



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>

10.05.2023 № У03-213

На № _____ от _____

О заключении по расследованию аварийного
случая на СТМ «АЛЕКСЕЙ ЧИРИКОВ»

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 24 апреля 2023 г. № А-04/23 по расследованию аварийного случая, произошедшего 24 января 2023 г. на СТМ «АЛЕКСЕЙ ЧИРИКОВ», представленную письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу от 28 апреля 2023 г. № 1.15-4557.

Приложение: на 8 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.М 825
11 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@rostransnadzor.ru

<http://dugmrn.tu.rostransnadzor.ru>

28.04.2023 № 1.15-4557

На № _____ от _____
Заключение по расследованию АС на СРТМ
«Алексей Чириков»

Руководителю Федерального агентства по
рыболовству Российской Федерации

Шестакову И.В.

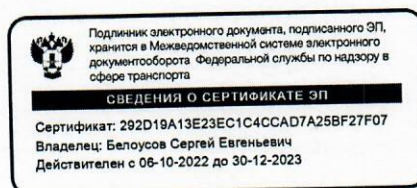
harbour@fishcom.ru

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу высылает Вам Заключение № А-04/23 по расследованию АС, произошедшего 24.01.2023 на СТМ «АЛЕКСЕЙ ЧИРИКОВ».

Приложение на 7 л. в 1 экз.

Заместитель начальника МТУ
Ространснадзора по ДФО



С.Е. Белоусов

Исп.: 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

Заместитель начальника Межрегионального
территориального управления Ространснадзора по
Дальневосточному федеральному округу
С.Е. Белоусов

« 24 » апреля 2023 года.

г. Владивосток

Место окончания расследования:

Комиссия в составе:

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

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-04/23
ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ**

1. КЛАСИФИКАЦИЯ АС: АВАРИЯ

2. ВИД АС: Гибель человека

3. ДАТА И ВРЕМЯ АС: 24.01.2023 13:30 (кмч)

4. МЕСТО АС: Охотское море, $\varphi=58^{\circ}16,3N$, $\lambda=151^{\circ}24,3E$

5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:

Название, тип: «АЛЕКСЕЙ ЧИРИКОВ», средний рыболовный траулер морозильный (СРТМ)

Флаг: Российская Федерация.

Номер ИМО: 8901456

Рейс (откуда и куда): Петропавловск-Камчатский – Охотское море

ФИО капитана: Пятов Егор Владимирович

Порт (место) регистрации и номер: п. Петропавловск-Камчатский, № П-0818.

Судовладелец, номер ИМО, адрес: АО «Акрос», ИМО 1529285, 683016, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Мишенная, д. 131, строение 13, sigma1@norebo.ru Генеральный директор Овчинников Андрей Юрьевич.

Место и год постройки: Норвегия, 1990

Наибольшие размерения судна (м): длина 64.05 м, ширина 13.00 м, высота борта 8.85 м.

Вместимость (брутто/нетто): 1944/592

Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС (6R 32E) 2460 кВт.

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

Конструкция руля, ПУ: небалансирный, ПУ нет

Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 14,5

Осадка на момент аварии (нос): 3.70 м

Осадка на момент аварии (корма): 7.10 м

Число пассажиров: нет.

Количество и род груза, его размещение по трюмам (м³): нет

Численность экипажа: 67 чел.

Штатный комплект спасательных средств: дежурная шлюпка тип «НТ-16», спасательные плоты: тип «VIKING 20DK+» - 2 шт, «VIKING 25 DK+» - 8 шт, спасательные жилеты- 75 шт, гидротермокостюмы- 75 шт; спасательные круги-8 шт.

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

Электрорадионавигационные приборы: гирокомпас «NAVIGAT X MK2», компас магнитный «BERGEN, T-17», эхолот «FURUNO El.Co.,Ltd, FE-700», РЛС – «FURUNO El.Co.,Ltd, FAR 2117».

Число и мощность водоотливных средств: сведения не предоставлены.

Противопожарные средства: пожарный насос: 2 x 100 куб.м/час, Аварийный пожарный насос 1 x 25 куб.м/час огнетушители: ОП – 5 - 22 шт, ОУ- 5 - 4 шт, переносной пенный огнетушитель – 9 л – 3 шт, передвижной порошковый огнетушитель (45 кг.) - 1 шт, хладон – 188 л.

Категория ледовых усилений судна: Ice1

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

Российский морской регистр судоходства (РС).

1. Срок действия классификационного свидетельства: до 28.06.2024

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

- | | |
|--|------------------|
| • Свидетельство о праве собственности на судно | 08.05.2002 - б/с |
| • Свидетельство о праве плавания под государственным флагом Российской Федерации | 08.05.2002 - б/с |
| • Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна | до 28.06.2024 |
| • Классификационное свидетельство | до 28.06.2024 |
| • Свидетельство о грузовой марке | до 28.06.2024 |
| • Международное мерительное свидетельство | 28.06.1999 - б/с |
| • Свидетельство на оборудование и снабжение | до 28.06.2024 |

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

- Гибель человека – боцмана СРТМ «Алексей Чириков» Селезнева Юрия Михайловича, 03.02.1960 г.р.

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

24.01.2023 в 13:30 (здесь и далее время судовое Тс = Тмск + 9 часов) в Охотском море в координатах: $\varphi=58^{\circ}16,3'N$, $\lambda=151^{\circ}24,3'E$ на СРТМ «Алексей Чириков» при выполнении палубных работ стальным тросом ударило в правую скулу лицевой части боцмана, в результате чего потерпевшим была получена травма несовместимая с жизнью.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

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

Гидрометеорологические условия: маловетрие, лед 4 балла, ясно.
24.01.2023 СРТМ «Алексей Чириков» находился в районе промысла. ГК 102⁰, Vc=1,7 уз.

На ходовом мостике: капитан и второй помощник капитана.

В 13:00 капитан СРТМ «Алексей Чириков» вызвал на ходовой мостик боцмана и дал указание заняться текущими палубными работами на баке судна – организовать уборку снега и приготовить к отдаче кранец левого борта, так как на нижней части кранца и кормовой оттяжке была наледь, которую необходимо было удалить путем спуска кранца на воду.

В 13:20 в распоряжение боцмана прибыли матросы, работу которых он распределил следующим образом: матросы обработки (2 класс) и квалифицированный матрос занялись



уборкой льда и снега на палубе по правому борту, матрос обработки (2 класс) начал сматывать резиновый шланг в районе крышки мучного трюма. Боцман и матрос добычи занимались подготовкой к отдаче кранца левого борта.

К моменту прибытия матросов боцман произвел подготовительные работы для перемещения кранца: свистовой стальной трос кранца левого борта был проведен через канифас-блок, закрепленный за рым, приваренный к надстройке судна, и через носовой вращающийся ролл заведен (наложен шлагами) на турачку брашпиля левого борта. При этом на участке троса между расположенным на надстройке канифас-блоком и носовым роллом был дополнительно установлен еще один переносной канифас-блок, который оттягивал трос по направлению к фальшборту левого борта. Этот переносной канифас-блок синтетическим тросом был зацеплен за утку, приваренную к шпангоуту № 90 по левому борту.

Боцман дал команду матросу добычи занять место за пультом управления левым брашпилем и в дальнейшем управлять турачкой брашпиля по его указанию. Сам боцман держал в руках, идущий от турачки свободный (ходовой) конец заведенного стального троса кранца. При этом он стоял на расстоянии около 1,5 метров в нос судна от турачки брашпиля лицом в корму судна и на расстоянии примерно 50 см от коренного конца стального троса, идущего от турачки к носовому роллу. Таким образом, и отходящий от турачки ходовой конец, который держал боцман и отходящий от турачки к носовому роллу коренной конец троса были направлены в одну и ту же сторону – в нос судна. Здесь же располагался и сам боцман, при этом он частично находился внутри образованного стальным тросом воображаемого треугольника между канифас-блоком, закрепленным за надстройку судна, переносным канифас-блоком, закрепленным за утку на шпангоуте № 90 и носовым роллом.

По указанию боцмана матрос добычи занял место у пульта управления брашпилем в районе шпангоута № 96 лицом к боцману, спиной к закрепленному за утку переносному канифас-блоку.

Около 13:30 боцман дал матросу добычи команду включить пульт управления на «Вира». Матрос добычи, убедившись, что в районе прохождения стального троса нет людей, стал помалу вращать турачку брашпиля на «Вира» и стальной трос начал натягиваться. После того, как стальной трос был натянут, матрос добычи не дождавшись команды боцмана остановил вращение турачки. Однако боцман дал команду не останавливаться, а продолжить вращение турачки на «Вира». По его указанию матрос добычи продолжил медленно вращать турачку брашпиля на «Вира».

В этот момент строп, которым переносной канифас-блок удерживался за утку на шпангоуте № 90 соскользнул с утки. Это сопровождалось громким щелчком или хлопком. Переносной канифас-блок перестал удерживать стальной трос в оттянутом к левому борту положении. В результате трос, перестав образовывать треугольник, мгновенно вытянулся в прямую линию между канифас-блоком, закрепленным за надстройку судна и носовым роллом. При этом боцман, находившийся, на траектории движения распрямляющегося стального троса, получил удар тросом в правую сторону лица, в район нижней челюсти.

Матрос добычи, находившийся ближе всех к боцману и работавший с ним, сам момент удара не видел по причине того, что обзор частично перекрывался брашпилем, а также в связи с тем, что матрос добычи инстинктивно остановив вращение турачки брашпиля, мгновенно обернулся в сторону переносного канифас-блока, трос которого соскользнул с утки. Увидев распрямившийся стальной трос переносной канифас-блок с синтетическим тросом, свободно висящий на натянутом стальном тросе, матрос добычи повернулся обратно в сторону боцмана, однако на прежнем месте боцмана не было. Отойдя назад на несколько метров от пульта управления брашпиля в сторону кормы, матрос добычи увидел, что боцман лежит на палубе головой к правому борту и ногами к брашпилю без признаков жизни. Другие матросы, находившиеся на палубе, также не видели момент удара, так как были заняты своей работой и повернулись в направлении левого борта, только когда услышали хлопок.

Услышав хлопок на палубе бака, капитан выбежал на крыло мостика и, увидев лежащего на палубе бака боцмана дал команду второму помощнику капитана срочно вызвать на бак судна по общесудовой трансляции судового врача. Судовой врач немедленно прибыл к месту происшествия и, осмотрев пострадавшего, обнаружил в области нижней челюсти рвано-ушибленную рану длиной 10 см, шириной 5 см и глубиной 4 см, сопровождающуюся кровотечением. Пульс и дыхание отсутствовали, зрачки не реагировали на свет. Судовым врачом

незамедлительно была проведена попытка противошоковой терапии и сердечно-легочная реанимация в течение 30 минут, не давшая результатов.

В 14:02 судовым врачом была констатирована биологическая смерть боцмана.

9.2. Установленные факты:

1. СРТМ «Алексей Чириков» совершал рейс в установленном Классификационным обществом районе плавания.
2. Экипаж судна на момент аварийного случая состоял из 67 человек, фактическая численность экипажа не превышала требования «Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа», выданного на основании правила V/14.2 МК СОЛАС-74.
3. Боцман Селезнев Ю.М. в период с 01.01.2000 по 31.12.2019 работал на рыбопромышленных предприятиях, с 26.12.2019 работал на рыбопромысловых судах только в должности боцмана.
4. Боцман Селезнев Юрий Михайлович, 03.02.1960 г.р.
 - был направлен на СРТМ «Алексей Чириков» согласно приказу № 702-л от 09.12.2022 в качестве боцмана на период работы с 09.12.2022 на промысловый период по апрель 2023;
 - 09.12.2022 прошел вводный инструктаж в компании;
 - 09.12.2022 прошел первичный инструктаж на рабочем месте;
 - 29.12.2022 сдал экзамен по безопасности труда и знания инструкций по охране труда при проведении судовых работ вновь прибывших членов экипажа СРТМ «Алексей Чириков», в соответствии с занимаемой должностью (протокол № 14\22);
 - согласно приказу № 75/2022 от 09.12.2022 по СРТМ «Алексей Чириков» о стажировке членов экипажа боцман Селезнев Ю.М. в период с 09.12.2022 по 12.12.2022 прошел стажировку (обучение). Обучение проводил старший помощник капитана судна;
 - прошел обучение и проверку знаний требований охраны труда по Программе обучения по охране труда и проверке знаний требований охраны в объеме 16 часов, протокол № 146 от 18.11.2022. Было выдано удостоверение № 2592 от 18.11.2022 Компанией «Край Земли».
5. Медицинская комиссия Селезневым Ю.М. была пройдена в ГБУЗ «Камчатский краевой центр мед. профилактики» от 22.11.2022 для плавания без ограничений.
6. В момент происшествия Боцман Селезнев Ю.М. был одет в спецодежду, выданную 09.12.2022 согласно личной карте учета выдачи СИЗ, а именно: костюм утепленный, сапоги резиновые (ЭВА) жиростойкие на противоскользящей подошве; шапку, на голове имелась защитная каска, на руках - перчатки.
7. Место происшествия находилось на палубе бака, рядом с левым брашпилем, в районе 94 шпангоута. Палуба бака ограничена надстройками судна и стационарным фальшбортом высотой 1,1 м. Палуба чистая, свободная, посыпана технической солью. Работы по подготовке кранца производились с помощью брашпиля левого борта (марка –Hadrailir Brattvaag, Норвегия, год выпуска – 1986). Троса стального шестипрядного диаметром 16,5 мм, переносного канифас-блока (тип – LSB-5/N, грузоподъемность – 3 т) и синтетического стропа из каната Plexus диаметром 20 мм. Все оборудование в исправном состоянии, без повреждений. Освещение и вентиляция естественные, достаточные (открытая палуба бака, дневное время суток).
8. В соответствии с Уставом службы на судах рыбопромыслового флота РФ и должностной инструкцией, боцман является непосредственным начальником палубной команды. В его заведовании и ответственности находится, в том числе техническое обслуживание корпуса, палуб, грузовых и судовых помещений, рангоута, такелажа, кранцевой защиты. Боцман является непосредственным исполнителем судовых работ, в его должностные обязанности входит подготовка и установка кранцевой защиты судна.
9. Согласно системе управления охраной труда АО «Акрос» (внедрена приказом от 29.11.2022 № 159) в компании разработана оценка профессиональных рисков. В соответствии с картой оценки профессиональных рисков № 22 для профессии (должности) «боцман» в том числе идентифицированы следующие опасности:
 - опасность нарушения требований безопасности при эксплуатации транспортных средств, машин, механизмов, оборудования, в том числе судна. Мерами управления риском (опасностью) нарушения требований безопасности при эксплуатации оборудования является проведение обучения требованиям безопасности при работе. Все члены экипажа проходят в соответствии с профессией обучение по охране труда и проверку знаний требований охраны труда в



специальных организациях в объеме 40 часов для руководителей судовых служб и 16 часов для остальных членов экипажа. Члены экипажа, задействованные в работах с повышенной опасностью, дополнительно проходят обучение данным специфическим видам работ (работы на высоте, работы в ограниченных и замкнутых пространствах и т.п.). При трудоустройстве и поступлении на судно работники проходят вводный инструктаж, первичный инструктаж на рабочем месте и стажировку, во время рейса перед проведением работ с повышенной опасностью проводится целевой инструктаж, в установленных случаях – внеплановый и повторный инструктажи на рабочем месте;

- опасность удара (контактные удары (ушибы) при столкновении с движущимися, неподвижными предметами, деталями, машинами, конструкциями, удары падающими предметами, деталями и т.д.). Мерами управления риском (опасностью) контактных ударов являются: установка защитных ограждений, соблюдение правил безопасности при работе. Указанные меры предпринимаются: особо опасные участки палубы, которые конструктивно могут быть огорожены, имеют ограждения, опасные зоны промаркированы. Соблюдение требований безопасности при работе достигается проведением обучения требованиям безопасности при работе.

10. Выполнявшиеся на палубе бака работы имели характер текущих палубных работ, не являлись срочными или аварийными и не относились к грузовым, швартовным, якорным операциям или работам с повышенной опасностью. В связи с чем, проведения дополнительных мероприятий по организации производства работ (оформления допуска к работам, присутствие на месте проведения работ иных должностных лиц для дополнительного контроля боцмана и т.п.) не требовалось.

11. При проведении работ было использовано оборудование, в виде дополнительного канифас-блока для заводки свистового троса носового кранца левого борта при отсутствии необходимости применения данного дополнительного канифас блока. Для данной операции было необходимо использовать только стационарно закрепленное оборудование. Вследствие заводки дополнительного временного канифас-блока линия натяжения троса образовала угол при распрямлении которого боцман получил удар тросом.

12. При работе на турачке брашпиля боцман находился от турачки со стороны коренного конца вблизи линии его движения (натяжения), чем нарушил требования пп. 27, 28 гл. II Правил по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов, утвержденных приказом Минтруда России от 04.12.2020 № 858н, а также требования п. 30 гл. IV Правил по охране труда на морских судах и судах внутреннего водного транспорта, утвержденных приказом Минтруда России от 11.12.2020 № 886н (далее – Правил по охране труда).

9.3. Причины аварийного случая:

Использование не стационарно закреплённого оборудования, в виде дополнительного канифас-блока для заводки свистового троса носового кранца левого борта при отсутствии необходимости применения данного дополнительного канифас блока.

Соскальзывание стропа с дополнительного переносного канифас-блока.

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 безопасного оборудования и средств защиты, максимально безопасными вариантами организационно-технических мероприятий и правил личного поведения.

9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем.

Судовладельцу АО «Акрос»:

- разобрать с экипажами судов компании обстоятельства и факты аварийного случая. Обратить особое внимание на соблюдение экипажами судов правил техники безопасности и Правил по охране труда;
- в соответствии с пунктом 31 «Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море» (ПРАИМ-2013), утвержденного приказом № 308 от 08.10.2013 Министерства транспорта Российской Федерации, разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных АС в будущем;
- о принятых мерах известить МТУ Ространснадзора по ДФО, РС и Росрыболовство в установленный ПРАИМ-2013 срок.

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



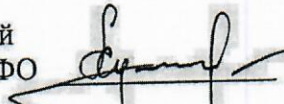
О.В. Москаленко

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



А.Г. Быков

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



А.Э. Сухинин

4. Заместитель капитана морского порта Петропавловск-Камчатский

согласовано письмом
№ 09/04/520

К.Е. Буковнев

5. Старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства



А.А. Агеев



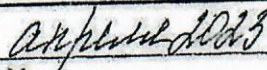


МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ
«АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ
САХАЛИНА, КУРИЛ И КАМЧАТКИ»
(ФГБУ «АМП САХАЛИНА, КУРИЛ И КАМЧАТКИ»)

КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА
ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ

ул. Радиосвязи, д. 26/1, г. Петропавловск-Камчатский, 683000
телефон/факс: (4152) 43-41-43
<http://ампск.рф>, www.ампск.рф
e-mail: PK@ampskk.ru

 № 09/04/ 500
На № _____ от _____ 2023

И.о.начальника МТУ
Ространснадзора по ДФО

Тусикову А.В.

suhinin_ae@rostransnadzor.gov.ru

Уважаемый Александр Викторович!

Настоящим сообщаяю, что я, Буковнев К.Е., заместитель капитана морского порта Петропавловск-Камчатский – начальник ОТБ, член комиссии по расследованию аварийного случая на море, произошедшего 24.01.2023 на СРТМ «Алексей Чириков» (судовладелец АО «Акрос», порт регистрации Петропавловск-Камчатский) согласен с выводами комиссии по данному делу и готов подписать заключение № А-04/23 по расследованию аварийного случая на море.

Заместитель капитана морского порта-
начальник ОТБ

К.Е. Буковнев

