского порта Владивосток.
4. Архипов Андрей Борисович - инженер-инспектор Дальневосточного (ДВ) филиала Российского морского регистра судоходства (РС).

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-04/20 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

**1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море

**2. ВИД АС:** Пожар

**3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 21.01.2020 в 11:15

**4. МЕСТО и КООРДИНАТЫ АС:** Охотское море, северный рыбопромысловый район (ОМЭ), в координатах: Ш= 57°30'5N, Д= 152°25'2E.

**5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:**

**Название:** ЭНИГМА АСТРАЛИС

**Тип судна:** рыболовное, переработка, заморозка улова, транспортировка живого улова (РТМС)

**Флаг:** Российская Федерация

**Номер ИМО:** 9217149

**Рейс (откуда и куда):** п. Пусан - БМЭ - ОМЭ (Берингоморская, Охотоморская экспедиции)

**ФИО капитана:** Денисов Олег Георгиевич

**Порт(место) регистрации и номер:** Владивосток, №0794

**Судовладелец, номер ИМО, адрес:** ООО «Дальневосточная промысловая компания» (ДПК), 127051 г. Москва. Цветной бульвар, д. 30, стр. 1, эт. 6, пом. 1, ком. 56 (офис 619) Email: [ooo.dpk77@yahoo.com](mailto:ooo.dpk77@yahoo.com), филиал ДПК в г.Владивосток, ул. Абрекская, дом 5, 4-й этаж (ОК)

**Место и год постройки:** Норвегия, 10.03.2001г.

**Наибольшие размерения судна (м):** длина -77,40, ширина -14,5, высота борта - 9,90, осадка 7,4

**Вместимость (брутто/нетто):** 3036/1272

**Тип и мощность судовой установки:** дизель-редукторная, 1\*5220 кВт (12V32D)

**Число и конструкция гребных винтов:** один четырех лопастной винт регулируемого шага

**Конструкция руля:** балансирующий с закрылком,

**Подруливающие устройства:** носовое и кормовое, тоннельного типа с гидравлическим приводом 2,5Тс каждое.

**Скорость полного хода (маневренного /морского в узлах):** 10/16 узлов

**Осадка на момент аварии (нос):** 5,8м.

**Осадка на момент аварии (корма):** 8,56м.

**Число пассажиров:** нет

**Количество и род груза, его размещение по трюмам:** трюма №2№1-364т. филе сельди замороженное. брикетированное в товарной упаковке

**Численность экипажа:** 47 человек

**Штатный комплект спасательных средств:** на 50чел. В т.ч.: поисково-спасательные шлюпки тип «Zodiak» -1\*6; плоты спасательные надувные «RAFT-25» - 4х25 чел.; спасательные жилеты 30 шт. каюты+20шт. мостик+6 шт. для вахты; гидротермокостюмы- 30шт.каюты+20шт, мостик+6шт. для вахты

**Мощность радиостанции и радиус её действия:** УКВ радиостановки с ЦИВ Furuno FM-8500 – 2шт. – 25 Вт, 25 миль; ПВ/КВ радиостановка с ЦИВ Furuno FS-1575 – 150Вт. – не ограничен; СЗС Furuno Felcom-15 – 70 С.Ш – 70 Ю.Ш.; УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи TRON VHF – 2шт. – 2 Вт., прямая видимость и McMurdo R5 – 1шт. – 2 Вт., прямая видимость; AIS Sailor 6280 -25 Вт. - 25 миль, АРБ КОСПАС-САРСАТ TRON-40S Mk II – 4 Вт. – не ограничен, Морские районы ГМССБ А1, А2 А3

**Электрорадионавигационные приборы:** гомпас магнитный основной BN-35 PL; гирокомпас Tokyo Keiki TG-8000; РЛС ПБ Furuno, FR 2135S, РЛС ЛБ Furuno FAR-2127; эхолот Furuno FCV-1200L; лаг Furuno FS-80; авторулевой Reytheon Pilotstar D ; GPS приемоиндикатор SPR-1400-1 шт.

**Число и мощность водоотливных средств:** Насосы центробежные электрические 60/30-60м<sup>3</sup>/час; 30/60- 30 м<sup>3</sup>/час.

**Противопожарные средства:** электрические пожарные насосы (ЭПН) 2х35м<sup>3</sup> /час; аварийный (АПН) 1х25 м /час; переносные: переносной пенный комплект МО -1 – 20л., передвижной пенный огнетушитель – 45 л.; углекислотные (ОУ) 6х5 кг.; порошковый огнетушитель 17х5 кг. Стационарная батарея СО2 для МО 16х45 кг.; аварийные дыхательные устройства (АДУ) – 9 шт; В жилых и служебных помещениях находились переносные ПО, пожарные топоры в коридорах жилых блоков, жилые блоки класса А-60, тамбуры шлюзы между палубами класса А-60; перегородки кают и двери класса В-15. Комплекты пожарного- 2 шт.; Автономные дыхательные аппараты РА-90 Plus - 2 шт (1800 л. + 3 запасных баллона каждый); Пожарные дымовые извещатели в каютах и коридорах, тепловые в районе ВДГ.

**Категория ледовых усилений судна:** нет

## **6. ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ СУДНА ОРГАНИЗАЦИЕЙ, УПОЛНОМОЧЕННОЙ НА КЛАССИФИКАЦИЮ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДНА:**

Российский морской регистр судоходства (РС)

### **6.1. Срок действия классификационного свидетельства РС 30.03.2021**

Класс судна приостановлен 21.01.2020 (аварийный случай)

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

Свидетельство о праве собственности на судно № МР-VII 0005773	06.10.2016- б/с
Свидетельство о праве плавания под государственным флагом РФ № Р-II 0006109	06.10.2016- б/с
Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна	25.10.2017- б/с
Свидетельство об ограничении ответственности за разлив топлива	25.10.2019-24.10.2020
Классификационное свидетельство	28.02.2018 - 30.03.2021
Разрешение на судовую радиостанцию № АХ-16315	28.08.2018 - 27.02.2028
Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью	11.10.2017 - 30.03.2021
Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами	11.10.2017 - 30.03.2021
Международное мерительное свидетельство	11.10.2017 - б/с
Свидетельство о грузовой марке	11.10.2017- 30.03.2021
Свидетельство на оборудование и снабжение	11.10.2017 - 30.03.2021
Свидетельство об управлении безопасностью	25.06.2019 -19.03.2023
Документ о соответствии компании (ФГБУ ДВ ЭО АСР	27.05.2019 -15.03.2023
Договор страхования жизни экипажа от НС АО «СОГАЗ»	01.07.2019 -28.02.2020

## **7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:**

- Утрата груза - да
- Гибель судна - не установлено, пропало без вести
- Повреждение судна - да,

повреждение огнём переборок жилых и служебных помещений надстройки, выгорание кают от второй палубы до палубы навигационного мостика и смежные с МО помещения, гидроагрегатов и хладоновых /аммиачных рефрижераторных установок.

## **8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:**

21.01.2020 в 11:05 LT (UTC+12) РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» осуществлял лов кормовым тралом в северном промысловом районе Охотского моря, когда произошло возгорание в жилых каютах и центральном проходе надстройки. Действия кормовой аварийной партии и аварийной партии машинного отделения оказались неэффективными, пожар распространился на все жилые и служебные помещения надстройки. Весь экипаж был эвакуирован на подошедший на помощь СРТМ «ЮМИР».

## **9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:**

### **9.1. Условия и обстоятельства, при которых произошёл аварийный случай:**

21.01.2020 РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» (далее судно) проводил траление кормовым тралом, переработку предыдущего улова в цехе разделки, заморозку филе

сельди и складирование в морозильные трюма №№ 1-2 в северном промысловом районе Охотского моря в хороших погодных условиях: ветер северо-восточный 3,1-3,4 м/с, зыбь менее 0,5м. Траловый мастер и промысловая команда ожидали освобождения приёмных бункеров, откатывали воду из танков охлаждённой забортной воды (ОЗВ) №2 правого и левого бортов для налива нового улова. Вахтенный второй помощник капитана (2ПКМ) под руководством капитана удерживал судно на авторулевом на курсе 90°, ВРШ-50%, на скорости 3,7 узла, с полным тралом (150-180т) на траловых кормовых лебёдках и ваерах длиной 930 м, на заглублинии трала – 300 м, при глубине под килем по эхолоту 346-350м. Управлением СЭУ, траловыми лебёдками и балластно-осушительными системами также осуществлялось с ходового мостика вахтенным 2ПКМ под руководством капитана.

В 11:05 сработали дымовые извещатели автоматической пожарной сигнализация (АПС) - лучи 4.1 (0104), 3.1(0103) - район жилого отсека второй палубы правого борта – из-под верхнего подволока коридора выходил дым в районе четырёхместных кают №№ 218, 224, 226, где в это время находилась отдыхающие после смены члены экипажа промысловой и производственной смен, повара.

В 11:06 капитан, убедившись в том, что сигнал по докладу мастера добычи не ложный, объявил общесудовую пожарную тревогу. Две аварийные партии носовая, кормовая и аварийная группа МО по сигналу тревоги провели герметизацию, разведку места задымления на предмет отсутствие людей в помещениях второй палубы и приступили к проливу кают и коридора забортной водой, однако очагов горения внутри не наблюдали, т.к. дым выходил из-под зашивки кают и коридора под подволоком. Старшим механиком (СМХ) на ГРЦ были обесточены все потребители очага пожара и отключена приточная и вытяжная вентиляции помещений надстройки. Было остановлено движение судна, отключена муфта ВРШ от ГД. ГД, ВДГ и аварийный пожарный насос продолжали работать. Рефрижераторная аммиачная установка охлаждения трюмов также была остановлена.

В 11:10 проводная парная связь с ЦПУ и рулевой машиной прервалась. Аварийная группа МО в двух теплозащитных пожарных комплектах и АСВ через аварийный лаз из румпельного отделения в дыму начала проливку одним шлангом коридора и кают направлением с кормы в нос судна. Кормовая аварийная партия в двух теплозащитных комплектах пожарного и АСВ водой пыталась тушить огонь на второй палубе, проложив одну рукавную линию из цеха обработки через раздевальные помещения, однако из-за высокой температуры (лопнуло стекло маски) в помещениях и задымлённости была вынуждена отступить. Носовая АП из-за сильного задымления едким чёрным дымом и высокой температуры со стороны рыбного цеха проникнуть к очагу возгорания не смогла, поэтому было решено провести герметизацию рыбного цеха и выйти на палубу бака. О развитии ситуации было доложено капитану. По сигналу тревоги обработчики прекратили обработку сырца, провели отключение механизмов разделки и морозильных шкафов и закрытие цехов.

В 11:20 капитан по УКВ на 16 канале запросил помощи у судов, находящихся в районе промысла поблизости. Рыболовные суда: СРТМ «ЮМИР», СТР «Дмитрий Шевченко», СТР «Калиновка» ответили на вызов и последовали на спасение экипажа РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС». Помощник капитана по радиоэлектронике, по указанию капитана, подал сигнал бедствия на установленных каналах связи ПВ/КВ,

УКВ, через ИНМАРСАТ в МСПЦ Петропавловск-Камчатский и сделал первоначальное сообщение судовладельцу. Постоянно поддерживалась связь с идущими на помощь судами.

В 11:45 поступило распоряжению оперативного дежурного службы наблюдения за флотом г. Владивосток (ОД СНФ) капитану ЛСС «СИБИРСКИЙ» следовать в район горящего РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» в координатах Ш=57°30'5 N, 152°25'2 E для оказания помощи в тушении пожара на АС.

21.01.2020 в 11:30 ЛСС «СИБИРСКИЙ» снялся в район аварии.

Учитывая сложность тушения огня в надстройке и быстрое распространение дыма и огня на верхние палубы, капитаном судна было принято решение спустить на воду все спасательные плоты (ПСН-25) для оставления судна экипажем. Были спущены три плота с левого борта и один плот с правого борта, которые были переведены под полубак, где экипажем были оборудованы штормтрапы.

В 12:50 в координатах: Ш=57°30'5 N, Д=152°25'2 E к правому борту судна своим правым бортом пришвартовался СРТМ «ЮМИР» и передал два аппарата сжатого воздуха (АСВ) для аварийной партии МО. По команде капитана начали пересадку на СРТМ «ЮМИР» членов экипажа, не занятых в борьбе за живучесть.

В 13:05 члены экипажа производственных цехов, службы быта были пересажены на борт СРТМ «ЮМИР» под контролем старшего помощника капитана (СПКМ) и судового врача.

В 13:10 командир аварийной группы МО доложил капитану судна, что стальная переборка помещения гидравлики нагрелась со стороны выгородки горящих кают и начала деформироваться, промысловая палуба над районом возгорания начала вспучиваться, несмотря на то, что её проливали водой. Дальнейшее тушение пожара со стороны МО не представлялось возможным из-за сильного задымления и высоких температур, а также по причине быстрого распространения огня в надстройке и повторных возгораний нижних кают, отсутствия достаточного запаса воздуха во всех баллонах АСВ. Из-за невозможности дальнейшего продолжения борьбы с огнём силами экипажа капитаном была дана команда членам аварийных партий (АГ МО, носовой и кормовой АП) также покинуть судно и перейти на СРТМ «ЮМИР».

В 13:20 в координатах Ш=57°30'5 N, Д=152°25'2 E все 47 членов экипажа РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» благополучно перешли, с помощью судового крана с «корзиной», на СРТМ «ЮМИР» и через час были доставлены на ПЗ «ВСЕВОЛОД СИБИРЦЕВ».

Горящий РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» остался на плаву без экипажа, с остановленными механизмами, с тралом на двух ваерах по 930 м с кормовых траловых лебёдок, полным уловом (150 т), на грунте, на глубине 348м, с дифферентом на корму, мороженой рыбной продукцией в трюмах 364 т, остатком упаковочной тары в твиндеках, орудиями лова, запасами продовольствия, остатками топлива, смазочного масла и пресной воды, личными вещами всего экипажа.

## **9.2. Установленные факты:**

1. Закладка киля судна происходила 10.02.2000 г., окончание строительства и предъявление на Класс LR RJK произошло 30.03.2001г.
2. Судно вело промысел под флагом России, находясь в классе Российского морского регистра судоходства (РС). Судно принято в класс РС 30.06.2017.

3. Согласно меморандума о договоре от 19.06.2017 и акта приема-передачи от 26.06.2017 судно было освидетельствовано инспектором РС и получило право плавания под флагом РФ, 04.10.2017 было внесено в реестр судов под №794, сменив прежнее название «ADALSTEINN JONSSON II» на «Энигма Астралис», флаг Того на флаг РФ, порт приписки Сан-Томе на Владивосток.
4. С постройки судно имело 25 спальных мест, в октябре-ноябре 2017 каюты были переоборудованы под 50 спальных мест в порту Пусан (Республика Корея), в этой связи были внесены изменения в компоновку кают и электрооборудование в жилых отсеках.
5. План-схема переоборудования кают, расположения аварийного, пожарного и спасательного оборудования, снабжения безопасности была выполнена ПК «ПОЛИТЕСТ» и одобрена Российским морским регистром судоходства 22.09.2017.
6. Судно осуществляло плавание и промысел в установленном Классификационным обществом районе плавания.
7. Экипаж РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» на день инцидента состоял из 47 человек, был здоров, фактическая численность экипажа соответствовала требованиям «Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа», выданного на основании правила V/14.2 МК СОЛАС-74.
8. Расстановка лиц вахтенной службы на мостике и в МО соответствовала схеме, утверждённой судовладельцем и капитаном-директором, а также условиям промысла:
  - капитан и второй помощник капитана несли навигационные вахты с 08:00 до 20:00 - 12 через 12 часов;
  - старший и третий помощники капитана несли вахты с 20:00 до 08:00 - 12 через 12 часов.
  - матросы вахты на руле и противопожарные вахты на промысле не несли и работали посменно под руководством мастеров добычи и обработки улова;
  - мастер добычи и 3 матроса добычи работали в двух бригадах добычи 6 через 6 часов;
  - две производственные бригады по 7 человек работали на автоматизированных линиях разделки тушек сельди на филе, быстрой заморозки в две смены 6 через 6 часов в верхнем и нижнем цехах и укладывали продукцию в рефрижераторные трюма №№ 2-1.
  - два рефмеханика и два электромеханика имели 12-ти часовой режим рабочего времени с 08:00 до 20:00 часов.
  - вахты в машинном отделении вахтенные механики несли, согласно Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации, 4 через 8 часов с 4 часовыми подвахтами и работали по заведованиям после ночной вахты.
  - два повара и судовой врач работали 12 через 12 часов - готовили и судовой врач контролировал пятиразовое приготовление пищи для всего экипажа.
9. Учебные тревоги (10 видов тревог подряд за 3 часа 15.01.2020 по записям из судового журнала №16/4010), проведённые на судне без указания места и характера аварии (размеры пробоины, размеры разлива нефтепродуктов и т.д.), не использование и не отработка оперативных планов привели к спонтанности тушения пожара экипажем и не могли привести к успеху при фактическом пожаре в жилом отсеке судна.

10. Из показаний матроса 1 класса Чечик В.В., за время его пребывания на судне с 09.10.2019 по 21.01.2020 общесудовые тревоги по борьбе за живучесть и практические занятия по пожарной тревоге не проводились, экипаж по пожарной тревоге 21.01.2020 не был одет по погоде и выбежал из кают на открытые палубы раздетыми, без спасательных жилетов, на бирках огнетушителей отсутствовала дата проверки, в центральном проходе жилых помещений был один нерабочий огнетушитель, в курительной экипажа был один огнетушитель, но отметки о проверке на бирке не было вообще.
11. Из противоречивых показаний экипажа РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» невозможно однозначно установить регулярность и качество проведения общесудовых тревог, в том числе по борьбе с пожаром, а также эффективность действия судового персонала при тушении пожара, произошедшего 21.01.2020 на РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС». Следует заметить, что судовладельцем представлен только один судовой журнал №16/4010 (начат 16.12.2019), остальные судовые и механические журналы остались на судне.
12. Пожарные водяные рожки находились в верхних и смежных отсеках, поэтому 10-ти метровые шланги соединялись для того что бы подать воду в очаг огня.
13. 21.01.2020 в 23:35 в район горящего судна прибыл ЛСС «СИБИРСКИЙ», который не смог высадить аварийную группу для тушения пожара, заводки буксирной линии с целью буксировки аварийного судна в безопасное место из-за ухудшения погодных условий: ветер NNE силой 10-15 м/с.
14. 22.01.2020 в 06:30 ЛСС «СИБИРСКИЙ» принял с борта СТР «ДМИТРИЙ ШЕВЧЕНКО» четверых членов экипажа РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» для оказания консультативной помощи при тушении пожара.
15. 22.01.2020 в 10:15 на РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» наблюдалось открытое горение с правого и левого борта кормовой части надстройки с выделением чёрного дыма и языками пламени, в носовой части с выделением белого дыма.
16. В 10:45 ЛСС «СИБИРСКИЙ» подошёл к АС на дистанцию 2 кбт, капитан судна, оценив ситуацию, принял решение, что проведение спасательной операции по тушению пожара невозможно без риска для АП спасателя из-за штормовой погоды (ветер NNE- 15 м/с, волнение моря- 2.0 м), открытого огня, охватившего надстройку, грузовые и вспомогательные помещения аварийного судна и угрозы взрыва ёмкости с аммиаком на палубе в кормовой части аварийного судна.
17. 23.01.2020 с 10:15 до 12:15 ЛСС «СИБИРСКИЙ» подошёл к левому борту РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» на 5-10 м. На борту РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» продолжалось горение в отсеках, главная палуба судна была раскален, и экипаж спасателя провёл попытку тушения открытого огня в надстройке РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» с использованием пожарных лафетов и подачи воды на левый борт в район верхнего разделочного цеха и палубы.
18. В 12:40 из-за сильной смешанной качки опасности для высадки АП, капитан ЛСС «СИБИРСКИЙ» высадку АП остановил и отошёл на безопасное расстояние от РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС». От брызг воды из лафетов спасателя и брызг от волн, при температуре окружающего воздуха минус 10°С, наблюдалось интенсивное обрастание льдом палубных механизмов и надстроек обоих судов. По команде ОД СНФ ЛСС «СИБИРСКИЙ» продолжил штормование на ходу в

районе горящего РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС», ведя постоянное визуальное и радиолокационное наблюдение за РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС».

19. 24.01.2020 в 11:15 наблюдалось интенсивное горение надстройки и тары в твиндеках РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС», который оставался в прежних координатах Ш=57°30'0 N, Д=152°25'2 E на кормовых ваерах с тралом на грунте.
20. 24.01.2020 и 25.01.2020 в районе АС гидрометеорологические условия - ветер NNE 15-20 м/с, волнение моря 3.0-4.0 м, температура воздуха минус 10<sup>0</sup> С, обледенение судов. В соответствии с прогнозом 26.01.2020 и 27.01.2020 ожидалось дальнейшее усиление северо-восточного ветра до 30 м/с и волнения до 7.0 м, интенсивное обледенение судов, поэтому ЛСС «СИБИРСКИЙ», получив указание ОД СНФ, в 13:55 ушёл под прикрытие кромки ледового поля для обколки льда с надстройки, палубы и рангоута судна. Наблюдение за аварийным судном продолжалось по РЛС.
21. С 26.01.2020 на 27.01.2020 ветер зашёл на северный-северо-восточный, усилившись до 16-19 м/с, волнение моря до 3.0-3,5м, было пасмурно, при видимости – 3.0-5.0 миль, атмосферное давление падало до 1002,1 гПа, температура воздуха днём была минус 7-8°С и ночью опускалась до минус 12°С, температура воды -1°С, наблюдалось медленное обледенение.
22. 27.01.2020 в 03:40 ЛСС «СИБИРСКИЙ», штормуя при видимости 1-3 кбт в координатах Ш=57°29'3 N, Д=152°19'6 E, в 3-5 милях от РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС», потерял радиолокационный контакт с РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» в координатах Ш=57°30'1 N, Д=152°25'0 E.
23. Капитан ЛСС «СИБИРСКИЙ» доложил о пропаже АС руководству и согласно распоряжению штаба Росрыболовства начал поисково-спасательную операцию с привлечением находящихся на промысле судов в районе АС. Судам в северной части ОМЭ было направлено оповещение об усилении наблюдения за поверхностью моря и радиолокационным наблюдением в районе пропавшего судна.
24. Нахождение объекта, похожего на судно, находящегося на глубине 346 м с тралом на грунте подтвердили суда: СТР «ИМАТРА», СТР «КАЛИНОВКА», БАТМ «ВАСИЛЬЕВСКИЙ ОСТРОВ», с использованием судовых рыбопоисковых гидролокаторов. В районе Охотского моря в координатах: Ш=57.30'.12 N, Д=152 24',45 E были выловлены с поверхности воды нагрудники экипажа РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» и кранцы.
25. 30.01.2020 Решением штаба оперативного руководства Федерального агентства по рыболовству поисково-спасательная операция (ПСО) была прекращена. Основанием для окончания ПСО послужило обнаружение в координатах Ш=57°30'.2 N, Д=152°24'7 E, на глубине 346 м подводного объекта, с высокой вероятностью классифицируемым, как затонувший РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС».
26. В соответствии с письмом генерального директора ООО «ДПК» от 13.02.2020 №70 РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» (ИМО 9217149) считается пропавшим, но не затонувшим. Иной информацией о состоянии РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» комиссия не располагает.

### 9.3. Причины аварийного случая:

С высокой степенью вероятности аварийный случай произошёл из-за возгорания материалов обшивки внутренних помещений. Возможные причины



возгорания: короткое замыкание, неисправность электроприборов, не соблюдение мер пожарной безопасности. Установить начальную причину не представляется возможным.

#### 9.4. Выводы:

Капитан РТМС «ЭНИГМА АСТРАЛИС» в нарушение требований:

- статьи 61 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ) от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ, не принял достаточных мер по обеспечению безопасности плавания судна, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу.
- пункта 11 статьи 33 главы IV Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации, утверждённого приказом Госкомрыболовства от 30.08.1995 № 140, не в полной мере организовал и контролировал подготовку экипажа к борьбе за живучесть судна.
- должностных обязанностей, согласно СУБ Компании, не контролировал на судне в полной мере выполнение правил пожарной безопасности.

#### 9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:

**Директору ООО «Дальневосточная промысловая компания»:**

- Исключить фиктивное проведение судовых занятий и общесудовых учений, выделив время на проведение тревог в производственном плане судна.
- В соответствии с пунктом 31 «Положения о расследовании аварий и инцидентов на море» (ПРАИМ–2013), утверждённого приказом Минтранса России № 308 от 08.10.2013, разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных инцидентов в будущем; о принятых мерах известить ДВУ Госморнадзора, РС и Росрыболовство в установленный ПРАИМ–2013 срок.

Начальник ОУ и РТП  
ДВУ Госморнадзора



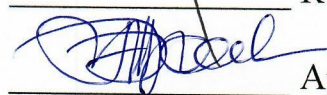
Москаленко О.В.

Главный государственный инспектор  
ОУ и РТП ДВУ Госморнадзора



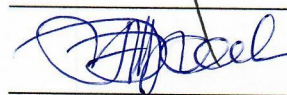
Сухинин А.Э.

Начальник ИГПК службы капитана  
морского порта Владивосток



Ковура И.И.

Инженер-инспектор ДВ филиала РС



Архипов А.Б.