



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>

19.05.2023 № У03-219

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

О направлении заключения по расследованию  
аварийного случая на рыболовном траулере  
морозильном «РАУДЕ»

Начальнику  
ФГБУ «Дальневосточный ЭО АСР»  
С.В. Пухову

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

Уважаемые коллеги!

Управление флота, портов и международного сотрудничества направляет для использования в работе копию заключения от 3 мая 2023 г. № А-37/22 по расследованию аварийного случая, произошедшего 19 ноября 2022 г. на малом креветко-рыболовном траулере морозильном «РАУДЕ», представленную письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу от 16 мая 2023 г. № 1.15-5184.

Приложение: на 10 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: 35E42A913CEESE945BB2C2ED1594AFBC  
Кому выдан: Кременюк Дмитрий Иванович  
Действителен: с 28.09.2022 до 22.12.2023



Д.И. Кременюк

**ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ  
ЭО АСР»**  
ВХ.М 901  
22 МАЙ 2023



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>

16.05.2023 № 1.15-5184

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Копия заключения по расследованию АС  
на т/х «Рауде»

Руководителю  
Федерального агентства по рыболовству

Шестакову И.В.

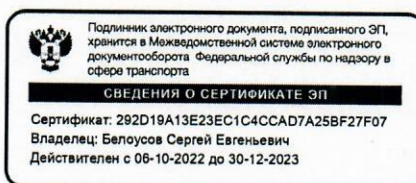
[harbour@fishcom.ru](mailto:harbour@fishcom.ru)

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 19.11.2022 на т/х «Рауде».

Приложение: копия заключения по расследованию аварийного случая № А-37/22 от 03.05.2023 в электронном виде в формате «Adobe PDF» – 1 файл.

Заместитель начальника МТУ  
Ространснадзора по ДФО



С.Е. Белоусов

Быков Алексей Гаврилович  
(423)2208751\*129

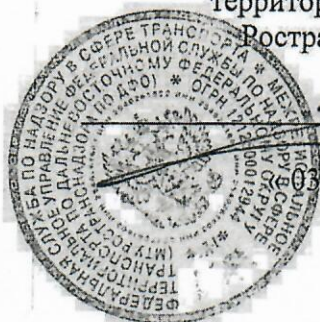
Для подтверждения подлинности электронной подписи, необходим доступ к информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» для входа на портал государственных услуг Российской Федерации (<https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds/>), где Вы можете проверить квалифицированную электронную подпись



УТВЕРЖДАЮ  
Заместитель начальника Межрегионального  
территориального управления  
Ространснадзора по ДФО

С.Е. Белоусов

» мая 2023 года



Место расследования:

г. Владивосток

Ф.И.О. лиц, проводивших расследование:

Комиссия в составе:

- Москаленко Олег Владимирович – начальник 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;
- Сухинин Анатолий Эдуардович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО;
- Маршаков Евгений Николаевич – заместитель капитана морского порта Владивосток;
- Слободяник Антон Александрович – старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-37/22 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море.
2. **ВИД АС:** Гибель человека, произошедшая в прямой связи с эксплуатацией судна.
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 19.11.2022 16:00 (здесь и далее время судовое Тс= UTC+10).
4. **МЕСТО/КООРДИНАТЫ АС:** Японское море, Залив Петра Великого, в координатах: 42°28,5' северной широты; 132°25,3' восточной долготы.
5. **ДАННЫЕ О СУДНЕ:**

Название: РАУДЕ

Тип /подтип судна: рыболовный / малый креветко-рыболовный траулер морозильный

Флаг: Российская Федерация

Номер ИМО: 8727771

Рейс (откуда и куда): Из района промысла в бухту Конюшкова.

ФИО капитана: Плиплин Геннадий Андреевич

Порт (место) регистрации и номер: Владивосток

Судовладелец номер ИМО, адрес: АО «Морская судоходная компания «Востоктранссервис», ИМО нет, 690012, г. Владивосток, ул. Калинина 231 В, vtsl@list.ru.



**Место и год постройки:** РФ, г. Петрозаводск, 1986 г.

**Наибольшие размерения судна (м):** длина 35.72, ширина 8.8, высота борта 6.07.

**Вместимость (брутто/нетто):** 359/107

**Тип и мощность судовой энергетической установки:** дизельная, 1х 589 кВт.

**Число и конструкция гребных винтов:** 1 винт фиксированного шага цельнолитой.

**Конструкция руля, ПУ:** простой с подпятником, ПУ нет.

**Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах):** 10,2 узла.

**Осадка на момент аварии (нос):** 2,80 м.

**Осадка на момент аварии (корма):** 3,10 м.

**Осадка на миделе:** 2,95 м.

**Число пассажиров:** 0.

**Количество и род груза, его размещение по трюмам:** трюм №1 мороженая рыбопродукция 308 кг

**Численность экипажа:** 15 человек.

**Штатный комплект спасательных средств:** ПСН - 10МК: 4х10, спасательные круги - 8 шт., спасательные жилеты 23 шт., гидрокостюмы 23шт.

**Мощность радиостанции и дальность действия:** УКВ-радиоустановка: SARACOM CO.,LTD,RH-20. ПВ-радиоустановка: SARACOM CO.LTD, RC-20, морские районы ГМССБ А1+А2.

**Навигационное оборудование:** Аппаратура автоматической идентификационной системы с ГНСС ГЛОНАСС, магнитный компас, гирокомпас, лаг, эхолот, приемоиндикатор радионавигационных систем, радиолокационная станция.

**Число и мощность водоотливных средств:** нет сведений.

**Противопожарные средства:** стационарная система пожаротушения галонами машинного отделения - 80 л., стационарная водопожарная система: аварийные насосы 2 шт., переносной порошковый огнетушитель - 10 шт., переносной углекислотный огнетушитель - 11 шт., передвижной пенный, с массой заряда 25 кг – 1 шт., переносной пенный комплект, 20 л. - 1 шт.

**Категория ледовых усилений судна:** L3.

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

Российский морской регистр судоходства (РС)

**6.1. Срок действия классификационного свидетельства:**

13.07.2027.

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

1. Свидетельство о праве собственности	02.04.2015 – б/с
2. Свидетельство о праве плавания под флагом РФ	02.04.2015 – б/с
3. Свидетельство о минимальном составе экипажа	16.04.2015 - б/с
4. Классификационное свидетельство	до 13.07.2027
5. Свидетельство о грузовой марке	до 13.07.2027
6. Международное мерительное свидетельство	26.02.2015 – б/с
7. Свидетельство на оборудование и снабжение	до 13.07.2027
8. Свидетельство об управлении безопасностью	до 21.07.2027

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

Гибель матроса (практиканта) Суханова Андрея Игоревича, 20.05.2004 г.р. на рыболовном судне МКРТМ «РАУДЕ».

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

19.11.2022 в 16:00 LT (UTC+10) в заливе Петра Великого Японского моря на рыболовном судне «РАУДЕ» при аварийной выборке орудий лова (снюрревода), из-за большой нагрузки произошел обрыв правого уреза, и правое крыло снюрревода стало сходить по слипу за борт судна, зацепив



матроса Суханова А.И., который потерял равновесие и упал на палубу, ударившись головой. Впоследствии, в ночь на 20.11.2022, матрос Суханов А.И. от полученной в результате падения травмы, скончался.

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

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

19.11.2022 рыболовное судно МКРТМ «РАУДЕ» находилось в Японском море, южнее острова Аскольд в координатах  $\varphi=42^{\circ}28,5'N$ ;  $\lambda=132^{\circ}25,3'E$  на промысле морских биоресурсов методом траления.

Согласно представленных данных ФГБУ «Приморское УГМС» погодные условия 19.11.2022 в период 14:00-16:00 часов – ветер юго-восточный 5-10 м/с, высота волны 0.5 - 1.0 м, светлое время суток, без осадков, метеорологическая дальность видимости 20 км.

19.11.2022 в 16:00 на МКРТМ «РАУДЕ» при аварийной выборке снюрревода в результате перегруза произошел обрыв уреза, снюрревод по инерции стал уходить по слипу в воду. При проведении работ по выборке снюрревода на палубе присутствовали: мастер добычи Арбаев Д.А, матросы Бережанский Д.В., Прохоров А.И. – находились в правом кармане судна, матросы Севостьянов Д.Н., боцман Светличный С.А. – находились у левой тамбучины. Матрос Суханов А.И. находился у входа в правую тамбучину (место является «мертвой зоной» на судне, поскольку не просматривается с рабочих мест других членов экипажа). Матрос Суханов А.И. вышел на палубу, перешагнув через правый полубортник. В этот момент произошел обрыв уреза снюрревода, который сбил с ног матроса Суханова А.И., в результате чего он упал и ударился головой о палубу. При обнаружении упавшего матроса электромеханик остановил движение траловой лебедки. Матрос Суханов А.И. самостоятельно поднялся на ноги и ушел на нижнюю палубу. Члены экипажа продолжили свою работу по выборке снюрревода на палубе. На жилой палубе матроса Суханова А.И. встретила матрос-обработчик Грязютин Т.И. и матрос Паскали С.Ю. Они обработали рану на голове и наложили повязку. Матросы Суханов А.И. и Паскали С.Ю. остались в каюте вдвоем, далее матрос Паскали С.Ю. следил за самочувствием Суханова А.И.

В 18:30 матрос Паскали С.Ю. доложил капитану судна, что матросу Суханову А.И. стало плохо. Капитан судна Плиплин Г.А. принял решение следовать в направлении острова Аскольд.

В 21:00 капитан судна вышел на связь с МЧС России г. Фокино. После консультации с МЧС г. Фокино капитан принял решение следовать в бухту Конюшкова к пирсу №1.

В 23:45 судно пришвартовалось к пирсу №1 в бухте Конюшкова, на борт прибыла бригада скорой медицинской помощи, приступила к реанимационным действиям.

20.11.2022 в 00:15 матрос Суханов А.И., находясь на судне, скончался.

В 03:00 тело матроса Суханова А.И. забрали сотрудники ритуальной службы.

### **9.2. Установленные факты:**

06.05.2022 Суханов А.И. в составе группы студентов, обучающихся в Государственном бюджетном профессиональном образовательном учреждении Республики Крым «Керченский морской технический колледж», прибыл в АО «Морская судоходная компания «Востоктранссервис» (далее – АО «Востоктранссервис») для прохождения плавательной практики. С Сухановым А.И. прибыли еще четыре человека – Паскали С.Ю., Иванов Д.Р., Севостьянов Д.Н, Бережанский Д.В.

Между АО «Востоктранссервис» и Государственным бюджетным профессиональным образовательным учреждением Республики Крым «Керченский морской технический колледж» (ГБПОУ РК «КМТК») был заключен договор о сотрудничестве № 12-08/142 от 15.12.2021, согласно условиям которого компания АО «Востоктранссервис» организует плавательную практику студентов.

24.05.2022 между АО «Востоктранссервис» и Сухановым А.И. был заключен договор от 24.05.2022 № б/н, согласно которому он был принят на должность матроса на СРТМ-К «БИЛЕНЕ».



В период с мая 2022 года по 15 сентября 2022 года СРТМ-К «БИЛЕНЕ» находился в рейсе. По окончании рейса Суханов А.И. списался с данного судна и уволился из АО «Востоктранссервис».

16.09.2022 Суханов А.И. устроился по трудовому договору от 16.09.2022 № б/н в ООО «СлайФиш» на МКРТМ «РАУДЕ» на должность матроса. Согласно должностной инструкции в обязанности матроса входило выполнение промысловых и производственных работ согласно судовому расписанию, управление палубными техническими средствами (лебедками, кранами и другими подъемными средствами), несение вахты на ходу и на стоянке судна по судовому расписанию.

В журнале по технике безопасности (инструктажа и обучения на рабочем месте) АО «Востоктранссервис» за 06.05.2022 указано прохождение первичного инструктажа матросами Паскали С.Ю., Сухановым А.И., Ивановым Д.Р., Севостьяновым Д.Н., Бережанским Д.В. В то же время из трудового договора Суханова А.И. следует, что трудовой договор был заключен 24.05.2022, что ставит под сомнение проведение первичного инструктажа на рабочем месте 06.05.2022. Приказ о приеме на работу Суханова А.И. в АО «Востоктранссервис» также датирован 24.05.2022. Приказом №145 от 15.09.2022 Суханов А.И. был уволен из АО «Востоктранссервис».

Приказом ООО «СлайФиш» №37 от 16.09.2022 Суханов А.И. был принят на работу матросом МКРТМ «РАУДЕ» на основании заявления от 13.09.2022. В материалах дела (уголовное дело № 12202050004000109) представлен трудовой договор между Сухановым А.И. и ООО «СлайФиш» от 16.09.2022 и Договор от 16.09.2022 б/н о полной материальной ответственности работника. Данные договоры не были подписаны Сухановым А.И. Приказом ООО «СлайФиш» №35 от 23.11.2022 Суханов А.И. был уволен из ООО «СлайФиш» в связи со смертью.

В журналах вводного инструктажа ООО «СлайФиш» и регистрации инструктажа по охране труда ООО «СлайФиш» отсутствуют сведения о прохождении вводного инструктажа и первичного инструктажа на рабочем месте принятыми на работу матросами Бережанским Д.В., Ивановым Д.Р., Паскали С.Ю., Севостьяновым Д.Н., Сухановым А.И.

Из журнала по технике безопасности МКРТМ «РАУДЕ» следует, что включенные в состав экипажа с 16.09.2022 матросы Бережанский Д.В., Иванов Д.Р., Паскали С.Ю., Севостьянов Д.Н., Суханов А.И. первичный инструктаж на рабочем месте не проходили. 12.10.2022 2-й помощник капитана МКРТМ «РАУДЕ» Иванов Д.Р., матросы Бережанский Д.В., Паскали С.Ю., Севостьянов Д.Н., Суханов А.И. прошли инструктаж при работе на палубе, на камбузе, в машинном отделении (МО), при работе с электроприборами. Инструктаж провел старший помощник капитана судна Демидов М.В.

Согласно выписке из Государственного судового от 23.09.2022 №302022868, судовладельцем судна «РАУДЕ» на момент аварийного случая являлось АО «Востоктранссервис» по Договору аренды судна без экипажа (бербоут-чартер) от 10.12.2018 № СФ-ВТС-1/12-2018 до 31.12.2026.

В этом случае заключение Трудового договора между Сухановым А.И. и ООО «СлайФиш» от 16.09.2022 и Договора б/н о полной материальной ответственности работника от 16.09.2022 (как и с другими членами экипажа) противоречит ст.ст. 8, 60, 217 КТМ РФ, ст.ст. 56, 57 ТК РФ, так как ООО «СлайФиш» не являлось в этот период судовладельцем и не являлось надлежащим юридическим лицом для заключения трудовых договоров с членами экипажа МКРТМ «РАУДЕ». Технически это стало возможным только по причине того, что генеральным директором ООО «СлайФиш» и генеральным директором АО «Востоктранссервис» являлось одно и то же лицо – В.М. Ребиков.

Нижеуказанные лица не были включены в судовую роль МКРТМ «РАУДЕ» на выход из порта Владивосток 12.10.2022:

Плиплин Геннадий Андреевич	капитан
Нестерюк Борис Яковлевич	старший механик
Музыченко Олег Петрович	2-й механик
Омельчук Игорь Федорович	электромеханик
Арбаев Денис Александрович	старший мастер добычи
Лаунец Сергей Георгиевич	рефмеханик
Паскали Семен Юрьевич	матрос
Прохоров Александр Иванович	матрос
Вандакуров Сергей Николаевич	моторист



Грязютина Татьяна Сергеевна  
Сухоревров Андрей Иванович  
Калвач Елена Викторовна

матрос-обработчик  
матрос-обработчик  
судовой повар

МТУ Ространснадзора по ДФО не располагает сведениями о компетенции и квалификации вышеуказанных граждан.

В отношении капитана Плиплина Геннадия Андреевича, руководитель ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики» А.В. Дрегваль (Письмо № 24-1/148 от 16.01.2023) указал, что в базе данных информационной системы государственного портового контроля (СГПК) информация о выходе в рейс на судах Плиплина Геннадия Андреевича, 28.05.1951 г.р., отсутствует. Копии документов Плиплина Г.А. не имеются. Данный факт указывает на отсутствие у гражданина Плиплина Г.А. дипломов судоводителя, выданных капитанами морских портов РФ в соответствии с МК ПДНВ-78 с последующими поправками.

По информации от капитана морского порта Владивосток, на основании данных информационной системы государственного портового контроля Модуль «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах Российской Федерации» рыболовное судно «РАУДЕ» в период с 21.09.2022 оформило:

- выход из морского порта Владивосток – 12.10.2022;
- приход в морской порт Владивосток – 04.12.2022.

Член экипажа в должности капитана – Плиплина Г.А. в судовых документах при оформлении прихода/отхода судна «РАУДЕ» в морской порт Владивосток отсутствовал.

К занятию должности старшего помощника капитана был допущен Демидов Михаил Витальевич, который был оформлен на отход и приход судна, как матрос-практикант. Данный факт указывает на то, что Демидов М.В. не имел действующего диплома судоводителя (возможно, не имел судоводительского образования). Согласно протоколу допроса свидетеля Демидова М.В. от 30.11.2022, он работает в этой должности с 2021 года, что указывает об осведомленности, об этом факте всех должностных лиц судовладельца.

К занятию должности 2-го помощника капитана (вахтенный помощник) по личному указанию генерального директора Ребикова В.М. был допущен матрос-практикант Иванов Д.Р. (студент 4-го курса ГБПУ ОУ РК «КМТК»), не имеющий диплома вахтенного помощника капитана.

Таким образом, весь судоводительский состав судна «РАУДЕ» 19.11.2022 не имел надлежащей квалификации для выполнения своих обязанностей по соответствующим должностям (капитан, старший помощник капитана, 2-й помощник капитана).

19.11.2022 в 12:30 при добыче морских биоресурсов на судне был сделан замет снюрревода. Начиная с этого времени, началось траление, и промысловая бригада находилась в готовности в любой момент по указанию капитана по громкой связи выйти на палубу на промысловые работы. Матрос Суханов А.И. заступил на вахту согласно промысловому расписанию.

В представленном виде промысловое расписание не соответствует стандартным требованиям СУБ и ст. 33 Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации (далее – Устав). Документ утвержден не уполномоченным лицом, не содержит согласования со специалистом по охране труда, не содержит описания действий каждого члена промысловой команды при постановке и выборке снюрревода. Представленная схема расстановки членов промысловой команды не соответствует фактической расстановке. Рабочее место Суханова А.И. было в правом кармане.

Таким образом, 19.11.2022 на судне не было промыслового расписания, отвечающего требованиям СУБ МКМРТ «РАУДЕ» и ст. 33 Устава.

В период времени с 15:00 до 15:30 19.11.2022 произошел обрыв правого уреза, после чего правое крыло снюрревода стало сходить по слипу за борт судна и, возможно, зацепило Суханова А.И., который потерял равновесие и упал, ударившись головой о палубу или иную палубную конструкцию. Из показаний свидетелей – членов промысловой команды Севостьянова Д.Н. и Бережанского Д.В. следует, что возможно Суханов А.И. получил травму от удара крабовой ловушкой. Таким образом, выяснить достоверно причину получения тупого удара в голову Сухановым А.И. не представляется возможным. Возможно, что первопричиной получения тупого



удара явился порыв правого уреза, в результате чего правое крыло снюрревода стало сходиться по слипу за борт судна.

Согласно заключению эксперта от 05.03.2023 №70 экспертно-криминалистического отдела УМВД России по г. Владивостоку, повреждения троса уреза образованы результате растяжения и разрыва.

В нарушение п.175 Устава (квалифицированный матрос (матрос 1-го класса) подчиняется мастеру по добыче (вылову) водных биоресурсов. Матрос 1-го класса обязан знать промысловое оборудование и орудия добычи (вылова) водных биоресурсов; работать на промысловых механизмах и любом рабочем месте по промысловому расписанию; производить оснастку и ремонт орудий добычи (вылова) водных биоресурсов; разбираться в видовом составе и размерном ряду промысловых рыб; уметь выполнять обязанности матроса 1-го класса палубной команды»). Капитаном и старшим мастером добычи по прямому указанию генерального директора АО «Морская судоходная компания «Востоктранссервис» к промысловым работам был привлечен матрос-практикант Суханов А.И.

В нарушение ст.33 Устава («В целях организации службы на судах капитаном судна составляются и утверждаются судовые расписания, которые определяют обязанности всех членов экипажа, а также лиц, временно пребывающих на судне. На судах должны быть следующие судовые расписания по: промысловое расписание (на судах, осуществляющих добычу (вылов) водных биоресурсов) со схемой безопасной расстановки людей для работы с орудиями добычи (вылова) водных биоресурсов»; п.11 «(6) применением средств индивидуальной и коллективной защиты работников» и п.17 «Одноименные работы с повышенной опасностью, проводящиеся на постоянной основе и выполняемые постоянным составом работников в аналогичных условиях, допускается производить без оформления наряда-допуска по утвержденным для каждого вида работ с повышенной опасностью инструкциям по охране труда.» Правила по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов; и требований «Инструкции по охране труда при выполнении промысловых операций» и «Инструкции по охране труда при ловле снюрреводом» промысловые операции осуществлялись без промыслового расписания и без применения средств индивидуальной защиты (далее - СИЗ), в данном случае – каски. С учетом месторасположения травм Суханова А.И. допустимо утверждать, что наличие у него на голове защитной каски с застегнутым подбородочным ремнем либо предотвратило бы травму, либо значительно уменьшило бы её тяжесть. СИЗ при работе со снюрреводом должны включать: спецодежда, спецобувь, головной убор, ЖРС, защитная каска, защитные рукавицы (перчатки), костюм рыбака (рокон), на ремне в ножнах остро заточенный с двух сторон нож, предохранительный пояс (при сильной качке, скользкой палубе, при работе на слипе и вблизи неогражденных участков борта).

В соответствии с п.88 главы 7 Приказа Минтруда России от 04.12.2020 г № 858н «Об утверждении Правил по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов», а также на основании пп. «г», «д» п. 16 «Инструкции по охране труда при выполнении промысловых операций. Общая (ИОТ-ДОБ-01.)» - запрещается самовольно оставлять рабочее место или перемещаться с одного рабочего места на другое; переходить через находящиеся под нагрузкой не огражденные канаты и орудия лова, проходить под ними, поправлять их руками, прикасаться к ним частями тела и использовать в качестве опоры при выполнении различных работ. Согласно пп. «а», «б» п. 10 «Инструкции по охране труда при лове снюрреводом (ИОТ-ДОБ-Ю.)» при выборке урезом запрещается - прикасаться к урезам, переходить через них, подлезать под ними, использовать в качестве опоры и направлять их при движении и нахождении под натяжением; находиться между урезами, а также между урезом и бортом судна (при выборке урезом по схеме с кормы).

После падения матроса Суханова А.И на палубу электромеханик Омельчук И.Ф. сразу же остановил движение траловой лебедки. Место нахождения матроса Суханова А.И. являлось «слепой зоной», остановить траловую лебедку сразу при выходе матроса из-за тамбучины не представлялось возможным. Момент падения матроса Суханова А.И. никто из присутствующих на палубе не видел, что подтверждается показаниями опрошенных очевидцев происшествия, поскольку все были заняты своими должностными обязанностями и находились к произошедшему спиной. Матрос Суханов



А.И. самостоятельно поднялся на ноги и ушел на нижнюю палубу. Члены экипажа продолжили свою работу на палубе.

На нижней палубе матроса Суханова А.И. встретили матрос Грязютина Т.И. и матрос Паскали С.Ю. Они помогли ему смыть кровь с лица и прошли в каюту матроса Суханова А.И. для оказания ему первой медицинской помощи. Рану обработали перекисью водорода, зеленкой и наложили повязку. Матрос Суханов А.И. и матрос Паскали С.Ю. остались в каюте вдвоем.

Из протокола допроса свидетеля Паскали С.Ю. следует, что в 16:00 матрос Суханов А.И. и матрос Паскали С.Ю. пришли в кают-компанию на чай (полдник). В это время там находился капитан судна, который поинтересовался здоровьем и самочувствием Суханова А.И. Матрос Суханов А.И. ответил, что чувствует себя нормально, взял еду и пошел в свою каюту.

После приема пищи в 15:30 Суханов А.И. лег отдохнуть в своей каюте и заснул. Во сне у него началась рвота, и он начал захлебываться. Ставший свидетелем этого матрос Паскали С.Ю. перевернул его на бок и пошел звать кого-нибудь на помощь. Он поднялся на палубу и сообщил об ухудшении состояния Суханова А.И. матросу Севостьянову Д.Н. Тот ответил, что не может пойти с ним, потому как ему нужно закончить работу на палубе.

Далее матрос Паскали С.Ю. (согласно записи в судовому журнале - в 18:30) доложил капитану Плиплину Г.А. об ухудшении состояния Суханова А.И. Капитан Плиплин Г.А., матрос Паскали С.Ю. и матрос Грязютина Т.С. прошли в каюту, где находился матрос Суханов А.И. В этот момент в каюту зашел матрос Севостьянов Д.Н. По распоряжению капитана матроса Суханова А.И. переложили с верхней кровати на нижнюю, чтобы было удобнее оказывать помощь и следить за его состоянием. В 18:50 капитан Плиплин Г.А. принял решение снимать судно с дрейфа и идти в порт Владивосток. Медицинского работника на судне по штатному расписанию не было.

Примерно с 18:30 в каюте вместе с Сухановым А.И. постоянно находились матрос Севостьянов Д.Н., матрос Паскали С.Ю., матрос Бережанский Д.В., 2-й помощник капитана Иванов Д.Р., и контролировали состояние здоровья пострадавшего матроса Суханова А.И.

В период с 20:00 до 20:30 состояние матроса Суханова А.И. ухудшилось. Его переложили на пол и стали оказывать ему сердечно-легочную реанимацию. Капитан связался с МЧС, которое дало указание швартоваться в ближайшем порту, позволяющим принять судно данного класса, а именно - порт города Фокино. 19.11.2022 судно находилось в 30 милях от порта города Фокино, что соответствует 3 часам хода, и в 45 милях от порта города Владивосток, что соответствует 4,5 часам хода.

Судно ошвартовалось у причала в г. Фокино в 23:45. На борт судна поднялись медицинские работники бригады скорой помощи, которые начали проводить реанимационные действия. 20.11.2022 в 00:15 была зафиксирована смерть матроса Суханова А.И., бригада скорой помощи покинула борт судна.

В соответствии с заключением ГБУЗ «Приморское краевое бюро судебно-медицинской экспертизы» от 20.12.2022 № 32-8/290/2022, установлено, что все повреждения возникли прижизненно, в результате ударного воздействия тупым твердым предметом, либо при падении и ударе о таковой, незадолго до наступления смерти. Тупая травма головы с переломом черепа и сдавлением головного мозга эпидуральной гематомой повлекла смерть Суханова Андрея Игоревича, 20.05.2004 г.р., поэтому находится в прямой причинно-следственной связи с ней. При судебно-химическом исследовании крови от трупа Суханова А.И. этиловый спирт не обнаружен.

Капитан судна при подозрении на сотрясение головного мозга или ушиб мозга не обратился за медицинской консультацией с целью получения квалифицированных рекомендаций по оказанию помощи и при необходимости организации эвакуации пострадавшего. Судно находилось в зоне действия телефонной связи, и такая консультация была возможна. Квалифицированный врач сумел бы поставить правильный диагноз по видеосвязи.

Судно находилось в прибрежных водах в 3-х часовой доступности ближайшего порта своим ходом. При срочной эвакуации по медицинским показателям имелась полная возможность эвакуации вертолетом с привлечением МСКЦ Владивосток, сил и средств МЧС России.

Таким образом, учитывая характер травмы Суханова А.И., ответственное лицо за оказание медицинской помощи на борту судна при оказании первой помощи должно было в первую очередь,



немедленно обратиться за медицинской консультацией с целью получения квалифицированных рекомендаций по оказанию помощи и при необходимости эвакуации пострадавшего.

По записям судового журнала, капитан судна Плиплин Г.А. принял решение о движении в сторону морского порта Владивосток только в 18:50 после доклада матроса Паскали С.Ю. об ухудшении состояния Суханова А.И. Капитаном судна было потеряно более 2-х часов времени на принятие решения и принято решение о движении в наиболее удаленный порт.

Из показаний свидетеля Севостьянова Д.Н. следует, что в МЧС России по телефону примерно в 19:30 обратился, именно он, после консультации со своей сестрой врачом. Он доложил капитану об этом и объяснил причину своего звонка в МЧС России. В информации нет подтверждений о действиях капитана по организации помощи пострадавшему с привлечением МСКЦ, МЧС России, Медицины катастроф и других береговых служб. Такое бездействие с его стороны увеличило время прихода в ближайший порт.

По заключению судмедэксперта, Суханову А.И. было причинено два травмирующих воздействия в область головы. Местоположение обеих травм позволяет утверждать, что наличие надетой на голову защитной каски и закрепление её подбородочным ремнем при падении на палубу позволило бы либо не допустить травмы, либо значительно снизить её степень воздействия.

Отсутствие на пострадавшем защитной каски является нарушением п. 11 Правил ТБ Минтруда по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов и требований «Инструкции по охране труда при выполнении промысловых операций» и ИОТ-ДОБ-04 – «Инструкция по охране труда при лове снюрреводом» в части применения СИЗ со стороны потерпевшего матроса Суханова А.И.

Ответственность за безопасность промысловых операций несет непосредственный руководитель работ – старший мастер добычи в соответствии со ст.171 Устава и разделом 2 должностной инструкции старшего мастера по добыче.

Таким образом, отстранить Суханова А.И. от выполняемых работ, если он был без средств индивидуальной защиты, должен был старший мастер добычи Арбаев Д.А., чего он не сделал.

Следовательно, предотвратить травмирование матроса Суханова А.И. можно было соблюдением норм охраны труда в части использования СИЗ и надлежащим контролем за выполнением этих требований со стороны старшего мастера добычи Арбаева Д.А., контролем наличия на борту судна СИЗ в полном объеме со стороны капитана Плиплина Г.А., укомплектование судна СИЗ в полном объеме со стороны руководителя АО «Востоктранссервис» Ребикова В.М.

### **9.3 Причины аварии:**

Неисполнение обязанности оказать неотложную медицинскую помощь в соответствии со статьей 64 КТМ РФ (В случае, если лицо, находящееся на борту судна, нуждается в неотложной медицинской помощи, которая не может быть оказана во время нахождения судна в море, капитан судна обязан зайти в ближайший порт или принять меры по доставке такого лица в ближайший порт с извещением об этом судовладельца).

Косвенными причинами являются:

1. Недостатки в организации и проведении подготовки работников по охране труда, в т.ч.: не проведение обучения и проверки знаний охраны труда. В нарушение ст. 214 Трудового кодекса РФ работник допущен к работе без обучения безопасным методам и приемам работ, проверки знаний и без прохождения стажировки.
2. Неудовлетворительная организация производства работ, в т.ч. не обеспечение контроля со стороны руководителей и специалистов подразделения за ходом выполнения работы, соблюдением трудовой дисциплины. Нарушение старшим мастером добычи п.9, п.10, п.14 должностной инструкции старшего мастера по добыче.
3. Нарушение п. 11, п. 17 Правила по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов в части применения СИЗ (КАСКИ), как со стороны потерпевшего матроса Суханова А.И., так и со стороны руководителя промысловой команды старшего мастера добычи, который допустил работу членов промысловой команды без СИЗ.



4. Нарушение погибшим требований Правил по охране труда.

**9.4 Выводы:**

Безопасность человека в процессе производственной деятельности обеспечивается применением максимально безопасных вариантов технологических процессов, выбором (или созданием) максимально безопасных оборудования и средств защиты, максимально безопасными вариантами организационно-технических мероприятий и правил личного поведения. Учитывая вышесказанное, надо помнить, что безопасность мореплавания зависит не только от степени надежности судна в целом, но и, в большей мере от уровня квалификации членов экипажа и их взаимосвязи и взаимодействия в процессе эксплуатации судна следует помнить, что неоказание неотложной квалифицированной медицинской помощи может привести к гибели человека на судне.

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

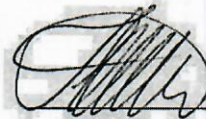
АО «Востоктранссервис» (далее – Общество):

Разобрать с экипажами судов Общества обстоятельства и причины данного аварийного случая, обратив особое внимание на соблюдение экипажами судов правил по охране труда и техники безопасности.

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

О принятых мерах известить организации, перечисленные в пункте 31 Положения, 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



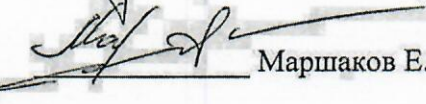
Быков А.Г.

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



Сухинин А.Э.

Заместитель капитана морского порта Владивосток



Маршаков Е.Н.

Старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства



Слободяник А.А.