



МИНСЕЛЬХОЗ РОССИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ПО РЫБОЛОВСТВУ  
(РОСРЫБОЛОВСТВО)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Рождественский б-р, д. 12, Москва, 107996  
Факс: (495) 628-19-04, 987-05-54 тел.: (495) 628-23-20  
E-mail: harbour@fishcom.ru  
http://fish.gov.ru

19.10.2021 № 9389-ВС/У03

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

О заключении по расследованию аварийного  
случая на СРТМ «АМУР»

Начальнику  
ФГБУ «Дальневосточный ЭО АСР»  
В.В. Бардыку

Начальнику ФГБУ «Северный ЭО АСР»  
Д.В. Скибе

Уважаемые коллеги!

Федеральное агентство по рыболовству направляет для использования в работе копию заключения от 30 сентября 2021 г. № ОСА-01/21 по расследованию аварийного случая, произошедшего 26 мая 2021 г. на СРТМ «АМУР», представленную письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу от 14 октября 2021 г. № 1.15-3049 в соответствии с пунктом 24 Положения о порядке расследований аварий или инцидентов на море, утвержденного Министерством транспорта Российской Федерации 8 октября 2013 г. № 308.

Приложение: на 11 л. в 1 экз.

С уважением,

Подлинник электронного документа, подписанного ЭП,  
хранится в системе электронного документооборота  
Федерального агентства по рыболовству

СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП

Сертификат: 2A3ECC9B6EF696DF8BE8CDBC7DA7A1FFE09CA75B  
Кому выдан: Соколов Василий Игоревич  
Действителен: с 17.11.2020 до 17.02.2022



В.И. Соколов

ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ  
ЭО АСР»

Вх. № 823

20 ОКТ 2021



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ  
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА  
(РОСТРАНСНАДЗОР)

МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ  
УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ  
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА  
ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ  
ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ  
(МТУ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ДФО)

ул. Нижнепортовая, д. 3, г. Владивосток, 690003

Тел.: (423) 222-11-31, 249-60-55, 249-50-03,

факс: (423) 249-66-83

e-mail: mtu.dfo@rostransnazor.ru

<http://dugmrn.tu.rostransnazor.ru>

14.10.2021 № 1.15-3049

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Заключение по расследованию аварийного случая,  
произшедшего на СРТМ «АМУР»

Руководителю Федерального агентства по  
рыболовству Российской Федерации

Шестакову И.В.

107996, г. Москва,

Рождественский бульвар, д. 12

[harbour@fishcom.ru](mailto:harbour@fishcom.ru)

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу (МТУ Ространснадзора по ДФО) высылает Вам Заключение № ОСА-01/21 по расследованию АС, произошедшего 26.05.2021 с СРТМ «АМУР».

Приложение на 10 л. в 1 экз.

Врио начальника МТУ  
Ространснадзора по ДФО



Подлинник электронного документа, подписанного ЭП,  
хранится в Межведомственной системе электронного  
документооборота Федеральной службы по надзору в  
сфере транспорта

СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП

Сертификат: 536BE9DDFE88DFC029F7F1B5685806520A0D  
Владелец: Белоусов Сергей Евгеньевич  
Действителен с 22-07-2021 до 22-10-2022

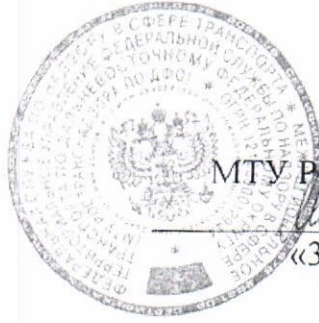
С.Е. Белоусов

Исп.: Москаленко Олег Владимирович  
тел.: (423) 2-49-60-55\*113

Для подтверждения подлинности электронной подписи, необходим доступ к информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» для входа на портал государственных услуг Российской Федерации (<https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds/>), где Вы можете проверить квалифицированную электронную подпись







«УТВЕРЖДАЮ»:  
Врио начальника  
МТУ Ространснадзора по ДФО  
*И.А. Конев* И.А. Конев  
«30» сентября 2021 года.

Место окончания расследования:

г. Владивосток

Комиссия в составе:

1. Конев Игорь Александрович – врио начальника МТУ Ространснадзора по ДФО – председатель комиссии
2. Москаленко Олег Владимирович – начальник отдела учёта и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора – заместитель председателя комиссии.
3. Сухинин Анатолий Эдуардович – главный государственный инспектор отдела учёта и расследования транспортных происшествий ДВУ Госморнадзора.
4. Макаров Аркадий Валентинович – капитан морского порта Невельск
5. Агеев Алексей Анатольевич – старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства
6. Лаптев Иван Павлович – главный капитан-наставник ФГБУ «Дальневосточный ЭОАСР».

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ № ОСА-01/21 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Очень серьёзная авария на море

2. **ВИД АС:** Столкновение, гибель 3-х человек, произошедшая в прямой связи с эксплуатацией судна.

3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 26.05.2021 08:30

4. **МЕСТО/КООРДИНАТЫ АС:** Охотское море, в координатах: Ш=44°29,1N , Д=143°34,9E

#### 5. **ДАННЫЕ О СУДНЕ:**

Название: АМУР, рыболовное судно

Флаг: Россия

Номер ИМО: 8910665

Рейс (откуда и куда): п. Корсаков – п. Момбецу (Япония)

ФИО капитана: Картавый Сергей Валерьевич

Порт (место) регистрации и номер: Невельск





Судовладелец номер ИМО, адрес: ООО «Амурское», 693000, г. Южно-Сахалинск, ул. Крайняя, д. 50, тел. (4242)300-375, E-mail: [sbm-amurskoe@inbox.ru](mailto:sbm-amurskoe@inbox.ru), генеральный директор Николаенко Павел Александрович.

Место и год постройки: Япония, 1989 г.

Наибольшие размерения судна (м): длина 56.49, ширина 8.90, высота борта 3.97.

Вместимость (брутто/нетто): 662/203

Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС 1x 1177 kW 6M31AFTE

Число и конструкция гребных винтов: 4-х лопастной ВФШ (винт фиксированного шага).

Конструкция руля, ПУ: баллансирный, ПУ нет

Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 11.0 узлов

Осадка на момент аварии (нос): 2,54м.

Осадка на момент аварии (корма): 4,88м.

Осадка на миделе: 3,68 м.

Число пассажиров: нет

Количество и род груза, его размещение по трюмам: краб живой в чанах с водой 248,13 тонн.

Численность экипажа: 23 чел.

Штатный комплект спасательных средств: спасательные плоты RAFT-A-20(II) 4шт.х20 чел., гидротермокостюмы - 28 шт., спасательные круги - 8 шт., спасательные жилеты - 28 шт.

Мощность радиостанции и радиус её действия: ПБ/КВ радиостанции SAMYUNG SRG-2150DN -0.15kW, УКВ р/станция SAMYUNG STR-6000A- 250 Вт. ГМССБ А1, А2, А3.

Навигационные приборы: магнитный компас основной KN-165A OSAKA NUNOTAN, KEIKI Co.,Ltd., путевой магнитный компас KN-150A., гирокомпас TOKYO KEIKI Co., Ltd. – ES-11A., РЛС FURUNO ELECTRIC Co.,Ltd -FAR-2817,- 1 шт., РЛС FURIJNO- FAR-2837 - 1 шт., эхолот SAMYUNG E. Co., SES-5000, Приёмник индикатор SAMYUNG- N 500A., АИС,

Число и мощность водоотливных средств: балластно-пожарный насос – 1 x 60 м3/ч.

Противопожарные средства: пожарный насос - 60 м3/час, и 50 м3/час., стационарная система объёмного аэрозольного пожаротушения машинного отделения-C0T-2M -13 шт, местная С02 система пожаротушения газоразводящих трубопроводов ДВС (1x5кГ).

Категория ледовых усилений судна: нет

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

Российский морской регистр судоходства

**6.1. Срок действия классификационного свидетельства:** до 22.03.2024

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

- |  |                         |
|--|-------------------------|
| 1. Свидетельство о праве плавания под флагом РФ                                    | 28.03.2019 – б/с        |
| 2. Свидетельство о праве собственности   | 28.03.2019 – б/с        |
| 3. Свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность | 27.03.2019 – 22.03.2024 |





|  |                         |
|--|-------------------------|
| 4. Классификационное свидетельство                                 | 22.03.2019 - 22.03.2024 |
| 5. Международное мерительное свидетельство                         | 22.03.2019 – б/с        |
| 6. Международное свидетельство о грузовой марке                    | 22.03.2019 – 22.03.2024 |
| 7. Свидетельство по оборудованию и снабжению                       | 22.03.2019 – 22.03.2024 |
| 8. Разрешение на судовую радиостанцию АХ-17939                     | 19.05.2019 – 16.05.2029 |
| 9. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью | 22.03.2019 – 22.03.2024 |
| 10. Документ о соответствии  | 22.01.2020 - 29.01.2024 |
| 11. Свидетельство об управлении безопасностью                      | 22.01.2020 - 18.09.2024 |

Данные о маломерном судне «НОККО MARU-8» не приведены в связи с их отсутствием.

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

«НОККО MARU-8»:

Потеря остойчивости и последующий оверкиль.  
Гибель 3 членов экипажа (гражданство Японии).

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

26.05.2021 в 08:30 LT (UTC+11) в Охотском море СРТМ «АМУР» на переходе из порта Корсаков в порт Момбецу (Япония) в условиях ограниченной видимости в координатах Ш= 44° 29.1N Д= 143°34.9 E столкнулся с маломерным рыболовным судном «НОККО MARU-8» (флаг Японии). В результате столкновения маломерное рыболовное судно перевернулось, но осталось на плаву, экипаж оказался за бортом. После проведения СРТМ «АМУР» поисково-спасательной операции 5 человек экипажа маломерного рыболовного судна «НОККО MARU-8» были подняты на борт СРТМ «АМУР», трое из них - без признаков жизни.

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

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

26.05.2021 с 08:00 до 08:30 по показаниям вахтенного ЗПКМ СРТМ «АМУР» гидрометеорологические условия: маловетрие, волнение моря 0,2 м., туман, видимость 0.5 м – 2,0 мили.

26.05.2021 СРТМ «АМУР» (далее судно) в Охотском море следовал из порта Корсаков в порт Момбецу (Япония) с грузом живого краба в чанах. В 08:00 на ходовую вахту на мостике заступили вахтенный помощник - третий помощник капитана (ЗПКМ), вахтенный матрос-рулевой, капитан судна (КМ), в центральном посту управления (ЦПУ) машинного отделения (МО) - вахтенный механик - старший механик (СТМХ) и вахтенный моторист. Скорость судна 8 узлов. В работе все радионавигационные приборы, обе РЛС с САРП работали на шкалах дальности 3 и 12 миль. Видимость на момент принятия вахты была около 2 миль и продолжала уменьшаться. Впереди по курсу наблюдалась стена густого тумана. Капитан приказал вахтенному ЗПКМ выполнить мероприятия согласно чек-листу №11 «Ограниченная видимость» и выставить проинструктированного матроса-вперёдсмотрящего на баке судна с УКВ радиостанцией для связи с мостиком.

Со слов КМ, в 08:10 вызванный на мостик подвахтенный матрос был им проинструктирован и направлен на бак судна в качестве вперёдсмотрящего с УКВ радиостанцией для оперативной связи с мостиком. На экранах РЛС, которые





работали на шкалах 3 мили и 12 миль наблюдалось много неподвижных целей, но опасных движущихся целей не наблюдалось. Размер отметок от целей на экранах РЛС был примерно одинаков.

Со слов ЗПКМ в 08:15 судно накрыл плотный туман, видимость уменьшилась до 20 м. Вахтенный ЗПКМ выполнил требования чек-листа №11 «Ограниченная видимость»: начал подачу звукового сигнала и в дальнейшем подавал его с периодичностью 2 минуты, были включены прожектора на носовой мачте, ходовые огни, вахтенный СТМХ в ЦПУ МО был предупрежден о входе судна в зону ограниченной видимости. В это же время заступивший на пост вперёдсмотрящего матрос вёл визуальное и слуховое наблюдение с носовой площадки на баке судна. На момент приёма вахты вперёдсмотрящим видимость (с его слов) составляла около 5 м. Со слов ЗПКМ в 08.15 матрос-вперёдсмотрящий увидел и доложил на мостик об обнаружении буя (вехи), проходящего вдоль борта судна.

Судно следовало со скоростью 8 узлов, осуществлялось ручное управление рулем вахтенным матросом-рулевым. Вахтенный ЗПКМ находился за пультом управления судном и осуществлял наблюдение за окружающей обстановкой на радаре. Капитан в штурманской занимался подготовкой документов на приход.

Со слов СТМХ, в 08:20 вахтенный ЗПКМ по распоряжению капитана сообщил в ЦПУ по телефону, что судно входит в зону ограниченной видимости. СТМХ сбросил обороты ГД до МПХ (220 об/мин), вахтенный моторист был отправлен в МО на случай перехода управления ГД с местного поста, а СТМХ остался в ЦПУ для поддержания связи с мостиком.

Около 08:30 вперёдсмотрящий матрос доложил на мостик об обнаружении им прямо по курсу мачты быстро приближавшегося судна. Матрос спрыгнул с носовой площадки на палубу и прижался к правому борту в ожидании неизбежного столкновения судов. Капитан отдал команду «Стоп ГД» в МО, вахтенный СТМХ разъединил редуктор гребного вала, но через несколько секунд, в координатах Ш=44°29.1N, Д=143°34.9 E в условиях густого тумана СРТМ «АМУР» на скорости 8 узлов столкнулся с маломерным рыболовным судном «НОККО VFRU-8». Сразу после столкновения рулевое устройство было переведено на дистанционное управление (джойстик), капитан принял управление на себя и отработал машиной полным задним ходом (ПЗХ).

В результате столкновения маломерное судно перевернулось, экипаж в количестве 5 человек оказался в воде. Капитаном СРТМ «АМУР» была объявлена общесудовая тревога «Человек за бортом». Начали поисково-спасательную операцию. Экипаж действовал согласно расписанию по тревогам. Были выполнены аварийные чек листы №№ 10,11. Сброшены спасательные круги со светящимися огнями, на карте было отмечено место АС, выставлено наблюдение на мостике для слежения за пострадавшими в воде, осуществлялись манёвры для поднятия пострадавших на борт, велась слуховая вахта на всех частотах сигналов бедствия, была установлена связь с судном береговой охраны Японии на 16 канале УКВ и канале 2182.0 ПВ/КВ. СПКМ связался с генеральным директором и заместителем директора по безопасности мореплавания Компании и доложил о происшествии. Заместитель генерального директора по БМ созвал состав штаба по аварийным ситуациям, установили спутниковую связь с судном.

В 08:35 в результате поисково-спасательной операции первый член экипажа маломерного судна «НОККО MARU-8» был поднят на борт СРТМ «АМУР» без





признаков жизни. Спасательный жилет на нём отсутствовал.

В 08:40 на борт СРТМ «АМУР» был поднят второй член экипажа маломерного судна «НОККО MARU-8». Он был жив и одет в спасательный жилет.

В 08:55 на на борт СРТМ «АМУР» был поднят третий член экипажа маломерного судна «НОККО MARU-8» без признаков жизни. Спасательный жилет на нём отсутствовал.

В 09:05 на борт СРТМ «АМУР» был поднят четвертый член экипажа маломерного судна «НОККО MARU-8». Он был жив и одет в спасательный жилет.

В 09:17 на борт СРТМ «АМУР» был поднят пятый член экипажа маломерного судна «НОККО MARU-8» без признаков жизни. Спасательный жилет на нём отсутствовал.

Двоих пострадавших отвели в тёплое помещение, предоставили сменную одежду. Все пострадавшие были впоследствии переданы на борт подошедшего судна береговой охраны Японии. Капитаном судна были отправлены сообщения об АС в адреса капитана порта Невельск, МСПЦ Южно-Сахалинска, ОД СНФ Владивосток, Ространснадзора. Аварийная партия начала досмотр судна на предмет пробоин и водотечности, герметизации отсеков. Герметичность судна не нарушена, загрязнения моря нефтепродуктами не обнаружено.

В 12:30 СРТМ «АМУР» проследовал в п. Момбецу и в 14:10 прибыл и ошвартовался в порту Момбецу у причала № 2.

## **9.2 Установленные факты:**

1. СРТМ «АМУР» осуществлял плавание в установленном Классификационным обществом районе плавания. Район плавания неограниченный.
2. Состояние судна, критерии остойчивости, непотопляемости соответствовали требованиям норм РС.
3. Экипаж СРТМ «АМУР» состоял из 23 человек и 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.
4. После столкновения СРТМ «АМУР» с японским маломерным судном и приходом судна в п. Момбецу японские власти в связи с АС изъяли у капитана судна судовые документы, судовые журналы, карту с прокладкой, курсограмму, данные с РЛС. Капитан и штурманский состав судна не сняли копии с изъятых морскими властями Японии документов, в связи с чем расследование АС комиссией МТУ Ространснадзора по ДФО, установление его обстоятельств и причин, проводилось на основании показаний членов экипажа СРТМ «АМУР» и документов представленных компанией-судовладельцем СРТМ «Амур».
5. На момент АС расстановка лиц вахтенной службы на мостике не соответствовала условиям плавания и требованиям Устава службы на судах рыбопромыслового флота, утвержденного Приказом Комитета Российской Федерации по рыболовству от 30 августа 1995 г. № 140 капитан судна при подходе к району ограниченной видимости и наличии на экране РЛС большого скопления рыболовных судов своевременно не принял дополнительных мер по обеспечению безопасности плавания, в части усиления вахты на мостике подвахтенным штурманом, начала своевременной подачи туманных сигналов и движения судна с безопасной скоростью, передоверил управление судном вахтенному ЗПКМ, который один не





смог обеспечить непрерывное наблюдение, а капитан занимался в штурманской рубке подготовкой документов к приходу в порт Момбецу.

6. Согласно таблицы соответствия скорости хода оборотам винтов т/х «Амур» МПХ соответствует 250 об/мин или скорости 8-9 узлов. Обороты ГД только в 08.20 были уменьшены до МПХ. Следовательно до этого времени судно, уже находясь в полосе густого тумана следовало СПХ (285 об/мин) со скоростью 9-10 узлов, что в условиях видимости от 5 м до 20 м и менее не была безопасной, как этого требует Праило 19 МППСС-72. Скорость хода 8 узлов, при которой произошло столкновение с японским рыболовным судном при указанной видимости, также не может считаться безопасной, в связи с тем что она не удовлетворяла критериям безопасной скорости, указанным в правиле 5 МППСС-72.

7. Несмотря на использование радиолокационных станций вахтенным помощником капитана СРТМ «Амур» на шкалах 3 мили и 12 миль обнаружить находящееся без движения, осуществляющее добычу водных биологических ресурсов судно «НОККО MARU-8», не удалось. Данное обстоятельство обусловлено малой радиолокационной заметностью судна «НОККО MARU-8» и отсутствием увеличения состава ходовой навигационной вахты (второго вахтенного помощника капитана) с целью ведения должного радиолокационного наблюдения и определения наличия опасности столкновения в условиях ограниченной видимости. Капитан, находившийся в штурманской рубке, не занимался наблюдением с помощью всех имеющихся средств.

8. Маломерное рыболовное судно «НОККО MARU-8» (флаг Японии) водоизмещением 9,7 т стояло на якоре в 12,7 милях к северо-востоку от мыса Момбецу за границей территориальных вод Японии и занималось добычей краба.

9. Вахта на мостике маломерного судна «НОККО MARU-8» не неслась, звуковые и световые сигналы согласно МППСС-72 не подавались. В момент столкновения весь экипаж (5 человек) находился на главной палубе и после столкновения оказался в воде. Все 5 человек были подняты из воды экипажем СРТМ «АМУР», из них два человека в рыбацких костюмах и в спасательных жилетах оказались живые, а остальные трое в рыбацких костюмах, без спасательных жилетов и без признаков жизни. (со слов КМ и вахтенного ЗПКМ).

10. Капитаном «НОККО MARU-8» не было учтено состояние видимости в районе добычи. При ведении промысла в условиях густого тумана не было организовано непрерывное нахождение вахтенного персонала на ходовом мостике судна, не осуществлялось должное слуховое наблюдение и не использовался радиолокатор для определения наличия опасности столкновения. Необходимо отметить, что организованное должным образом радиолокационное наблюдение на «НОККО MARU-8» позволило бы своевременно обнаружить хорошо радиолокационно заметный СРТМ «Амур» и предпринять необходимые действия для предупреждения столкновения.

11. Нахождение членов экипажа, осуществляющих добычу водных биологических ресурсов, на палубе рыболовного судна без спасательных жилетов ведет к возникновению высокой степени риска попадания в ситуацию, когда их жизнь и здоровье будет подвергаться опасности. Это подтверждается тем обстоятельством, что из пяти членов экипажа «НОККО MARU-8», поднятых на борт СРТМ «Амур», живыми оказались только двое членов экипажа, на которых были надеты спасательные жилеты.

12. В районе АС не действовали какие-либо особые правила плавания судов,





препятствующие исполнению требований МППСС-72 со стороны СРТМ «АМУР» и маломерного рыболовного судна «НОККО MARU- 8», и/или позволяющие судам отступать от их требований.

13. Направленный в Japan Transport Safety Board запрос от 02.06.2021 № 01-10/8-624 о представлении Российской стороне копий имеющихся документов, относящихся к расследованию данного аварийного случая (copies of ship and engine logs, VDR data, testimony of the crew members), а также копии доклада о расследовании данной очень серьезной аварии на море (copy of the draft investigation report), остаётся без ответа до окончания расследования.

### **9.3 Причины аварийного случая:**

Полное отсутствие вахтенной службы (вахтенного помощника капитана) на ходовом мостике «НОККО MARU - 8». Отсутствие должной организации ходовой навигационной вахты на СРТМ «АМУР».

Полное отсутствие радиолокационного и слухового наблюдения на «НОККО MARU - 8» в условиях ограниченной видимости. Отсутствие надлежащего радиолокационного наблюдения на СРТМ «АМУР».

Невыполнение на «НОККО MARU - 8» требования МППСС-72 о периодической подаче звуковых сигналов при ограниченной видимости.

Движение СРТМ «АМУР» с небезопасной скоростью в существовавших условиях ограниченной видимости.

### **9.4 Выводы:**

1. Со стороны СРТМ «АМУР» были нарушены:

- правило 5 (Наблюдение) МППСС-72, согласно которому СРТМ «АМУР» должен был постоянно вести наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем чтобы полностью оценить ситуацию и опасность столкновения в условиях ограниченной видимости и большом скоплении рыболовных судов.

- пункты (b)(c) Правила 19 (Плавание судов при ограниченной видимости) МППСС-72, согласно которым СРТМ «АМУР» должен был следовать с безопасной скоростью, установленной применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям ограниченной видимости, тщательно соотносить свои действия с преобладающими обстоятельствами и условиями ограниченной видимости.

- пункты (2); (4.1.1); (4.1.2.1); (4.6.1); (4.6.2.1); правила 1, Главы IV (Основные принципы несения ходовой навигационной вахты на рыболовных судах), согласно которым капитан рыболовного судна СРТМ «АМУР» должен был обеспечить надлежащую организацию безопасной ходовой навигационной вахты, состав которой в любой момент должен быть достаточным и соответствовать существующим обстоятельствам и условиям плавания, учитывать необходимость ведения должного наблюдения, уделяя особое внимание мерам по избежанию столкновения и посадки на мель, непрерывное присутствие вахтенного в рулевой рубке, ни при каких обстоятельствах не оставлять рулевую рубку без должной замены, вести надлежащее наблюдение в соответствии с правилом 5 МППСС-72. При определении того, что состав ходовой навигационной вахты достаточен для обеспечения постоянного надлежащего наблюдения, капитан должен учитывать все соответствующие факторы, включая видимость, состояние погоды и моря;





2. Со стороны маломерного рыболовного судна «НОККО MARU-8» были нарушены:

- Правило 5 (Наблюдение) МППСС-72, согласно которому СРТМ «АМУР» должен был постоянно вести надлежащее визуальное и слуховое наблюдение, так же как и наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем чтобы полностью оценить ситуацию и опасность столкновения в условиях ограниченной видимости и большом скоплении рыболовных судов.

- пункты (с);(d) Правила 35 (звуковые сигналы при ограниченной видимости) МППСС-72, согласно которым маломерное судно должно было подавать туманные сигналы предписанные для судов, стоящих на якоре и занимающихся ловом рыбы, а именно: подавать через промежутки не более 2 мин три последовательных звука, а именно - один продолжительный и вслед за ним два коротких.

- пункты (2); (4.1.1); (4.1.2.1); (4.5.1.1); (4.5.1.2); правила 1, Главы IV (Основные принципы несения ходовой навигационной вахты на рыболовных судах), согласно которым капитан маломерного рыболовного судна «НОККО MARU-8» должен был обеспечить надлежащую организацию безопасной ходовой навигационной вахты, состав которой в любой момент должен был достаточным и соответствовать существующим обстоятельствам и условиям и учитывать необходимость ведения должного наблюдения, непрерывное присутствие вахтенного в рулевой рубке, состояние погоды, видимость, ни при каких обстоятельствах не оставлять рулевую рубку без должной замены;

3. ООО «АМУРСКОЕ» в нарушение:

- пункта 1.2 МКУБ 1) не обеспечила безопасную практику эксплуатации судов Компании, безопасные для человека условия труда; 2) не оценила все риски для своих судов, персонала и окружающей среды и не установила соответствующую защиту;

Пренебрежение безопасной практикой эксплуатации СРТМ «АМУР», приведшей к повреждению маломерного рыболовного судна «НОККО MARU-8» с утратой мореходных качеств и гибели трех членов экипажа рыболовного судна свидетельствует, что Система управления безопасностью в Компании не функционирует должным образом. 28.05.2021 в связи с АС было произведено изъятие СВУБ СРТМ «АМУР» и назначено дополнительное освидетельствование.

### **9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем: Руководству ООО «АМУРСКОЕ»:**

- разобрать с судоводительским составом судов Компании обстоятельства и причины данного аварийного случая, обратив особое внимание на необходимость соблюдения «Международных правил предупреждения столкновений судов на море» (МППСС-72), особенно при плавании судна в условиях ограниченной видимости и скоплении рыболовных судов, выполнение требований Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (ПДНВ-78/95 с поправками) в части организации и принципов несения вахты.

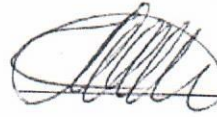
- привести систему управления безопасностью в соответствии с требованиями МКУБ. В соответствии с пунктом 31 «Положения о расследовании аварий или инцидентов на море» (далее Положение), утверждённого приказом от 08.10.2013 № 308





Министерства транспорта Российской Федерации разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных АС в будущем; О принятых мерах известить МТУ Ространснадзора по ДФО и РС в установленный Положением срок.

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



Москаленко О.В.

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



Сухинин А.Э.

Капитан морского порта Невельск

согласовано  
письмом  
№ 05/04/415  
от 30.09.2021

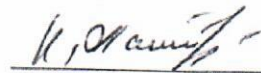
Макаров А.В.

Старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства



Агеев А.А.

Главный капитан-наставник ФГБУ «Дальневосточный ЭОАСР»



Лаптев И.П.







МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСМОРРЕВЛОТ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
«АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ САХАЛИНА, КУРИЛ И КАМЧАТКИ»  
(ФЕ БУ «АМП САХАЛИНА, КУРИЛ И КАМЧАТКИ»)

КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА НЕВЕЛЬСК

Ул. Рыбацкий, д.2А, г. Невельск, Сахалинская область, 694740,  
телефон: 8(42436) 6-21-22, факс: 8(42436) 6-01-67; [www.ampskl.ru](http://www.ampskl.ru), e-mail: makarovav@ampskl.ru

30 сентября 2021 г. № *02/2021*

приглашению/вызову на допрос по делу № 690003, г. Владивосток,  
Шанце-портовая ул., д. 3

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО  
НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

И.о. начальника  
МГУ Ространснадзора по ДФО  
И.П. Туринцеву

Уважаемый Игорь Петрович!

Настоящим сообщаяю, что член комиссии по расследованию аварийного случая на море с рыболовным судном «Амур» капитан морского порта Невельск Невельского филиала ФБ У «АМП Сахалина, Курил и Камчатки» А.В. Макаров согласен с выводами комиссии по данному делу и готов подписать заключение № ОСА-01/21 по расследованию аварийного случая на море.

Капитан морского порта Невельск

А.В.Макаров

