



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

30.03.2023 № У03-145

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

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

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

О заключении по расследованию аварийного  
случая на РС «ОСТРОВНОЙ-5»

Уважаемые коллеги!

Управление флота, портов и международного сотрудничества направляет для использования в работе копию заключения от 22 марта 2023 г. № А-36/22 по расследованию аварийного случая, произошедшего 15 декабря 2022 г. на рыболовном судне «ОСТРОВНОЙ-5», представленную письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу от 29 марта 2023 г. № 1.15-3244.

Приложение: на 7 л. в 1 экз.

С уважением,

Начальник  
Управления флота, портов  
и международного сотрудничества

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

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

СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП

Сертификат: 2278DCF9E634A57431684094CFD166ED  
Кому выдан: Симаков Сергей Васильевич  
Действителен: с 28.09.2022 до 22.12.2023



С.В. Симаков

ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ  
ЭО АСР»  
ВХ. № 583  
30 МАР 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@rostransnadzor.ru

http://dugmrn.tu.rostransnadzor.ru

29.03.2023 № 1.15-3244

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Копия заключения по расследованию АС  
с рс «Островной-5»

Руководителю  
Федерального агентства по рыболовству

Шестакову И.В.

harbour@fishcom.ru

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу направляет, согласно пункту 24 «Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море», утвержденного приказом Минтранса России от 08.10.2013 №308, в Ваш адрес копию заключения по расследованию аварийного случая, произошедшего 15.12.2022 с рс «Островной-5».

Приложение: копия заключения по расследованию аварийного случая № А-36/22 от 22.03.2023 в электронном виде в формате «Adobe PDF» – 1 файл.

Заместитель начальника МТУ  
Ространснадзора по ДФО



Д.В. Вертоградов

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  
Дальневосточному федеральному округу



С.Е. Белоусов

2 » марта 2023 года

Место расследования:

г. Владивосток

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;

Потехин Дмитрий Валерьевич – начальник инспекции государственного портового контроля морского порта Невельск;

Погуляй Алексей Сергеевич – инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-36/22 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море.
2. **ВИД АС:** Посадка судна на мель и нахождение на мели более 24 часов.
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 15.12.2022 в 17:05 LT(UTC+12).
4. **МЕСТО/ КООРДИНАТЫ АС:** Тихий океан, Второй Курильский пролив, в координатах Ш=50° 37,7 N, Д=156° 08,5 E, в 2.9 мили южнее п. Северо- Курильск.

#### 5. НАЗВАНИЕ СУДНА: ОСТРОВНОЙ-5.

Тип судна: рыболовное.

Флаг: Российская Федерация.

Номер ИМО: 9065364.

Рейс (откуда и куда): м.т. Малокурильск – район промысла ВБР (ОМЭ).

ФИО капитана: Казачков Владимир Иванович.

Порт (место) регистрации и номер: Невельск, № НС5297.

Судовладелец, номер ИМО, адрес: ООО «РК «Островной», ИМО нет, 694520, Сахалинская область, Южно-Курильский район, с. Малокурильское, ул. Советская, д. 8 литер В, кабинет 1.

Место и год постройки: Япония, 1992 г.

Наибольшие размерения судна (м): длина 38,01; ширина 6,40; высота борта 2,80, осадка 2,65.

Вместимость (брутто/нетто): 199/59.

Тип и мощность судовой энергетической установки: дизель ДВС – 1x548 кВт, марка S25RD.

Число и конструкция гребных винтов: один 4-х лопастной винт, ВФШ цельнолитой.

Конструкция руля, ПУ: балансирный, ПУ нет.



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

**Осадка на момент аварии (нос): 1,50 м.**

**Осадка на момент аварии (корма): 3,50 м**

**Число пассажиров: нет.**

**Количество и род груза, его размещение по трюмам: краб камчатский живой 17164 кг.**

**Численность экипажа: 12 человек.**

**Штатный комплект спасательных средств:** спасательные плоты – 2х16 чел., жилеты спасательные – 16 шт., гидротермокостюмы – 16 шт., спасательные круги 4 шт.

**Мощность радиостанции и радиус её действия:** ПВ/КВ радиоустановка (ПВ/КВ радиотелефонная станция с цифровым избирательным вызовом и УБПЧ), судовая земная станция Инмарсат, судовая земная станция системы ГМССБ, районы А1+А2+А3.

**Электрорадионавигационные приборы:** магнитный компас, радиолокатор – 2 шт., гирокомпас, приемоиндикатор систем радионавигации.

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

**Противопожарные средства:** стационарная водопожарная система, пожарный насосы 70/40 м<sup>3</sup>/ч, переносной порошковый огнетушитель – 8 шт., переносной углекислотный огнетушитель – 6 шт., передвижной углекислотный огнетушитель (16 кг) – 1 шт., переносной пенный комплект (20 л) – 1 шт.

**Категория ледовых усилений 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 03.06.2025

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

Свидетельство о праве собственности на судно	17.06.2020 - б/с
Свидетельство о праве плавания под флагом РФ	17.06.2020 - б/с
Свидетельство о минимальном составе экипажа	до 03.06.2025
Международное мерительное свидетельство	03.06.2020- б/с
Свидетельство на оборудование и снабжение	до 03.06.2025
Свидетельство о грузовой марке	до 03.06.2025
Свидетельство о предупреждении загрязнения нефтью	до 03.06.2025

## **7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:** **ОСТРОВНОЙ-5**

1. Намеренный выброс судна на береговую отмель.
2. Оставление судна экипажем.

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

15.12.2022 рыболовное судно «ОСТРОВНОЙ-5» во время стоянки на якоре во Втором Курильском проливе, при штормовом северо-западном ветре силой до 40 м/с, якорь перестал удерживать судно на месте. При выборке якоря судно порывами штормового ветра и волнения развернуло лагом к ветру, что привело к появлению крена на левый борт до 40 градусов. Капитан судна во избежание переворачивания судна из-за потери остойчивости, направил судно в сторону берега и в 17:05 в Ш=50°37,7'N Д=156°08,5'E посадил судно носовой частью на береговую отмель. С судна был спущен надувной плот, весь экипаж высадился на надувной плот. При улучшении погоды в 18:55 надувной плот был пришвартован к борту р/с «ОСТРОВНОЙ-12» и весь экипаж р/с «ОСТРОВНОЙ-5» был благополучно пересажен на р/с «ОСТРОВНОЙ-12». Р/с «ОСТРОВНОЙ-5» остался на береговой отмели. Впоследствии р/с «ОСТРОВНОЙ-5» был снят с береговой отмели и направлен в ремонт.



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

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

По показаниям капитана, 15.12.2022 в 11:50 рыболовное судно (далее РС) «ОСТРОВНОЙ - 5» для укрытия от ожидаемой штормовой погоды встало на правый якорь 5,5 смычек в воде во Втором Курильском проливе в координатах Ш= 50°38,2'N Д= 156°08,75'E. Глубина под килем по эхолоту 15 м, грунт ракушка, песок. Кратчайшее расстояние до береговой черты 0,6 мили. Главный двигатель (ГД) в 5-ти минутной готовности.

Гидрометеорологическая обстановка: ветер западный-северо-западный слабый, зыбь от юго-востока 1-2 м.

В 14:00 северо-западный ветер усилился до штормового, порывами 20-24 м/с по показаниям анемометра, начался дрейф на якорь в южном направлении. Капитан судна принял решение сниматься с якоря.

В 15:30 РС «ОСТРОВНОЙ-5» снялся с якоря. Когда ветер был на курсовом угле 45-50 градусов левого борта, капитан дал самый малый передний ход (СМПХ), руль право на борту, во время разворота судно легло лагом к ветру, и порывами ветра, которые по показаниям судового анемометра достигали 42 м/с, РС «ОСТРОВНОЙ-5» накренился на правый борт более 40 градусов. Из грузовых трюмов №2, №3 с грузом живых камчатских крабов начала вытекать вода на палубу судна, появился дифферент на нос, визуальное не более 5 градусов, фальшборт правого борта начал периодически уходить под воду. Руль был право на борту, капитан добавил ход до среднего переднего (СПХ), чтобы поставить на ветер правый борт судна. За время циркуляции вышел из строя магнитный компас. Выйдя на ветер, крен судна на правый борт уменьшился до 25 градусов, дифферент на нос пропал. Курс на ветер не позволял идти дальше, так как впереди был берег. Судно накренилось до 40 градусов на правый борт. Для предотвращения опрокидывания судна от потери остойчивости капитан принял решение следовать генеральным курсом 330 градусов в сторону берега и принудительно посадить судно на береговую отмель.

В 17:05 в Ш=50°37,7'N Д=156°08,5'E в дистанции 94 м по РЛС от береговой черты мыса Округлого произошло касание грунта носовой частью корпуса на скорости менее 2-х узлов, ветер направлением в правый борт, крен судна на левый борт более 30 градусов. Капитан дал команду экипажу осушить трюма, но выполнять команду было некому, все собрались на палубе мостика кроме 3 механика (ЗМХ) и старшего механика (СМХ). Капитан дал команду всему экипажу надеть гидрокостюмы и спустить на воду надувной плот. Удары днищем о грунт были незначительные. Когда экипаж покинул борт, на мостике остались старший помощник (СПКМ) и ЗМХ, капитан попытался определить есть ли движение судна, дал задний ход, но двигатель не работал. Капитан дал команду всем оставшимся на борту покинуть борт судна. Крен продолжал увеличиваться, и в момент высадки капитана на плот, превышал 40 градусов на левый борт.

В 17:40 плот с экипажем р/с «ОСТРОВНОЙ-5» отошел от борта судна.

В 18:00 весь экипаж благополучно перешел на борт р/с «ОСТРОВНОЙ-12».

### **9.2. Установленные факты:**

1. Р/с «ОСТРОВНОЙ-5» ограниченного R1 района плавания в морских районах на волнении с высотой волны 3-х % обеспеченности 8.5 м, с удалением от места убежища не более 200 миль, с допустимым расстоянием между местами убежищ не более 400 миль, осуществляло плавание (поиск и добыча морепродуктов краба камчатского) в Охотском море. Погодные условия по ветру, волнению и видимости удовлетворяли требованиям безопасности мореплавания, установленных для судна. Эксплуатация судна при возможном обледенении запрещена.
2. Экипаж судна на момент аварийного случая состоял из 12 человек, был укомплектован в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года и поправок к этой конвенции 1995 года и Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.
3. Из показаний капитана р/с «ОСТРОВНОЙ-5», согласно судовому расписанию вахтенной службы на ходовом мостике и в машинном отделении (МО), ходовая вахта на мостике 2-х сменная неслась без перерыва по 12 часов капитаном и вахтенным помощником (СПКМ) в нарушение трудового законодательства РФ. Ходовые вахты в МО 2-х сменные с 04:00 до 08:00 и



с 16:00 до 20:00 нес электромеханик без отметки соответствующей функции и уровня управления судовыми механическими установками в дипломе № РКС207127457, выданному 11.08.2022 капитаном морского порта Невельск.

4. Согласно рапорту капитана судна заместителю генерального директора по флоту относительно расхода дизельного топлива (ДТ) в МО отсутствовала инструкция для механиков по порядку расхода ДТ из топливных танков, расходная топливная цистерна пополнялась старшим механиком с нарушением инструкции по порядку расхода ДТ из топливных танков. Согласно Судовой Информации об остойчивости для капитана, на судне находился не расходуемый запас ДТ в танках №3 ЛБ/ПрБ, №4 ДП, №5 ЛБ/ДП/ПрБ. Цистерны с не расходуемым запасом должны быть заполнены до опрессовки, однако СМХ в нарушение данной Инструкции самовольно изменял порядок расхода ДТ из топливных танков, включая танки №3 не расходуемого запаса, а капитан судна не контролировал работу СМХ. Такие действия СМХ привели к образованию свободных поверхностей в топливных танках, а при постановке судна лагом к штормовому ветру и волнению способствовало увеличению крена судна на правый борт и выплескиванию воды из трюмов №2 и №3 с грузом живого краба, в которых также появились свободные поверхности. Образовавшиеся свободные поверхности в топливных танках и грузовых танках, а также размещенное траловое оборудование на верху надстройки судна, значительно способствовало увеличению крена на правый борт более 40 градусов.

Во избежание возможного переворачивания судна от потери остойчивости, капитан р/с «ОСТРОВНОЙ-5» направил судно в сторону береговой черты, с целью посадки на грунт носовой частью корпуса судна.

5. Судовой журнал на судне велся с многочисленными нарушениями «Правил ведения судового и машинного журналов», а именно: в заголовке страницы на начало суток не указываются район плавания, откуда и куда следует судно (названия пунктов) и номер рейса. На стоянке – название порта или рейда. Не указывается судовое время и расхождение между судовым и всемирным временем.

6. Формальное отношение и практическое использование указаний Судовой Информации по остойчивости командным составом р/с «ОСТРОВНОЙ-5», нарушение «Правил ведения судового и машинного журналов», нарушение Устава службы на судах рыбопромыслового флота РФ свидетельствует о том, что система управления безопасностью (СУБ) Компании не функционирует должным образом.

### 9.3. Причины аварийного случая:

Несоблюдение ограничений и требований, установленных в Информации по остойчивости для капитана.

Несоблюдение общепринятых практических приемов и способов управления судном при плавании в штормовых условиях.

### 9.4. Выводы:

Произошедший аварийный случай свидетельствует о том, что капитану необходимо знать, что любое, даже достаточно остойчивое, судно можно привести к опрокидыванию или поставить в опасные условия, если его неправильно загрузить или не соблюдать в процессе эксплуатации указаний Информации по остойчивости для капитана. Именно поэтому, в Правилах Российского морского регистра судоходства указано, что удовлетворение судна требованиям к остойчивости, а также формальное соблюдение указаний информации, не освобождает капитана судна от ответственности за остойчивость судна при эксплуатации.

Капитан должен руководствоваться хорошей морской практикой, принимая во внимание время года, район плавания и прогноз погоды, изменять курс и скорость, исходя из условий плавания; для избежания опасных ситуаций при неблагоприятных погодных условиях. Запрещается нарушение требований или ограничений, имеющих в Информации по остойчивости. Рекомендации должны выполняться с учетом реальных условий рейса.




**9.6. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:**

**ООО Рыбокомбинат «ОСТРОВНОЙ»:**

1. Разобрать с экипажами судов Компании обстоятельства и причины данного аварийного случая, обратив особое внимание на персональную ответственность капитанов и старших механиков за безопасную, безаварийную эксплуатацию судна и механизмов.
2. Разработать план мероприятий, исключающий повторение причин случившего аварийного случая ситуации, направить на суда компании для отработки мероприятий.
3. Капитанам и старшим механикам судов Компании контролировать правильность и полноту заполнения судовых журналов, согласно «Правил ведения судового и машинного журналов».
4. Заместителю генерального директора по БМ обратить внимание на формальное ознакомление и применение судовой Инструкции по остойчивости экипажами судов Компании. Провести оценку рисков по результатам АС, внести корректуру в СУБ.
5. В соответствии с пунктом 31 «Положения о расследовании 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.

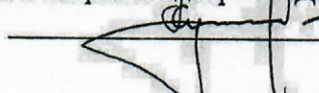
Начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО.

  
\_\_\_\_\_ Москаленко О.В.

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

  
\_\_\_\_\_ Быков А.Г.

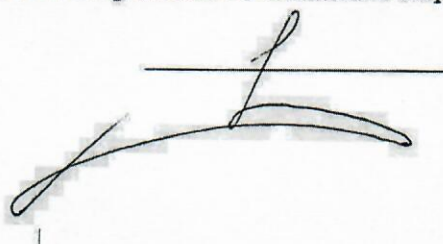
Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО

  
\_\_\_\_\_ Сухинин А.Э.

Начальник инспекции государственного портового контроля морского порта Невельск

*согласовано письмом  
от 22.03.2023 № 05/04/70* Потехин Д.В.

Инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства

  
\_\_\_\_\_ Погуляй А.С.





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://ампск.рф>, [www.ампск.ру](http://www.ампск.ру)  
e-mail: [Nevelsk@ampsk.ru](mailto:Nevelsk@ampsk.ru)  
ОКПО 24541746, ОГРН 1026500781460, ИНН/КПП  
6504043879/650401001

Заместителю начальника МТУ  
Ространснадзора по ДФО

Белоусову С.Е.

[mtu.dfo@rostransnadzor.ru](mailto:mtu.dfo@rostransnadzor.ru)

22.03.2023	№ 05/04/70
на №	от

Уважаемый Сергей Евгеньевич!

Настоящим сообщаяю, что я, Потехин Д.В., начальник ИГПК службы капитана морского порта Невельск, член комиссии по расследованию аварийного случая на море, произошедшего 15.12.2022 года с судном «Островной-5» (ИМО 9065364, судовладелец ООО РК «Островной» порт регистрации Невельск) согласен с выводами комиссии по данному делу и готов подписать заключение № А-36/22 по расследованию аварийного случая на море.

Начальник ИГПК службы капитана  
морского порта Невельск

Потехин Д.В.