



МИНСЕЛЬХОЗ РОССИИ

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО РЫБОЛОВСТВУ
(РОСРЫБОЛОВСТВО)**

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>

08.04.2022 № У03-151

На № _____ от _____

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

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

О направлении заключений по расследованию
аварийных случаев

Уважаемые коллеги!

Управление флота, портов и международного сотрудничества направляет для использования в работе копии заключений, представленные в соответствии с пунктом 24 Положения о порядке расследований аварий или инцидентов на море, утвержденного Министерством транспорта Российской Федерации 8 октября 2013 г. № 308:

- от 25 февраля 2022 г. № А-36/21 по расследованию аварийного случая, произошедшего 24 ноября 2021 г. на БМРТ «Мыс Басргина», направленное письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу от 11 марта 2022 г. № 1.15-1433;

- от 14 марта 2022 г. № А-34/21 по расследованию аварийного случая, произошедшего 10 ноября 2021 г. на БМРТ «Хотин», направленное письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу от 21 марта 2022 г. № 1.15-1704;

- от 28 марта 2022 г. № А-38/21 по расследованию аварийного случая, произошедшего 22 декабря 2021 г. на СТР «Кирово», направленное письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу от 30 марта 2022 г. № 1.15-2062;

- от 30 марта 2022 г. № А-03/22 по расследованию аварийного случая, произошедшего 2 февраля 2022 г. на РС «АКВАНАВТ», направленное письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу от 4 апреля 2022 г. № 1.15-1704;

Приложение: на 36 л. в 1 экз.

С уважением,

Начальник Управления флота,
портов и международного сотрудничества

С.В. Симаков

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

СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП

Сертификат: 60862639F03C87F3841368B27FDC3BA14C10493C
Кому выдан: Симаков Сергей Васильевич
Действителен: с 29.07.2021 до 29.10.2022





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. Стрельникова, д. 3Б, г. Владивосток, 690065
Тел.: (423) 249-50-03
факс: (423) 249-66-83
e-mail: mtu.dfo@rostransnadzor.ru
http://dugmrn.tu.rostransnadzor.ru

11.03.2022 № 1.15-1433

На № _____ от _____

Копия заключения по расследованию АС
на БМРТ «Мыс Басаргина»

Руководителю
Федерального агентства по рыболовству

Шестакову И.В.

harbour@fishcom.ru

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу направляет, согласно пункту 24 «Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море», утвержденного приказом Минтранса России от 08.10.2013 №308, в Ваш адрес копию заключения по расследованию аварийного случая, произошедшего 24.11.2021 на БМРТ «Мыс Басаргина».

Приложение: копия заключения по расследованию аварийного случая № А-36/21 от 25.02.2022 в электронном виде в формате «Adobe PDF» – 1 файл.

Начальник МТУ
Ространснадзора по ДФО



И.П. Турицев

Быков Алексей Гаврилович
(423)2496055*129

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
Начальник Межрегионального
территориального управления
Ространснадзора по ДФО



И.П. Турищев

«25» февраля 2022

Место окончания расследования:

г. Владивосток

Комиссия в составе:

Ф.И.О. лиц, проводивших расследование:

- Белоусов Сергей Евгеньевич – заместитель начальника МТУ Ространснадзора по ДФО, заместитель председателя комиссии;
- Москаленко Олег Владимирович – начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО, член комиссии;
- Быков Алексей Гаврилович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО, член комиссии;
- Сухинин Анатолий Эдуардович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО, член комиссии;
- Ковура Игорь Игоревич – начальник инспекции государственного портового контроля службы капитана морского порта Владивосток, член комиссии;
- Агеев Алексей Анатольевич – старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства, член комиссии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-36/21 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море.
2. **ВИД АС:** Гибель человека.
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 24.11.2021 08:00 (здесь и далее – время судовое: Тс= UTC+12ч).
4. **МЕСТО/ КООРДИНАТЫ АС:** Охотское море, $\varphi=57^{\circ}34,0'N$, $\lambda=150^{\circ}48,4'E$.
5. **ДАнные О СУДНЕ:**

Название, тип/подтип: «МЫС БАСАРГИНА», рыболовное, кормовое траление, большой морозильный рыболовный траулер (БМРТ).

Флаг: Россия.

Номер ИМО: 8423557.

Рейс (откуда и куда): п. Владивосток – в район промысла в Охотоморской экспедиции.

ФИО капитана: Якшев Олег Юрьевич.

Порт (место) регистрации и номер: Владивосток, ВК-7163.



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

Место и год постройки: СССР, 1985 г.

Наибольшие размерения судна (м): длина наибольшая – 104.50; ширина наибольшая – 16.03; высота борта – 10.2.

Вместимость (валовая/чистая): 4407/1322.

Тип и мощность судовой энергетической установки: дизельная, 2x2576 кВт (6ЧН 40/46).

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

Конструкция руля, ПУ: балансирный, ПУ – нет.

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

Осадка на момент аварии (нос): 4,87 м.

Осадка на момент аварии (корма): 6,23 м.

Число пассажиров: нет.

Количество и род груза, его размещение по трюмам: трюм №2 74730 кг мороженой рыбной продукции, твиндек №2 80000 кг тары, трюм №3 61160 кг рыбной муки.

Численность экипажа: 93 человека.

Штатный комплект спасательных средств: спасательные шлюпки – 2x51/6 чел., спасательные плоты: «ПСН-10МК» – 10 шт.; спасательные жилеты – 115 шт., гидротермокостюмы – 111 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 2x63м³/ч, осушительный насос 10м³/ч; аварийный осушительный насос 100м³/ч.

Противопожарные средства: пожарный насос: 2x100м³/ч; аварийный пожарный насос: 40м³/ч; огнетушители: ОП-5 - 15 шт., ОП8-17шт., ОУЗ-60шт., ОУ7-16 шт., станция СЖБ, станция пожаротушения водой.

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	29.06.2021 – б/с
Свидетельство о праве плавания под государственным флагом РФ	29.06.2021–б/с
Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна	07.06.2021– б/с
Свидетельство о грузовой марке	до 06.05.2022
Международное мерительное свидетельство	16.07.2021 – б/с
Свидетельство на оборудование и снабжение	до 06.05.2022
Разрешение на судовую радиостанцию	до 06.07.2031

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

- Гибель людей: - да,
один человек – мастер по добыче рыбы Шарабарин Захар Владимирович, 23.04.1994 года рождения, гражданин РФ.
- Утрата груза: - нет.
- Гибель судна: - нет.
- Загрязнение окружающей среды: - нет.
- Повреждение объектов морской инфраструктуры: - нет.
- Повреждения судна: - нет.



- Простой судна (часов, суток):

- нет.

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

24.11.2021 в 08:00 (здесь и далее время камчатское) в Охотском море в координатах $\varphi=57^{\circ}34,0'N$, $\lambda=150^{\circ}48,4'E$ на БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» (далее – судно) во время промысловых операций мастер по добыче получил открытую черепно-мозговую травму, не совместимую с жизнью,

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

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

Гидрометеорологические условия: ветер 70° скорость ветра 15.8 м/с, волнение моря 5 баллов, температура воздуха $-1^{\circ}C$.

24.11.2021 БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» находился на промысле в североохотоморской подзоне.

В 07:50 судно шло переменными курсами и ходами, экипаж начал постановку левого трала. Правый трал был набран для постановки и находился на промысловой палубе с правого борта.

На ходовом мостике находились капитан-директор, осуществлявший общее руководство на судне, старший помощник капитана и 4 помощник капитана – несли ходовую вахту. Промысловая команда состояла из 6-и человек. Мастер по добыче руководил действиями палубной команды на промысловой палубе. Там же находились три матроса: один из кармана правого борта управлял рычагами лебедки кормового портала, второй готовился цеплять стропа, находясь в районе спасательной шлюпки №2, третий из кармана левого борта готовился отдавать стропа. Четвертый матрос промысловой команды находился в будке управления грузовых лебедок трюма №3 и ослаблял, по мере необходимости, натяжение троса для отдачи щитка промыслового прибора. Пятый матрос находился на ходовом мостике, откуда управлял комплексом траловых лебедок.

Вся промысловая команда, находящаяся на промысловой палубе, была экипирована в теплые резиновые сапоги с нескользящей подошвой, рабочие перчатки, теплый костюм, защитные перчатки, надувной жилет и каску.

В 08:00 мастер добычи, во время постановки трала на момент выхода щитков промыслового прибора в слип, увидел, что щиток зацепился за край страховочных ворот. Он дал команду матросу Спицыну М.А., управлявшему рычагами лебедки кормового портала, поднять страховочные ворота. Это привело к созданию нагрузки на такелажный блок, вследствие чего произошел разрыв стального троса крепления паука с порталной мачтой, на котором в коуше троса крепился такелажный блок для подъема и спуска страховочных ворот. После этого такелажный блок полетел в сторону мастера добычи, который в этот момент находился в районе ворот заграждения у слипа, стоя на крышке рыбного бункера правого борта, и ударил его в голову. Мастер добычи упал на палубу возле заградительных ворот слипа. Незамедлительно матрос Спицын М.А. попросил вахтенных помощников капитана срочно вызвать судового врача на промысловую палубу.

С мостика по общесудовой трансляции четвертый помощник капитана объявил «Судовому врачу срочно прибыть на промысловую палубу». Капитан-директор спустившись на промысловую палубу, руководил действиями матросов палубной команды по переносу мастера добычи в ближайшее помещение надстройки для оказания ему первой медицинской помощи судовым врачом.

В 09:20 судовой врач констатировала биологическую смерть мастера по добыче Шарабарина З.В.

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 93 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, а также Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

4. Согласно протоколу опроса матроса БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» Спицына М.А. от 24.11.2021, во время постановки левого трала 24.11.2021 он находился в кармане правого борта, стоял на управлении лебедкой для подтягивания гака, с помощью которого открывались защитные ворота слипа. Первый строп со щитками промыслового прибора был в слипе. По команде мастера добычи Шарабарина З.В. были опущены защитные ворота слипа. Мастер добычи заметил, что щиток зацепился за край защитных ворот слипа. Он дал команду поднять защитные ворота слипа. В этот момент произошел разрыв троса крепления паука с мачтой. После этого Спицын М.А. увидел мастера добычи без сознания и сразу сообщил на мостик, попросив вызвать судового врача.

5. Согласно судовому акту по расследованию аварийного случая на море, утвержденному капитаном-директором БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» 29.11.2021, разрыв стального троса крепления паука с портальной мачтой произошел из-за возникшей нагрузки на такелажный блок.

6. Согласно судовому техническому акту, утвержденному капитаном-директором БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» 29.11.2021, причиной разрыва гаши стального троса крепления паука с портальной мачтой, на котором в коуше троса крепился такелажный блок для открытия и закрытия защитных ворот, послужило зацепление щитка промыслового прибора за край защитных ворот, что привело к созданию внезапной дополнительной и кратковременной нагрузки на такелажный блок.

7. Мастер по добыче рыбы Шарабарин Захар Владимирович:

– на основании приказа капитана-директора БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» от 07.09.2021 №283/2, был допущен к занятию штатной должности мастера по добыче рыбы согласно требованиям Приказа Минтруда России от 04.12.2020 № 858н «Об утверждении Правил по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов» (Правил ОТ) на основании диплома №1037, выданного 25.02.2013 Владивостокским морским рыбопромысловым колледжем Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет» (квалификация техник, специальность промышленное рыболовство), и на основании медицинского заключения КГБУЗ «Находкинская городская больница» о допуске к работе в должности мастера добычи, выданного 14.05.2021 сроком на один год;

– согласно копии журнала регистрации инструктажа на рабочем месте БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» прошел инструктажи по охране труда и техники безопасности согласно требованиям Правил ОТ;

8. Согласно протоколу осмотра места несчастного случая от 24.11.2021, мастер добычи рыбы на момент АС был экипирован согласно нормативным требованиям.

9. Согласно медицинскому свидетельству о смерти от 10.01.2022 серия 05 №200012594 ГБУЗ «Приморское краевое бюро судебно-медицинской экспертизы» смерть Шарабарина З.В. наступила в результате очаговой травмы головного мозга.

10. На основании имеющихся в Российском морском регистре судоходства чертежей защитные ворота слипа не были конструктивно предусмотрены на БМРТ «МЫС БАСАРГИНА». Техническое наблюдение за работами по установке защитных ворот слипа на данном судне РС не осуществлялось. Защитные ворота слипа, механизмы их подъема/спуска, включая стальные тросы, не относятся к объектам технического наблюдения РС.

11. Техническим отделом совместно с отделом охраны труда компании АО «Турниф» было принято решение об установке защитных ворот слипа для обеспечения безопасной работы при проведении промысловых операций.

12. По результатам освидетельствования системы управления безопасностью (СУБ) судна после АС ФГБУ «Дальневосточный экспедиционный отряд аварийно-спасательных работ»



Федерального агентства по рыболовству (ФГБУ «Дальневосточный ЭО АСР») были выявлены несоответствия судна СУБ, а именно, использование несанкционированного оборудования (защитные ворота слипа). Согласно акту о несоответствии и корректирующих действиях от 26.11.2021 № В.0105.02.01 ФГБУ «Дальневосточный ЭО АСР» исключить на БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» конструктивно не предусмотренное установленное оборудование (защитные ворота слипа) до 10.12.2021. Защитные ворота слипа на БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» были демонтированы 27.11.2021.

9.3. Причины аварийного случая:

- установка несанкционированного оборудования (защитных ворот) на БМРТ «МЫС БАСАРГИНА»;
- разрыв стального троса, которым крепился такелажный блок для подъема и спуска защитных ворот.

9.4. Выводы:

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

- несанкционированных изменений в конструкции судна, создающих опасность для членов экипажа;
- невыполнения требований подпунктов 1), 2) пункта 27 Приказа Минтруда России от 04.12.2020 № 858н «Об утверждении Правил по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов», согласно которым при выборке и травлении канатов и орудий лова необходимо следить за нагрузкой механизмов и своевременно изменять режим работы, не допуская их перегрузки; следить за натяжением канатов и орудий лова и своевременно регулировать скорость их выборки и травления.

9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:

Руководству компании АО «ТУРНИФ»:

- разобрать с экипажами судов компании обстоятельства и причины данного случая, обратив особое внимание на соблюдения охраны труда и техники безопасности при проведении промысловых операций;
- выполнить корректирующие действия СУБ БМРТ «МЫС БАСАРГИНА» в отношении защитных ограждений слипа для обеспечения безопасной работы при проведении промысловых операций;
- в соответствии с пунктом 31 «Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море» (далее Положение), утверждённого приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 №308, разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных АС в будущем;
- о принятых мерах известить организации, перечисленные в пункте 31 Положения, в установленный срок.


Заместитель начальника МТУ Ространснадзора по ДФО

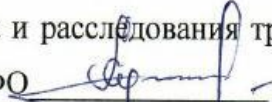

С.Е.Белоусов


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

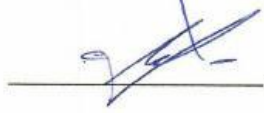

О.В. Москаленко



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

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

Начальник инспекции государственного портового контроля
службы капитана морского порта Владивосток  И.И. Ковура

Старший инженер-инспектор ДВ филиала РС  А.А. Агеев





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. Стрельникова, д. 3Б, г. Владивосток, 690065
Тел.: (423) 249-50-03
факс: (423) 249-66-83
e-mail: mtu.dfo@rostransnadzor.ru
http://dugmrn.tu.rostransnadzor.ru

21.03.2022 № 1.15-1704

На № _____ от _____

Заключение по расследованию аварийного случая,
произошедшего на БМРТ «Хотин»

Руководителю Федерального агентства
по рыболовству Российской Федерации

И.В. Шестакову

107996 г. Москва, Рождественский
бульвар, д. 12

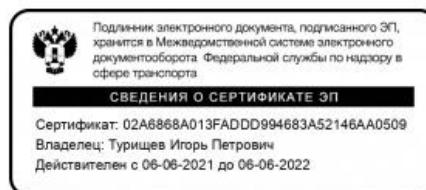
harbour@fishcom.ru

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу (МТУ Ространснадзора по ДФО) высылает Вам Заключение № А-34/21 по расследованию АС, произошедшего 10.11.2021 на БМРТ «Хотин».

Приложение на 7 л. в 1 экз.

Начальник МТУ
Ространснадзора по ДФО



И.П. Турицев

Сухинин Анатолий Эдуардович
(423) 249-60-55*128

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



Начальник Межрегионального территориального
управления Ространснадзора по
Дальневосточному федеральному округу
И.П. Турищев

7» марта 2022 года.

Место окончания расследования:

г. Владивосток

Комиссия в составе:

1. Белоусов Сергей Евгеньевич – заместитель начальника МТУ Ространснадзора по ДФО;
2. Москаленко Олег Владимирович - начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО;
3. Быков Алексей Гаврилович - главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО;
4. Сухинин Анатолий Эдуардович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО;
5. Буковнев Константин Евгеньевич – заместитель капитана морского порта Петропавловск-Камчатский – начальник ОТБ;
6. Верещак Евгений Борисович – старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-34/21 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. КЛАСИФИКАЦИЯ АС: АВАРИЯ

2. ВИД АС: Потеря человека

3. ДАТА И ВРЕМЯ АС: 10.11.2021 04:03 (кмч)

4. МЕСТО АС: Охотское море, $\varphi=59^{\circ}57,3N$, $\lambda=167^{\circ}18,1E$

5. ДАнные О СУДНЕ:

Название, тип: «ХОТИН», большой морозильный рыболовный траулер (БМРТ)

Флаг: Российская Федерация.

Номер ИМО: 8331546

Рейс (откуда и куда): Петропавловск-Камчатский – Беринговоморская экспедиция

ФИО капитана: Ленцов Владимир Владленович

Порт (место) регистрации и номер: п. Петропавловск-Камчатский, № ПК-0235.

Судовладелец, номер ИМО, адрес: АО «Океанрыбфлот» ИМО 1529237, 683003, Россия, г.

Петропавловск-Камчатский, ул. Ленинградская, д. 27 e-mail: telegraf@bor.kamchatka.ru,

генеральный директор Новоселов Евгений Аликович

Место и год постройки: СССР, 1985

Наибольшие размерения судна (м): длина 104,50 м, ширина 16,00 м, высота борта 10,20 м.

Вместимость (брутто/нетто): 4407/1322

Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС (6ЧН 40/46) 5148 кВт.

Число и конструкция гребных винтов: 1х4-х лопастной.

Конструкция руля, ПУ: небалансирный, ПУ нет

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

Осадка на момент аварии (нос): 5,2 м.

Осадка па момент аварии (корма): 6,2 м. Тср.=5,7 м.



Число пассажиров: нет.

Количество и род груза, его размещение по трюмам (м³): сельдь тихоокеанская крупная н/р 2897 кг.

Численность экипажа: 92 чел.

Штатный комплект спасательных средств: спасательные шлюпки – 2 шт., спасательные плоты: тип «ПСН-10МК» - 1 шт, спасательные жилеты - 104 шт, гидротермокостюмы - 104 шт; спасательные круги - 10 шт.

Мощность радиостанции и радиус её действия: ПВ/КВ - 0.25 кВт, аппаратура ГМССБ районы А1,А2, А3

Электрорадионавигационные приборы: гирокомпас «Курс-4М», компас магнитный «КМО-Т», эхолот FURUNO El.Co.,Ltd «FE-700», РЛС – «FURUNO El.Co.,Ltd, FAR 2115» - 2 шт, АИС – «ТРАНЗАС Т-105».

Число и мощность водоотливных средств: Балластно-осушительный насос НЦВС 63/30 М – 63 м³/час – 2 шт, инжектор ВЭЖ 25 25 м³/час.

Противопожарные средства: пожарный насос: 1 x 100 м³/час – 2 шт., пожарный насос: 1 x 40 м³/час, аварийный пожарный насос – 40 м³/час, огнетушители: ОП – 10 кг - 34 шт, ОУ - 8 кг. - 75 шт, Переносной пенный комплект – 5 шт., HALON-2402 – 630 литров (МО, грузовой реф. трюм), МОРПЕН – 304 литра

Категория ледовых усилений судна: L2

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

Российский морской регистр судоходства(РС).

1. Срок действия классификационного свидетельства: до 24.12.2022

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

- Свидетельство о праве собственности на судно 15.04.2020 - б/с
- Свидетельство о праве плавания под государственным флагом Российской Федерации 15.04.2020 - б/с
- Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна до 24.03.2023
- Классификационное свидетельство до 24.12.2022
- Свидетельство о грузовой марке до 01.08.2022
- Международное мерительное свидетельство 25.12.2022 - б/с
- Свидетельство на оборудование и снабжение до 24.12.2002
- Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью до 24.12.2022

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

- Потеря человека – мастера добычи БМРТ «Хотин» Александрова Андрея Геннадьевича 28.07.1964 г.р.

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

10.11.2021 в 04:03 (здесь и далее время судовое Тс = Тмск + 2 час) в Беринговом море в координатах: $\varphi=59^{\circ}57,0N$, $\lambda=167^{\circ}18,1E$ на БМРТ «Хотин» (далее судно) во время подготовки трала к постановке упал за борт член экипажа мастер добычи. Была объявлена общесудовая тревога «Человек за бортом». Также оповещены суда сторонних компаний о привлечении к поиску и спасанию. Несмотря на предпринятые всевозможные меры, поиск положительных результатов не дал и 11 ноября в 13:00 из-за отсутствия надежды найти тело поиск был прекращен. Об окончании поисковой операции были уведомлены МСПЦ Петропавловск-Камчатский и оперативный дежурный Службы наблюдения за рыбопромысловым флотом Владивостока.



9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

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

Гидрометеорологические условия на момент аварийного случая: ветер северный северо-западный – 10 - 12 м/с, волнение моря 1,5 - 2 метра, снежные заряды, температура воздуха +1 С⁰, температура забортной воды +2 С⁰. Темное время суток.

10.11.2021 04:00 БМРТ «Хотин» в координатах $\varphi=59^{\circ}57,2N$, $\lambda=167^{\circ}18,7E$ следовал переменными ходами и скоростью в районе поиска морских биоресурсов (сельди). Генеральный курс 340⁰, средняя скорость 6,3 узла. Наблюдалось резкое ухудшение видимости - менее 0,4 мили, снежные заряды. На ходовом мостике капитан-директор контролировал прием ходовой навигационной вахты старшим помощником капитана у второго помощника капитана, вахтенный матрос-рулевой управлял судном, стоя на руле, вахтенный 4-ый помощник капитана осуществлял наблюдение за навигационной обстановкой, 3-ий помощник капитана заполнял судовой журнал.

Промысловая команда под руководством помощника капитана по добыче Овсянникова Р.Ю. заступила на очередную вахту и приступила к выполнению работ по подготовке левого трала к постановке.

На палубе в рабочей смене согласно промыслового расписания работали: по левому борту матросы 1 класса добычи Бобылев А.В. и Джексембаев А.Б. производили стягивание части кутка на слип судна, а мастер добычи Александров А.Г. и матрос 1 класса добычи Кукурузов В.Ю. производили укладку канатной части трала в районе шп. № 88-106, между крышкой каппа машинного отделения (МО) и крышкой трюма рыбной муки. Матрос 1 класса добычи Шаршенбиев А.К. находился в кабине пульта управления лебедками и управлял лебедкой № 6 по левому борту. Помощник капитана по добыче находился в районе ваерной лебедки по левому борту и контролировал процесс стягивания кутка на слип. Матрос 1 класса добычи Джексембаев А.Б. находился у контроллера управления шпилем на корме с правого борта и управлял им.

При стягивании кутка Бобылев А.В. поставил куток на стопоры правого и левого бортов. Александров А.Г. и Кукурузов В.Ю. в этот момент находились на своих рабочих местах.

В процессе стягивания кутка у Бобылева А.В., находящегося у фальшборта слипа по левому борту появились трудности с отдачей пентер-гака с кутка трала, находящегося уже на слипе судна. Помощник капитана по добыче подошел к Бобылеву А.В. в район левой сетевой кладовой и попытался дернуть за штерт пентер-гака вместе с Бобылевым А.В. Гак невозможно было отдать, и тогда помощник капитана по добыче решил отдать его при помощи фиксации штерта гака на утку и опускания пентер-гака. Овсянников Р.Ю. взял штерт пентер-гака у Бобылева А.В. и стал накладывать его на утку, которая расположена на фальшборте слипа на высоте 30 см. над палубой, для этого ему пришлось сесть на корточки. После того как Овсянников Р.Ю. наложил штерт пентер-гака на утку и дал команду Джексембаеву А.Б. приспустить куток, тот выполнил команду и пентер-гак снялся с кутка. Затем Овсянников Р.Ю. начал снимать штерт пентер-гака с утки, для чего опять присел на корточки. Бобылев Р.Ю. наблюдал за действиями Овсянникова Р.Ю.

В 04:03 помощник капитана по добыче Овсянников Р.Ю. услышал крик, после чего встал в полный рост и начал смотреть по сторонам. За бортом судна в воде слева от кильватерной струи он увидел Александрова А.Г. Овсянников А.Г. кинул спасательный круг, который висел на штатном месте с внутренней стороны транца по левому борту судна в воду, в район нахождения Александрова А.Г. и тут же по судовой трансляции несколько раз сообщил на ходовой мостик о человеке за бортом.

Капитан-директором была объявлена общесудовая тревога «Человек за бортом», после чего начали проводить маневр, согласно процедур СУБ, а именно «Человек за бортом» и «План процедур по подъёму людей из воды».

БМРТ «ХОТИН», сманеврировав способом Вильямсона с возвратом на обратный курс в координаты места падения человека за борт, начал производить поиск упавшего за борт мастера добычи. Были выставлены дополнительные наблюдатели по левому и правому борту палубы полубака. Лучом ледового прожектора осматривалась водная поверхность.

В 04:10 капитан-директор БМРТ «ХОТИН» по телефону сообщил судовладельцу – назначенному лицу компании об аварийном случае – человеке за бортом.

В 04:15 поступил доклад от матроса-вперёдсмотрящего на баке судна об отблеске от луча прожектора светоотражающей ленты и обнаружении на поверхности воды очертания силуэта



обездвиженного тела в белой защитной каске на расстоянии 30-50 метров, на курсовом угле 35-40°л/б.

В 04:16 из-за сильного снежного заряда и волнения моря очертание силуэта и отблески светоотражающей ленты от луча прожектора пропали из поля зрения. Отражавшиеся в свете прожектора чайки также затрудняли визуальный поиск.

Дальнейшие поиски упавшего за борт мастера добычи, совместно с подошедшими в 04:42 оповещёнными судами «ВИЛЮЧИНСКИЙ», «АЛЕКСЕЙ ЧИРИКОВ», «ЗАЛИВ ВОСТОКА», «ГК ПРОГРЕСС», «ПЕТР ИЛЬИН» И «КАПИТАН ЕФРЕМОВ» к положительному результату не привели.

В 05:00 о произошедшем было сообщено оперативному дежурному МСПЦ.

В 13:00 11.11.2021 из-за отсутствия разумной надежды и целесообразности найти Александрова А.Г. поиск был прекращен. Об окончании поиска был уведомлен Камчатский МСПЦ, ОД СНФ ВЛДВ.

9.2. Установленные факты:

1. БМРТ «Хотин» совершал рейс в установленном Классификационным обществом районе плавания.

2. Экипаж судна на момент аварийного случая состоял из 92 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, а также «Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна», выданного на основании правила V/14.2 МК СОЛАС-74.

3. Мастер добычи Александров Андрей Геннадьевич 28.07.1964 г.р.

- был направлен на БМРТ «Хотин» согласно приказа (распоряжения) № 830 от 21.12.2020 в качестве мастера добычи на период работы с 23.12.2020 по 23.12.2021;

- согласно дополнительного соглашения № 9846/21 от 28.06.2021 к трудовому договору с дополнениями № 830/20 от 21.12.2020 был переведен на должность помощника капитана по добыче;

- согласно приказа (распоряжения) о переводе работника № 16787 от 27.10.2021 был временно переведен на замещение отсутствующего работника на должность мастера добычи;

- 21.12.2020 прошел вводный инструктаж в компании;

- 29.10.2021 прошел первичный инструктаж на рабочем месте, включающий в себя I и II этап, с прохождением стажировки на рабочем месте с 29.10.2021 по 04.11.2021 и проверкой знаний 04.11.2021, а также внеплановый инструктаж с проверкой знаний 01.11.2021.

Согласно объяснениям капитана-директора и членов экипажа БМРТ «ХОТИН» каких-либо конфликтных ситуаций с членами экипажа у мастера добычи не происходило. Каких-либо жалоб от Александрова А.Г., в том числе на здоровье, не поступало. В состоянии алкогольного, либо другого опьянения, замечен не был.

4. Согласно опросу очевидцев несчастного случая мастер добычи Александров А.Г. был одет согласно Правил ОТ при работах на промысле. Спецдежда была выдана 04.11.2021: защитная каска белого цвета, жилет рабочий страховочный, защитный теплый комбинезон, резиновые сапоги, рукавицы и нож в ножнах.

5. Мастер добычи Александров А.Г. выполнял работы на верхней палубе, по производственному назначению – промысловая палуба. Настил металлической палубы деревянный, в кормовой части промысловой палубы настил металлический, покрыт противоскользящими напыльями, без деформаций. На промысловой палубе лежал мокрый снег слоем 2 мм. Промысловая палуба имела максимальную ширину 7,3 м, ширина промысловой палубы в районе слипа судна 5,35 м. Ширина промысловой палубы в районе грузовых лебедок № 5,6 составляла 6,3 м. Ширина ватервейса 0,89 м с правого борта от 63 до 108 шпангоута (шп) и левого борта от 82 до 108 шп., высота ватервейса 0,26 м. Ширина прохода с левого борта между грузовой лебедкой и кассетницей траловых досок 0,61 м, с правого борта ширина прохода между грузовой лебедкой и кассетницей траловых досок 0,65 м. На промысловой палубе находилось два пелагических трала, с левого и правого борта. Куток трала с левого борта был частично перемещен на слип для последующей постановки и зафиксирован двумя стопорами с обоих бортов судна. Перемещенная часть кутка трала лежала на всю ширину слипа. Часть кутка трала



левого борта, расположенного на промысловой палубе, поднята шкентелем грузовой лебедки № 6 над промысловой палубой на высоту 5 м в районе шп. 102-106 по левому борту судна. Слип шириной 3,6 м, длина слипа 8,5 м. Над слипом находился тралмейстерский мостик на высоте 2,63 м, шириной 7х6,61 м.

Промысловое вооружение, промысловое и грузовое оборудование находилось в исправном техническом состоянии.

Ворота слипа размером 3,97х3,18 м металлические, высотой 1,7 м. Ворота слипа были приподняты от промысловой палубы на высоту 1 м – высоту лежащей на слипе части кутка трала левого борта.

На момент АС работа по стаскиванию кутка на слип была не завершена, в связи с чем ворота находились в приподнятом положении и еще не были закрыты. Высота фальшборта судна в районе промысловой палубы составляла не менее 1,1 м.

Над воротами слипа на отбортовке тралмейстерского мостика имелись предупредительные надписи «Опасная зона», «Закрой ворота слипа», «Берегись ваера».

Освещение промысловой палубы искусственное, штатное. В исправном состоянии. Все светильники и прожектора в рабочем состоянии, на штатных местах.

6. Согласно промыслового расписания по спуску и подъему трала БМРТ «Хотин», утвержденного капитаном судна 05.11.2021 при подготовке трала к постановке мастер добычи (Александров А.Г.) готовит вытяжные концы к постановке. Укладывает сетную и канатную часть. Раздает стропа и готовит их.

7. Согласно протокола опроса матроса 1 класса добычи Кукурузова В.Ю. он в соответствии с промысловым расписанием, совместно с мастером добычи Александровым А.Г. производил укладку канатной части трала между крышкой капа и крышкой трюма рыбной муки (шп. 88-106) по левому борту судна. Вместе с мастером добычи Александровым А.Г. завели два стропа, после чего он пошел в носовую часть промысловой палубы за очередным стропом. Возвратившись обратно мастера добычи Александрова А.Г. уже не было на рабочем месте.

8. Согласно протокола опроса матроса 1 класса Шаршембиева А.К. он в составе промысловой команды вышел на очередную вахту с 04:00 до 12:00 под руководством помощника капитана по добыче. В составе промысловой команды находился и мастер добычи Александров А.Г. Перед началом работы всем членам промысловой команды помощником капитана по добычи был проведен инструктаж по безопасному выполнению работы на промысловой палубе. В соответствии с промысловым расписанием находился в кабине пульта управления лебедками № 5 и № 6 на шлюпочной палубе по левому борту и управлял грузовой лебедкой № 6 по левому борту судна. Ввиду зацепа гака за стропа, ему была дана команда от мастера добычи Александрова А.Г. поднять стропа гаком шкентеля. Матрос добычи Кукурузов В.В. пошел за очередным стропом в сторону носа судна, которые висели на правом борту на крючках. В это время мастер добычи Александров А.Г. стоял на своем рабочем месте. В момент подъема на стропе сетной части трала, матрос 1 класса Шаршембиев А.К. смотрел вверх, сопровождая взглядом грузовой гак, чтобы не загнать его в блок грузовой стрелы. Александрова А.Г. он больше не видел.

9. Согласно системы стандартов безопасности труда АО «Океанрыбфлот» (утверждена ген. директором 20.05.2020) в компании разработана процедура управления профессиональными рисками. В приложении 1 (Перечень опасностей, представляющих угрозу жизни и здоровью работников) и в соответствии с картой оценки профессиональных рисков № 29 для профессии (должности) «мастер добычи» идентифицирована опасность падения (с высоты, в том числе в воду, падение на ровной поверхности одного уровня, на скользкой поверхности (полов, палуб, настилов), при разности уровней высот, в результате проскальзывания, ложного шага или спотыкания, из-за отсутствия ограждения, обрыва троса, при подъеме или спуске при нештатной ситуации, падения с судовых трапов, конструкции и т.д.). Мерами управления риском (опасностью) являются: соблюдение правил безопасности при работе на высоте, использование СИЗ. Установка защитных ограждений. Уборка скользких поверхностей. Содержание в исправном состоянии трапов, конструкций и др. Все перечисленные меры были приняты.

10. Расследование АС производилось на основании документов, представленных компанией АО «Океанрыбфлот».



9.3. Причины аварийного случая:

Непосредственную причину падения за борт мастера добычи, приведшего к его пропаже без вести установить не удалось, так как очевидцев данного аварийного случая не было.

9.4. Выводы:

Предпосылкой аварийного случая явилось:



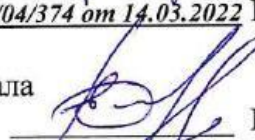
Нарушение мастером добычи Александровым А.Г. требований пункта 3.18 Инструкции по охране труда для членов промысловых команд судов АО «Океанрыбфлот» № 26.01.020, пункта 3.1.16 Инструкции по охране труда для членов промысловых команд по добыче рыбы тралом (кормовое траление) на судах проекта «Пулковский меридиан» АО «Океанрыбфлот» № 26.01.027 выразившееся в самовольном оставлении рабочего места без разрешения или команды лица, руководящего работами на палубе.

Нарушение помощником капитана по добыче Овсянниковым Р.Ю., как непосредственного руководителя промысловой команды, своих функциональных обязанностей по охране труда, выразившееся в недостаточном контроле за выполнением мастером добычи требований пункта 3.18 Инструкции по охране труда для членов промысловых команд судов АО «Океанрыбфлот» № 26.01.020, пункта 3.1.16 Инструкции по охране труда для членов промысловых команд по добыче рыбы тралом (кормовое траление) на судах проекта «Пулковский меридиан» АО «Океанрыбфлот» № 26.01.027

9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем.

Судовладельцу АО РК «Океанрыбфлот»:

- разобрать с экипажами судов компании обстоятельства и факты аварийного случая, обратив особое внимание на соблюдение техники безопасности при проведении промысловых операций, персональную ответственность капитанов, мастеров добычи, помощников капитанов по добыче, за соблюдение норм охраны труда и техники безопасности. Обратить особое внимание на обеспечение безаварийности;
- провести с членами экипажей судов компании внеплановый инструктаж по охране труда по безопасному выполнению промысловых работ;
- в соответствии с пунктом 31 «Положения о расследовании аварий или инцидентов на море» (ПРАИМ-2013), утвержденного приказом № 308 от 08.10.2013 Министерства транспорта Российской Федерации, разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных АС в будущем;
- о принятых мерах известить МТУ Ространснадзора по ДФО, РС и Росрыболовство в установленный ПРАИМ-2013 срок.

1. Заместитель начальника МТУ Ространснадзора по ДФО  С.Е. Белоусов
2. Начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО  О.В. Москаленко
3. Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО  А.Г. Быков
4. Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО  А.Э. Сухинин
5. Заместитель капитана морского порта Петропавловск-Камчатский – начальник ОТБ согласовано письмом № 09/04/374 от 14.03.2022 К.Е. Буковнев
6. Старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства  Е.Б. Верещак





Отправка e-mail: sukhinin_ae@dvgostransnadzor.ru
mtu.dfo@rostransnadzor.ru

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ

«АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ
САХАЛИНА, КУРИЛ И КАМЧАТКИ»
(ФГБУ «АМП САХАЛИНА, Курил и Камчатки»)

КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА
ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ

Радносна, 26/1, г. Петропавловск-Камчатский, 683000,
Телефон: 8 (4152) 43-41-43, факс: 43-41-43
адрес: РФ, www.amprskk.ru, E-mail:
РК@amprskk.ru
ОКПО: 24543746, ОГРН: 1026500781460,
ИНН/КПП: 6504043879/650403001

Начальнику МТУ
Ространнадзора по ДФО

И.П. Турищеву

ул. Стрельникова, д. 3Б
г. Владивосток, 690065

Исх. № 09/04/3421 от 14.03.2022
На № от 2022

Уважаемый Игорь Петрович!

Настоящим сообщаем, что я, Буковнев К.Е., заместитель капитана морского порта Петропавловск-Камчатский - начальник ОТБ, член комиссии по расследованию аварийного случая на море, произошедшего 10.11.2021 на БМРТ «Хотин» (судовладелец АО «Океанриэблдо»), порт регистрации Петропавловск-Камчатский), согласен с выводами комиссии по данному делу и готов подписать заключение № А-34/21 по расследованию аварийного случая на море.

Зам. капитана морского порта
Петропавловск-Камчатский

К.Е. Буковнев





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. Стрельникова, д. 3Б, г. Владивосток, 690065
Тел.: (423) 249-50-03
факс: (423) 249-66-83
e-mail: mtu.dfo@rostransnadzor.ru
http://dugmrn.tu.rostransnadzor.ru

30.03.2022 № 1.15-2062
На № _____ от _____

Заключение по расследованию аварийного случая,
произошедшего на СТР «Кирово»

Руководителю Федерального агентства
по рыболовству Российской Федерации

И.В. Шестакову

107996 г. Москва, Рождественский
бульвар, д. 12

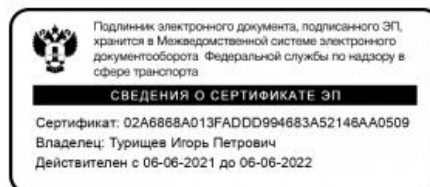
harbour@fishcom.ru

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу (МТУ Ространснадзора по ДФО) высылает Вам Заключение № А-38/21 по расследованию АС, произошедшего 22.12.2021 на СТР «Кирово».

Приложение на 6 л. в 1 экз.

Начальник МТУ
Ространснадзора по ДФО



И.П. Турицев

Сухинин Анатолий Эдуардович
(423) 249-60-55*128

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

Начальник Межрегионального
территориального управления
Ространснадзора по ДФО

И.П. Турищев

«28» марта 2022 года

Дата и место окончания расследования:

г. Владивосток

Комиссия в составе:

1. Белоусов Сергей Евгеньевич – заместитель начальника МТУ Ространснадзора по ДФО;
2. Москаленко Олег Владимирович - начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО;
3. Быков Алексей Гаврилович - главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО;
4. Сухинин Анатолий Эдуардович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО;
5. Дмитриенко Виталий Юрьевич – старший государственный инспектор группы оформления судов в морском порту инспекции государственного портового контроля службы капитана морского порта Находка;
6. Слободяник Антон Александрович – старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-38/21 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария.

2. **ВИД АС:** Потеря человека с судна.

3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 22.12.2021 в 02:20 предположительно (здесь и далее – время судовое: Тс= UTC+10 ч)

4. **МЕСТО/ КООРДИНАТЫ АС:** Залив Анива в координатах $\varphi=46^{\circ}01,6'N$, $\lambda=142^{\circ}42,0'E$

5. **ДАННЫЕ О СУДНЕ**

5.1 **Название судна:** «КИРОВО»

Тип судна: рыболовное

Флаг: Россия

Номер ИМО: 8722020

Рейс (откуда и куда): м.т Южно-Морской – Охотоморская экспедиция

ФИО капитана: Котков Сергей Петрович

Порт(место) регистрации и номер: Находка, № Н-0948

Судовладелец, номер ИМО, адрес: ООО «РК «Тихий океан» ИМО 1536769, 692953, г. Находка,

Страница 1 из 5



мкр. «пос. Ливадия», ул. Колхозная, д. 12, tihiy-ocean@yandex.ru

Место и год постройки: СССР, 1987

Наибольшие размерения судна (м): длина -53.74 ширина -10.50, высота борта -6.0

Вместимость (брутто/нетто): 883/268

Тип и мощность судовой энергетической установки: дизельная, 1х970 кВт (8NVD 48A-2U)

Число и конструкция гребных винтов: один трех-лопастной ВРШ

Конструкция руля, ПУ: нет сведений

Скорость полного хода (маневренного/морского) в узлах: 12,6

Число пассажиров: нет

Численность экипажа: 28 человек

Штатный комплект спасательных средств: надувная дежурная шлюпка (Фаворит) – 6 чел.; спасательные плоты (ПСН-10МК) – 6 шт.; спасательные жилеты - 35 шт.; гидротермокостюмы - 35 шт., спасательные круги - 8 шт;

Мощность радиостанции и радиус её действия: ПВ радиустановка (ПВ радиотелефонная станция с цифровым избирательным вызовом, приемник расширенного группового вызова, судовая земная станция системы ГМССБ, УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи, УКВ радиустановка (УКВ радиотелефонная станция с цифровым избирательным вызовом) ГМССБ районы: A1+A2+A3;

Электрорадионавигационные приборы: магнитный компас, гирокомпас, радиолокационная станция - 1 шт.; эхолот, лаг;

Число и мощность водоотливных средств: нет сведений;

Противопожарные средства: пожарный насос – 2х40 м³/ч, порошковые огнетушители (ОП5)– 19, углекислотные огнетушители (ОУ5) - 17 шт., передвижной порошковый 16 кг. – 1 шт., переносной пенный комплект для защиты машинного отделения, Галон 2402 – 2х80 литров (защищаемое помещение – машинное отделение);

Категория ледовых усилений судна: L2

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

Российский морской регистр судоходства (РС)

6.1. Срок действия классификационного свидетельства – до 26.12.2025

6.2. Перечень и сроки действия документов, выданных СТР «КИРОВО» соответствии с международными договорами Российской Федерации:

Свидетельство о праве собственности на судно	16.05.2012 – б/с
Свидетельство о праве плавания под флагом РФ	16.05.2012 – б/с
Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа	14.05.2020 – б/с
Свидетельство на оборудование и снабжение	до 26.12.2025
Международное мерительное свидетельство	27.11.2009 – б/с
Международное св-во о грузовой марке	до 26.12.2025
Международное св-во о предотвращении загрязнения нефтью	до 26.12.2025
Международное св-во о предотвращении загрязнения атмосферы	до 26.12.2025

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

- Пропажа без вести матроса Никифорова Василия Петровича 17.05.1988 г.р., гражданин РФ;

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

22.12.2021 в 07:30 судового времени в Заливе Анива на СТР «Кирово» (далее –судно) в координатах $\varphi=46^{\circ}19,1'N$, $\lambda=143^{\circ}21,0'E$ была обнаружена пропажа с судна одного члена экипажа.



9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

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

22.12.2021 в 07:20 СТР «Кирово» встало на левый якорь, в воде 5 смышчек якорь цепи, залив Анива в координатах $\varphi=46^{\circ}19,1'N$, $\lambda=143^{\circ}21,0'E$ в ожидании улучшения погоды, $H_3=24$ м.

В 07:30 22.12.2021 на вахте старшего помощника капитана (СПКМ) на ходовой мостик поднялся судовой электрик и сообщил о том, что на судне отсутствует матрос Никифоров В.П. СПКМ проинформировал капитана судна об отсутствии матроса. По судну было объявлено об исчезновении матроса Никифорова В.П. Экипаж приступил к осмотру судна и досмотру всех жилых помещений.

В 08:45 капитан судна доложил руководству компании о пропаже матроса Никифорова В.П. Также капитаном судна было составлено донесение об АС и отправлено ОДСНФ ФГБУ Дальневосточный ЭОАСР и оперативному дежурному Росрыболовства. Поиски по судну продолжились.

В 10:20 поиски по судну матроса результатов не дали, судно снялось с якоря и последовало в координаты $\varphi=46^{\circ}01,5'N$, $\lambda=142^{\circ}42,0'E$, предполагаемому месту потери человека на 02:20 22.12.2021. В 11:34 была установлена связь с Сахалинским МСПЦ. В 13:50 судно вышло в координаты $\varphi=46^{\circ}01,5'N$, $\lambda=142^{\circ}42,0'E$ и приступило к поиску. Начали переменными курсами, на малом ходу поиск человека. В 17:40 к месту поиска подошел буксир «Атлас», с которым совместно приступили к поиску в заданном квадрате.

23.12.2021 в 19:00 капитаном СТР «КИРОВО» было принято решение о завершении поисковой операции по поиску Никифорова В.П. учитывая метеорологическую обстановку и прошествии времени.

Гидрометеорологические условия: ветер северо-восточный 15 м/с, волнение 1,5 – 2 метра, температура воздуха минус 9° С, температура воды 5° С, видимость 0,5 мили.

9.2. Установленные факты:

1. Судно осуществляло плавание в установленном Классификационным обществом районе плавания.
2. Экипаж судна на момент аварийного случая состоял из 28 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, а также «Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна», выданного на основании правила V/14.2 МК СОЛАС-74.
3. Судно вышло в очередной рейс 19.12.2021 из морского порта Находка назначением Охотоморская экспедиция.
4. Матрос Никифоров В.П. 17.05.1988 г.р., согласно трудового договора № 47/21 от 29.04.2021 был принят на должность матроса 2 класса СТР «Кирово».
5. Согласно протокола № 92 от 18.08.2021 матрос Никифоров В.П. прошел первичное обучение и проверку знаний требований охраны труда работников по программе «Охрана труда на судах флота рыбной промышленности», в соответствии с приказом (распоряжением) работодателя (руководителя) организации от 16.02.2021 № 29-ОД в составе комиссии под председательством главного инженера и членов комиссии: инженера по охране труда и главного энергетика.
6. Согласно объяснительных членов экипажа судна, матроса Никифорова В.П. видели между 23 часами 21.12.2021 и первым часу ночи 22.12.2021, когда он занимался приборкой своего объекта (туалета) согласно графику дежурства на судне, а затем в кают компании, смотрел телевизор. Ничего странного в его поведении не было замечено.
7. Согласно объяснительной второго помощника капитана, который стоял ходовую вахту 21.12.2021 с 12:00, примерно в 14:30 судового времени на мостик поднимался матрос Никифоров В.П. и спросил спутниковый телефон, для звонка домой. С телефоном он спустился в радиорубку. Примерно через 20 минут Никифоров В.П. поднялся на ходовой



мостик, отдал телефон и поблагодарил. Никаких изменений в поведении и в разговоре матроса 2-й помощник капитана не заметил.

8. Согласно рапорту капитана судна, после доклада об исчезновении матроса, он вместе с СПКМ и судовым электриком приступил к просмотру записей с видеокamer. В результате просмотра записей было установлено, что матрос Никифоров В.П. с 00:00 22.12.2021 неоднократно появлялся в курилке, общаясь с членами экипажа. Вел себя адекватно, никаких подозрений в его поведении замечено не было. В 02:05 матрос Никифоров В.П. в очередной раз зашел в курилку. Сидел на скамейке, курил. Затем в 02:12 подошел к выходной двери, ведущей за борт судна и попытался ее открыть. Открыть дверь матрос Никифоров В.П. не смог, после чего проследовал в помещение рыбного цеха. Был одет в футболку, шорты и сланцы. Судно в это время находилось в координатах $\varphi=46^{\circ}01,5'N$, $\lambda=142^{\circ}42,0'E$ на ходу, курс 48° , скорость 9,6 узла и следовало в укрытие от шторма. После 02:12 матрос Никифоров В.П. в обзор камер видеонаблюдения не попадал.
9. Каких-либо жалоб от Никифорова В.П., в том числе на здоровье, не поступало.
10. За распитием спиртных напитков матрос Никифоров В.П. замечен не был, конфликтов с членами экипажа у него не было.

9.3. Причины аварийного случая:

Причину потери с судна матроса Никифорова В.П. установить не представилось возможным, так как очевидцев данного аварийного случая не было.

9.4. Выводы:

Действия должностных лиц СТР «КИРОВО», способствовавших возникновению данного аварийного случая, а также нарушения ими требований нормативных документов по обеспечению безопасности, в ходе расследования не выявлены.

9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:

Руководителю ООО РК «Тихий океан»:

- разобрать с экипажами судов Общества обстоятельства и причины данного случая, обратив особое внимание на обеспечение безаварийности, в части обеспечения безопасности личного состава с учетом гидрометеорологических условий;
- разработать план и осуществить мероприятия по предотвращению подобных аварийных случаев в будущем в соответствии с пунктом 31 «Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море» (Положение), утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 №308;
- о принятых мерах известить организации, перечисленные в пункте 31 Положения, в установленный срок.

1. Заместитель начальника МТУ Ространснадзора по ДФО


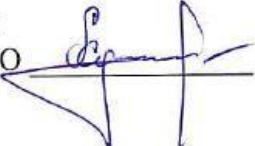

2. Начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО

3. Главный государственный инспектор отдела


С.Е. Белоусов


О.В. Москаленко



- учета и расследования транспортных происшествий
на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО  А.Г. Быков
4. Главный государственный инспектор отдела
учета и расследования транспортных происшествий
на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО  А.Э. Сухинин
5. Старший государственный инспектор группы
оформления судов в морском порту инспекции
государственного портового контроля службы *согласовано письмом*
капитана морского порта Находка *от 28.03.2022 № 24-2/263* В.Ю. Дмитриенко
6. Старший инженер-инспектор Дальневосточного
филиала Российского морского регистра
судоходства  А.А. Слободяник



Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство морского и речного
транспорта

ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»

Филиал Федерального государственного
бюджетного учреждения
«Администрация морских портов Приморского
края и Восточной Арктики»
в морском порту Находка

(Филиал ФГБУ «АМП Приморского края и
Восточной Арктики» в морском порту Находка)

**КАПИТАН МОРСКОГО
ПОРТА НАХОДКА**

Портовая ул., д. 1, г. Находка, Приморский край, 692904
Тел. (4236) 69-96-86, факс: (4236) 62-96-84
E-mail: priemnaya@nhd.pma.ru; <http://yld.pma.ru>

690003 г. Владивосток, улица
Нижне-портовая, дом 3

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО
НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА,
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО
НАДЗОРА**

Начальнику управления
И.П. Турищеву

E-mail: priemnaya@dvgosmornadzor.ru

На № 28.03.2022 № 24-2/263
от _____

Уважаемый Игорь Петрович!

Настоящим сообщая, что член комиссии по расследованию аварийного случая на море с СТР «Кирово», старший государственный инспектор группы оформления судов в морском порту инспекции государственного портового контроля службы капитана морского порта Находка В.Ю. Дмитренко согласен с выводами комиссии по данному делу и готов подписать заключение № А-38/21 по расследованию аварийного случая на море.

И.О. капитана морского
порта Находка

Котляров С.В.



Старший ГИ ИГПК

Дмитренко В.Ю.



28 марта 2022 года





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. Стрельникова, д. 3Б, г. Владивосток, 690065
Тел.: (423) 249-50-03
факс: (423) 249-66-83
e-mail: mtu.dfo@rostransnadzor.ru
<http://dugmrn.tu.rostransnadzor.ru>

04.04.2022 № 1.15-2174

На № _____ от _____

Руководителю Федерального агентства по
рыболовству Российской Федерации

Шестакову И.В.

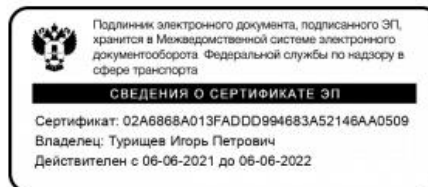
107996, г. Москва,
Рождественский бульвар, д. 12
harbour@fishcom.ru

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу (МТУ Ространснадзора по ДФО) высылает Вам Заключение № А-03/22 по расследованию аварийного случая, произошедшего 02.02.2022 с РС «АКВАНАВТ».

Приложение на 13 л. в 1 экз.

Начальник МТУ
Ространснадзора по ДФО



И.П. Турищев

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:

Начальник

МТУ Ространснадзора по ДФО

И.П. Турищев

30 » марта 2022 года

Дата и место окончания расследования: 30.03.2022

г. Владивосток

Комиссия в составе:

Ф.И.О. лиц, проводивших расследование:

Турищев Игорь Петрович - начальник МТУ Ространснадзора по ДФО,
председатель комиссии;

Белуосов Сергей Евгеньевич - заместитель начальника МТУ Ространснадзора
по ДФО – заместитель председателя комиссии;

Быков Алексей Гаврилович - главный государственный инспектор отдела
учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ
Ространснадзора по ДФО, член комиссии;

Сухинин Анатолий Эдуардович - главный государственный инспектор отдела
учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ
Ространснадзора по ДФО, член комиссии;

Комаров Леонид Валентинович - государственный инспектор по проведению
осмотров судов службы капитана морского порта Зарубино, член комиссии;

Агеев Алексей Анатольевич – старший инженер-инспектор Дальневосточного
филиала Российского морского регистра судоходства, член комиссии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-03/22 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море
2. **ВИД АС:** Затопление судна, гибель человека
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 02.02.2022 09:33
4. **МЕСТО/КООРДИНАТЫ АС:** Японское море, морской порт Зарубино, причал № 6 ЗБФ в координатах: Ш=42° 38,0 N, Д=131° 05.0 E
5. **ДАННЫЕ О СУДНЕ:**
Название: АКВАНАВТ.
Тип судна: рыболовное (краболов).
Флаг: Россия
Номер ИМО: 8966133
Рейс (откуда и куда): залив Петра Великого (ЯМЭ) - п. Зарубино
ФИО капитана: Омельченко Евгений Анатольевич
Порт (место) регистрации и номер: Владивосток, № 200763371
Судовладелец номер ИМО, адрес: ООО «Примкраб», 690066 г. Владивосток, ул. Шилкинская 76Б, офис 1. E-mail: office@primcrab.ru; генеральный директор Сапожников Александр Анатольевич.
Место и год постройки: Япония, 1980 г.



Наибольшие размерения судна (м): длина 33.20, ширина 6.38, высота борта 2.56, осадка 2:32.

Вместимость (брутто/нетто): 208/62

Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС 1 x 698 kW.

Число и конструкция гребных винтов: 1 x 4-х лопастной ВРШ

Конструкция руля, ПУ: небалансирный, ПУ нет

Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 10.0 узлов

Осадка на момент аварии (нос): 1,6 м (показания экипажа)

Осадка на момент аварии (корма): 2,8 м (показания экипажа)

Осадка на миделе: 2,2 м (показания экипажа)

Число пассажиров: нет

Количество и род груза, его размещение по трюмам: краб живой в чанах 7592 кг.

Численность экипажа: 15 чел.

Штатный комплект спасательных средств: спасательные плоты: ПСН-10МК - 2 шт., RAFT-A-10(II) – 2 шт., спасательные жилеты – 15+3(вахта) пгг., гидротермокостюмы – 5+3(вахта) шт., спасательные круги - 8 шт.

Мощность радиостанции и дальность действия: ПВ/КВ SAILOR 6320 -0,25 кВт, стационарная УКВ р/ст. с ЦИВ SAILOR 6222 VHF DSC – 2 шт., аппаратура ГМССБ на районы А1, А2 и А3.

Навигационные приборы: магнитный компас основной CPL-165, компас магнитный путевой T-165IL, радиолокатор FURUNO FAR-2127- 1 шт., приёмоиндикатор ILR 7600, навигационный эхолот.

Число и мощность водоотливных средств: пожарный насос 1 x 30 м³/час, насос погружной 1 x 15,7 м³/час, насос погружной 1 x 50 м³/час.

Противопожарные средства: пожарный насос: 1 x 30 м³/час; аварийный пожарный насос; 20 м³/час; огнетушители: ОП-5 - 10 шт., ОУ-5- 4 шт. переносной пенный комплект 20 л, передвижной порошковый 15 кг

Категория ледовых усилений судна: нет

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

Российский морской регистр судоходства

6.1. Срок действия классификационного свидетельства: до 27.06.2023.

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

1. Свидетельство о праве собственности	30.07.2019 – б/с
2. Свидетельство о праве плавания под флагом РФ	30.07.2019 – б/с
3. Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна	02.08.2019 - б/с
4. Классификационное свидетельство	29.08.2019 - 27.06.2023
5. Мерительное свидетельство	29.08.2019 – б/с
5. Свидетельство о грузовой марке	29.08.2019 - 27.06.2023
6. Свидетельство на оборудование и снабжение	12.11.2018 - 27.06.2023
7. Свидетельство о предотвращении загрязнения моря нефтью	29.08.2019 - 27.06.2023



7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

Гибель человека старший механик Сомик Игорь Леонидович 1963 г.р.
Загрязнение окружающей среды.

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

02.02.2021 в 09.33 на рыболовном судне «АКВАНАВТ» (далее – р/с «АКВАНАВТ», судно) пришвартованном к причалу № 6 Зарубинской базы флота в связи с поступлением воды внутрь корпуса, была потеряна остойчивость в результате чего судно затонуло у причала. При этом погиб старший механик.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ**9.1. Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай:**

Гидрометеорологические условия по данным Приморского гидрометеоцентра на момент аварийного случая (далее – АС): ветер западный, северо-западный 9-14 м/с, море 0.5 м, видимость 20 км, температура воздуха минус 7-9 °С, без осадков.

01.02.2022 в 18:30 р/с «АКВАНАВТ» после завершения промысла краба в заливе Петра Великого, в ожидании светлого времени суток встал на правый якорь, 6 смычек якорной цепи было вытравлено за борт. На борту судна находился груз: живой краб в чанах в количестве 7592 кг.

02.02.2022 в 01:30 рефмеханик судна доложил на ходовой мостик вахтенному старшему помощнику капитана (СПКМ) об окончании проливки чанов с живым крабом. С ходового мостика капитан дал команду в машинное отделение (МО) вахтенному второму механику (2МХ) выровнять крен, который составлял не более 3 градусов на л/б.

В 06:25 капитан поднялся на ходовой мостик для захода судна в порт. В 06:40 вахтенный СПКМ запросил разрешение у «Владивосток Трафик» на снятие с якоря и следование к причалу № 6 ООО «Зарубинская база флота» (далее - ООО «ЗБФ») морского порта Зарубино. Разрешение на заход в порт было получено сразу же.

В 07:20 р/с «АКВАНАВТ» снялся с якоря и последовал под командованием капитана на швартовку к причалу № 6 ООО «ЗБФ». На мостике находились капитан судна (КМ) и СПКМ, на руле матрос-рулевой. В машинном отделении - старший механик (СМХ). Управление судном осуществлялось в ручном режиме по магнитному компасу. При заходе в порт крен судна составлял 3-5 градусов на л/б. Во время подхода к причалу на швартовку на баке находилось 2 человека (боцман и матрос) и на корме 3 человека - тралмастер и два матроса.

В 08:20 р/с «АКВАНАВТ» пришвартовалось к причалу №6 ООО «ЗБФ» для выгрузки живого краба, крен судна остался без изменения около 3-5 градусов на л/б. Капитан судна дал указание старшему мастеру обработки проверить осушительные колодцы в трюме и начать выгрузку краба с л/б.

В 09.00 капитан дал команду готовиться к сдаче краба и сливать воду из чанов левого борта.

В 09:20 начал резко увеличиваться крен на л/б до 12 градусов, капитан судна объявил голосом и средствами звуковой сигнализации общесудовую тревогу по борьбе с водой и дал команду проверить жилые и технические помещения на предмет поступления воды, произвести герметизацию судна. В это же время, на



момент обхода судна экипажем, поступления забортной воды внутри помещений судна обнаружено не было. Капитаном судна СМХ была дана команда выровнять крен судна перекачкой топлива, а мастеру обработки сливать воду из чанов с л/б, но данные действия выполнить не успели, так как крен продолжил расти и стал критичным (около 17-20 градусов на л/б).

Вода начала переливаться через борт судна и поступать во внутренние помещения. Судно обесточилось, в связи с чем, капитан отдал команду голосом экипажу покинуть судно. СПКМ дублировал команду свистком и вёл пересчёт экипажа на берегу.

При пересчёте экипажа было обнаружено, что отсутствуют электромеханик и СМХ. Из МО показался электромеханик и сказал, что нужна помощь, чтобы вытащить СМХ из МО.

Из показаний капитана он и мастер обработки прыгнули в воду, чтобы подать страховочный линь в МО для помощи СМХ. Спускаясь вниз по трапу в МО капитан увидел СМХ, который стоял на коленях и держался за леера, при приближении к СМХ, тот отпустил леера и ушёл под воду, капитан нырнул следом за ним, но схватиться за него ему не удалось, СМХ отнесло потоком воды.

02.02.2022 в 09:33 р/с «АКВАНАВТ» потерял плавучесть и затонул с дифферентом на нос у причала № 6 ООО «ЗБФ». Старший механик судна погиб.

9.2. Установленные факты:

Состояние экипажа.

Экипаж р/с «АКВАНАВТ» на момент аварийного случая состоял из 15 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 и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

Состояние судна.

Согласно Классификационному свидетельству р/с «АКВАНАВТ» является судном ограниченного района плавания R2.

Ограничение по району плавания и гидрометеорологическим условиям предусматривало плавание в морских районах на волнении с высотой волны 3-х процентной обеспеченности 3,5 м, с удалением от места убежища не более 100 миль и с допустимым расстоянием между местами убежища не более 200 миль.

02.02.2022 в период стоянки судна на внешнем рейде порта Зарубино, после выполнения проливки чанов с грузом в ожидании постановки к причалу у судна наблюдался крен на левый борт 3 градуса. Экипажем были приняты меры для выравнивания крена. Капитан не принял мер по выяснению причин возникновения крена.

Операция проливки заключалась в следующем: чаны заполнялись морской водой через рефрижераторную установку, чтобы температура морской воды на выходе из неё и в чанах составляла не более 1,2 градуса для лучшей сохранности краба. Замена воды в чанах производится путём слива морской воды, которая уходит в колодцы в трюме, где откачивается погружными насосами л/б и пр/б (привод насосов располагался на главной палубе л/б на выходе из помещения компрессорной) и добавлением свежей забортной воды через рефрижераторную установку.



На момент захода в морской порт Зарубино на борту находилось 7592 кг. живого краба стригуна-опилио, который размещался в 8 наливных чанах, на л/б чаны № 5, 6, 7; на п/б чаны № 1, 2, 3; по ДП чаны №4 и 8. Чаны под № 1,3,4,5,7,8 были заполнены на 100%, чаны под № 2 и 6 заполнены на 50%. Вес краба в чанах, в соответствии с Грузовым планом был распределен следующим образом: левый борт кормовой чан 626 кг, левый центральный чан 1147 кг, левый борт носовой чан 1201 кг, правый борт кормовой чан 626 кг, правый борт центральный чан 1094 кг, правый борт носовой чан 1068 кг, диаметральной плоскости кормовой чан 606 кг, диаметральной плоскости носовой чан 1221 кг. Воды в чанах было чуть выше уровня краба. По показаниям капитана общий вес воды в чанах составлял примерно 4.2 т.

Максимальный улов, принимаемый на борт судна в живом виде не должен превышать 15,0 тонн крабов, размещаемых в 8-ми деревянных чанах с брезентовыми ёмкостями в грузовом трюме в районе 24-37 шп. По условиям обеспечения осадки судна по грузовую марку общий вес воды в чанах (или крабов с водой) не должен превышать 40,0 тонн. Высота заполнения чанов от днища не должна превышать 1250 мм, исключение заполнения чанов на большую высоту обеспечивается системой перелива воды, сбором её в колодец осушения в трюме и удаления за борт.

Расчёт объёма грузового трюма в районе 24-37 шп. 208-901-ОООКФП.006 от 29.10.2005, выполненный ООО «Камчатфлотпроект» был выполнен для р/с «АКВАНАВТ» с целью определения его грузоместимости при дооборудовании для перевозки живых крабов в чанах с водой. Указанный расчёт был одобрен РС 04.11.2005.

С момента снятия с якоря и до момента затопления судна работы по перемещению груза на судне не проводились

Из судовых запасов на судне находилось: топлива 27,0 т, масла 1,5 т, пресной воды 5,0 т., при этом осадка судна на нос составляла 1,6 м, осадка судна на корму – 2,8 м (Показания капитана р/с «АКВАНАВТ» на приход в порт Зарубино от 02.02.2022).

02.02.2022 не смотря на выравнивание крена р/с «АКВАНАВТ» в период стоянки на якоре, после съёмки с якоря, при подходе к причалу порта Зарубино крен появился вновь и уже составлял 7 градусов на левый борт. У причала крен остался без изменений - 7 градусов на левый борт. В судовом журнале р/с «АКВАНАВТ» № 59-202/21 запись о наличии крена 02.02.2022 при входе в порт Зарубино и при стоянке у причала ООО «ЗБФ» отсутствует.

Таким образом, при неизменной нагрузке на судне наблюдалось постоянное появление крена на левый борт за сравнительно короткий промежуток времени, однако данное обстоятельство не вызвало тревоги у экипажа и попытки установить причину появления крена не предпринимались. Отсутствие в судовом журнале записей о наличии крена свидетельствует об отсутствии должного контроля за устойчивостью судна со стороны капитана и его вахтенных помощников.

Состояние судна по результатам осмотров после АС.

02.02.2022 в 11:50 водолазами Приморского филиала ФГБУ «Морспасслужба» было проведено обследование подводной части корпуса судна с применением видеосъёмки. В результате обследования подводной части корпуса судна повреждений не обнаружено. Из видеосъёмки видно, что все двери, ведущие в помещения надстроек (носовая и кормовая), а также в машинное отделение открыты



(не задраены), люк в грузовой трюм закрыт, но не загерметизирован с помощью задраек.

15.03.2022 после подъёма судна при осмотре также было установлено следующее:

люк, ведущий в помещение подшкиперской был закрыт, но не загерметизирован с помощью задраек, вентиляционный грибок, находящийся с левого борта на главной палубе (под трапом, ведущим на ходовой навигационный мостик) находился в открытом положении, не был заглушен;

высота комингсов грузового трюма от палубы имела следующие значения: 280 мм в носовой части и 640 мм в кормовой части;

высота чанов, установленных в грузовом трюме, составляла: в кормовой части приблизительно 1,7 м, в центральной и носовой частях около 1,8 м;

после вскрытия горловины (лючка) грузового трюма, ведущей в междудонное пространство (район 27 шп.), междудонное пространство (сухой отсек) грузового трюма было полностью заполнено забортной водой.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что междудонное пространство (сухой отсек) не было герметичным и вода при проливке краба, попадающая на палубу грузового трюма попадала в это междудонное пространство и скапливалась там же. Контролировать количество скопившейся воды в междудонном пространстве было возможно только через горловину (лючок), ведущую в междудонное пространство (район 27 шп.) (мерительная труба не предусмотрена). Загрузка живым крабом грузового трюма была таковой, что горловина (лючок) находился под чаном по диаметральной плоскости в корме, осушительные колодцы грузового трюма находились под этим же чаном, в связи с чем, вода, попадающая на палубу грузового трюма, в том числе и из чанов не попадала в эти осушительные колодцы, из-за плотного прилегания брезентовой ёмкости вышепоименованного чана к стенкам чана и к палубе грузового трюма.

Выполненные ремонты и переоборудования.

С мая по июнь 2021 года в порту Владивосток на р/с «АКВАНАВТ» был выполнен ремонт силами подрядной организации ООО «Владсудоремонт» на основании Договора № 6 на ремонтные работы от 24.05.2021 и дополнительного соглашения №2 к контракту №6 от 24.05.2021 на ремонт р/с «АКВАНАВТ» от 02.06.2021. Организация и контроль проведения ремонтных работ осуществлялись ООО «Примкраб».

Были выполнены: трубопроводные работы, ремонт палубных и промышленных механизмов, корпусные и плотницкие работы. В процессе ремонта был демонтирован изношенный, настил палубы грузового трюма, состоящий из досок 50 мм, фанеры 20 мм, полиэтилена и теплоизоляционного материала (ПСБС), вес демонтированного настила составлял более 2,0 тонн, вновь установленный негерметичный настил из стали толщиной 4 мм имел вес 1385,4 кг. Осушение трюма производится насосами из кормовых колодцев за борт. Настил был установлен на элементы набора судна, состоящего из трёх продольных рёбер жёсткости, исключаящих перетекание воды с одного борта на другой и набора шпангоутов, в которых имеются отверстия для возможности перелива в кормовую часть судна к осушительным колодцам (Письмо ООО «Примкраб» № ПК-И-11 от 02.03.2022).

В соответствии с показаниями капитана судна в этом ремонте была полностью демонтирована и заменена на новую палуба и пояс внутренней обшивки борта



высотой около 0,5 м по всему периметру трюма. По мнению капитана судна, данный шов не был герметичным. Во время качки в штормовую погоду вода из чанов могла попадать в междудонное пространство (сухой отсек). Просьбы КМ во время ремонта 2021 года по установке балластно-осушительной системы в междудонное пространство технической службой ООО «Примкраб» не были удовлетворены, была установлена только сигнализация, настроенная на максимальный уровень воды в междудонном пространстве. Сигнализация выходила в машинное отделение и контролировалась вахтенным персоналом машинного отделения. 02.02.2022 о срабатывании данной сигнализации докладов от вахтенного персонала МО, в том числе и от СМХ на ходовой мостик не поступало.

Работы по замене настила палубы и переборок должны были проводиться под техническим наблюдением РМРС. Однако судовладельцем соответствующая заявка на переоборудование в РМРС не направлялась, в связи с чем, работы выполнялись без технического наблюдения РС.

Кроме того, техническая документация на предмет возможности перевозки краба в живом виде в наливе в чанах (ёмкостях) на рассмотрение в РС не поступала, заявки на освидетельствование вышеуказанного судна на соответствие указанной технической документации в РС не поступали и освидетельствование не проводилось.

При внесении изменений в технологическое оборудование для перевозки улова, каковым является установка чанов для перевозки живого краба, согласованию с РС подлежит техническая документация (изменения в Информацию об остойчивости, схемы подключения технологического оборудования), судно после установки чанов должно быть освидетельствовано РС на предмет соответствия одобренной РС документации, при этом сами технологические и специальные устройства рыболовных судов не подлежат освидетельствованию РС.

Таким образом, можно сделать вывод, что р/с «АКВАНАВТ» не было предназначено для перевозки краба в живом виде в наливе в чанах (ёмкостях). Данный вывод основан на Информации об остойчивости РС «АКВАНАВТ» №021/19-901-ММБ.001 от 20.08.2019 и письме РС № 340-57-34307 от 16.02.2022.

Положение грузовой марки и освидетельствования РС

15.03.2022 при замерах, произведённых на судне, после его подъёма, было установлено, что грузовая марка, нанесённая на борту РС «АКВАНАВТ» на момент АС не соответствовала грузовой марке, указанной в Свидетельстве о грузовой марке р/с «Акванавт», выданном в морском порту Владивосток 29.08.2019 РС, а именно - грузовая марка была поднята вверх.

По результатам анализа РС фотографий, выполненных 17.03.2022 при освидетельствовании р/с «АКВАНАВТ» перед разовым перегоном в законвертованном виде без людей на борту в п. Владивосток установлено, что верхняя кромка палубной линии находится выше фактического положения верхней палубы у борта, а грузовая марка с марками, которые отмечают положения грузовых ватерлиний судна при его загрузке в разных зонах, районах и сезонные периоды плавания, находится примерно на уровне фактического положения верхней палубы у борта, что не соответствует данным, указанным в Свидетельстве о грузовой марке (форма 1.3.1, № 19.06691.170) от 29.08.2019.

Также указано, что значения высоты комингса грузового трюма (высота комингса грузового трюма от палубы имеет следующие значения: 280 мм в носовой



части и 640 мм в кормовой части), не соответствует высоте (500 мм), указанной в Характеристике условий назначения грузовой марки, выданного РС на р/с «АКВАНАВТ» в порту Далянь 23.09.2014 (форма 6.7.3., 14.02709.266) (письмо РМРС № 340-57-66982 от 24.03.2022).

25.03.2022 по произведённым измерениям фактического положения палубной линии и грузовой марки на плаву у причала ФГБУ «ДВНИГМИ» с помощью подручных средств установлено, что палубная линия находится приблизительно на 51 см выше палубы надводного борта, а расстояние от палубной линии до верхней кромки линии, проходящей через центр кольца грузовой марки составляет порядка 31 см, что не соответствует данным указанным в Свидетельстве о грузовой марке № 19.06691.170 от 29.08.2019.

Измерения производились с левого борта судна, доступ к правому борту не представлялся возможным по причине ошвартовки р/с «АКВАНАВТ» правым бортом к борту судна «МЫС ВЕЛИКАН». Замеры выполнены старшим инженером-инспектором РС Агеевым Алексеем Анатольевичем в присутствии начальника ОУиРТПВТ МТУ Ространснадзора по ДФО Москаленко Олега Владимировича и представителя ООО «Примкраб» старшего помощника капитана р/с «АКВАНАВТ» Науменко Андрея Анатольевича.

В то же время судовладельцем заявлено, что за время эксплуатации р/с «АКВАНАВТ» грузовой марки находилась на одном и том же месте, никакие изменения в расположении грузовой марки не производились.

Таким образом, фактическое положение грузовой марки на судне не соответствовало её положению, указанному в Свидетельстве о грузовой марке.

С 14.07.2021 по 06.09.2021 в порту Пусан (Республика Корея) р/с «АКВАНАВТ» был освидетельствован инспекторами РС на предмет определения соответствия его требованиям правил РС (Отчёт по освидетельствованию судна (форма 6.1.03 (06/2021), №21.33410.296 от 06.09.2021). В соответствии с вышепоименованным отчётом р/с «АКВАНАВТ» должным образом освидетельствовано в предписанном объеме в соответствии с положениями Правил РС и применимых Международных Конвенций и Кодексов в отношении свидетельств, в том числе и Свидетельства о грузовой марке. Ранее в период времени с 18.06.2018 по 12.11.2018 р/с «АКВАНАВТ» в порту Славянка был освидетельствован инспекторами РС на предмет определения соответствия его требованиям правил РС (Отчёт по освидетельствованию судна (форма 6.1.03, №18.15159.170 от 12.11.2018). В соответствии с вышепоименованным отчётом РС «АКВАНАВТ» должным образом освидетельствовано в предписанном объеме в соответствии с положениями Правил РС и применимых Международных Конвенций и Кодексов в отношении свидетельств, в том числе и Свидетельства о грузовой марке. Также в адрес МТУ Ространснадзора представлены фотоотчёты по вышепоименованным освидетельствованиям (2018, 2021). Анализ фотографий из фотоотчётов показал, что грузовой марки поднята вверх (верхняя кромка палубной линии находится выше фактической верхней кромки палубной линии, т.е. на фальшборте судна, а диск Плимсоля с надводными сезонными марками - в районе фактической палубной линии).

Однако, в Свидетельстве о грузовой марке, выданном РС (Ф 1.3.1) указано, что надводные борта назначены и грузовые марки нанесены в соответствии с Правилами РС о чём сделана запись 06.09.2021 при ежегодном



освидетельствовании.

Анализы и экспертизы.

ООО «Международное морское бюро» (ООО «ММБ») выполнены Расчёты посадки и остойчивости р/с «АКВАНАВТ» на приход в порт Зарубино 02.02.2022 для двух вариантов загрузки судна: с дизельным топливом (27 тонн) и без учёта такового (далее – Расчёты). Из Расчётов следует, что при варианте загрузки дизельным топливом в количестве 27 т средняя осадка судна составляла 2,44 м, что превышало осадку по зимнюю марку на 0,08 м (судно было перегружено на 8 см). При этом дифферент судна составлял 0,48 м на нос, что не предусмотрено Информацией об остойчивости вариантами типовых загрузок (письмо ООО «ММБ» от 04.03.2022 №014/2022).

02.02.2022 МГУ ФГБОУВО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского (МГУ им. адм. Г.И. Невельского) была проведена экспертиза и было подготовлено Экспертное заключение о причинах затопления р/с «АКВАНАВТ» (далее – Экспертное заключение).

При выполнении экспертизы был составлен план загрузки судна по нагрузкам, указанным в судовых документах и технической документации по судну. Результаты расчёта посадки и остойчивости, выполненные по Информации об остойчивости РС «АКВАНАВТ» №021/19-901-ММБ.001 от 20.08.2019, разработанной ООО «ММБ» показали, что полученные результаты рассчитанных параметров посадки не соответствовали видимым параметрам посадки, которые были получены по результатам анализа фотографий судна, выполненным по видеоматериалам, предоставленным ФГУП «Росморпорт» при подходе и у причала.

Расчёт нагрузки по видимым параметрам посадки показал, что судно оказалось существенно перегруженным по сравнению с рекомендованными Информацией об остойчивости планами загрузки с дифферентом судна 0,48 м на нос, из-за наличия большей части дизельного топлива в носовых танках, что не предусмотрено Информацией об остойчивости вариантами типовых загрузок. Также экспертизой установлено, что крен р/с «АКВАНАВТ» 02.02.2022 при подходе к причалу порта Зарубино составлял 7,6 градусов на левый борт, а у причала на момент окончания швартовки 7,4 градусов на левый борт.

В Экспертном заключении отмечено, что малое поступление забортной воды через комингс открытой двери на шпангоуте 42 в лобовине бака по левому борту обеспечивало медленное нарастание крена до 12 градусов ЛБ и увеличение дифферента на нос.

При крене 12 градусов входят в воду (погружаются под ватерлинию) открытые двери в помещение гидравлики и вентиляции (38-42 шп.) под трапом л/б, что обеспечило интенсивное поступление воды, быстрое нарастание крена до 20-27 градусов, и рост осадки, наблюдаемые при переливании воды через борт в носовые помещения и в машинное отделение, что привело к быстрому затоплению судна.

Такое затопление стало возможным при превышении наблюдаемой осадки над осадкой по грузовую марку на 0,405 м. При снижении средней осадки на эту величину опасные отверстия, каковым является верхняя кромка коммингса дверного проема в коридор жилых помещений по левому борту при наблюдаемом крене и дифференте надежно возвышаются над ватерлинией.

При закрытых дверях в носовые помещения судна, расположенные под главной палубой, судно не тонет.



Расследование судовладельцем.

Судовладельцем проведено расследование данного АС и установлено, что причиной, приведшей к затоплению р/с «АКВАНАВТ» у причала явилась его неправильная загрузка (дифферент на нос из-за полных носовых цистерн, в совокупности с избыточным количеством груза). При расчёте остойчивости не были учтены дополнительные нагрузки в чанах для перевозки краба, что послужило ухудшению остойчивости. При крене 12 градусов на левый борт через бортовые портики левого борта вода начала поступать на главную палубу, создавая дополнительную нагрузку и через входные двери жилых помещений носовой надстройки начала поступать внутрь корпуса, что и привело к затоплению судна (письмо ООО «Примкраб» № б/н от 24.03.2022).

Причина смерти СМХ

В момент нарастания крена СМХ находился в машинном отделении, Сигнал аварийной тревоги и команда покинуть судно были поданы капитаном только голосом и продублированы СПКМ свистком. Вероятно, в связи с данным обстоятельством, СМХ не был оповещен о необходимости покинуть судно и предпринял попытку выйти из машинного отделения только после того, как судно сильно накренилось и вода в машинное отделение стало поступать через вход. Поток воды СМХ был отнесен от входа и не смог выбраться из МО, не смотря на попытку оказать ему помощь со стороны капитана судна.

Согласно заключению эксперта №16-8/524/2022 от 03.02.2022 смерть старшего механика Сомик Игоря Леонидовича (1963 г.р.) наступила в результате утопления в воде (механическая асфиксия).

10. Причины аварийного случая:

Медленное нарастание крена судна в связи с воздействием совокупности факторов, связанных со значительным дифферентом судна на нос, явившимся следствием не правильного распределения груза в грузовом трюме, неконтролируемым поступлением воды в междудонное пространство, вероятно из чанов с крабами в грузовом трюме, а также значительным перегрузом судна.

Потеря остойчивости судна в связи с поступлением большого объёма забортной воды, через верхнюю кромку комингса дверного проема в коридор жилых помещений и распространением её по всем помещениям судна из-за незадраенных дверей, в связи с достижением судом крена 12 грд на левый борт при стоянке у причала и увеличением дифферента на нос.

Смерть СМХ наступила в результате утопления из-за несвоевременного покидания машинного отделения, в связи с отсутствием сигнала о покидании судна звонком.

11. Выводы:

Капитан РС «АКВАНАВТ» в нарушение требований:

- пункта 9 статьи 44 Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации, утвержденного приказом Министра сельского хозяйства Российской Федерации от 27 июля 2020 г. № 421, а именно не обеспечил поддержание судна в мореходном состоянии.

- пункта 12 статьи 44 Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации, утвержденного приказом Министра сельского хозяйства Российской Федерации,



Федерации от 27 июля 2020 г. № 421, а именно не обеспечил организацию и контроль подготовки экипажа к борьбе за живучесть судна.

- подпункта 10 статьи 48 Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации, утвержденного приказом Министра сельского хозяйства Российской Федерации от 27 июля 2020 г. № 421, а именно не выполнил правила плавания (пункт 23 главы III «Правила захода судов в морской порт и выхода судов из морского порта», утвержденных приказом Минтранса России от 15.04.2013 г. № 122 (Разрешение на плавание судна на акватории морского порта и плавание за границами морского порта с возвращением в морской порт выдается капитаном морского порта при условии соответствия судна, его экипажа, корпуса, машин, механизмов и устройств применимым требованиям в области безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения на основании документов, предусмотренных в приложениях № 1 и 2 к Общим правилам, и заявления капитана судна (судовладельца) либо морского агента, в котором указываются следующие сведения)).

- подпункта 22 статьи 48 Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации, утвержденного приказом Министра сельского хозяйства Российской Федерации от 27 июля 2020 г. № 421, а именно не контролировал остойчивость судна в соответствии с информацией об остойчивости и непотопляемости.

- пункта 49 Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах РФ и на подходах к ним, утвержденных приказом Минтранса России от 26.10.2017 № 463, согласно которому в информации о заходе в порт, капитан обязан сообщить дежурному капитану порта об имеемых проблемах на борту судна.

- пункта 122 Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах РФ и на подходах к ним, утвержденных приказом Минтранса России от 26.10.2017 № 463, согласно которому при проведении грузовых операций крен судна в любое время не должен превышать пяти градусов.

Заместитель генерального директора по безопасности мореплавания ООО «Примкраб» в нарушение:

- должностной инструкции в части не выполнения оценки рисков и состояния безопасности в компании, анализа причин аварийных случаев на судах, выработки и принятия мер по предотвращению их повторения, в результате чего р/с «АКВАНАВТ» затонул у причала.

ООО «Примкраб» в нарушение:

- пункта 1.2 МКУБ, согласно которому, Компанией не была обеспечена безопасная практика эксплуатации судов Компании, безопасные для человека условия труда; не были оценены все риски для своих судов, персонала и окружающей среды.

Пренебрежение безопасной практикой эксплуатации РС «АКВАНАВТ», приведшей к затоплению судна у причала и гибели старшего механика, свидетельствует, что Система управления безопасностью в Компании не функционирует должным образом.

12. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:

Федеральному автономному учреждению «Российский морской регистр судоходства»:



При ежегодных освидетельствованиях судов рыбопромыслового флота, находящихся в зоне ответственности РС, уделять особое внимание проверке соответствия расположения (нанесения) грузовой марки конструкторской/построечной документации, а также необходимых согласований, в случае ранее внесённых изменений.

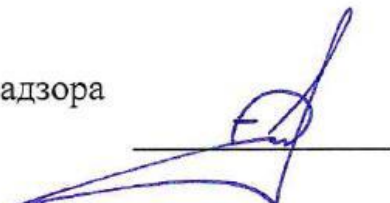
ООО «Примкраб»:

– Разобрать с командным составом судов Компании обстоятельства и причины данного аварийного случая, обратив особое внимание на необходимость безусловного соблюдения положений пункта 1.2 МКУБ, в части:


- обеспечения безопасной практики эксплуатации судов и безопасные для человека условия труда;
- оценки всех рисков для судов, персонала и окружающей среды, установки соответствующей защиты.
- постоянного улучшения навыков судового персонала, относящиеся к управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям, связанным как с безопасностью, так и защитой окружающей среды.
- 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 Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 №308, разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных АС в будущем. О принятых мерах известить МТУ Ространснадзора по ДФО и РС в установленный Положением срок.

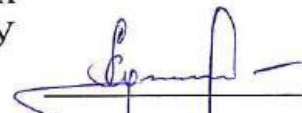
Заместитель начальника МТУ Ространснадзора по ДФО


Белоусов С.Е.

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


Быков А.Г.


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


Сухинин А.Э.

Государственный инспектор по проведению осмотров судов службы капитана морского порта Зарубино

согласовано письмом №3-6/106 от 30.03.2022 Комаров Л.В.

Старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства


Агеев А.А.



Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство морского и речного транспорта
ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»
Филиал Федерального государственного
бюджетного учреждения
«Администрация морских портов Приморского
края и Восточной Арктики»
в морском порту Зарубино
(Филиал ФГБУ «АМП Приморского края и
Восточной Арктики» в морском порту Зарубино)
Морская ул., д. 34, пгт. Зарубино,
Хасанский район, Приморский край, 692725
Тел./факс: (423) 221-57-53
E-mail: zarubino@pma.ru; www.pma.ru

690003 г, Владивосток, улица
Нижне-портовая, дом 3

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО
НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА,
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО
НАДЗОРА

Начальнику управления
И.П. Турищеву

E-mail:
mtu.dfo@rostransnadzor.ru


30.03.2022г. № 3-6/106
На № _____ от _____

Уважаемый Игорь Петрович!


Настоящим сообщая, что член комиссии по расследованию аварийного случая на море с РС «Акванавт», государственный инспектор по проведению осмотров судов инспекции государственного портового контроля службы капитана морского порта Зарубино Л.В. Комаров согласен с выводами комиссии по данному делу и готов подписать заключение № А-03/22 по расследованию аварийного случая на море.

С уважением,

И.о. капитана
морского порта Зарубино

 Ю.В. Григоренко

Государственный инспектор
по проведению осмотров судов

 Л.В. Комаров

