



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

e-mail: mtu@dfo.rostransnazor.gov.ru

http://dugmrn.tu.rostransnazor.ru

21.07.2023 № 1.15-9576

На № _____ от _____

Заключение по расследованию аварийного случая,
произошедшего на СДС «КАЛТАН»

Руководителю Федерального агентства
по рыболовству Российской Федерации

И.В. Шестакову

harbour@fishcom.ru

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу высылает Вам Заключение № ОСА-01/23 по расследованию АС, произошедшего 21.04.2023 на СДС «КАЛТАН».

Приложение на 8 л. в 1 экз.

И.о. начальника МТУ
Ространснадзора по ДФО



С.Е. Белоусов

Сухинин Анатолий Эдуардович
(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



И.о. начальника Межрегионального территориального управления Ространснадзора по Дальневосточному Федеральному округу

С.Е. Белоусов

« 14 » июля 2023 года.

Место окончания расследования:
Комиссия в составе:

г. Владивосток

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

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

Ковура Игорь Игоревич – начальник инспекции государственного портового контроля службы капитана морского порта Владивосток;

Бутузов Александр Олегович – старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства;

Шахматов Сергей Владимирович – главный эксперт МКУБ Владивостокской службы по освидетельствованию систем управления безопасностью.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № ОСА-01/23 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

- 1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Очень серьезная авария на море
- 2. ВИД АС:** Гибель двух и более человек, произошедшая в прямой связи с эксплуатацией судна.
- 3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 21.04.2023 00:18 LT (UTC+9) (здесь и далее время местное).
- 4. МЕСТО/КООРДИНАТЫ АС:** Японское море, территориальные воды Республики Корея (РК) в координатах: Ш=35⁰11' N, Д=129⁰47' E.
- 5. ДАННЫЕ О СУДНЕ:**
Название, тип/подтип: КАЛТАН, рыболовное
Флаг: Россия.
ИМО номер: 9047984;
Рейс (откуда и куда): п. Пусан (Республика Корея) – район промысла в Охотском море
ФИО капитана: Шевченко Виктор Андреевич
Порт (место) регистрации и номер: Владивосток, ВК 8096
Судовладелец, ИМО номер; адрес: АО «Дальрыбпром», 690106, г. Владивосток, Океанский проспект, д. 69, e-mail: info@dalrybprom.ru, генеральный директор Качанов Леонид Петрович
Место и год постройки: Япония, 1991г.
Наибольшие размерения судна (м): длина – 56,41; ширина – 8,80; высота борта – 3,80.
Вместимость (брутто/нетто): 769/230
Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС 6M28HFT - 769 кВт
Число и конструкция гребных винтов: один 4-х лопастной винт регулируемого шага (ВРШ).
Конструкция руля, ПУ: балансирный, ПУ-нет
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 12.0
Осадка на момент аварии (нос): 2.98 м
Осадка на момент аварии (корма): 4.30 м

Осадка на момент аварии (средняя): 3.64 м

Число пассажиров: нет.

Количество и род груза на момент аварии, его размещение по трюмам: сельдь (нажива) 102 т.

Численность экипажа: 25 человек.

Штатный комплект спасательных средств: на 33 человек, спасательные плоты: «RAFT-A-20 (II)» - 2шт., спасательные плоты: «RAFT-A-10 (II)» - 2 шт. спасательные жилеты - 30 шт (+ для вахты 4 шт) гидротермокостюмы - 30 шт., (+ для вахты 4 шт); спасательные крути - 8 шт.

Мощность радиостанции и радиус её действия: УКВ-радиоустановка - Thrane & Thrane A/S, SAILOR 6222; ПВ-радиоустановка- Thrane & Thrane A/S, SAILOR 6320; ИНМАРСАТ - Thrane & Thrane A/S, SAILOR 6110; устройство НАВТЕКС - SAMYUNG ENC CO., LTD, SNX-300; приемник РГВ - Thrane & Thrane A/S, SAILOR 6110; КОСПАС/САРСАТ - SAMYUNG ENC CO., LTD, SEP-500; Командное трансляционное устройство - JAPAN RADIO CO., LTD, NVA-1205B; PCO - SAMYUNG ENC CO., LTD, SAR-9; радиолокационный ответчик спасательных средств - SAMYUNG ENC CO., LTD, SAR-9; УКВ-аппаратура двусторонней радиотелефонной связи - SAMYUNG ENC CO., LTD, STV-160.

Электрорадионавигационные приборы: Компас магнитный основной - SAURA KEIKI SEISAKUSHO CO., LTD, SR-165; Компас магнитный путевой - SAURA KEIKI SEISAKUSHO CO., LTD, эхолот - SAMYUNG ENC CO., LTD, SES-5000; лаг- FURUNO ELECTRIC CO., LTD, DS-80; радиолокационная станция - FURUNO ELECTRIC CO., LTD, FAR-2117; компас гироскопический - TOKIMEC INC, ES-11A ; приемоиндикатор систем радионавигации – JAPAN MARINA CO., LTD, DG-500; АИС –SAMYUNG ENC CO., LTD.

Число и мощность водоотливных средств: осушительный насос производительностью 50 м.куб/час.

Противопожарные средства: переносной порошковый огнетушитель, не менее 5 кг – 22 шт. (количество запасных зарядов - 3), переносной пенный комплект 20л – 1шт, передвижной порошковый огнетушитель 1бкг – 1 шт, переносной углекислотный огнетушитель не менее 5 кг – 1 шт, стационарная водопожарная система пожаротушения, пожарный насос (2шт) – подача 60 м³/час, стационарная система объемного аэрозольного пожаротушения.

Категория ледовых усилений судна: нет

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

Российский морской регистр судоходства (РС).

6.1. Перечень и сроки действия документов, выданных судну в соответствии с международными договорами Российской Федерации: до 14.02.2028 г.

Свидетельство о праве плавания под государственным флагом РФ	25.05.2022 - б/с
Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна	30.05.2022 - б/с
Классификационное свидетельство	19.04.2023 - 14.02.2028
Международное мерительное свидетельство	06.06.2022 - б/с
Свидетельство о грузовой марке	19.04.2023 - 14.02.2028
Свидетельство на оборудование и снабжение	19.04.2023 - 14.02.2028
Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью	19.04.2023 - 14.02.2028

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

КАЛТАН:

- частично уничтожены и пострадали конструкции, материалы, обстановка и оборудование жилого комплекса на палубе юта и навигационного мостика судна;
- гибель четырех членов экипажа (отравление угарным газом от огня):
 - 1.Машков Николай Валентинович, старший помощник капитана, 10.07.1960 г.р. (РФ).
 - 2.Семьянинов Артём Андреевич, матрос, 17.04.1993 г.р. (РФ).
 - 3.Опарин Марк Маратович, матрос 10.02.1998 г.р. (РФ).
 - 4.Родионов Альберт Владимирович, повар 28.03.1972 г.р. (РФ).

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

21.04.2023 в 00:18 LT(UTC+9) на рыболовном судне СДС «КАЛТАН» (далее - судно), находившемся в территориальных водах Республики Корея, (РК) в дрейфе в координатах: Ш=35⁰ 11' N, Д=129⁰ 47' E. сработал датчик системы оповещения о пожаре (далее – СОП) коридора жилых кают в носовой части судна. Экипаж судна предпринимал действия по тушению пожара, но безуспешно. Оценив бесперспективность борьбы с быстро распространяющимся огнем, капитан принял решение об эвакуации экипажа. В результате пожара погибло 4 члена экипажа.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

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

Гидрометеорологические условия по данным SITREP-1 от 20.04.2023: ветер северный 8.0 м/сек, видимость 5.0 миль волнение моря 1.0 м, температура воздуха +15⁰ С 20.04 2023 в 14:31 LT(UTC+9) рыболовное судно СДС «КАЛТАН» после окончания ремонта и предъявления судна Российскому морскому регистру судоходству (РС) в порту Пусан (Республика Корея) снялось в промысловый рейс в Охотское море. Согласно показаниям капитана судна в 18:00 старший механик судна (далее - СМХ) сообщил о том, что неожиданно повысилась температура масла редуктора главного двигателя (ГД), необходимо сбавить обороты ГД и остановиться для осмотра и чистки системы охлаждения редуктора ГД. Капитаном было принято решение в 20:00 остановить ГД, лечь в дрейф для осмотра и чистки системы охлаждения редуктора ГД.

В 23:30 СМХ доложил капитану, что работы по ремонту системы охлаждения масла редуктора ГД в МО планируют закончить в 00:10 21.04.2023. В 23:40 капитан поднялся на ходовой мостик в ожидании окончания ремонтных работ в МО.

Из показаний вахтенного 2-го помощника капитана (далее - В2ПКМ) 21.04.2023 в 00:00 LT (UTC+9) он и вахтенный матрос заступили на ходовую вахту. Проходя на вахту по коридору жилых кают, поднимаясь по трапу на ходовой мостик, они признаков дыма, открытого огня не наблюдали. В 00:10 капитан дал необходимые указания В2ПКМ по несению вахты, покинул мостик и спустился в свою каюту в ожидании окончания ремонтных работ в МО. В 00:18 сработала сигнализация системы оповещения о пожаре (СОП).

Подойдя к станции СОП В2ПКМ увидел, что сработал датчик пожара коридора жилых кают в носовой части судна. В2ПКМ незамедлительно доложил капитану о срабатывании датчика СОП в коридоре жилых кают в носовой части судна. Выйдя из своей каюты, капитан увидел, как едкий дым начал быстро подниматься снизу в его каюту и на ходовой мостик. Капитан и В2ПКМ попытались спуститься по трапу в коридор жилых кают, чтобы определить место и источник едкого дыма, но из-за сильного задымления пришлось обоим вернуться на мостик.

Поднявшись на мостик, капитан и В2ПКМ закрыли дверь на мостике и попытались объявить пожарную тревогу по судну, но судовая трансляция не работала. Тем временем проникновение черного удушливого дыма по судну усилилось и сделало невозможным дышать без дыхательного аппарата сжатого воздуха (далее – АСВ). В2ПКМ по указанию капитана судна отключил судовую вентиляцию. После этого капитан, В2ПКМ и вахтенный матрос покинули мостик и проследовали в шкафут правого борта в район предполагаемого источника дыма, чтобы голосом объявить пожарную тревогу, поднять и вывести на палубу спящих в своих каютах членов экипажа. Спустившись в шкафут (пр/б), при подходе к входной двери коридора жилых помещений они увидели, что из двери коридора шел плотный бело-черный дым. Капитан остался у входных дверей, а В2ПКМ побежал к месту хранения комплектов снаряжения пожарного и одновременно громким голосом объявлял «Аварийной партии следовать к месту хранения комплектов снаряжения пожарного». Видимость из-за плотного густого дыма в шкафуте была нулевая, от едкого дыма резало глаза. Не добежав 3-5 метров до места хранения дыхательных аппаратов АСВ комплектов пожарного, в 00:20 В2ПКМ услышал, как сработала авральная сигнализация СОП, и одновременно произошел сильный выброс пламени в направлении входной двери и по коридору жилых помещений из района хранения АСВ.

В2ПКМ приказал матросу достать костюм пожарного и дыхательный аппарат АСВ, но оказалось, что было невозможно выполнить команду, так как ящик с АСВ горел, а добраться до комплектов снаряжения пожарного было также невозможно из-за плотного дыма и огня в коридоре. Боцман с помощью огнетушителя пытался сбить пламя и дойти до каюты старшего помощника капитана

(СПКМ), но из-за сильного огня и задымления дойти до каюты и разбудить СПКМ не удалось. Пройти в кормовую часть судна по шкафуту правого борта также не представлялось возможным при нулевой видимости из-за сильного задымления. Надышавшись едкого дыма, В2ПКМ на ощупь с трудом поднялся на шлюпочную палубу и найдя капитана доложил ему текущую обстановку и получил распоряжение чтобы не задействованные в тушении пожара члены экипажа готовили надувные плоты (ПСН) и дежурную шлюпку к спуску на воду. По пути к месту сбора экипажа капитан попытался через ходовой мостик пройти в свою каюту за документами, но ходовой мостик был заполнен едким густым черным дымом, а на входе в каюту и в самом помещении бушевало пламя.

При открытии двери на мостик произошел сильный выброс едкого черного дыма и огня, пройти в каюту за документами не представлялось возможным. Капитан поднялся на верхний мостик, снял аварийный радиобуй (АРБ) и активировал его работу. В это время боцман спустил с борта штормтрап на спущенные на воду у левого борта судна плот и дежурную шлюпку. Примерно в 00:30 экипаж начал посадку на плот и дежурную шлюпку. Капитан с включенным буюм АРБ спустился по леерам марсовой мачты на шлюпочную палубу и передал буй АРБ в ПСН, а боцман дополнительно сбросил в воду спасательные круги со светодымящими буюми. Капитан и боцман спустились в ПСН последними.

В ПСН провели сверку наличия экипажа, оказалось, что на ПСН и в дежурной шлюпке разместилось двадцать один (21) человек экипажа судна. Судьба четверых членов экипажа была неизвестна на момент сверки экипажа. Связав ПСН и дежурную шлюпку вместе пусковым линем, экипаж удерживался у левого борта судна в ожидании подхода помощи.

Около 02:00 21.04.2023 подошла первая помощь: проходившее мимо корейское судно увидело выпущенные две сигнальные ракеты красного цвета и пришло на помощь СДС «КАЛТАН». Все 21 человек экипажа судна были эвакуированы с пюта и шлюпки на корейское рыболовное судно и доставлены на борт патрульного судна Республики Корея (РК) и далее в порт Ульсан.

21.04.2023 в 07:37 местного времени к аварийному судну подошел корейский буксир для буксировки в ближайший порт Ульсан. 21.04.2023 в 13:00 аварийное судно «КАЛТАН» было доставлено корейским буксиром в порт Ульсан. По имеющейся информации от властей РК, возгорание на АС практически было ликвидировано корейскими пожарными в момент буксировки, но после швартовки к причалу п. Ульсан возгорание снова возобновилось, что потребовало повторного вмешательства сил Корейского пожарного ведомства и Корейской береговой охраны.

9.2. Установленные факты:

1. Рыболовное судно СДС «КАЛТАН» осуществляло плавание в установленном районе плавания – неограниченном - согласно Классификационному свидетельству. Погодные условия по ветру, волнению и видимости удовлетворяли требованиям безопасности мореплавания, установленным для судна. Постоянное ограничение по классификационному свидетельству – швартовка судна в море при волнении более 4-х баллов не допускается.
2. Экипаж судна состоял из 25 человек, был укомплектован в соответствии с требованиями (МК) Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года и поправок к этой Конвенции 1995 года, а также Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.
3. Судно было оборудовано противопожарными системами: системой пожарной сигнализации, системами пожаротушения, системой внутреннего противопожарного водопровода и огнетушителями. Из предоставленных актов готовности к эксплуатации системы обнаружения пожара «ПСМ-А» №60 от 13.04.2023; актов испытаний пожарных извещателей №60/04-23- FAS от 13.04.2023 и актов готовности к эксплуатации системы аэрозольного объемного пожаротушения №115/04-23 от 08.04.2023, подготовленных электромонтажником ООО «ФЛОТСИСТЕМА» и электромехаником СДС «КАЛТАН», известно, что все указанные в актах системы на даты проверок находились в исправном и работоспособном состоянии.
4. Развитие пожара на рыболовном судне «КАЛТАН» в течение длительного периода времени привело к распространению горения на большой площади жилого блока на палубе юта и палубе навигационного мостика. Первая помощь к аварийному судну подошла около 02:00 21.04.2023. В результате 21 человек экипажа СДС «КАЛТАН» были спасены и доставлены патрульным судном

береговой охраны РК в порт Ульсан, затем автобусом в больницу (взятие на анализ крови и помощь пострадавшим от пожара членам экипажа). После оказания помощи все 21 человек экипажа были размещены в гостинице г. Пусан. По информации корейских властей после ликвидации пожара у причала п.Ульсан, на судне были обнаружены тела четверых членов экипажа СДС «КАЛТАН»: тела старшего помощника капитана Машкова Н.В., матроса Семьянина А.А., и матроса Опарина М.М. были обнаружены в своих каютах, тело повара Радионова А.В. было обнаружено на выходе из кормовой части надстройки судна.

5. Согласно Свидетельств о смерти Машкова Н.В., Семьянина А.А., Опарина М.М., Радионова А.В. выданных 24.04.2023 врачом Ан Гук Бин больницы «Good Happiness Clinic» по адресу: Геннам, г. Гимхе, Самгеджунан-ро, 42, 8-й этаж (Самге-дон). Лицензия врача № 7803.

Поставленный диагноз:

непосредственная причина смерти всех четверых человек – отравление угарным газом от огня (предположение) 21.04.2023 в 00:43 (предположение) на судне «КАЛТАН» 23 миль (51.8 км) на юго-востоке Горн, Ульжу- гун, г. Ульсан.

6. Капитан судна – образование Холмское мореходное училище (ХМУ) г. Холмск, 1982 г., (техник-судоводитель; Дальрыбвтуз, г. Владивосток, 2005 г. инженер – судоводитель). Диплом капитана до 3000 р.т. Общий стаж работы 41 год, на судне 1 год.

7. Согласно опросам членов экипажа СДС «КАЛТАН» экипаж предпринимал действия по тушению пожара, но безуспешно, так как быстро распространившийся очаг пожара и едкий дым, высокая температура лишили экипаж доступа к средствам борьбы с пожаром и возможности использовать как стационарные, так и переносные средства тушения пожара. Ящики с аппаратами АСВ и снаряжением пожарного, сгорели, стационарная водопожарная система пожаротушения не сработала по не установленной причине. Открытые двери и иллюминаторы в жилых помещениях и на ходовом мостике способствовали быстрому распространению огня и сильному задымлению в жилых помещениях и коридорах надстройки, ходового мостика.

8. Аварийная партия при срабатывании сигнализации системы оповещения о пожаре (СОП) не произвела полную герметизацию судна, как этого требует расписание по тревогам (НБЖС).

9. Капитан судна принял решение об эвакуации экипажа, когда он понял невозможность борьбы с пожаром при отсутствии средств тушения из-за повреждения или уничтожения очень быстро распространяющимся огнем по жилым помещениям, коридорам и путям эвакуации.

10. 27.04.2023 с 14:00 до 15:30 LT в п. Ульсан по договору оказания услуг № 03042023-К от 26.04.2023 проводился визуальный общий осмотр судна главным специалистом по технической эксплуатации флота АО «Дальрыбпром» с применением технических средств (цифровая фотокамера с встроенной вспышкой) в идеальных погодных условиях (ясная солнечная погода при естественном и искусственном (аккумуляторный фонарь) освещении. Специалисты судебно -экспертной организации «Научно - исследовательский центр пожарно - технических экспертиз» (ООО «НИЦ ПТЭ» г. Санкт-Петербург) Лучек А.В. и Степанов В.В. участвовали в осмотре судна посредством ВКС (видеоконференцсвязи). Визуальный осмотр места пожара на судне проводился без изменения обстановки после пожара (расчистки пожарного мусора, демонтажа элементов электрооборудования).

Рыболовное судно «КАЛТАН» стояло правым бортом у причала Yong Yeon п.Ульсан (РК). На уровне палубы юта судна, между 1-м и 2-м иллюминаторами со стороны бака наблюдалось выгорание лакокрасочного покрытия и отжиг металла на наружной поверхности борта.

Осмотр начался с входа в коридор вдоль правого борта судна со стороны носа судна.

Ширина коридора составляет 1,85 м. Термическое поражение коридора вдоль правого борта судна выражено в виде выгорания и обугливания внутренней отделки правого борта и потолка, а также выгорания лакокрасочного покрытия внутренних металлических поверхностей, частичной деформации тонких конструкций (наружных стен кают) и отжига металла. Между 1-м и 2-м со стороны бака судна иллюминаторами наблюдалось выгорание аварийного пластыря и деревянного ящика с имуществом. Данные предметы составили большую горючую нагрузку в коридоре, горение которой привело к образованию следа термического поражения на наружной поверхности правого борта. Пластиковый ящик пожарного крана, установленного в коридоре, выгорел. Четыре иллюминатора круглой формы, установленные в правом борту судна, а также шесть иллюминаторов круглой формы, установленные в стенах кают, были разрушены в результате развившегося пожара.

Дошчатый пол коридора вдоль правого борта судна не имел следов ярко выраженных термических поражений в виде прогаров или глубокого обугливания.

Входная дверь внутрь жилого блока, со стороны вышеупомянутого коридора на момент осмотра находилась в открытом состоянии. Иллюминатор двери был разрушен, дверь имела следы высокотемпературного воздействия в виде деформации и отжига металла. Жилой (каютный) блок на палубе юта имел следы сильных термических воздействий в виде полного выгорания предметов обстановки кают, внутренних стен, переборок и дверей кают, выгорания подшивки потолка кают и внутреннего коридора. Трап из жилого блока на навигационный мостик выгорел. Ширина внутреннего коридора жилого блока от пиллерса до пиллерса составляет 0,9 м.

Высота кают и внутреннего коридора жилого блока составляет 1,75 м. Стены, перегородки и подволока были выполнены из конструкций, заполненных минеральной ватой и пластиком. Покрытие палубы в жилом блоке - линолеумное.

Следы наибольшего термического поражения кабельных изделий, проложенных под подшивкой подволока в общем коридоре, в виде полного выгорания изоляции кабельных изделий и разрушения металлической оплетки изделий, наблюдались над участком внутреннего коридора жилого блока в месте пересечения коридора с проходами вдоль кают №8 и №26 и каюты старшего помощника капитана, со смещением в сторону левого борта. Следы наибольшего термического поражения участка кабельных изделий являются признаком очага пожара.

По мере удаления от вышеуказанной зоны наибольших термических поражений кабельных изделий, степень термических поражений обстановки жилого блока, в том числе кабельных изделий, проложенных под подволоком над внутренним коридором, уменьшилось. Данное обстоятельство свидетельствует о признаках направленности горения по горизонтали со стороны зоны наибольших термических поражений.

Прямоугольный проем в палубе навигационного мостика в месте расположения сгоревшего трапа вверх из жилого блока на ходовой мостик явился основным путем распространения пожара из жилого блока на палубе юта на палубу навигационного мостика под воздействием конвективных (восходящих) потоков в условиях развивавшегося пожара.

Далее осмотр продолжался в ближнем к баку судна переходе из коридора вдоль правого борта в коридор вдоль левого борта. Внутренний объем данного перехода имел следы термического воздействия в условиях развивавшегося пожара.

Следы термических поражений коридора вдоль левого борта судна были наименее выражены, по сравнению с поражениями коридора вдоль правого борта. В нижней части коридора вдоль левого борта сохранились фрагменты отделки и лакокрасочного покрытия трубопровода и запорной арматуры внутреннего противопожарного водопровода (пожарного крана), установленного в центральной части коридора. Сохранился, развернутый при попытке тушения пожара членами экипажа судна, пожарный рукав и водяной ствол, лежащие на полу коридора.

Проход из коридора вдоль левого борта в коридор вдоль правого борта также имел следы термических поражений обстановки. В данном проходе наблюдались металлические баллоны дыхательных аппаратов. Данные баллоны выпали из сгоревшего ящика снаряжения пожарного. Следы ярко выраженных термических поражений надстройки судна - помещений палубы навигационного мостика, были обусловлены большой горючей нагрузкой в виде обстановки и отделки помещений (кают, офиса и штурманской рубки) и благоприятными условиями газообмена в зоне пожара после выхода горения наружу надстройки через разрушенное остекление иллюминаторов кают и окон рубки. Какие-либо объекты с места пожара не изымались. В процессе осмотра аварийного судна производилась видео и фотосъемка места пожара.

11. По результатам статического осмотра судна главным специалистом по технической эксплуатации флота АО «Дальрыбпром», специалистами судебно-экспертной организации «Научно - исследовательский центр пожарно-технических экспертиз» предварительно сделан вывод: зона очага пожара предположительно была расположена в жилом блоке судна на палубе юта.

При этом на данном этапе определить конкретный источник возгорания, а также условия возгорания, не представляется возможным.

12. На момент окончания расследования в МТУ Ространснадзора по ДФО от ООО «НИЦ ПТЭ» г. Санкт-Петербург, каких-либо выводов о причинах возникновения пожара на СДС «КАЛТАН» представлено не было.

9.3 Причины аварийного случая:

Пожар в жилых помещениях судна.

9.4. Выводы:

Пожары на судах являются сравнительно нечастым бедствием, но по тяжести последствий они стоят на первом месте. Часть пожаров заканчиваются гибелью или полным конструктивным разрушением судна. Опыт реальных аварий свидетельствует, что срок борьбы с огнем составляет порядка 15 мин. Если в течение этого времени пожар не удалось взять под контроль, судно, как правило, гибнет. Дело в том, что в ограниченном объеме судового корпуса и надстроек находится очень много горючих веществ: дерево, ткань, пластик, краски и пр. А они, как известно, горят очень хорошо. Некоторые пожары могут возникнуть случайно, их причиной могут стать обстоятельства, которые невозможно контролировать. Но большинство пожаров является результатом неправильных действий членов экипажа. Небрежность, безответственность, непродуманные действия, игнорирование необходимых профилактических мер – это факторы, способствующие возникновению пожаров, которые могут привести к гибели людей и судов. Поэтому очень важно, чтобы члены экипажа каждого судна проявляли особую осторожность в ситуациях, которые могут привести к пожару.

Под борьбой экипажа с пожарами понимается комплекс технических и организационных мер, проводимых с целью предупреждения возникновения пожара, предотвращения распространения пожара по судну и его ликвидации, создания условий для безопасной эвакуации людей.

Предупреждение возникновения пожара обеспечивается выполнением правил пожарной безопасности и соблюдением противопожарного режима всеми членами экипажа и пассажирами.

Предотвращение распространения пожара и его ликвидация обеспечивается: герметизацией судна; применением и эффективным использованием первичных средств пожаротушения; бесперебойной подачей огнетушащих средств и маневрированием водяными и пенными стволами; умелыми действиями членов аварийной партии на решающем направлении борьбы с пожаром.

Безопасная эвакуация людей обеспечивается выполнением требований нормативных документов и Международных Конвенций, к количеству, расположению и устройству путей эвакуации, включая трапы и выходы. Успешную ликвидацию пожара в немалой степени определяют следующие условия: ориентирование – своевременная оценка ситуации, возникшей вследствие пожара, связь – основное средство общения и взаимодействия всех людей и групп, участвующих в ликвидации пожара. Связь с центральным противопожарным постом должна быть установлена с помощью всех доступных видов связи: телефона, станций УКВ, посыльных; место сбора, как правило, район открытой палубы, крыло мостика или другое место по усмотрению капитана должно быть обеспечено средствами связи, борьбы с пожарами, оказания первой помощи и транспортировки пострадавших.

Пожар на судне необходимо предупреждать, не допускать, но если это почему-либо не удалось, то должно принять все меры к тому, чтобы не дать пожару усилиться и распространиться и чтобы он был ликвидирован в кратчайший срок.

9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:

АО «Дальрыбпром»:

- разобрать с экипажами судов Кампании обстоятельства данного аварийного случая;
- обратить особое внимание на соблюдение и выполнение требований нормативных документов, в части выполнения комплекса технических и организационных мер с целью предупреждения возникновения пожара, предотвращения распространения пожара по судну и его ликвидации, создания

условий для безопасной эвакуации людей, выполнение правил пожарной безопасности и соблюдение противопожарного режима всеми членами экипажа;

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

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

Начальник отдела 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

Сухинин А.Э.

Начальник ИГПК службы капитана морского
порта Владивосток

Ковура И.И.

Старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала
Российского морского регистра судоходства

Бутузов А.О.

Главный эксперт МКУБ Владивостокской службы по
освидетельствованию систем управления безопасностью

Шахматов С. В.