



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

19.09.2022 № У03-445

На № _____ от _____

О заключении по расследованию аварийного случая с СРТМ-К «Александр Шалин» и СРТМ-К «Залив Петра»

*СЗФ, ФАИФ
для информации
ОБ ЭФ в требовании
для составления
актов.
ФКОП. 20.09.2022*

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 9 сентября 2022 г. № А-21/22 по расследованию аварийного случая, произошедшего 16 июня 2022 г. с рыболовными судами «Александр Шалин» и «Залив Петра», представленное письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу от 16 сентября 2022 г. № 1.15-6339, в соответствии с пунктом 24 Положения о порядке расследований аварий или инцидентов на море, утвержденного Министерством транспорта Российской Федерации 8 октября 2013 г. № 308.

Приложение: на 9 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: 503BD9654737EF0CE912A2D72491E53DECE9A
Кому выдан: Кременюк Дмитрий Иванович
Действителен: с 21.07.2021 до 21.10.2022



Д.И. Кременюк
ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ
ЭО АСР»
ВХ.№ 568
20 СЕН 2021



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
(РОСТРАНСНАДЗОР)

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

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

16.09.2022 № 1.15-6339
На № _____ от _____

Заключение по расследованию аварийного случая,
произошедшего с СРТМ-К «Александр Шалин»
и СРТМ-К «Залив Петра»

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-21/22 по расследованию АС, произошедшего 16.06.2022 с СРТМ-К «Александр Шалин» и СРТМ-К «Залив Петра».

Приложение на 8 л. в 1 экз.

Врио начальника МТУ
Ространснадзора по ДФО



С.Е. Белоусов

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

09 » сентября 2022 г.

Место расследования:
Комиссия в составе:

г. Владивосток

1. Белоусов Сергей Евгеньевич – заместитель начальника МТУ Ространснадзора по ДФО.
2. Сухинин Анатолий Эдуардович – главный государственный инспектор отдела учёта и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО.
3. Штец Андрей Николаевич - эксперт отдела учёта и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО.
4. Меньших Василий Александрович – и.о. капитана морского порта Магадан.
5. Погуляй Алексей Сергеевич - инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-21/22

ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море
2. **ВИД АС:** Столкновение
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 16.06.2022 в 05:30 (UTC+11)
4. **МЕСТО/КООРДИНАТЫ АС:** Северо-восточная часть Охотского моря, в координатах: Ш=58 ° 17,3 сев. Д=152 ° 55,4 вост.
5. **ДАННЫЕ О СУДНЕ:**
Название: АЛЕКСАНДР ШАЛИН
Тип судна: рыболовное
Флаг: Российская Федерация
Номер ИМО: 8832978
Рейс (откуда и куда): Магадан - Охотское море район промысла.
ФИО капитана: Пархатский Юрий Алексеевич
Порт (место) регистрации и номер: Магадан
Судовладелец номер ИМО, адрес: ООО «Mar-Ci Интернешнл», ИМО 1834338, 685000, г. Магадан, Портовая ул., дом 1., E-mail: main@seawolf.magadan.su
Генеральный директор: Котов Михаил Николаевич.
Место и год постройки: СССР, 1990 г.
Наибольшие размерения судна (м): длина 54.82 м, ширина 9.80 м, высота борта 5.0 м, осадка 4.14 м.
Вместимость (брутто/нетто): 748/224
Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС 8NVD 48A-20 1x 852 кВт
Число и конструкция гребных винтов: 1x4-х лопастной ВРШ.

Конструкция руля, ПУ: балансирный, ПУ нет
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 12.0 узлов
Осадка на момент аварии (нос): 3,5 м
Осадка на момент аварии (корма): 4,1 м
Осадка на миделе: 3,8 м
Число пассажиров: нет
Количество и род груза, его размещение по трюмам: морепродукты 6450 тонн.
Численность экипажа: 30 чел
Штатный комплект спасательных средств: на 30 человек, плоты спасательные надувные ПСН-10 МК 5x10 чел, SMIR-A 2x 10 чел, RAFT-A 1x 10 чел., гидротермокостюмы - 31 шт+.(вахта 4 шт.), спасательные круги -8 шт., спасательные жилеты 31 шт+.(вахта 4 шт),
Мощность радиостанции и дальность действия: кодирующее устройство ЦИВ DSC encoder THRANE & THRANE; SAILOR HT 4520, приемник для ведения наблюдения за ЦИВ DSC THRANE & THRANE; SAILOR HT 4520, радиотелефонная станция THRANE & THRANE; SAILOR HT 4520, УБПЧ THRANE & THRANE; SAILOR HT 4520, INMARSAT SCANTI A/S; TT-3020C, ГМССБ А1,А2,А3
Навигационные приборы: основной магнитный компас КМ-145С, компас гироскопический TOKYO KEIKI CO., LTD; TG-8000, FURUNO ELECTRIC CO., LTD; FAR-2117, Приёмоиндикатор JAPAN RADIO CO., LTD; JLR-7700 МК II SAMYUNG- NAVIS- 800, АИС .
Число и мощность водоотливных средств: балластно-пожарный насос– 1 x 40 м3/ч.
Противопожарные средства: пожарный насос - 2x40 м3/час, стационарная система пожаротушения галонами- 2x60 литров. Галон 2402, переносной порошковый огнетушитель, 5 кг x31шт, передвижной углекислотный огнетушитель, 1штx16 кг
Категория ледовых усилений судна: L3

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

Российский морской регистр судоходства

6.1. Срок действия классификационного свидетельства: до 30.03.2026.

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

1. Свидетельство о праве плавания под флагом РФ	30.08.2021 – б/с
2. Свидетельство о праве собственности	30.08.2021 – б/с
3. Документ о минимальном безопасном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность	30.08.2021 – 30.08.2026
4. Классификационное свидетельство	29.03.2021 - 30.03.2026
5. Мерительное свидетельство	29.03.2021 – б/с
6. Свидетельство о грузовой марке	29.03.2021 – 30.03.2026
7. Свидетельство по оборудованию и снабжению	29.03.2021 – 30.03.2026
8. Свидетельство об управлении безопасностью	29.04.2022 – 07.04.2027

7. ДАННЫЕ О СУДНЕ:

Название: ЗАЛИВ ПЕТРА

Тип судна: рыболовное

Флаг: Российская Федерация

Номер ИМО: 9130822

Рейс (откуда и куда): п. Невельск- Охотское море район промысла.

ФИО капитана: Кузьмин Алексей Анатольевич

Порт (место) регистрации и номер: п. Невельск

Судовладелец, номер ИМО, адрес: ООО «Севрыбфлот», 693007, г. Южно-Сахалинск, ул. им. космонавта Поповича, дом 100, помещение 9,

тел.: (4242) 31-21-13, E-mail: ienasvk@mail.ru, Генеральный директор Дарькин Иван Николаевич.

Место и год постройки: Украина, 1995 г.

Наибольшие размерения судна (м): длина 54,82 м, ширина 10,15м, высота борта 5,0м, осадка 4.14м.

Вместимость (брутто/нетто): 748/224

Тип и мощность судовой энергетической установки 10 ДВС 8 NVD 48A-2U 1x852 кВт

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

Конструкция руля, ПУ: балансирный, ПУ нет

Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 11.5 узла.

Осадка на момент аварии (нос): $T_n = 3,1$ м.

Осадка на момент аварии (корма): $T_k = 3,7$ м.

Число пассажиров: нет.

Количество и род груза, его размещение по трюмам: 67,656 тонн мороженой рыбопродукции.

Численность экипажа: 30 чел.

Штатный комплект спасательных средств: на 30 чел., надувная дежурная шлюпка типа «Фаворит», модель Р-420Д -1х 6 чел., плот спасательный надувной «ПСН 10МК»- 6 шт.х10, круги спасательные – 8 шт., спасательные жилеты – 30 шт.+ (вахта 4 шт.), гидротермокостюмы – 30 шт.+ (вахта 4 шт.)

Мощность радиостанции и дальность действия: Передатчики SEA-7156G SEA-330 SAMY1JNG STR-6000A, 0,025 Вт, стационарная УКВ р/ст. с ЦИВ ПВ/КВ-радиустановка кодирующее устройство ЦИВ SEA INTERNATIONAL IN С., SEA CALL -7000, радиотелефонная станция SEA INTERNATIONAL INC., SEA 3301, УКВ-носимые р/ст.3 шт., радиолокационный ответчик- 1 шт. ГМССБ А1, А2, А3

Электрорадионавигационные приборы: магнитный компас КМО-Т, гирокомпас, САПР FURUNO ELECTRIC Co.,LTD ; FAR-2127, Приеминдикатор систем радионавигации FURUNO ELECTRIC Co., LTD ; GP-31, АИС, Эхолот FURUNO ELECTRIC Co.,LTD ; F V-1200 L,

Число и мощность водоотливных средств: осушительный насос – 40 м³/час.

Противопожарные средства: насосы 2x40 м³/час, пожарный насос - 40 м³/час, переносной порошковый огнетушитель 16x5кг, переносной углекислотный огнетушитель 12x5 кг, передвижной порошковый огнетушитель 1x50 кг., огнетушители: ОП- 5 22шт; ОУ-1x5кг; 5.2.2 Стационарная система пожаротушения галонами 160 л. (2 x 80 л.), Галон 2402.

Категория ледовых усилений судна: L3

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

Российский морской регистр судоходства

7.2. Срок действия классификационного свидетельства: до 05.04.2025.

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

1. Свидетельство о праве плавания под флагом РФ	22.05.2016 – б/с
2. Свидетельство о праве собственности	07.10.2018 – б/с
3. Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна	18.07.2017 – 13.10.2022
4. Классификационное свидетельство	13.03.2020 - 05.04.2025
5. Международное мерительное свидетельство	06.11.2014 – б/с
6. Свидетельство о грузовой марке	13.03.2020 – 05.04.2025
7. Свидетельство по оборудованию и снабжению	13.03.2020 – 05.04.2025
8. Свидетельство о предотвращении загрязнения с судов	13.03.2020 – 05.04.2025
9. Разрешение на судовую радиостанцию № АД 05050	23.06.2017 - 22.06.2027
10. Документ о соответствии	16.06.2021- 26.07.2026
11. Свидетельство об управлении безопасностью (СВУБ)	21.02.2019 – 12.12.2022

8. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН»:

Деформации наружной обшивки в носовой части судна, (-2) - (-3) шп, ДП в виде бухтины со стрелкой прогиба 110 мм. Разрывы и трещины отсутствуют, деформации набора наружной обшивки отсутствуют. Водотечность не обнаружена.

СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА»:

В результате навала судно получило вмятину наружной обшивки с ее разрывом между палубой юта и верхней палубой в районе 70 – 79 шп. ЛБ, деформацию верхней палубы в районе 74 – 76 шп. ЛБ, деформацию палубы юта в районе 70 – 79 шп. ЛБ, деформацию участка поперечной выгородки 751/2 шп. ЛБ между верхней палубой и палубой юта.

9. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

16.06.2022 в 05:30 (здесь и далее время сахалинское – UTC+11) в северо-восточной части Охотского моря в 100 милях юго-восточнее морского порта Магадан в координатах Ш=58 ° 17,3 сев. Д=152 ° 55,4 вост. СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» под управлением вахтенного старшего помощника капитана, следуя курсом 220 град. в поиске своего порядка, на скорости 7.1 узла столкнулся своим форштевнем с кормовой частью левого борта СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА», который занимался выборкой своего порядка, следуя курсом 90 град. скоростью 2.0 узла. Оба судна получили повреждения корпусов. Пострадавших в результате столкновения, загрязнения моря нет. По решению судовладельцев СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН», получивший незначительное повреждение корпуса, продолжил работу в экспедиции, а СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» последовал на ремонт на базу ремонта.

10. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ.

10.1 Условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай:

Гидрометеорологические условия в районе плавания судов на утро 16.06.2022: ветер юго-восточный 7.0 м/с, высота волны 0.5 м, видимость 2-3 мили.

Рыбопромысловые суда СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» и СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» осуществляли добычу водных биологических ресурсов в северо-восточной части Охотского моря.

Согласно записям в судовом журнале № 19/1813 и показаниям СПКМ СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» следует, что 16.06.2022 в 04:00 на ходовую промысловую вахту на мостике СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» заступил старший помощник капитана (СПКМ) Матвейчук П.А., в машинном отделении (МО) 3-й механик (ЗМХ). На момент приёма вахты судно находилось в дрейфе в ожидании промыслового времени. Главный двигатель судна (ГД) в 10 минутной готовности. На ходовом мостике в исправном рабочем состоянии находились все имеющиеся на судне электрорадионавигационные приборы (ЭРНП), САРП, АИС, F-2575.0 кГц, УКВ-16 и 14 каналы, эхолот, ГМССБ. Ходовые огни согласно правила 23(а) МППСС-72 горели исправно. Видимость 2-3 мили, ветер юго-восточный -7.0 м/с, высота волны 0.5 м.

В 04:40 СПКМ дал команду на запуск и прогрев ГД и в 05:00 по готовности ГД СПКМ дал МПХ и лёг на курс 220 град. скорость судна 5.8 узла, управление рулем авторулевым в автоматическом режиме, последовали к месту выборки порядка.

В 05:10 в координатах Ш=58 ° 19,2' сев. Д=152 ° 58.4' вост., СПКМ увеличил ход судна до среднего переднего (СПХ), скорость судна 7.1 узла. Визуально и на экране САРП «FURUNO» и АИС СПКМ наблюдал по пеленгу 156 град. на дистанции расхождения 3.0 мили. СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА», который следовал курсом 284 град. скоростью 10.2 узла, данные были получены с АИС, дистанция расхождения 1.5 мили, о том, что СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» собирался подходить к своему порядку и начал маневрировать, СПКМ СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» на УКВ 16-14 каналах не предупредил.

В 05:27 вахтенный СПКМ СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН», убедившись по САРП и АИС, а также визуально, что параметры движения отслеживаемого СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» дистанция расхождения судов составляет 1.5 мили по корме СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» и была безопасной, пеленг на судно заметно изменялся, вахтенный СПКМ СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» ушел в штурманскую, чтобы сделать навигационные записи и заполнить чек лист Э1.03 СУБ 3.02-1 дополнение.

ВСПКМ отсутствовал на мостике 2 минуты 20 секунд (что подтверждает видео с камеры наблюдения мостика). Все это время наблюдение за окружающей обстановкой не велось, вахтенный матрос отсутствовал на ходовом мостике, судно бесконтрольно следовало на авторулевым в автоматическом режиме скоростью 7,1 узла. Вернувшись на ходовой мостик ВСПКМ внезапно через лобовой иллюминатор рулевой рубки обнаружил по носу судна СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА», имевшего ход относительно воды. ВСПКМ СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» переключил управление рулем на режим «простой», резко переложил руль «Право на борт», но дистанция для

расхождения оказалась недостаточной, в результате в 05:30 произошло столкновение форштевнем СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» с кормовой частью л/б СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» в районе 72-74 шпангоутов, выше ватерлинии ~1.0 м. СПКМ СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» дал «Стоп» ГД и объявил «Общесудовую тревогу». Экипаж начал действовать согласно СУБ 3.01 дополнение 2, ч/л А11. После обследования места столкновения (помещение форпика) было обнаружено повреждение корпуса судна по ДП, выше ватерлинии ~ 3 метра, со стрелкой прогиба 10 -15 градусов внутрь судна размером 1.2 x 0.8 м. Видимость на момент АС была 2-3 мили, ветер юго-восточный-7 м/с, море 0.5 м.

В 05:40 в координатах Ш=58° 17.3 сев. Д=152° 55.4 вост. при осмотре помещения форпика и смежных помещений водотечности не обнаружено, пострадавших нет, утечки нефтепродуктов не обнаружено. Установили связь с капитаном СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» на предмет оказания ему помощи. Капитан СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» заявил, что водотечности не обнаружено, пострадавших нет, в помощи не нуждается.

Согласно судового журнала СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» № 20/299 и показаний СПКМ:16.06.2022 в 05:00 СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» закончил постановку крабового порядка №7 и последовал к порядку №20. На ходовой промысловой вахте на мостике вахтенный СПКМ, вахтенный матрос- рулевой, в МО вахтенный второй механик (В2МХ). Судно следовало под управлением СПКМ курсом 300 град. переменными ходами в поисках своего порядка №20.

В 05:20 в Ш=58 ° 17.2 сев. Д=152 ° 55.4 вост. по команде СПКМ начали выборку порядка №20, судно следовало генеральным курсом 90 град , переменными ходами (1.5-2.0 узла), матросы добывающей команды выбирали порядок, на экране РЛС СПКМ наблюдал с л/борта СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН», следовавший курсом 215 град. скоростью 6.5 узла в направлении СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» В это время вышел из воды запутанный буйреп, начали его распутывать. Подняли знак согласно МППСС-72 правило 26 (b) «Сдно, занятое тралением».

В 05:25 в координатах Ш=58 ° 17.2 сев. Д=152 ° 55.5 вост. СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» следовал прежним курсом, появилась угроза столкновения, ВСПКМ СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» пытался несколько раз вызвать на 16 канале УКВ СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН», но ответа не получил, начал подавать сигнал тифоном для привлечения внимания, но никаких действий со стороны СРТМ-к не последовало.

В 05:28 в координатах Ш=58 ° 17.2 сев. Д=152 ° 55.6 вост. ВСПКМ СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» вызвал повторно СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН». Ответа не последовало. В это время закончили выборку порядка, начали спускать буйреп в воду.

В 05:30 в координатах Ш=58 ° 17.2 сев. Д=152 ° 55.6 вост. ВСПКМ СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» дал команду матросам обрезать буйреп и дал ход вперед для ухода от столкновения и в это время ощутил удар форштевнем СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» в кормовую часть л/б судна. На мостик поднялся капитан судна. Объявили «Общесудовую тревогу», экипаж начал осмотр помещений судна на водотечность.

В 05:35 осмотр судна произведен. В результате столкновения судно получило повреждения: деформацию наружной обшивки в носовой части судна, (-2) - (-3) шп., ДП в виде бухтины со стрелкой прогиба 110 мм. Разрывы и трещины отсутствуют, деформации набора наружной обшивки отсутствуют. Водотечность не обнаружена.

10.2 Установленные факты:

- СРТМ-к «Александр Шалин» на основании Классификационного свидетельства является судном неограниченного района плавания, состояние судна, критерии остойчивости, непотопляемости соответствовали требованиям норм РС.

- СРТМ-к «Залив Петра» на основании Классификационного свидетельства является судном неограниченного района плавания, состояние судна, критерии остойчивости, непотопляемости соответствовали требованиям норм РС.

- Экипаж СРТМ-к «Александр Шалин» состоял из 30 человек и был укомплектован в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 года, а также Документу о минимальном безопасном составе экипажа судна.

- Экипаж СРТМ-к «Залив Петра» состоял из 30 человек и был укомплектован в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании персонала рыболовных

судов и несении вахты 1995 года, а также Документу о минимальном безопасном составе экипажа судна.

- На момент АС на ходовой вахте на мостике СРТМ-к «Александр Шалин» находился вахтенный СПКМ, вахтенный матрос отсутствовал, управление рулем в режиме авторулевого «автомат», в МО – вахтенный 3-й механик (ЗМХ).

- На момент АС на ходовой вахте на мостике СРТМ-к «Залив Петра» находились вахтенный СПКМ, вахтенный матрос-рулевой, в МО – вахтенный 3-й механик (ЗМХ).

- На предоставленном капитаном СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» комиссии по расследованию аварийного случая 3-х минутном видео с камеры, установленной на ходовом мостике судна, зафиксировано отсутствие на ходовом мостике вахтенного СПКМ в течении 2 минут 20 секунд, отсутствие на мостике вахтенного матроса, сам момент столкновения на 3-й минуте видео, открытая правая дверь мостика.

В самом начале видео видно, что вахтенный СПКМ вышел из штурманской, подошел к экрану РЛС, взглянул на экран, и не спеша покинул ходовой мостик.

Появился вахтенный СПКМ на ходовом мостике с кружкой кофе/чая в руках и сразу бросился к авторулевому, увидев через лобовой иллюминатор проходящий левым бортом СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» в непосредственной близости по носу судна, переключил авторулевой на режим «простой», резко положил штурвал «Право на борт», выглядел растерянным, суетился на мостике, бросился к УКВ радиостанции и начал вызывать СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА», затем отвечал на чей-то телефонный звонок. Действий по объявлению «Общесудовой тревоги», вызова капитана на мостик на видео не зафиксировано.

Вахтенный СПКМ СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» перед уходом с ходового мостика, взглянув на экран РЛС, посчитал, что дистанция для расхождения судов 1.5 мили по корме СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» безопасна, пеленг на судно заметно изменялся, прекратил наблюдение за СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» и ушел с мостика, не обратив внимания, что в 05:20 СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» перед подходом к своему порядку уменьшил скорость судна до 2.0 узлов, лег на курс 90⁰ и стал заниматься выборкой порядка, выставив соответствующие огни и знаки.

Вахтенный СПКМ СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» перед уменьшением скорости и изменением курса не предупредил об этом СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» и занимаясь выборкой не предпринял действий по избежанию столкновения, не вызвал на мостик капитана, когда для него стало ясно, что существует опасность столкновения, продолжал выборку порядка и вызывал на 16 канале УКВ СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» практически до момента столкновения.

В судовом журнал № 19/1813 СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» отсутствуют записи об обнаружении СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» с правого борта в дистанции 3 мили, следовавшего пересекающимся курсом, параметры его движения судна, попытка вызова его на 16 канале УКВ.

24.08.2022 в морском порту Владивосток инспектором Российского морского регистра судоходства проведено внеочередное освидетельствование СРТМ-к «АЛЕКСАНДР ШАЛИН» в связи с АС. В результате внеочередного освидетельствования в связи с аварийным случаем выявлено: наличие деформации наружной обшивки в носовой части судна, (-2) – (-3) шп., ДП в виде бухтины со стрелкой прогиба 110 мм. Разрывы и трещины отсутствуют, деформации набора наружной обшивки отсутствуют. Водотечность не обнаружена.

В срок до 29.03.2024 требуется выполнить ремонт бухтины наружной обшивки в носовой части судна в районе (-2) - (-3) шп., ДП. Класс судну рекомендовано сохранить.

После перегруза продукции по распоряжению судовладельца СРТМ-к «ЗАЛИВ ПЕТРА» последовал на ремонт на базу ремонта.

10.3 Причины аварийного случая:

- Отсутствие должной организации ходовой навигационной вахты на судах в существовавших условиях плавания.
- Отсутствие должного наблюдения с помощью всех имеющихся средств на судах.
- Несоблюдение судоводителями требований Международных Правил Предупреждения Столкновений Судов в море (МППСС-72) и требований Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несении вахты (ПДНВ -78/95 с поправками) в части организации и принципов несения вахты.

10.4 Выводы:

Обеспечение безопасности плавания судов на промысле возможно лишь в том случае, когда все участники плавания уделяют основное внимание неуклонному соблюдению Международных правил предупреждения столкновений судов на море 1972 года (МППСС-72), когда все суда четко выполняют требования по пассивной (на судах и орудиях лова) и активной (подаваемой звуком, светом и по УКВ) сигнализации, когда все суда постоянно находятся на связи друг с другом на каком-то одном УКВ радиоканале и координируют свои действия для избежания столкновения и опасного сближения.

Судоводители судов, имея на борту достаточное современное навигационное оборудование, не используют его эффективно для своевременного обнаружения и предотвращения опасности столкновения, как и двустороннюю УКВ-связь между судами, а также звуковую и световую сигнализацию для предупреждения опасности столкновения.

Вахтенный помощник капитана является представителем капитана и постоянно несет главную ответственность за безопасное плавание судна и соблюдение Международных правил предупреждения столкновений судов на море 1972 года (МППСС-72).

Единственной причиной столкновений судов является неправильная оценка ситуации вахтенным помощником капитана.

Заметное изменение пеленга нельзя считать признаком, указывающим на то, что суда разойдутся чисто. Последующие действия другого судна могут привести снова к появлению опасности столкновения.

Необходимость контроля эффективности предпринятых другим судном действий имеет особое значение в условиях ограниченной видимости, поскольку обнаружение последующих действий другого судна на экране РЛС маловероятно. Поэтому требуется непрерывное систематическое наблюдение до тех пор, пока судно не пройдет «чисто».

При решении вопросов предотвращения опасного сближения должна использоваться УКВ-связь. В одних случаях это связано с необходимостью напомнить судну, обязанному уступить дорогу, но не предпринимающему никаких действий, о его обязанностях. В других – уточнить с коллегой параметры расхождения. Но в любом случае вахтенный помощник должен действовать только в соответствии с правилами МППСС -72.

10.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем: ООО «Маг-си Интернешнл» и ООО «Севрыбфлот»:

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

- обратить особое внимание капитанов и старших механиков судов Компании на необходимость четких записей в судовых журналах, поскольку по ним зачастую принимаются решения о причастности того или иного судна к инциденту.

- привести систему управления безопасностью в соответствии с требованиями МКУБ.

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

О принятых мерах известить МТУ Ространснадзора по ДФО и организации, перечисленные в пункте 31 ПРАИМ-2013, в установленный срок.

Заместитель начальника МТУ Ространснадзора по ДФО



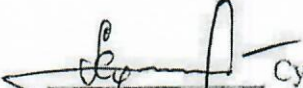
Белоусов С.Е.

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


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


И.о. капитана морского порта Магадан

Старший инженер-инспектор Дальневосточного
филиала Российского морского регистра судоходства


Сухинин А.Э.


Штеп А.Н.


Меньших В.А.


Погуляй А.С.