

«УТВЕРЖДАЮ»
Начальник Северного УГМРН


Н.А. Ерегин

«04» декабря 2020г.

Дата и место окончания расследования: 04.12.2020 п. Мурманск

Комиссия в составе:

Ф.И.О. лиц, проводившие расследование:

Буртовой Александр Петрович - старший государственный инспектор Мурманского линейного отдела Северного УГМРН Ространснадзора – председатель комиссии.

Волков Владимир Валентинович – старший государственный инспектор Мурманского линейного отдела Северного УГМРН Ространснадзора – заместитель председателя комиссии.

Панкеев Эдуард Валерьевич – ведущий специалист отдела организации работ в морском порту Мурманск и на подходах к нему, координации работ в пункте пропуска и обеспечение транспортной безопасности акватории морского порта инспекции государственного портового контроля п. Мурманск.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ №10-20 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

- 1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море
(инцидент, авария, очень серьезная авария)
- 2. ВИД АС:** Другие
(столкновение, посадка на мель, повреждение конструкций, загрязнение и т.п.)
- 3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 22.08.2020 08:35(здесь и далее время московское)
- 4. МЕСТО АС:** Баренцево море.70⁰ 19,0" N 040⁰ 45,0" E
(порт, канал, пролив, залив, море, океан, координаты)
- 5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:**

Название: МК-3755 «Мыс Корсакова»

Тип судна: Рыболовное

Флаг: Российская Федерация

Номер ИМО: 9053268

Рейс (откуда и куда): из п. Киркинес в Баренцево море, промысел.

ФИО капитана: Тиманцев Юрий Иннокентьевич

Порт (место) регистрации и номер регистрации: Мурманск

Судовладелец, номер ИМО, адрес: Акционерное общество «Рыболовецкая компания «Согра». ИМО-нет. 183038, г. Мурманск, ул. Шмидта, д. 43.

Место и год постройки:	Штральзунд, Германия 1994
Наибольшие размерения судна:	64,5м/13,0м/8,85м
Вместимость (брутто/нетто):	2058/703
Тип и мощность судовой энергетической установки:	ГД 6R 32E; 1 * 2425 кВт
Число и конструкция гребных винтов:	ВРШх1,
Конструкция руля, ПУ:	Рулевое устройство Tenfiord, подруливающее устройство 1х300 ВНР Brunvoll
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):	12,5
Осадка на момент аварии (нос):	5,13м
Осадка на момент аварии (корма):	8,4м
Число пассажиров:	0
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	300т. мороженой рыбопродукции
Численность экипажа:	46
Штатный комплект спасательных средств:	Идежурная шлюпка- «4.30SR»; ПСН Viking25DK+х 2шт., Viking 20DK+4шт.; гидрокостюмы- 55шт.; спас. Жилеты-55шт., для вахты дополнительно на 3 чел..
Мощность радиостанции и радиус её действия:	УКВ – Sailor 6222, ПВ – Sailor 6320, Инмарсат – С Sailor 6110.
Электрорадионавигационные приборы:	РЛС – FURUNO FAR – 2017, FAR – 20135S, эхолот – MTDS – 2028, лаг – JLN – 205 МК II, гирокомпас – Simrad GC -80, GPS – GP -170, АИС – Транзас Т – 105.
Число и мощность водоотливных средств:	ALLWEILER SEBR 550.1 – Q=45м ³ /ч – 2шт.; FLYGT SUBMERSIBLE PUMP F 3127 LT –Q=100м ³ /ч – 3шт.; ABSS XFP 150G 8 – Q=350м ³ /ч – 3шт.
Противопожарные средства:	Огнетушители: ОП-50-1шт.; ОУ -9шт.; ОП-8 -21шт.; Объемная СО ₂ . Пожарный насос – NISM 65-400U3.1 D-S Q=95м ³ /ч – 1шт.; Аварийный дизель-пожарный насос Behrens Rampen Q=25м ³ /ч – 1шт.
Категория ледовых усилений судна:	L3

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

Российский морской регистр судоходства (РС)
(орган (органы) выдавший классификационные и конвенционные документы, и проводивший последние освидетельствования судна и судоходной компании)

6.1 Срок действия классификационного свидетельства: 22.04.2025

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

Свидетельство о праве плавания под государственным флагом Российской Федерации от 18.05.2020 № 201095135

Свидетельство о праве собственности на судно от 27.11.2019 № 200917357

Классификационное свидетельство №20.20051.262 от 06.02.2020 до 22.04.2025

Свидетельство о минимальном составе экипажа от 27.05.2020, Срок действия – 05.04.2021.

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

Получение матросом рыболовного судна (далее – р/с) «Мыс Корсакова» тяжелой травмы на производстве. Травматическая ампутация 1, 2 пальцев, открытый вывих 3,4,5 пальцев, обширная рваная - скальпированная рана левой стопы Эвакуация пострадавшего вертолетом санавиации в лечебное учреждение.

(гибель человека; тяжкий вред, причиненный здоровью человека; потеря человека с судна; утрата груза; гибель судна; повреждения корпуса, механизмов, систем, устройств, оборудования, груза и других материальных ценностей; загрязнение окружающей среды; повреждение объектов морской инфраструктуры; простой судна (часов, суток), включая простой судна, связанный с производством аварийного ремонта)

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

22.08.2020 08:35 р/с «Мыс Корсакова». Во время подъема трала матрос Кузнецов А.В. получил тяжелую травму стопы левой ноги, при открытии слиповых ворот на промысловой палубе.

9.1 Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай

22.08.2020 р/с «Мыс Корсакова» вело промысел в открытой части Баренцева моря.

Гидрометеорологические условия: ветер северный - 12м/сек., волнение 1,5м.

При производстве работ по подъему очередного трала левая нога матроса палубной команды попала в овальный технологический вырез передней части слиповых ворот во время их открытия.

9.2 Установленные факты

Р/с «Мыс Корсаков» имело действующие документы, выданные РС. Экипаж судна был укомплектован в соответствии со штатным расписанием и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

22.08.2020 р/с «Мыс Корсаков» находилось в открытой части Баренцева моря. Расстановка лиц вахтенной службы на мостике и в МО при нахождении

судна в море соответствовала судовому расписанию. На вахте 2 помощник капитана (2ПКМ) Петренко Р.Г.

Инструктаж на рабочем месте службы добычи проведен 25.08.2020.

08:30 подъем очередного трала.

08:35 приняты траловые доски, начата выборка кабелей: переходные концы отсоединяются от траловых досок и соединяются с вытяжными концами кабельных лебедек. Данный производственный процесс заключается в следующем: при подходе переходных концов к слиповой канавке - отдаются лапки доски (к рымам траловой доски крепятся отрезки троса, которые называются лапками). На конце имеется гак, который в свою очередь связан с соединительными скобами для подключения кабеля и переходного конца.

Произошло закручивание лапки левой траловой доски вокруг кабеля. Для раскручивания лапки потребовалось поднять ворота слипа и выйти старшему мастеру добычи Борисову А.Б. и матросу Кузнецову А.В. на промысловую палубу.

Старший мастер добычи подошел к пульту управления слиповых ворот на промысловой палубе с левого борта и нажатием кнопки приподнял ворота слипа для того, чтобы раскрутить лапки левой доски.

Матрос, выполняя свои обязанности по подъему трала, подошел к месту раскрутки лапки и кабеля, принял у старшего мастера добычи гак и начал вместе с ним раскручивать лапку. С целью освобождения лапки у матроса возникла необходимость максимально близко встать вплотную к воротам слипа.

Раскрутив лапку, старший мастер добычи и матрос начали забрасывать лапку за фальшборт слипа левого борта, стоя к нему лицом. Матрос стоял непосредственно у слиповых ворот, старший мастер добычи немного дальше.

Второй помощник капитана, находясь на вахте на навигационном мостике, для продолжения подъема трала начал опускать (открывать) ворота слипа с пульта дистанционного управления, не согласовав свои действия со старшим мастером добычи. В этот момент старший мастер добычи и матрос еще производили работу. Старший мастер добычи, забрасывая гак с лапкой, услышал крик и стоны матроса, когда слиповые ворота начали опускаться. Старший мастер добычи подбежал к пульту дистанционного управления, но остановить движение ворот слипа у него не получилось. По УКВ радиостанции старший мастер добычи сообщил о случившемся на мостик.

Движения ворот слипа ни старший мастер добычи, ни матрос не ожидали. Матрос стоял вполоборота к левому борту. В процессе поворота корпуса, носок сапога левой ноги попал в технологическое отверстие слиповых ворот. Почувствовав острую боль, матрос увидел, как его ступню затягивает под ворота слипа. Закричав, он выдернул ногу и упал. После этого старший мастер добычи увидел, что матрос получил травму левой ноги.

Подъем трала был остановлен. Пострадавший перенесен в безопасное место, к нему был вызван судовой врач Игнатович А.Л. для оказания первой медицинской помощи. После оказания первой помощи судовой врач доложил капитану о характере повреждений и предварительном диагнозе: «Травматическое повреждение левой стопы. Ампутация 1-5 пальцев левой стопы на уровне проксимальных фаланг. Умеренное кровотечение из раны. Скальпированная рана в области 1 плюсневой кости по медиальной поверхности с переходом на подошвенную поверхность левой стопы». Пострадавший перенесен

в судовой лазарет.

08:45 продолжен подъем трала.

08:55 трал на борту. Дан полный ход курсом на о. Колгуев для передачи больного. Доложено начальнику службы эксплуатации компании о несчастном случае.

12:30 получено уведомление от МСПЦ Архангельск о подготовке эвакуации больного вертолетом в координатах 68,26⁰N; 050.00E.

23.08.2020

08:53 прибыл вертолет санитарной авиации. Начата операция по эвакуации пострадавшего.

09:17 закончена операция по эвакуации пострадавшего. Пострадавший доставлен в ГБУЗ НАО «Ненецкая окружная больница». Установлен диагноз: «Травматическая ампутация 1, 2 пальцев, открытый вывих 3,4,5 пальцев, обширная рваная - скальпированная рана левой стопы».

25.08.2020 пострадавший доставлен в ФГБУ «НМИЦ ТО им. Р.Р. Вредена» Минздрава России (г. Санкт-Петербург) для оказания квалифицированной помощи.

9.3 Причины аварийного случая

Несогласованные действия 2ПКМ во время проведения промышленной операции, несоблюдение 2ПКМ Правил по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов, утвержденных Приказом Минтруда России от 02.11.2016 №604н; Промыслового расписания по спуску-подъему трала для т/х «Мыс Корсакова», утвержденного 22.10.2015 заместителем генерального директора АО «РК «Согра».

9.4 Выводы

Второй помощник капитана, находясь на мостике самостоятельно, без команды старшего мастера добычи, руководившего действиями промышленной команды, принял решение об опускании ворот слипа, не убедившись в безопасном совершении данного действия в нарушении требований:

- пункта 44 Правил по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов.
- пунктов 3 и 6 (Операции, выполняемые при подъеме трала) Промыслового расписания по спуску-подъему трала для т/х «Мыс Корсакова»;

9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем

АО РК «Согра»:

- проанализировать причины и обстоятельства аварийного случая с

командным составом на судах Компании;

- в соответствии с пунктом 31 «Положения о расследовании аварий или инцидентов на море» (ПРАИМ-2013), утверждённого приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 № 308 разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем;

- о принятых мерах известить Северное УГМРН Ространснадзора и Росрыболовство в установленный ПРАИМ-2013 срок.

Дата приема документов к 11.09.2020

расследованию:

Дата окончания 04.12.2020

расследования:

Старший государственный инспектор Мурманского линейного отдела Северного УГМРН Ространснадзора



А.П.Буртовой

Старший государственный инспектор Мурманского линейного отдела Северного УГМРН Ространснадзора



В.В. Волков

Ведущий специалист отдела организации работ в морском порту Мурманск и на подходах к нему, координации работ в пункте пропуска и обеспечении транспортной безопасности акватории морского порта инспекции государственного портового контроля п. Мурманск



Э.В. Панкеев