

0590  
СЗФ, АЧКФ  
К улету в Хабаровск



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

10.11.2022 № У03-544

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

О заключении по расследованию аварийного случая на РТМС «КАЙРОС»

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

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

Уважаемые коллеги!

Управление флота, портов и международного сотрудничества направляет для использования в работе копию заключения от 21 октября 2022 г. № ОСА-01/22 по расследованию аварийного случая, произошедшего 21 апреля 2022 г. на рыболовном траулере морозильном (супер) «КАЙРОС», представленное письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу от 26 октября 2022 г. № 1.15-7208.

Приложение: на 14 л. в 1 экз.

С уважением,

Врио начальника  
Управления флота, портов и  
международного сотрудничества

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

**СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП**

Сертификат: 35E42A913CEECE945BB2C2ED1594AFBC  
Кому выдан: Кременюк Дмитрий Иванович  
Действителен: с 28.09.2022 до 22.12.2023

Д.И. Кременюк

Т.Ю. Одинцова  
Управление флота, портов  
и международного сотрудничества  
(495) 9870547

ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ  
ЭО АСР»  
Вх.№ 814  
10 НОЯ 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>

26.10.2022 № 1.15-7208

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Заключение по расследованию аварийного случая,  
произошедшего на РТМ «Кайрос»

Руководителю Федерального агентства  
по рыболовству Российской Федерации

И.В. Шестакову

107996 г. Москва, Рождественский  
бульвар, д. 12

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

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу (МТУ Ространснадзора по ДФО) высылает Вам Заключение № ОСА-01/22 по расследованию АС, произошедшего 21.04.2022 на РТМ «Кайрос».

Приложение на 13 л. в 1 экз.

Врио начальника МТУ  
Ространснадзора по ДФО



В.В. Сонин

Сухинин Анатолий Эдуардович  
тел.: (423) 220-87-51\*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  
Врио начальника Межрегионального  
территориального управления  
Ространснадзора по ДФО

В.В. Сонин

«21» октября 2022 года

г. Владивосток

Место расследования:

Комиссия в составе:

Москаленко Олег Владимирович – начальник отдела учёта и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО.

Сухинин Анатолий Эдуардович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО.

Быков Алексей Гаврилович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО.

Пентельков Игорь Александрович – начальник отдела обеспечения безопасности судоходства Управления безопасности судоходства Росморречфлота.

Кузнецов Виктор Геннадьевич – советник отдела флота и безопасности мореплавания Управления флота, портов и международного сотрудничества Федерального агентства по рыболовству.

Макаров Аркадий Валентинович – капитан морского порта Невельск.

Верещак Евгений Борисович – старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ № ОСА-01/22  
ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ**

- 1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Очень серьезная авария на море.
- 2. ВИД АС:** Гибель двух и более людей, произошедшая в прямой связи с эксплуатацией судна.
- 3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 21.04.2022 17:13 (UTC+12).
- 4. МЕСТО/КООРДИНАТЫ АС:** Тихий океан, в координатах: 47°13,9'N, 152°26,7'E.
- 5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:**

**Название:** КАЙРОС.

**Тип судна:** рыболовный траулер морозильный (супер) (РТМС).

**Флаг:** Российская Федерация.

**Номер ИМО:** 8921602.

**Рейс (откуда и куда):** из п. Владивостока в район промысла северо-западная часть Тихого океана.

**ФИО капитана:** Жемчугов Владимир Андреевич.

**Порт (место) регистрации и номер:** Невельск, № РМ 2535.

**Судовладелец номер ИМО, адрес:** ООО «Росрыбфлот», ИМО нет, 693013, г. Южно-Сахалинск, ул. Чехова, д. 72, офис 17, тел. (4242) 42-54-15, rosribflot@mail.ru.

**Генеральный директор:** Руденко Олег Геннадьевич.

**Место и год постройки:** Япония, 1990 г.

**Наибольшие размерения судна (м):** длина 74.46, ширина 12.20, высота борта 7.25.

**Вместимость (брутто/нетто):** 1597/604.

**Тип и мощность судовой энергетической установки:** ДВС 8АН40АКД 2207 кВт.

**Число и конструкция гребных винтов:** 1хВРШ.

**Конструкция руля, ПУ:** балансирный, ПУ нет.

**Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):** 15,4 узла.

**Осадка на момент аварии (нос):** 3,0м.

**Осадка на момент аварии (корма):** 8,0 м.

**Осадка на миделе:** 5,5 м.

**Число пассажиров:** нет.

**Количество и род груза, его размещение по трюмам:** мороженая рыбопродукция 286,612 т.

**Численность экипажа:** 53 человека.

**Штатный комплект спасательных средств:** надувная дежурная шлюпка типа «ПК/PD-420» - 1 шт. плот спасательный надувной, типа КНА-20 - 6 шт., спасательные жилеты - 67 шт., гидротермокостюмы - 59 шт., спасательные круги - 20 шт.

**Мощность радиостанции и дальность действия:** ПВ/КВ р/станция FURUNO 250 Вт. УКВ р/станция FURUNO, передатчик SAILOR 6222, аппаратура ГМССБ на районы А1, А2, А3.

**Навигационные приборы:** Компас гироскопический TOKYO KEIKI INC.; TG-8000, компас магнитный основной SAURA KEIKISEISAKUSHO CO., LTD; KN-165-1, компас магнитный путевой SAURA KEIKISEISAKUSHO CO., LTD; T-150, эхолот SAMYUNG ENC CO., LTD; SES-5000, лог FURUNO ELECTRIC CO., LTD; DS-80, PLC FURUNO ELECTRIC CO., LTD; FAR-2228, FURUNO ELECTRIC CO., LTD; FAR-2228, приеминдикатор систем радионавигации AMYUNG ENC CO., LTD; N500R, аппаратура автоматической идентификационной (информационной) системы (АИС) SAMYUNG ENC CO., LTD; SI-30AR, система управления курсом или траекторией судна TOKYO KEIKI INC.; PR-2802A-E-V23.

**Число и мощность водоотливных средств:** насос центробежный 250 л/мин.

**Противопожарные средства:** переносной порошковый огнетушитель 5 кг - 30шт., передвижной порошковый огнетушитель 16 кг - 1шт., стационарная водопожарная система: 2 главных насоса, производительность 100 м<sup>3</sup>/ч, аварийный пожарный насос - 50 м<sup>3</sup>/ч., стационарная система объемного аэрозольного пожаротушения генераторами огнетушащего аэрозоля типа СОТ-1М в количестве - 23 шт. (в том числе один запасной).

**Категория ледовых усиления судна:** нет

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

Российский морской регистр судоходства (РС)

**6.1. Срок действия классификационного свидетельства:** до 16.06.2026.

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

|   |                  |
|---|------------------|
| 1. Свидетельство о праве собственности                          | 21.06.2021 – б/с |
| 2. Свидетельство о праве плавания под флагом РФ                 | 21.06.2021 – б/с |
| 3. Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна | до 16.06.2026    |
| 4. Классификационное свидетельство                              | до 16.06.2026    |
| 5. Свидетельство о грузовой марке                               | до 16.06.2026    |
| 6. Международное мерительное свидетельство                      | 16.06.2021 – б/с |
| 7. Свидетельство на оборудование и снабжение                    | до 16.06.2026    |
| 8. Свидетельство о предотвращении загрязнения моря нефтью       | до 16.06.2026    |
| 9. Свидетельство о предотвращении загрязнения моря мусором      | до 16.06.2026    |
| 10. Свидетельство об управлении безопасностью                   | до 11.09.2022    |
| 11. Документ о соответствии судовладельца                       | до 31.12.2023    |

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

Гибель трёх членов экипажа. Матросы траловой бригады: Ключевский Алексей Викторович 02.03.1990 г.р.; Безгин Александр Сергеевич 12.11.1982 г.р.; Суздалов Валерий Владимирович 16.08.1984 г.р. Все граждане РФ.

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

21.04.2022 в 17:13 (здесь и далее местное время (UTC+12)) на рыболовном судне «Кайрос», осуществлявшем добычу водных биологических ресурсов в северо-западной части Тихого океана, во время ведения промысла, при выборке трала в момент перехода с ваерных тросов на кабельные тросы, матросы выбирали слабину ваера. В этот момент стопорный гак траловой доски разогнулся, и траловая доска резко опустилась вниз. Слабиной ваера двух человек откинуло на промысловую палубу, один упал за борт (Суздалов В.А.), которого вскоре подняли на борт СРТМ «ШИКОТАН» без признаков жизни. Двое других (Ключевский А.В. и Безгин Л.С.) получили травмы, несовместимые с жизнью. С СРТМ «ШИКОТАН» тело Суздалова В.А. было передано на РТМС «КАЙРОС». РТМС «КАЙРОС» снялся с промысла и последовал в морской порт Петропавловск-Камчатский для доставки погибших в морг.

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

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

Гидрометеорологические условия на 21.04.2022 по данным Windy (Wind map & weather forecast): ветер юго-западный – 15.0 м/с, высота волны 1.5-2.0 м, светлое время суток, пасмурно, видимость 10 миль, температура воздуха +5°С, температура забортной воды +1°С.

21.04.2022 рыболовное судно РТМС «КАЙРОС» (далее судно) находилось в северо-западной части Тихого океана и вело промысел морских биоресурсов. Согласно расписанию промысловых вахт с 08:00 на промысловой палубе должна была работать вахта под руководством старшего мастера добычи Хмелевского В.П. в составе: матросов Харченко Д.К, Яценко И.С., Логвинова Л.Л., Безгина А.С., Суздалова В.В., Ключевского Л.В. Так как дневных тралений не было, а орудия лова находились в исправном состоянии, члены траловой команды отдыхали и занимались личными делами.

В 08:00 на промысловую ходовую вахту на мостике заступили вахтенные капитан судна (КМ), второй помощник капитана (2ПКМ) и вахтенный матрос-рулевой, в машинном отделении (МО) вахтенный старший механик (СМХ). Осуществляя поиск косяков рыбы, судно следовало переменными ходами и курсами, управление рулём в автоматическом режиме.

В 16:00 с ходового мостика поступила команда капитана судна траловой команде готовиться к постановке трала.

В 16:40 траловая команда под руководством старшего мастера добычи Хмелевского В.П. начала постановку трала.

В 17:00 из-за сильного течения и невозможности судну с тралом оставаться на промысловой изобате, по команде капитана, траловая команда начала выборку трала. Вахтенный 2ПКМ стоял на рычагах управления траловой лебедкой, капитан осуществлял общее руководство процессом выборки трала. Старший мастер добычи, согласно промысловому расписанию, вместе с матросами Безгиным А.С, Суздалевым В.В., Ключевским А.В. находились в левом кармане промысловой палубы. Матросы Харченко Д.И, Яценко И.С., Логвинов Л.А. – в правом кармане промысловой палубы. Старший мастер добычи находился в углу кармана левого борта возле слипа и осуществлял общее руководство промысловыми работами на палубе, следил за правильной выборкой трала и равномерной выборкой ваеров. Матрос Безгин А.С., согласно промысловому расписанию, отдал ваера от переходников, стопорный гак, выбрал слабину ваера для переключения на переходники, отдал переходник от доски левого борта. Матрос Суздалов В.В. ставил доску на стопорный гак, отдал ваер от доски, выбирал слабину ваера для переключения на переходники, отдал ваерную скобу левого борта. Матрос Ключевский А.В. выбирал слабину ваера для переключения на переходники, на контроллере лебедок левого борта.

В 17:10 к корме судна подошли траловые доски, старший мастер добычи зацепил переходник и начал выбирать его слабину. Матросы Безгин А.С., Суздалов В.В., Ключевский А.В., согласно промысловому расписанию, выбирали слабину ваера для перехода с траловой доски на кабельную систему.

В 17:13 произошло разгибание «стопорного гака» траловой доски левого борта, из-за чего траловую доску сорвало со стопора. Падая вниз, траловая доска потянула за собой ваер, слабину которого выбирали матросы траловой команды Безгин А.С, Суздалов В.В., Ключевский А.В., под

командой старшего мастера добычи. В результате резкого натяжения ваера матросов Безгина А. С., Суздalова В.В., Ключевского А.В. разбросало в разные стороны.

Согласно показаний старшего мастера добычи Хмелевского В.П., в момент подхода траловых досок он стоял в левом кармане промысловой палубы лицом к траловой доске левого борта. Услышав стук, он повернулся и увидел, что траловую доску левого борта сорвало со стопора. Матрос Ключевский А.В. лежит на промысловой палубе, матрос Безгин А.С. висит на борту, зацепившись сапогом за фундамент шпилья, что не позволило ему упасть за борт. Матроса Суздalова В.В. выбросило за борт судна в воду. По судну была объявлена тревога «Человек за бортом!». Старший мастер добычи подбежал и схватил матроса Безгина А.С., который висел на борту судна за куртку. Он вместе с матросами Харченко Д. И. и Яценко И. С. вытянули матроса Безгина А.С. из-за борта и положили его на палубу. Матрос Безгин А.С. был в полусознательном состоянии, матрос Ключевский А.В. был без признаков жизни. Матрос Яценко И.С. сбросил спасательный круг с промысловой палубы в сторону находящегося за бортом в воде матроса Суздalова В.В. и начал звать его, но матрос Суздalов В.В. не подавал признаков жизни.

В 17:17 на кормовую палубу прибыл старший помощник капитана (СПКМ) для оказания медицинской помощи пострадавшим. Он осмотрел пострадавших и дал указание матросам перенести их в столовую команды. Боцман Коростелев Д.В. и матрос Харченко Д.И. перенесли пострадавших в столовую команды. Первым занесли матроса Ключевского А.В. СПКМ осмотрел его: в области живота были обнаружены сильные ушибы, был проведен не прямой массаж сердца. Реанимационные мероприятия не имели успеха, и в 17:20 СПКМ констатировал смерть матроса Ключевского А.В. Вторым в столовую команды доставили матроса Безгина А.С. Он был в состоянии агонии, постоянно терял сознание, бессвязно говорил. В области живота были обнаружены сильные ушибы. Давление было низким, пульс редкий. СПКМ приложил на место ушиба холод и наложил эластичную шину. Безгин А.С. начал сипеть, не приходя в сознание, начались судороги, признаков жизни не было. СПКМ провел не прямой массаж сердца, но это не помогло. В 18:15 была констатирована смерть матроса Безгина А.С.

По указанию капитана судна, прекратили выборку трала, трал был взят на стопора, судно начало маневрировать в поиске матроса Суздalова В.В., выброшенного тросом в море. Обнаружив матроса Суздalова В. В., начали маневрирование в его сторону, но из-за сильного течения и трала за бортом, возможность маневра была ограничена. По УКВ связи были оповещены работающие рядом рыболовные суда. Капитан РТМС «КАЙРОС» обратился за помощью по поднятию матроса Суздalова В. В. из воды к капитану СРТМ «ШИКОТАН», который находился рядом и не вел промысел.

В 17:45 передали наблюдение за матросом Суздalовым В.В. СРТМ «ШИКОТАН» и продолжили выборку трала. Перед выборкой трала, старший мастер добычи осмотрел стопорный гак на левой штатной тумбе, гак оказался разогнутым. Старший мастер добычи заменил его на скобу 38 мм. После этого был выбран трал и уложен в походное положение.

В 18:25 капитан СРТМ «ШИКОТАН» сообщил, что в координатах широта 47°15,4'N, долгота 152°26,6'E был поднят на борт судна матрос Суздalов В. В. без признаков жизни.

В 20:10 РТМС «КАЙРОС» ошвартовался левым бортом к СРТМ «ШИКОТАН» и забрал тело матроса Суздalова В. В.

В 20:15 РТМС «КАЙРОС» отшвартовался от СРТМ «ШИКОТАН» и, по распоряжению руководства Компании, взял курс на порт Петропавловск-Камчатский.

24.04.2022 в 22:10 РТМС «КАЙРОС» встал на якорь на рейде морского порта Петропавловск-Камчатский в точке № 74.

25.04.2022 в 09:20 к левому борту РТМС «КАЙРОС» ошвартовался катер «КАПИТАН МИШИН» с комиссией органов следствия, судмедэкспертизы и портовых властей.

В 11:30 тела погибших матросов Безгина А. С., Суздalова В. В., Ключевского А.В. были переданы на катер «КАПИТАН МИШИН».

В 11:45 катер отошел от борта РТМС «КАЙРОС» и доставил тела матросов Безгина А.С., Суздalова В.В., Ключевского А.В. на берег, где их передали в морг г. Петропавловск-Камчатский для проведения судебно-медицинской экспертизы.

## 9.2. Установленные факты:

Рыболовное судно РТМС «КАЙРОС» на основании Классификационного свидетельства является судном неограниченного района плавания. Ограничения по гидрометеорологическим условиям: по условиям эксплуатации: швартовые и грузовые операции в море при волнении более 4 баллов не допускаются (высота волны 3-процентной обеспеченности не более 2.0м).

Экипаж РТМС «КАЙРОС» на момент аварийного случая состоял из 53 человек. Дипломы членов экипажа судна соответствовали требованиям Международной конвенции о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несения вахты 1995 года, а также Документу о минимальном безопасном составе экипажа судна.

Расстановка лиц вахтенной службы на мостике и в МО соответствовала схеме, утверждённой капитаном РТМС «КАЙРОС», а также условиям плавания и требованиям Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации, утвержденного Приказом Минсельхоза РФ от 27.07.2020 № 421.

Матрос Безгин Александр Сергеевич 12.11.1982 г.р., гражданин РФ:

– был допущен к занятию штатной должности матроса на основании Свидетельства №008691, выданного 08.11.2021 решением экзаменационной комиссии Приморского морского УТЦ и на основании медицинского заключения ООО «Медицинский центр Профосмотр» г. Хабаровск о допуске к работе в должности матроса, выданного 08.12.2021 сроком на один год;

– 05.03.2022 прошел проверку знаний требований охраны труда (ОТ) работников ООО «Росрыбфлот».

– согласно предписанию о направлении на судно судовладельца от 16.03.2022 прошел вводный инструктаж по охране труда и техники безопасности в ООО «Росрыбфлот»

– 25.03.2022 согласно выписке из журнала по технике безопасности РТМС «КАЙРОС» прошёл первичный инструктаж на рабочем месте.

– 25.03.2022 согласно выписке из журнала по технике безопасности РТМС «КАЙРОС» прошёл инструктаж и обучение на рабочем месте.

– согласно Протоколу осмотра места несчастного случая от 22.04.2022, матрос Безгин А.С. на момент АС был одет в утепленный зимний костюм, костюм рабочий х/б, сапоги резиновые с усиленной защитой, в кепке, в защитной каске, перчатки резиновые и х/б; жилет рабочий спасательный, на ремне нож.

Матрос Ключевский Алексей Викторович 02.03.1990 г.р., гражданин РФ:

– был допущен к занятию штатной должности матроса на основании Свидетельства №007308, выданного 08.02.2021 решением экзаменационной комиссии Приморского морского УТЦ и на основании медицинского заключения КГБУЗ «Владивостокская поликлиника №1» о допуске к работе в должности матроса, выданного 11.03.2022 сроком на один год;

– 16.03.2022 прошел проверку знаний требований охраны труда (ОТ) работников ООО «Росрыбфлот».

– согласно предписанию о направлении на судно судовладельца от 16.03.2022 прошел вводный инструктаж по охране труда и техники безопасности в ООО «Росрыбфлот».

– 25.03.2022 согласно выписке из журнала по технике безопасности РТМС «КАЙРОС» прошёл первичный инструктаж на рабочем месте.

– 02.04.2022 согласно выписке из журнала по технике безопасности РТМС «КАЙРОС» прошёл инструктаж и обучение на рабочем месте.

– 29.03.2022 согласно выписке из журнала по технике безопасности РТМС «КАЙРОС» прошёл инструктаж на рабочем месте службы добычи.

– согласно Протоколу осмотра места несчастного случая от 22.04.2022, матрос Ключевский А.В. на момент АС был одет в утепленный зимний костюм, костюм рабочий х/б, сапоги резиновые с усиленной защитой, в кепке, в защитной каске, перчатки резиновые и х/б; жилет рабочий спасательный, на ремне нож.

Матрос Суздалов Валерий Владимирович 16.08.1984 г.р., гражданин РФ:

– был допущен к занятию штатной должности матроса на основании Свидетельства №11710, выданного 11.11.2021 решением экзаменационной комиссии №1029 ФГБОУ ВО Дальневосточного государственного технического рыбохозяйственного университета и на основании медицинского

заклучения ООО Медицинский центр «Приско» г. Находка о допуске к работе в должности матроса, выданного 07.02.2022 сроком на один год;

– 05.03.2022 прошел проверку знаний требований охраны труда (ОТ) работников ООО «Росрыбфлот».

– согласно предписанию о направлении на судно судовладельца от 16.03.2022 прошел вводный инструктаж по охране труда и техники безопасности в ООО «Росрыбфлот».

– 25.03.2022 согласно выписке из журнала по технике безопасности РТМС «КАЙРОС» прошёл первичный инструктаж на рабочем месте.

– 02.04.2022 согласно выписке из журнала по технике безопасности РТМС «КАЙРОС» прошёл инструктаж и обучение на рабочем месте.

– 10.08.2018 согласно выписке из журнала по технике безопасности РТМС «КАЙРОС» прошёл инструктаж на рабочем месте службы добычи.

– согласно Протоколу осмотра места несчастного случая и показаниям свидетелей матросов траловой команды от 22.04.2022, матрос Суздалов В.В. на момент АС был одет в костюм утепленный зимний, костюм рабочий х/б, сапоги резиновые с усиленной защитой, в кепке, в защитной каске, перчатки резиновые и х/б; жилет рабочий спасательный, на ремне нож.

Место происшествия (НС) – промысловая палуба. Покрытие промысловой палубы – деревянный чакковый настил, ширина палубы в районе места происшествия 4200 мм, деревянный настил (рыбницы), конструкция бортика промысловой палубы – стальной лист толщина 10 мм, высота в районе места происшествия 700 мм, протяженность – вдоль всей промысловой палубы, леерные ограждения борта высотой 1520 мм, сверху стальная труба диаметром 100 мм. Настил палубы кармана чистый, следов ГСМ нет. На момент несчастного случая, трал находился за бортом судна. На момент осмотра, в связи с решением капитана судна для облегчения маневрирования судна при спасении матроса Суздалова В.В., трал был поднят на борт. На штатной тумбе левого борта «стопорный гак» траловой доски заменен на скобу 38 мм, сам стопор состоит из троса диаметром 38 мм, длиной 3100 мм, который прикреплен к тумбе скобой 41 мм. На конце стопора скоба 38 мм. Разогнутый «стопорный гак», длина 440 мм, вес 6 кг был передан ранее на ходовой мостик для предъявления следственным органам. В кармане левого борта посторонние предметы и загромождения отсутствуют. Погодные условия: переменная облачность, без осадков, ветер юго-западный 12 м/с, состояние моря 1,2 м, температура воздуха +6°С. Защитные ограждения в наличии, на штатных местах. Вентиляция: естественная, открытый воздух. Естественное освещение.

Процесс выборки трала на РТМС «КАЙРОС» заключался в следующем: сначала идет выборка ваеров – металлических тросов диаметром 38 мм. Ваера накручиваются на специальные барабаны, которые управляются вахтенным помощником капитана или капитаном судна посредством механических манипуляторов рычажного типа, расположенных в ходовой рубке мостика. Во время производства работ, как при постановке, так и при выборке трала, все команды на управление барабанами подает старший мастер добычи с промысловой палубы. Каждый из двух ваеров через буксировочные цепи, протянутые через кормовые ваерные блоки, крепится к отдельной траловой доске (по одной доске на левой и правой сторонах кормы судна). Вес каждой траловой доски составляет 4790,8 кг. Когда траловые доски подходят к корме судна, их поднимают из воды и в подвешенном положении силами матросов траловой команды фиксируют на «стопорные гаки», подсоединенные стопорными тросами к крепежным тумбам на промысловой палубе судна. После этого посредством манипуляторов управления барабанами дается слабина ваеров для того, чтобы матросы траловой команды смогли вручную выбрать слабину ваера, и его можно было отсоединить от траловой доски. В то время, когда матросы выбирают слабину ваера, от траловой доски отсоединяется «переходник» – специальный трос, который имеет слабину и напрямую связан с кабельной системой трала. Кабельная система трала представляет собой набор металлических тросов, которые идут вдоль всего трала и предназначены для выборки трала. После того, как проводник отсоединен от траловой доски, он присоединяется к ваеру, и выборка трала продолжается с помощью кабельной системы. На этом этапе от кабельной системы происходит отсоединение «лапок» (тросов, которыми траловая доска прикреплена к тралу). Этот процесс называется выключением траловых досок (из протокола опроса старшего мастера добычи Хмелевского В.П.).

При закреплении траловых досок на стопора, на «стопорные гаки» оказывает нагрузку трал, находящийся в воде и вес траловой доски. Трал изготовлен из материалов, которые имеют положительную, «нулевую» плавучесть, поэтому нагрузка составляла вес траловой доски – 4790,8 кг.



Промысловое вооружение судна рассчитано на подъемы тралов с уловом до 100 т. Визуальная проверка промыслового вооружения происходит перед каждой выборкой и постановкой трала, так как является неотъемлемой частью рабочего процесса.

Согласно представленного группой специалистов кафедры «Промышленное рыболовство» ФГБОУ ВО «Дальрыбвтуз» своего профессионального мнения о возможных причинах аварийного случая на РТМС «КАЙРОС» следует, что при проведении промысловой операции «выборка трала» в процессе взятия траловой доски на стопора на РТМС «КАЙРОС» был использован общепаспортный способ крепления с применением гака. Это явилось основной причиной происшествия, повлекшего смерть двух и более человек. На добывающем судне имелся другой промысловый инвентарь – скобы для осуществления безопасного крепления траловой доски в процессе перехода с ваерной системы на кабельную, об этом свидетельствуют фотографии промыслового вооружения левого борта в походном состоянии, об этом также указано в протоколе осмотра места несчастного случая, который был произведен 22.04.2022 г. (на следующий день после аварии). Использование словосочетания «стопорный гак» траловой доски, неприемлемо, так как является непрофессиональным. Имеется стопор, состоящий из «троса диаметром 38 мм, длиной 3100 мм, прикрепленный к тумбе скобой 41 мм» (из протокола осмотра места несчастного случая). Конструкция траловой доски не имела (чертеж траловой доски) и никогда не имеет никакого стопорного гака ни в теории, ни в практике промышленного рыболовства. Стопорный гак – только средство, с помощью которого осуществляется крепление. Причем, использование понятия «стопорный гак» в данном случае, когда фактически применялся гак Dog hook (из ассортимента ряда гаков и Сертификата), также говорит о нем, как о средстве крепления – взятие на стопора.

Предоставленный комиссии по расследованию Сертификат на гак показывает, что гак прошел испытание при минимальном разрушающем усилии 10 тонн и рекомендован для работы при 5.0 тоннах, таким образом, коэффициент запаса прочности должен быть не менее 4. Таким образом, данный гак не обеспечивал безопасных условий выполнения промысловых операций с используемыми траловыми досками. Кроме того, дата истечения срока действия сертификата 13.04.2022 г., т.е. в момент аварии 21.04.2022 используемый гак не имел подтверждения соответствия и не мог использоваться в работе.

Кроме того, из представленной схемы взятия траловой доски на стопор, подписанной капитаном РТМС «КАЙРОС», очевидным является тот факт, что такой способ «накидывания» или «продевания», не соответствующего по своим техническим характеристикам гака, прикрепленного к стопору, диаметром 38 мм, в звено цепи, прикрепленной к ваеру, диаметром 38 мм, на которой «висит» траловая доска, массой 4975 кг, при возникновении дополнительных динамических нагрузок, связанных с жесткими промысловыми условиями, однозначно может привести к «разгибанию» с последующим «разломом» закругленной части гака, на который и приходится вся нагрузка траловой системы, что фактически и произошло. Разгибание гака не произошло одновременно. Постоянное использование данного способа взятия доски на стопора в конечном итоге привело к такой ситуации. Наряду с этим, использование такой системы в случаях ускорения процесса проведения операции взятия доски на стопор при динамических нагрузках могло привести и к простому выскакиванию кончика гака из звена цепи.

Согласно письму РС № 340-57-96277 от 25.04.2022 внеочередное освидетельствование РТМС «КАЙРОС» в связи с аварийным случаем Регистром не проводилось в связи с тем, что рыбопромысловое и технологическое оборудование не является объектом технического наблюдения Регистра. Документы не оформлялись, класс РТМС «КАЙРОС» РС 907065 не был приостановлен.

Согласно письму директора ФГБУ «Дальневосточный ЭО АСР» от 25.04.2022 № 314-11 на основании подпункта «е» пункта 14 главы IV Приложения №2 Приказа Минсельхоза РФ от 28.04.2015 №166, 22.04.2022 г. было принято решение об изъятии Свидетельства об управлении безопасностью (СвУБ) РТМ «Кайрос» № К.0496 от 17.12.2021 г. На основании пункта 15 главы IV Приложения №2 Приказа Минсельхоза РФ №166 от 28.04.2015 с момента принятия решения об изъятии СвУБ РТМС «КАЙРОС» данный СвУБ считается аннулированным.

26.04.2022 инспекторами ФГБУ «Дальневосточный ЭО АСР» составлен Акт о результатах освидетельствования системы управления безопасностью (СУБ) компании ООО «Росрыбфлот». По результатам освидетельствования было выявлено 5 несоответствий, в том числе:

– без уведомления Компании на судне была нарушена процедура привлечения личного состава к работам, не соответствующим их квалификации;

- нарушена процедура проведения инструктажа по технике безопасности;
- компания не вела контроль за перемещениями личного состава согласно направлениям с отдела кадров и квалификационным документам;
- процедура СУБ «Найм персонала» была нарушена: в бланке согласования на судне отсутствует согласование капитана судна.

### **9.3 Причины аварии:**

Использование гака, не обеспечивающего безопасных условий выполнения промысловых операций.

### **9.4 Выводы:**

Ведение промыслового процесса всегда связано с большим риском для всех членов палубной команды, их слаженная и профессиональная работа – залог их жизни. Весь процесс работы на промысловой палубе, все действия палубной команды должны быть строго регламентированы промысловым расписанием и промысловой схемой.

Необходимо помнить, что все члены экипажа несут ответственность за обеспечение собственной безопасности и безопасности своих коллег.

Вся деятельность на борту судна должна рассматриваться с точки зрения управления рисками.

То, что операция является рутинной, повторяющейся изо дня в день, не означает, что она имеет низкий риск и, следовательно, не учитывается в Системе управления безопасностью. Важно регулярно пересматривать СУБ, чтобы убедиться в том, что все операции правильно продуманы и приняты соответствующие меры по снижению рисков и устранению выявленных опасностей.

Эффективная оценка рисков до начала выполнения задачи позволила бы определить необходимые меры безопасности. Оценка рисков должна проводиться в соответствии с требованиями СУБ, соблюдением необходимых процедур и принятыми мерами предосторожности.

### **9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:**

#### **ООО «Росрыбфлот» (далее - Общество):**

– разобрать с экипажами судов Общества обстоятельства и причины данного аварийного случая, обратив особое внимание на соблюдения техники безопасности и безопасных условий труда для человека при проведении промысловых операций под персональную ответственность капитанов, мастеров добычи, помощников капитана по добыче, за соблюдением норм охраны труда и техники безопасности;

– пересмотреть свою оценку рисков и сформулировать новые процедуры (безопасные рабочие процедуры) для промысловых операций;

– обязать капитанов и старших механиков судов Компании контролировать правильность заполнения судового и машинного журналов, согласно «Правил ведения журналов судов», утвержденных приказом Минтранса РФ от 10.05.2011 N 133;

В соответствии с пунктом 31 «Положения о расследовании аварий или инцидентов на море», утвержденного приказом Минтранса России от 08.10.2013 № 308 (далее – ПРАИМ-2013) разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных АС в будущем;

– о принятых мерах известить организации, перечисленные в пункте 31 ПРАИМ-2013, в установленный срок.


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

 Москаленко О.В.

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

 Быков А.Г.

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

  
Сухинин А.Э.  
согласовано письмом  
от 18.10.2022  
№ УБС-2541 Пентельков И.А.

Начальник отдела обеспечения безопасности судоходства  
Управления безопасности судоходства Росморречфлота

согласовано письмом  
от 19.10.2022  
б/н Кузнецов В.Г.

Советник отдела флота и безопасности мореплавания  
Управления флота, портов и международного сотрудничества  
Федерального агентства по рыболовству

Капитан морского порта Невельск

согласовано письмом  
от 19.10.2022  
№ 05/04/400 Макаров А.В.

Старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала  
Российского морского регистра судоходства

  
Верещак Е.Б.



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСМОРРЕЧФЛОТ)

Петровка, ул., дом 3/6, Москва, 125993,  
Тел: (495) 626-11-00; факс: (495) 626-15-62  
[www.morflot.ru](http://www.morflot.ru), E-mail: [ud@morflot.ru](mailto:ud@morflot.ru)

18.10.2022 № 75С-2541  
на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Начальнику Межрегионального  
территориального управления  
Ространснадзора по ДФО

И.П. Турищеву

[mtu.dfo@rostransnadzor.ru](mailto:mtu.dfo@rostransnadzor.ru)  
[priemnaya@dvgosmornadzor.ru](mailto:priemnaya@dvgosmornadzor.ru)  
Ул. Стрельникова, 3Б,  
г. Владивосток, Россия, 690065

Уважаемый Игорь Петрович!

Направляю данное письмо в рамках расследования очень серьезной аварии на море, приведшей к гибели двух и более людей, произошедшей в прямой связи с эксплуатацией судна «КАЙРОС», произошедшей 21.04.2022 в 17:13 (UTC+12) (далее – Авария) и сообщаю, что, как лицо проводившее расследование указанной Аварии, подписываю Заключение № ОСА-01/22 по расследованию аварийного случая на море (далее – Заключение).

Вместе с тем считаю необходимым отметить следующее.

Вся деятельность на борту судна должна рассматриваться с точки зрения управления рисками, в том числе и деятельность, связанная с работами по применению орудий лова (добычи) тех или иных видов биоресурсов.

Таким образом, все работы, связанные с риском, на судне должны быть строго регламентированы судовыми расписаниями, в том числе и промысловым расписанием, а действия персонала при выполнении таких работ должны быть установлены персональными инструкциями, в том числе и для лиц, выполняющих конкретные виды работ при выполнении тех или иных операций при работе с орудиями лова (добычи) тех или иных видов биоресурсов.

Отсутствие же в судовой СУБ разделов, касающихся работ, связанных с использованием орудий лова (добычи) тех или иных видов биоресурсов, является несоответствием, что требует переработки судового руководства по СУБ.

Также отмечаю о необходимости перед каждой операцией (постановка, выборка и т.д.) до начала производства работ, связанных с использованием орудий лова необходимо проведения инструктажа по технике безопасности персонала, задействованного в проведении таких работ под личную подпись инструктируемого о проведении такого инструктажа.

Также, в раздел 9.5 Заключения «Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем» считаю целесообразным добавить следующее:



Министерству транспорта Российской Федерации:

– подготовить изменение в российское законодательство в отношении утверждения руководств по СУБ и выдаче соответствующих свидетельств по СУБ в отношении судов рыбопромыслового флота классификационными обществами, на классификационном учете которых состоят те или иные суда;

ООО «Росрыбфлот»:

– переработать судовые руководства по СУБ в отношении судов ООО «Росрыбфлот» в части включения разделов касательно выполнения работ с использованием орудий лова (добычи) тех или иных видов биоресурсов;

– разработать и внедрить на суда форму журнала по технике безопасности при работе с орудий лова (добычи) или иных видов биоресурсов;

– обязать лиц, ответственных за проведение работ, связанных с применением орудий лова (добычи) тех или иных видов биоресурсов, проводить инструктаж по технике безопасности с персоналом непосредственно участвующим в таких работах под их личную роспись в журнале по технике безопасности;

– обязать лиц, ответственных за проведение работ, связанных с применением орудий лова (добычи) тех или иных видов биоресурсов, осуществлять непосредственный контроль за использованием штатного оборудования, поставляемого производителем используемых орудий лова и недопущению к применению каких-либо иных деталей, элементов такого оборудования.

Начальник отдела обеспечения  
безопасности судоходства  
Управления безопасности судоходства



И.А. Пентельков

Русаков Александр Михайлович  
(495) 626-98-51





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](mailto:harbour@fishcom.ru)  
<http://fish.gov.ru>

19 октября 2022 г. № 6/Н

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Начальнику Межрегионального  
территориального управления  
Ространснадзора по ДФО

И.П. Турищеву

E-mail: [priemnaya@dvgosmornadzor.ru](mailto:priemnaya@dvgosmornadzor.ru)

Уважаемый Игорь Петрович!

Настоящим сообщая, что я, Кузнецов Виктор Геннадьевич, советник отдела флота и безопасности мореплавания Управления флота, портов и международного сотрудничества Федерального агентства по рыболовству, член комиссии по расследованию аварийного случая классификации «Очень серьезная авария на море», произошедшего 21 апреля 2022 года на рыболовном траулере морозильном (супер) (РТМС) «Кайрос», ИМО нет, судовладелец ООО «Росрыбфлот», порт (место) регистрации «Невельск», № РМ 2535, согласен с выводами комиссии по данному делу и готов подписать заключение № ОСА-01/22 по расследованию аварийного случая на море.

*В.Г. Кузнецов*

В.Г. Кузнецов





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 НЕВЕЛЬСК

ул. Советская, д. 80, г. Невельск, Сахалинская область, 694740  
телефон: (42435) 4-90-14, факс: (42436) 2-01-25, <http://ампскк.рф>, [www.ампскк.ru](http://www.ампскк.ru), e-mail: [Nevelsk@ampskk.ru](mailto:Nevelsk@ampskk.ru)

19 октября 2022 г. № *05/04/400*

Начальнику Межрегионального  
территориального управления  
Ространснадзора по ДФО

Федеральная служба по надзору в сфере  
транспорта  
Дальневосточное Управление  
Государственного морского надзора  
Турищеву И.П.

[priemnaya@dvgosmomadzor.ru](mailto:priemnaya@dvgosmomadzor.ru)

Уважаемый Игорь Петрович!

Настоящим сообщая, что член комиссии по расследованию аварийного случая на море с рыболовным траулером морозильным (супер) (РТМС) «Кайрос» капитан морского порта Невельск Невельского филиала ФГБУ "АМП Сахалина, Курил и Камчатки" А.В. Макаров согласен с выводами комиссии по данному делу и готов подписать заключение № ОСА-01/22 по расследованию аварийного случая на море.

А.В. Макаров

