



«Утверждаю»

Начальник Дальневосточного Управления
государственного морского надзора

И.П. Турищев

«06» октября 2020 г.

Место окончания расследования:
Комиссия в составе:

г. Владивосток

- Москаленко Олег Владимирович – начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора;
- Быков Алексей Гаврилович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора;
- Сухинин Анатолий Эдуардович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора;
- Ковура Игорь Игоревич – начальник инспекции государственного портового контроля службы капитана морского порта Владивосток;
- Верещак Евгений Борисович – старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-08/20 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море.
2. **ВИД АС:** Гибель человека.
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 05.04.2020 09:00 (здесь и далее – время судовое: Тс= Тмск+7 час).
4. **МЕСТО/ КООРДИНАТЫ АС:** Охотское море, $\varphi=55^{\circ}38,8'N$, $\lambda=150^{\circ}44,0'E$.
5. **ДАнные О СУДНЕ:**

Название, тип/подтип: «МЫС БАСАРГИНА», рыболовное / рыбомучной, кормовой трал, холодильная установка, консервирование, большой морозильный рыболовный траулер (БМРТ).
Флаг: Россия.

Номер ИМО: 8423557.

Рейс (откуда и куда): п. Петропавловск-Камчатский – в район промысла в Охотоморской экспедиции.

ФИО капитана: Вожжов Владимир Станиславович.

Порт (место) регистрации и номер: Петропавловск-Камчатский №841667.

Судовладелец, номер ИМО, адрес: АО «ТУРНИФ», ИМО 1676083, юридический адрес: 690001, г. Владивосток, ул. Пушкинская, 87, тел./факс: +7(423)222-78-78, sea@russianfishery.ru.

Место и год постройки: СССР, 1985 г.

Наибольшие размерения судна (м): длина наибольшая – 104.50; ширина наибольшая – 16.03; высота борта – 10.20.

Вместимость (валовая/чистая): 4407/1322.

Тип и мощность судовой энергетической установки: дизельная, 2x2574 кВт (6ЧН 40/46).

Число и конструкция гребных винтов: 1 - винт регулируемого шага.

Конструкция руля, ПУ: небалансирный, ПУ – нет.

Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 16,1.

Осадка на момент аварии (нос): 5,50 м.

Осадка на момент аварии (корма): 5,60 м.

Число пассажиров: нет.

Количество и род груза, его размещение по трюмам: трюм № 1 - 270,5т мороженой рыбопродукции; трюм № 2 - 403.8т мороженой рыбопродукции; трюм № 3 - 106.6 т рыбной муки.

Численность экипажа: 97 человек.

Штатный комплект спасательных средств: спасательные шлюпки - 2 x 50 чел., спасательные плоты: «ПСН 10 МК» -10 шт.; спасательные жилеты - 115 шт., гидротермокостюмы - 104 шт., спасательные круги - 12 шт.

Мощность радиостанции и радиус её действия: ПВ/КВ – 250 Вт, аппаратура ГМССБ на районы А1, А2, А3.

Электрорадионавигационные приборы: магнитный компас, гирокомпас, радиолокаторы - 2 шт., навигационный эхолот.

Число и мощность водоотливных средств: балластно-осушительные насосы 2 x 63 куб.м/ч, осушительный насос 10 куб.м/ч; аварийный осушительный насос 100 куб.м/ч.

Противопожарные средства: пожарный насос: 2 x 100 куб. м/ч; аварийный пожарный насос: 40 куб.м/ч; огнетушители: ОП-5 - 15 шт., ОП8-17шт., ОУЗ-60шт., ОУ7-16 шт., станция СЖБ, станция паротушения.

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: 06.05.2022.

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

Свидетельство о праве собственности на судно	03.12.2019 – б/с
Свидетельство о праве плавания под государственным флагом РФ	03.12.2019–б/с
Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна	до 06.08.2022
Свидетельство о грузовой марке	до 06.05.2022
Международное мерительное свидетельство	16.12.2019 – б/с
Свидетельство на оборудование и снабжение	до 06.05.2022
Разрешение на судовую радиостанцию	до 18.05.2030
Временное свидетельство об управлении безопасностью (выдано ФГБУ ДВ ЭО АСР Федерального агентства по рыболовству)	до 18.06.2020
Документ о соответствии (выдан ФГБУ ДВ ЭО АСР Федерального агентства по рыболовству)	до 16.12.2021

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

Пропажа без вести члена экипажа – матроса Олейникова Сергея Юрьевича, 12.12.1986 года рождения, гражданин РФ.

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

05.04.2020 в 09:00 в Охотском море в координатах $\varphi=55^{\circ}38,8'N$, $\lambda=150^{\circ}44,0'E$ на БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» (далее – судно) упал за борт матрос Олейников С.Ю. Впоследствии тело выпавшего матроса не удалось поднять на борт, и оно было потеряно.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

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

Гидрометеорологические условия: ветер 240° скорость ветра 7 м/с, высота волны 1 метр температура воздуха: $-5,0^{\circ}C$, светлое время суток.

05.04.2020 судно лежало в дрейфе ветер был в левый борт направление 250° скорость ветра 7 м/с, высота волны 1 метр. После проверки промыслового вооружения помощник капитана по добыче рыбы Окунев К.Ю. принял решение поменять лапку траловой доски правого борта. Завели в «щель» траловой доски строп (канат Дайнема D 24 мм), зацепили за этот строп гаком промыслово-грузовой лебёдки, подтянули траловую доску до уровня планширя фальшборта, дали слабину ваеру на правом барабане. Дополнительно завели гак лебедки для подтягивания гака за «щель» траловой доски, для дополнительного раскрепления траловой доски. На пульте управления лебёдкой для подтягивания гака стоял матрос Олейников С.Ю., по указанию помощника капитана по добыче Окунева К.Ю. Пульт управления лебёдкой для подтягивания гака конструктивно с постройки судна находится на внутренней стороне фальшборта правого борта слипа. Лапка траловой доски лежала вдоль фальшборта слипа на палубе и была закреплена с одной стороны за траловую доску, а с другой за рым на ватервейсе в районе слиповой канавки на

штатном месте. Рядом с Олейниковым С.Ю. в правом «кармане» находился помощник капитана по добыче рыбы Окунев К.Ю., с правого борта судна стоял матрос Чешуин О.В. В левом «кармане» стоял мастер по добыче рыбы Болбатов М.А., матрос Аскольский А.А. Матрос Фадеев А.В. стоял на пульте управления промыслово-грузовой лебедкой который установлен с левого борта шп. 98.

В 09.00 результате разрыва стропа из синтетического материала (канат Дайнема D 24мм), которым крепилась траловая доска за гак промыслово-грузовой лебёдки. Траловая доска пошла вниз, нижняя лапка траловой доски резко натянулась, подцепила матроса Олейникова С.Ю. и перекинула через фальшборт в слип, и за тем по слипу он скатился в воду. Помощник капитана по добыче рыбы Окунев К.Ю. закричал «человек за бортом», доложил по дуплексной связи на мостик «человек за бортом». Мастер по добыче рыбы Болбатов М.А. кинул упавшему в воду Олейникову С.Ю. спасательный круг. Круг упал в воду в 2-3 метрах от Олейникова С.Ю. Помощник капитана по добыче рыбы Окунев К.Ю. кинул фал примерно в 1-1,5 м от Олейникова С.Ю. Боцманом Сошниковым В.В. был брошен спасательный круг с линём. В воде Олейников С.Ю. находился в сознании, пытался плыть. Но из-за течения и дрейфа судна его очень быстро относило от борта судна и спасательного круга. Объявили тревогу «Человек за бортом». Капитан поднялся на мостик, вахтенный помощник доложил ему о человеке за бортом. С крыла мостика был скинут спасательный круг со светодымящимся буюм. Капитан на УКВ 16 канал оповестил ближайшие суда о том, что с судна выпал за борт человек. Попросил помощи в поиске и спасению человека на УКВ 16 канал находящиеся рядом суда.

В 09.05 экипаж занял свои места по тревоге «Человек за бортом». Спустили дежурную шлюпку с левого борта, на УКВ - 16 канале установили связь со шлюпкой. Приблизительно в 50 метрах от борта было обнаружено тело Олейникова С.Ю. в притопленном состоянии лицом вниз. Капитаном была дана команда шлюпке следовать для поднятия тела Олейникова С.Ю. Погасив инерцию судно легло в дрейф, шлюпка подошла к телу Олейникова С.Ю. Первая попытка не дала результата, не смогли поднять тело Олейникова С.Ю., при подходе шлюпку сносило ветром. После разворота при втором заходе шлюпки тело Олейникова С.Ю. было визуально потеряно. Ветер усилился до 8 м/с, снежный заряд. Видимость ухудшилась. Продолжили поиск с помощью шлюпки.

В 09.18 капитаном было доложено судовладельцу о падении человека за борт.

В 09.25 подошел «Вельбот -187», спустил 2 моторные лодки для помощи в поиске упавшего за борт человека. Визуально с судна тело Олейникова С.Ю. не наблюдали.

В 10.25 поиск тела Олейникова С.Ю. не дал результатов. Экипаж шлюпки с «Вельбот-187» нашел и подняли из воды вещи Олейникова С.Ю. защитная каска, два сапога и спасательный круг. Прекратили поиск с помощью шлюпки.

В 10.50 Отбой тревоги «Человек за бортом». Начали производить поиск человека в квадрате места падения.

В 19.20 в связи с наступлением тёмного времени суток прекратили поиск. Легли в дрейф в ожидании светлого времени суток. Отправили сообщение в МСПЦ Петропавловск.- Камчатский.

06.04.2020 в 05.10 в координатах Ш=55°39,3N Д=150°45,5 E с наступлением светлого времени суток возобновили поисковую операцию по поиску Олейникова С.Ю. методом расширяющихся квадратов с интервалом в 1 морскую милю. Отправили сообщение в МСКПЦ Петропавловск-Камчатский

В 18.35 прекратили поисково-спасательные мероприятия по поиску Олейникова С.Ю. в связи с наступлением темного времени суток. Видимость во время поиска составляла 6-8 морских миль. Гидрометеоусловия: ветер юго-восточный 5-7 м/с, море 0.5 балла, температура воздуха -5°С, температура воды -1°С. Поисковая операция положительного результата не дала. В связи с отсутствием какой-либо разумной надежды на обнаружение выжившего члена экипажа Олейникова С.Ю. в условиях низких температур и волнения моря, капитан принял решение о прекращении поиска. Передали сообщение в МСКПЦ Петропавловск-Камчатский.

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 97 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 и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.
4. Согласно протоколу опроса помощника капитана по добыче рыбы БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» Окунева К.Ю. от 05.04.2020, ранним днем 05.04.2020 на промысловой палубе производились работы по замене нижней лапки правой траловой доски. В состав смены входили: мастер по добыче рыбы Болбатов М.А.; матросы Норов Ч.Х., Фадеев А.В., Аскольский А.А., Чешуин О.В., Олейников С.Ю. Инструктаж по охране труда на рабочем месте проводил помощник капитана по добыче рыбы непосредственно перед работой. Все члены смены занимали места в соответствии со схемой места смертельного несчастного случая и были одеты в теплые костюмы, теплые резиновые сапоги с нескользящей подошвой, защитные перчатки, каски. Матрос Олейников С.Ю. был без жилета рабочего страховочного (далее – ЖРС). По объяснению помощника капитана по добыче рыбы, ЖРС одевался на выборку, постановку трала и разлив улова. При данной операции риска падения за борт не было, ее выполняли неоднократно без проблем.

Для поднятия правой траловой доски так, чтобы ее нижняя часть была на уровне планширя кормового фальшборта, в ее технологическое отверстие был заведен строп из синтетического материала (канат «дайнама» D24 мм). Далее за этот строп был зацеплен как промыслово-грузовой лебедки. По команде помощника капитана по добыче рыбы матрос Норов Ч.Х. дал слабину правому ваеру, на котором держалась доска. Траловая доска была поднята до уровня планширя, лебедка была остановлена. Для раскрепления траловой доски был дополнительно заведен в технологическое отверстие доски как лебедки для подтягивания гаков, расположенной на тралмейстерском мостике. На пульте управления этой лебедкой стоял матрос Олейников С.Ю. посередине фальшборта слипа. После поднятия траловой доски нижней частью на уровень планширя кормового фальшборта порталной промыслово-грузовой лебедкой помощник капитана по добыче рыбы остановил лебедку и сказал Олейникову С.Ю. отойти от борта, так как его работа закончилась, и он там больше не нужен. Лапки траловой доски лежали вдоль фальшборта слипа рядом с пультом управления, с которым работал Олейников С.Ю. В результате обрыва стропа, которым крепилась траловая доска за как промыслово-грузовой лебедки, произошло ее смещение вниз. Из-за смещения вниз создалось натяжение лапок, которые другими своими концами были закреплены за скобы ватервейса рядом со слиповой канавкой. Траловая доска пошла на штатное место, верхним краем смещаясь в сторону слипа. Верхняя лапка перекинулась через транец фальшборта слипа, а нижняя лапка натянулась и подцепила Олейникова С.Ю. и перекинула его через фальшборт в слип. Затем он по слипу скатился в воду.
5. Согласно протоколу опроса старшего помощника капитана БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» Гильманова Д.С. от 05.04.2020 после объявления тревоги «человек за бортом» 05.04.2020 в 09.05 спустили дежурную шлюпку №2. Экипаж занял свои места в шлюпке. Старший помощник капитана находился в шлюпке, установил УКВ связь с судном. Приблизительно через 10-15 минут после спуска шлюпки обнаружили тело без признаков жизни. Тело было немного притоплено лицом вниз без ЖРС, руки и ноги находились под водой. Первая попытка поднять тело из воды не дала положительного результата. Шлюпку сносило ветром. Погода: ветер юго-западный 7-8 м/с; волнение моря 1,0-1,5 м; небольшой снежный заряд. После разворота тело визуально уже не наблюдали. В 10.25 с судна поступила команда о прекращении поиска с помощью шлюпки.
6. Матрос Олейников Сергей Юрьевич:
 - был допущен к занятию штатной должности квалифицированного матроса согласно требованию пункта 9 Приказа Министерства труда и социальной защиты РФ от 02.11.2016 № 604н «Об утверждении Правил по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов» (далее – Правила ТБ) на основании квалификационного Свидетельства № KGD202827219, выданного

- 12.03.2019 капитаном морского порта Калининград и на основании медицинского заключения ГБУЗ ККБ №2 г. Владивостока о допуске к работе в должности матроса, выданного 04.12.2019 сроком на один год;
- 07.12.2019 согласно чек-листу № У0.01 3.04 СУБ-Доп1 компании ОАО ТУРНИФ «Прибытие нового члена экипажа» получил персональные средства защиты;
 - 22.12.2019 согласно выписке из журнала по технике безопасности БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» прошёл первичный инструктаж на рабочем месте согласно требованиям Правил ТБ;
 - 25.03.2019 согласно выписке из журнала по технике безопасности БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» прошёл повторный инструктаж согласно требованиям Правил ТБ;
 - 31.03.2019 согласно выписке из журнала по технике безопасности БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» прошёл внеплановый инструктаж согласно требованиям Правил ТБ.

9.3. Причины аварийного случая:

Причиной аварийного случая явился удар траловой доской работника, выполнявшего работы без жилета рабочего страховочного

9.4. Выводы:

Аварийный случай на производстве со смертельным исходом, произошедший в прямой связи с эксплуатацией судна, явился результатом невыполнения требований:

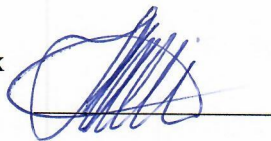
- пункта 26 Правил ТБ, согласно которому груз, оборудование, орудия лова, другие предметы на судне рыбопромыслового флота должны надежно закрепляться способом, исключающим раскачивание, перемещение или срыв с места.

9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:

Руководству АО «ТУРНИФ»:

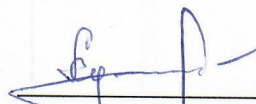
- обеспечить выполнение работ по ремонту снастей работниками на верхней палубе в жилетах рабочих страховочных;
- разобрать с экипажами судов Компании обстоятельства и причины данного случая, обратив особое внимание на соблюдения техники безопасности, на персональную ответственность помощников капитана по добыче, мастеров по добыче за соблюдением норм охраны труда и техники безопасности;
- в соответствии с пунктом 31 «Положения о расследовании аварий или инцидентов на море» (далее – Положение), утверждённого приказом от 08.10.2013 № 308 Министерства транспорта Российской Федерации разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных АС в будущем;
- о принятых мерах известить ДВУ Госморнадзора и Росрыболовство в установленный Положением срок.

Начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора



О.В. Москаленко

Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора



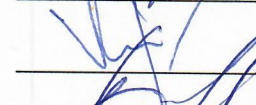
А.Э. Сухинин

Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора



А. Г. Быков

Начальник инспекции государственного портового контроля службы капитана морского порта Владивосток
Старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства



И.И. Ковура



Е.Б. Верещак