



«УТВЕРЖДАЮ»

Начальник Дальневосточного управления
государственного морского надзора

И.П. Турищев

«08» октября 2020 года.

Дата и место окончания расследования: 08.10.2020

г. Владивосток

Комиссия в составе:

1. Москаленко Олег Владимирович – начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора;
2. Быков Алексей Гаврилович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора;
3. Сухинин Анатолий Эдуардович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора;
4. Маршаков Евгений Николаевич – заместитель капитана морского порта Владивосток;
5. Гринин Михаил Викторович – инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-17/20
ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ**

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море
2. **ВИД АС:** Тяжкий вред, причинённый здоровью человека в прямой связи с эксплуатацией судна
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 08.04.2020 в 22:42
4. **МЕСТО/ КООРДИНАТЫ АС:** Берингово море, Ш=61°35'7 С, Д= 178°29'3 В.

5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:

Название: «ОЛАФССОН»

Тип судна: рыболовное, средний рыболовный траулер морозильный (СРТМ)

Флаг: Россия

Номер ИМО: 7704708

Рейс (откуда и куда): п. Владивосток – Тихоокеанская экспедиция (ТОЭ)

ФИО капитана: Верченко Владимир Викторович

Порт (место) регистрации и номер: Владивосток, № 748

Судовладелец, номер ИМО, адрес: ООО «АНТЕЙ», ИМО №1678615, Россия, 690039, г. Владивосток, ул. Енисейская, д. 23 Д, помещение 7, офис 502.

Место и год постройки: Норвегия, 1978

Наибольшие размерения судна (м): длина-71,61м, ширина-11,60м, высота бор-

та 8,0м, осадка-6,57м

Вместимость (брутто/нетто): 1592/477

Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС 1х3532 кВт (12V28V)

Число и конструкция гребных винтов: один бронзовый 4-х лопастной винт регулируемого шага (ВРШ)

Конструкция руля, ПУ: простой, ПУ- нет

Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 8/14

Осадка на момент аварии (нос): 6,40м

Осадка на момент аварии (корма): 6,60м

Число пассажиров: нет

Количество и род груза, его размещение по трюмам (т): мороженая рыба в морозильном трюме (сельдь, нажива) 4,791т. Трюма: №1-1898кг, №2-18994кг, №3-1918кг, №4-5258кг, №5-13063кг, №6-14982кг. Всего: 90469кг краба синего живого.

Численность экипажа: 22 человека, все граждане РФ

Штатный комплект спасательных средств: на 35 чел. Надувная дежурная шлюпка «Open RIB SV-400»-1х6 чел, плоты RAFT-A-25(II) -1х25; RAFT-A-10(II) -1х10; VIKING 12DK+3х12; спасательные жилеты- 35+4(вахта); гидротермокостюмы -35+4 для вахты.

Мощность радиостанции и радиус её действия: УКВ радиоустановка с ЦИВ и РГВ «SAILOR RT-4822? -2х0,025 кВт; Инмарсат связь: SAILOR TT-3020С, Аварийный радиобуй системы КОСПАС-САРСАТ: «SEP-500», ГМССБ районы: А1 +А2 +А3

Электрорадионавигационные приборы: магнитный компас JC KROHN&SON AS, гирокомпас ROBERTSON-SIMRAD.,ПЛС с САПИ «FURUNO, FAR-2137»-2in.; эхолот «FURUNO, JFC-130HP»-1; лаг ;

Число и мощность водоотливных средств: в МО «ENS-70» - 1х70 кубм/ч, 1х15кубм/ч;

Противопожарные средства: водотушение, ЭПН «ENS-1300-II» - 2х60кубм/ч, аварийный ЭПН-1х40кубм/ч; система объёмного пожаротушения МО–Аргонит 15 шт; переносные СО2 огнетушители -2х9 кг, порошковые 28х5 кг.

Категория ледовых усилений судна: нет

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

Российский морской регистр судоходства (РС)

6.1. Срок действия классификационного свидетельства: 30.06.2021

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

Свидетельство о праве собственности на судно	07.09.2015 –б/с
Свидетельство о праве плавания под флагом РФ	07.09.2015 –б/с
Свидетельство о минимальном составе экипажа судна	18.09.2015– б/с
Классификационное Свидетельство	31.03.2016 - 30.06.2021
Свидетельство на оборудование и снабжение	31.03.2016 - 30.06.2021

Международное Свидетельство о грузовой марке	31.03.2016 - 30.06.2021
Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью	31.03.2016 - 30.06.2021
Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами	31.03.2016 - 30.06.2021
Международное мерительное Свидетельство (1969)	29.08.2015 - б/с
Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения атмосферы	31.03.2016 - 30.06.2021
Свидетельство об управлении безопасностью	13.02.2016 - 13.02.2021
Документ о соответствии (ФГБУ ДВЭО АСР)	16.04.2020 - 17.04.2022
Разрешение на судовую радиостанцию № АХ-14847	18.10.2019 - 17.10.2029

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

- Причинение тяжкого вреда здоровью члену экипажа - рефмашинисту Свирину Павлу Борисовичу, 29.01.1978 г.р.)

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

08.04.2020 в 22:42 в Беринговом море на СРТМ «ОЛАФССОН», находившемся на промысле краба-сырца, рефмашинист Свиринов П.Б. при замывке проточной водой из шланга барабана машинки по дроблению наживы от остатков, не убедился в полной остановке барабана, правой рукой в перчатке пытался убрать остатки наживы, но перчатка зацепилась за барабан, кисть правой руки затянуло в дробилку и оторвало от руки. Пострадавшему рефмашинисту Свиринову П.Б. членами экипажа судна была оказана необходимая медицинская помощь, он был эвакуирован вертолётom в береговое медучреждение, где был прооперирован хирургом Олюторской районной больницы.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

9.1. Условия и обстоятельства, при которых произошёл несчастный случай:

Гидрометеорологические условия - маловетрие 4-5 м/с, волнение моря 1.0 балл, температура воздуха -минус 4⁰, температура забортной воды -0⁰.

08.04.2020 в 22:36 LT(UTC+10) СРТМ «ОЛАФССОН» (далее судно)находился на промысле краба-сырца в Беринговом море. Вахту на ходовом мостике нёс 3-й помощник капитана (ЗПКМ), члены экипажа промысловой смены под командой старшего помощника капитана (СПКМ) занимались постановкой очередного крабового порядка. Рефмашинист Свиринов П.Б. занимался замывкой машинки для дробления наживы (дробилки) проточной водой из шланга, что входило в его обязанности на промысле. Данную операцию он выполнял многократно на протяжении этого рейса, а также на протяжении предыдущих 5-ти рейсов. Рефмашинист Свиринов П.В. замывал дробилку, включённую на малых оборотах, что, с его слов, позволяло хорошо промыть дробильный барабан. В какой-то момент ему показалось, что к барабану прилип остаток наживы, поставив манипулятор в положение «ВЫКЛ», он попытался убрать этот остаток наживы рукой, не убедившись в том, что барабан дробилки полностью остановился. Потянувшись за остатком наживы, он почувствовал, что барабаном подцепило перчатку и стало затягивать правую руку в дробилку, позвать на помощь не успел, попытался дотянуться до манипулятора, но не смог, т.к находился в по-

ложении полусидя и левой рукой никак не смог это сделать, в этот момент кость в районе кисти сломалась, Свирина П.Б. с силой попытался выдернуть руку из барабана, но кисть полностью оторвалась и осталась в дробительном барабане.

Рефмашинист Свирина П.Б. громко закричал. Из протокола опроса матроса Котова Д.А. который, находился на постановке крабового порядка, выполнял операцию по зашквориванию ловушек, услышав крик он повернулся на крик в сторону дробилки и увидел рефмашиниста Свирина П.Б., лежавшего на правом боку у машинки по дроблению наживы и державшего левой рукой правую руку, при этом кисть правой руки отсутствовала. Из показаний матроса Котова Д.А. он поднял Свирина П.Б., завёл его в сушилку, наложил ему жгут из ремня от ножен, прибывший в сушилку мастер обработки Сотников Д.В., стал помогать оказывать медицинскую помощь пострадавшему Спирину П.Б.

В 22:42 в Ш=61°35'7 С, Д=178°29'3 В на ходовой мостик вахтенному ЗПКМ поступило сообщение от матроса Котова Д.А., по громкой связи с палубы о том, что рефмашинисту Спирину П.Б. оторвало кисть руки. Руководивший постановкой крабового порядка СПКМ сбросил ход судна, отдал команду промысловой вахте обрезать хребтину порядка, спустился с ходового мостика в сушилку, по пути сообщил капитану судна о случившемся ЧП. Прибыв в сушилку, увидел рефмашиниста Свирина П.Б. сидящего на диване, помощника капитана по радиоэлектронике (ПКРЭ) Алешина С.В. который держал Свирина П.Б. за правую руку выше локтя, пытаясь сдавить руку для остановки кровотечения. На правой руке у Свирина П.Б. отсутствовала кисть, торчала оголённая кость. Рядом находился мастер обработки Сотников Д.В. который оказывал первую помощь Спирину П.Б. СПКМ Курта А.М. приказал снять с пострадавшего спецодежду, сбегал до аптечки за жгутом, взял жгут и вернулся в сушилку. В сушилке со Свирина П.Б. к этому моменту уже сняли верхнюю одежду. СПКМ Курта А.М. наложил жгут выше локтя правой руки и при помощи мастера обработки Сотникова Д.В. наложил на «культю» стерильные салфетки, смоченные в перекиси водорода, наложил давящую повязку. Затем мастер обработки Сотников Д.В. и ПКРЭ Алешин С.В. сопроводили рефмашиниста Свирина П.Б. в его каюту, ПКРЭ Алешин С.В. сделал укол обезболивающего, дал таблетку антибиотика. В дальнейшем, после телефонной консультации капитана с травматологическим отделением больницы Петропавловска-Камчатского, Сотников Д.В. и Алешин С.В. снимали жгут на 10-15 минут через каждые 1.5 часа, данную процедуру выполняли 3 раза пока не остановилось кровотечение, СПКМ Курта А.М. накладывал дополнительные бинты поверх уже имеющейся повязки. Из протоколов опроса 4-го механика Медведева А.С. и матроса Котова Д.А. следует, что они обнаружили в левом верхнем углу дробительного барабана оторванную кисть в перчатке, при этом обратили внимание на то, что ручка манипулятора была немного отклонена в положение «ВКЛ», но барабан при этом не вращался. Достать перчатку удалось только после того, как ручку манипулятора перевели в нормальное положение «ВКЛЮЧЕНО». В перчатке оказалась оторванная кисть правой руки, при этом сама кисть не имела повреждений, ее положили в пакет и обложили льдом, затем отправили с пострадавшим в больницу.

Согласно выписки из судового журнала № 15/7930:

- В 22:45 капитан Верченко В.В. связался с руководством Компании, доложил о случившемся и после согласования дальнейших действий, полным хо-

дом последовали в сторону залива Корф для сдачи пострадавшего Свирина П.Б. в береговое медицинское учреждение для оказания квалифицированной медицинской помощи.

- В 23:20 капитан по телефону связался с «Камчатским центром медицины катастроф», запросил и получил необходимые рекомендации.

- В 23:35 связались с травматологией по телефону, получили рекомендации по оказанию первой помощи, но к этому моменту уже все рекомендованные действия первой помощи были выполнены экипажем.

- 09.04.2020 в 12:51 в Ш=60-13.8 С, Д=172-31.3 В капитан судна принял телефонный звонок от командира вертолетного отряда Марьянова Е.В. о том, что пострадавшего рефмашиниста Свирина П.Б. могут эвакуировать из бухты Мачевна с помощью вертолета. Доложили в оперативный штаб компании, получили разрешение следовать в направлении бухты Мачевна.

- 09.04.2020 в 16:45 Ш=60-45.2 С, Д=171-46.3 В с борта судна пострадавший рефмашинист Свирина П.Б. вертолетом с позывным «Вертикаль 22617» был снят борта судна и СРТМ «ОЛАФССОН» последовал на промысел.

9.2. Установленные факты:

1. СРТМ «ОЛАФССОН» находился в установленном Классификационными обществом районе плавания.
2. Критерии остойчивости, непотопляемости судна соответствовали нормам РС.
3. Экипаж судна на момент аварийного случая состоял из 22 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, Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна, выданного на основании правила V/14.2 СОЛАС-74 и Свидетельства на оборудование и снабжение.
4. На момент АС вахту на ходовом мостике нес вахтенный ЗПМК, СПКМ руководил очередной постановкой крабового порялка. Все электрорадионавигационные приборы в работе. Вахтенная смена промысловой команды, согласно промыслового расписания, находились на своих штатных местах с 16:00 (6.5 часов). Машинист рефрижераторных установок (рефмашинист) Свирина П.Д. занимался работой по очистке (замывки проточной водой) технологического оборудования (машинки для дробления наживы для крабовых ловушек) от остатков наживы.
5. При очистке дробилки от остатков наживы пострадавший Свирина П.Б. в нарушение «Инструкции о мерах ТБ при работе на машинке по дроблению наживы для крабовых ловушек» (далее Инструкция по ТБ), утверждённая капитаном СРТМ «ОЛАФССОН», не использовал специальные приспособления и инструмент для очистки барабана дробилки от застрявших остатков наживы.
6. По результатам осмотра места происшествия установлено, что оторванная кисть в перчатке правой руки пострадавшего была обнаружена в левом верхнем углу дробильного барабана, при этом ручка манипулятора была немного отклонена в положение «ВКЛ», но барабан при этом не вращался. (из протокола опроса 4-го механика Медведева А.С. и матроса Котова Д.А.).
7. Действия экипажа СРТМ «ОЛАФССОН» по оказанию первой медицинской помощи и дальнейшее поддержание пострадавшего в стабильном состоянии

до отправки на борт вертолѐта были высоко оценены заместителем главврача Олюторской .

больницы- хирургом, делавшим операцию рефмашинисту Свирину П.Б.

8. Пострадавший Свирин П.Б. был одет в спецодежду и средства индивидуальной защиты для работы на промысле, согласно персональной карточке учёта выдачи СИЗ.
9. Характер полученных повреждений рефмашинистом Свириным П.Б. и орган, подвергшийся повреждению, согласно медицинскому заключению от 16.04.2020 № б/н, заведующего отделением Олюторской районной больницы Филиппова И.Н – травматическая ампутация правого предплечья и данное повреждение относится к категории - тяжёлая.
10. Рефрижераторный машинист Свирин Павел Борисович 29.01.1979 г.р.:
 - был допущен к занятию должности рефрижераторного машиниста, согласно требованию пункта 9 «Правил по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов», утверждённых Приказом Министерства труда и социальной защиты РФ от 2 ноября 2016 г. N 604н (далее Правила ТБ), диплома №NVS20341447, выданного 01.04.2019 капитаном морского порта Новороссийск, и на основании медицинского заключения КБОУЗ «Владивостокская поликлиника №1» о допуске к работе в должности рефрижераторного механика, выданного 14.08.2019 сроком на один год;
 - согласно срочному трудовому договору от 28.02.2020 б/н был принят в ООО «АНТЕЙ» в плавсостав работодателя, а по приказу судовладельца от 08.05.2019 года №71/3-л/с был принят на должность машиниста рефрижераторных установок СРТМ «ОЛАФССОН»;
11. Свирин Павел Борисович 29.01.1979 г.р.: успешно прошёл начальную подготовку по безопасности (Раздел А-VI/1, таблицы А-VI/1-1,2,3,4 ПДНВ) и получил свидетельство АВ №0695440 от 06.11.2016 в Частном учреждении дополнительного профессионального образования «Учебно-тренажёрный центр «ГАЛС» в г. Ростов-на-Дону.
12. Свирин Павел Борисович получал вводный инструктаж в ООО «АНТЕЙ» перед назначением на судно 28.02.2020, получал первичный инструктаж на рабочем месте 20.03.2020, внеплановый инструктаж на работу на палубе в открытом море получил 20.03.2020 на СРТМ «ОЛАФССОН».
13. Стаж работы Свирина П.Б., при выполнении которой произошёл несчастный случай (НС) - шесть месяцев.
14. Инструктажи на судне проводил старший помощник капитана с отражением в журналах инструктажей.
15. Приказ № 71/3-лс о приёме на работу с 01.03.2020 Свирина П.Б. в должности машиниста рефрижераторных установок с полной занятостью, согласно типового трудового договора от 28.02.2020 № б/н, подписанного руководителем – генеральным директором ООО «АНТЕЙ».
16. Согласно п.4.4 трудового договора от 20.02.2020 № б/н допускалось привлечение работника с его согласия к сверхурочным работам, согласно его квалификации и своих должностных обязанностей.
17. Оборудование, использование которого привело к несчастному случаю, это машинка для дробления наживы (дробилка) по.В7 Bait Chopper 2015 с гидрав-

- лическим приводом производства Ю.Корея
18. Дробилка расположена на главной палубе, правый борт, район 18 шпангоута, стационарно к надстройке, с правой стороны расположена дверь в помещение кондиционера, также с правой стороны дробилки, левее двери кондиционерной, на переборке надстройки жестко прикреплен гидравлический манипулятор, приводящий дробилку в работу. С левой стороны дробилки на переборки надстройки закреплена кнопка электродвигателя с индикаторной лампочкой, приводящей в действие электромотор. С правого борта находится лебедка для грузов. Место установки дробилки освещено штатным палубным освещением, плафоны освещения в исправном состоянии.
 19. На машинке по дроблению наживы для крабовых ловушек конструктивно не предусмотрен механизм (кнопка) аварийной остановки работающей машинки для предотвращения несчастных случаев (НС).
 20. Дробилка оборудована двумя защитными крышками: одна расположена в верхней части дробилки, куда подаётся мороженный брикет наживы; вторая крышка расположена в нижней части дробилки и закрывает измельчительный барабан, манипулятор, включающий гидравлический привод и кнопку электродвигателя, оборудованную сигнальной лампой.
 21. Специальную оценку условий труда (аттестацию рабочих мест по условиям труда) проводило ООО «Атон-экобезопасность и охрана труда» в октябре 2015 года.

9.3. Причины аварийного случая.

Нарушение Правил ТБ.

9.4. Выводы:

1. **Старший мастер по добыче краба Проскуряков А.А.** в нарушение требований раздела 6 п.п. 5, 16 Должностной инструкции, утверждённой заместителем генерального директора по эксплуатации флота ООО «АНТЕЙ» от 10.05. 2014 года не осуществлял практическую реализацию политики безопасности Компании выполнять процедуры и инструкции СУБ, контролировать их исполнение подчинённым персоналом.
2. **Машинист рефрижераторных установок Свиринов П.Б** в нарушение требований п.п. 4.5.7 Инструкции о мерах ТБ при работе на машинке по дроблению наживы для крабовых ловушек, утверждённой капитаном СРТМ «ОЛАФССОН» - не использовал специальные приспособления и инструменты для очистки остатков наживы, не убедился в полной остановке дробильного барабана.

9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:

Генеральному директору ООО «АНТЕЙ»:

1. Разобраться с экипажами судов Компании обстоятельства и причины данного несчастного случая, обратив особое внимание на соблюдения техники безопасности при проведении судовых работ на технологическом оборудовании..
2. Привести систему управления безопасностью (СУБ) в Обществе и на судах в соответствии с требованиями разделов: 6.3, 6.4, 7 Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) в части:

- установления процедур подготовки инструкций, технологических карт на проведение критических грузовых операций в открытом море.
- 3. 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;
- 4. О принятых мерах известить ДВУ Госморнадзора и Росрыболовство в установленный Положением срок.

Начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора

Москаленко О.В.

Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора

Быков А.Г.

Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора

Сухинин А.Э.

Заместитель капитана морского порта Владивосток

Маршаков Е.Н.

Инженер-инспектор ДВ филиала Российского морского регистра судоходства

Гринин М.В.