



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

28.07.2023 № 1.15-9875

На № _____ от _____

Заключение по расследованию аварийного случая,
произшедшего на РС «Юго-Восток-1»

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 № А-16/23 по расследованию АС, произошедшего 19.05.2023 на РС «Юго-Восток-1».

Приложение на 7 л. в 1 экз.

Заместитель начальника МТУ
Ространснадзора по ДФО



Д.В. Вертоградов

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

Врио начальника Межрегионального территориального
управления Ространснадзора по Дальневосточному
Федеральному округу



В.В. Сонин

26 » июля 2023 года.

Место окончания расследования:
Комиссия в составе:

г. Владивосток

1. Сухинин Анатолий Эдуардович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО;
2. Калмыков Олег Алексеевич – главный специалист службы капитана морского порта Ванино;
3. Мошков Роман Анатольевич – старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-16/23 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море
2. **ВИД АС:** Повреждение судна (создание препятствий производственной деятельности в связи с появлением эксплуатационных ограничений).
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 19.05.2023 01:20 LT (UTC+9) (здесь и далее время местное (Пусан, РК).
4. **МЕСТО/КООРДИНАТЫ АС:** Японское море, п. Пусан, б. Камчхон, причал №33.
в координатах Ш= 35.03,8 N Д= 129,00,7 E
5. **ДАННЫЕ О СУДНЕ:**
Название, тип/подтип: «ЮГО – ВОСТОК-1», рыболовное
Флаг: Россия.
ИМО номер: 8001969
Рейс (откуда и куда): п. Пусан (Республика Корея) – район промысла Охотское море
ФИО капитана: Акулинин Владимир Фатеевич
Порт (место) регистрации и номер: Ванино, ВО-0015
Судовладелец, ИМО номер; адрес: ООО «Поллукс», ИМО нет, адрес: 682800, Хабаровский край, г. Советская Гавань, ул. Школьная, д. 15 E-mail: morpolsvg@gmail.com Генеральный директор: Лифанов Герман Германович. ОГРН 1022700596676, ИНН 2704014652.
Место и год постройки: Япония, 1980г.
Наибольшие размерения судна (м): длина–91,39м; ширина–15м; высота борта– 6,7м; осадка–6,40м.
Вместимость (брутто/нетто): 3104/1172
Тип и мощность судовой энергетической установки: дизельная, V&W 5K45GFC, 3236 кВт.
Число и конструкция гребных винтов: один 4-х лопастной винт фиксируемого шага (ВФШ).
Конструкция руля, ПУ: балансирный, навесной, ПУ-нет
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 11.3/13.0
Осадка на момент аварии (нос): 2.74 м
Осадка на момент аварии (корма): 6.18 м
Осадка на момент аварии (средняя): 4.46 м
Число пассажиров: нет.
Количество и род груза на момент аварии, его размещение по трюмам: трюм № 1 - продукты;

трюм №2 - пустой; трюм № 3 - тара и обвязочные материалы - 5000 кг.

Численность экипажа: 25 человек.

Штатный комплект спасательных средств: на 100 человек, надутая дежурная шлюпка, тип LIFEGUARD, - 1х6 чел. спасательные плоты: «RAFT-A-16» - 2 шт., «ПЧН SR-20»-3 шт.; «RAFT-A-20» - 1 шт.; RAFT-A- 25» - 8 шт.; спасательные жилеты - 108 шт., гидротермокостюмы –109 шт., спасательные круги - 8 шт.

Мощность радиостанции и радиус её действия: УКВ-радиоустановка - SAILOR 6222, ПВ-радиоустановка- SAILOR 6320, ИНМАРСАТ - SAILOR 6110, приемник РГВ - SAILOR 6110, КОСПАС/САРСАТ - SEP-500, судовой радиолокационный ответчик – SAR-9, радиолокационный ответчик спасательных средств - SAR-9; УКВ-аппаратура двусторонней радиотелефонной связи -STV-160.

Электрорадионавигационные приборы: Аппаратура автоматической идентификационной системы ГНСС ГЛОНАСС, гирокомпас, компас магнитный основной, лаг, эхолот, приемник службы НАВТЕКС, приемник электронной системы определения местоположения (ЭСОМ), радиолокационная станция, радиолокационная станция с САРП, компас магнитный путевой, компас гироскопический.

Число и мощность водоотливных средств: технологический-пожарный-балластный: 2 х 152 м³/час.

Противопожарные средства: пожарный насос: 1 х 32 куб. м/час; огнетушители: ОП- 5 - 8 шт, углекислотный - 21 шт, передвижной пенный - 45 кг-1 шт, стационарная система пожаротушения галонами 520 кг, (8 баллонов по 65 кг) (машинное отделение), стационарная водопожарная система 2 насоса (машинное отделение), 1 аварийный пожарный насос (румпельное отделение), переносной пенный комплект - 1 шт, пожарный рукав и ствол - 19 шт, аварийное дыхательное устройство (АДУ) - 6 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. Перечень и сроки действия документов, выданных судну в соответствии с международными договорами Российской Федерации: до 20.06.2027 г.

Свидетельство о праве собственности на судно	27.05.2022 - б/с
Свидетельство о праве плавания под государственным флагом Российской Федерации	27.05.2012 - б/с
Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна	22.02.2022 – 01.01.2027
Классификационное свидетельство	20.06.2022 - 20.06.2027
Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью	20.06.2022 - 20.06.2027
Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами	20.06.2022 - 20.06.2027
Международное свидетельство о предотвращении загрязнения атмосферы	20.06.2022 - 20.06.2027
Международное мерительное свидетельство	12.07.2019 - б/с
Свидетельство о грузовой марке	20.06.2022 - 20.06.2027
Свидетельство на оборудование и снабжение	20.06.2022 - 20.06.2027

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

ЮГО – ВОСТОК – 1:

Пришли в негодность в следствии возгорания:

1. Подшкиперская, кладовые
2. Жилые каюты пр/б, л/б (нижняя палуба)
4. Столовая команды
5. Камбуз
6. Кают-компания (частично)

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

19.05.2023 в 01:20 LT (UTC+9) на рыболовном судне БМРТ «ЮГО–ВОСТОК – 1» (далее - судно) во время стоянки у причала Камчхон К-32 порта Пусан (Республика Корея) было обнаружено появление дыма в носовой части судна из трюма №1 (провизионная кладовая) и объявлена пожарная тревога.

В 01:35 к борту судна прибыли пожарные подразделения п. Пусан.

В 01:50 все члены экипажа, включая аварийную партию (АП), по распоряжению аварийного штаба ООО «Поллукс» (далее – Компании) были эвакуированы на причал.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

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

Гидрометеорологические условия по данным SITREP-1 от 19.05.2023: ветер - маловетрие, пасмурно, крупный дождь, температура воздуха +17⁰ С.

Согласно выписке из судового журнала БМРТ « ЮГО-ВОСТОК-1» № 160-839 стр.7 от 19.05.2023 18 05.2023 рыболовное судно «ЮГО - ВОСТОК-1» (далее - судно) стояло ошвартованным левым бортом к причалу К-32 Камчхон п. Пусан (РК) на межрейсовом техническом обслуживании (МРТО). 19.05.2023 в 00:00 на стояночную вахту заступил вахтенный старший помощник капитана (ВСПКМ), у трапа проинструктированный вахтенный матрос. С бака и кормы на причал заведено по три швартовных троса. Трап оборудован согласно требований Правил техники безопасности (ПТБ). Электропитание от дизель-генератора (ДГ), стоявшего на промысловой палубе.

Палубное освещение включено, обход по судну вахтенными матросами и мотористом производились ежечасно согласно графику пожарных вахт, утвержденному капитаном судна.

В 00:30 ВСПКМ совершил обход по судну, с целью проверки несения пожарно-вахтенной службы.

Замечаний выявлено не было. В 01:20 при очередном обходе судна вахтенным мотористом было обнаружено задымление в районе горловины трюма № 1. Немедленно было доложено капитану судна и ВСПКМ. По судну была объявлена «Пожарная тревога» с голосовым объявлением – «Пожар в районе горловины трюма № 1».

В 01:22 капитан судна доложил о возгорании на судне береговой пожарной службе п. Пусан, и руководству Компании. Для избежания дальнейшего быстрого распространения возгорания на судне была полностью отключена вентиляция.

В 01:25 аварийная партия (АП) растянула пожарные шланги, была подана вода в пожарную магистраль, приступили к разведке и ликвидации возможного очага возгорания. По распоряжению капитана все не задействованные в тушении пожара члены экипажа были эвакуированы на причал.

В 01:30 дополнительно задействована аварийная группа (АГ) в изолирующих аппаратах пожарного. Произведен осмотр жилых помещений в районе очага задымления, людей не обнаружено.

В 01:34 на борт судна прибыла команда береговой пожарной службы п. Пусан и приступила к ликвидации задымления.

В 01:50 для обеспечения безопасности и сохранения человеческих жизней членов экипажа, получено распоряжение от аварийного штаба Компании и от командира береговой пожарной службы п. Пусан АП и АГ покинуть борт судна и дать возможность специалистам береговой пожарной службы выполнять работу в части ликвидации задымления.

Судовая аварийная партия и аварийная группа были эвакуированы на берег. СПКМ проверили наличие личного состава - весь экипаж в наличии. Также были эвакуированы судовые документы и документы экипажа.

9.2. Установленные факты:

1. БМРТ «ЮГО-ВОСТОК-1» находился в порту Пусан, ошвартованный левым бортом к причалу №33 бухты Камчхон.
2. Состояние БМРТ «ЮГО-ВОСТОК -1», критерии остойчивости, непотопляемости соответствовали нормам РС.
3. Экипаж судна на момент аварийного случая состоял из 25 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, Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна и Свидетельства на оборудование и снабжение.

4. Расстановка лиц пожарно-вахтенной службы на судне соответствовала графику, утвержденному капитаном-директором БМРТ «ЮГО - ВОСТОК-1», согласно требованиям Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации, утвержденного приказом Минсельхозом РФ от 27.07.2020 №421.

5. Судно было оборудовано противопожарными системами: системой пожарной сигнализации, системами пожаротушения, системой внутреннего противопожарного водопровода и огнетушителями.

6. До прибытия в 01:34 команды береговой пожарной службы п. Пусан локализация задымления и предполагаемого возгорания осуществлялась силами экипажа судна посредством подачи забортной воды из пожарных шлангов через крышки люков трюмов №1 и №2 для охлаждения смежных переборок трюма №2 с целью предотвращения распространения огня в трюм №3.

7. Согласно рапорту электромеханика капитану судна с прибытием на судно 21.04.2023 он произвел осмотр состояния электрооборудования и журналов технического состояния судового оборудования. Спротивление изоляции кабельных трасс освещения и розеток в трюме №1 (провизионная) составляло 1.0 мегом. Физическое состояние кабельных трасс в трюме №1 проверить не представлялось возможным, так как они были проложены под зашивкой трюма. По мнению электромеханика (предположительно), что в связи с длительной эксплуатацией и периодическими перепадами температуры в трюме произошло разрушение изоляции питающего кабеля. Нарушение изоляции привело к физическому замыканию кабеля (КЗ) и, как следствие, к тлению и возгоранию обшивки трюма.

8. 01.06.2023 в жилых помещениях на главной палубе и в трюмах №1, №2 были демонтированы все поврежденные зашивки изоляции, изоляция, подволоки, палубные перекрытия, кабельные трассы, оборудование. Остальные судовые помещения и конструкции не имели повреждений связанных с данным АС.

9. Согласно акту по расследованию аварийного происшествия комиссией ООО «Поллукс»: провизионный трюм №1 находился в рабочем состоянии и наиболее вероятной причиной возгорания провизионной кладовой (трюм № 1) является короткое замыкание (КЗ) электропроводки освещения трюма № 1, что могло привести в дальнейшем к возгоранию изоляции кабеля и тлению изоляции, обшивки трюма. Чем и объясняется сильное задымление помещения трюма. Для выяснения причины задымления, аварийной партии судна был необходим доступ в трюм № 1, однако размеры горловины трюма не позволяли спуститься вниз (в помещение трюма) в костюме пожарного, вооружённого аппаратом АСВ. В связи с чем, было принято решение приоткрыть крышку горловины трюма, чтобы подать в трюм пожарные рукава. Затем была приоткрыта крышка горловины трюма № 2 для охлаждения смежной переборки между трюмами четырьмя пожарными рукавами. Возгорания в трюме №2 не наблюдалось, но задымление присутствовало в меньшей степени, чем в трюме №1.

10. 01.06.2023 в п. Пусан инспектором РС было произведено внеочередное освидетельствование судна в связи с аварийным случаем (Акт № 23.42.02.01349.296 от 01.06.2023).

На момент освидетельствования инспектором РС было обнаружено: в жилых помещениях на главной палубе и в трюмах №№1,2 демонтированы все повреждённые зашивки, изоляции, подволоки, палубные покрытия, кабель - трассы, оборудование. Остальные судовые помещения и конструкции остались не тронутыми огнем. Для тушения пожара на верхней палубе в носовой части были сделаны технические вырезы. Для завершения освидетельствования и до выхода судна в рейс необходимо:

- поврежденные элементы конструктивной противопожарной защиты (изоляцию, зашивки, обрешетник, подволочные панели, палубные покрытия, облицовки) помещений надстройки судна заменить и предъявить к освидетельствованию. Все вновь устанавливаемые материалы должны обладать характеристиками, регламентируемыми ч.VI Правил классификации и постройки морских судов (огнестойкость, негорючесть, нетоксичное выделение дыма, нераспространение пламени по поверхности). Масса горючих материалов не должна превышать норм 4.VI Правил;
- поврежденные рубочные окна надстройки судна заменить и предъявить к освидетельствованию;
- по результатам дефектации произвести восстановительный ремонт или замену поврежденного электрооборудования и систем автоматизации, электрических кабелей, распределительных щитов.

Предъявить к освидетельствованию в действии;

- доукомплектовать состав противопожарного снабжения огнетушителями, согласно Плана противопожарной защиты;
- предъявить противопожарное снабжение на штатных местах, согласно Плана противопожарной защиты;
- предъявить герметичность закрытий водонепроницаемого контура жилой надстройки.
- выполнить ремонт верхней палубы (носовая часть) в районе технических вырезов.

Вышеуказанные работы необходимо проводить в соответствии с судовой технической документацией силами специалистов, признанных РС предприятий, в согласованном объеме, под техническим наблюдением РС. Все вновь устанавливаемые материалы, изделия и оборудование должны иметь Свидетельства РС/ИКО. Класс судну приостановлен в связи с аварийным случаем. 11. Согласно статусу освидетельствования судна «ЮГО-ВОСТОК-1»: состояние класса - класс действует (восстановлен после приостановки) 30.06.2023.

9.3 Причины аварийного случая

Возможно, аварийный случай произошел из-за замыкания электропроводки освещения трюма №1. Установить начальную причину не представляется возможным.

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 – то судно, как правило, гибнет. 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. 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, в первую очередь требований Конвенции СОЛАС-74, к количеству, расположению и устройству путей эвакуации, включая трапы и выходы.

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:

ООО «Поллукс»:

– разобрать с экипажами судов Кампании обстоятельства данного аварийного случая. Обратить особое внимание на соблюдение и выполнение требований международных Конвенций, 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 расследовании аварий или инцидентов на море» (далее ПРАИМ-2013), утвержденного 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.

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


Главный специалист службы капитана морского порта Ванино

Старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства

 Сухинин А.Э.

согласовано письмом

№ А-02/1911 от 17.07.2023 Калмыков О.А

 Мошков Р.А.

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ
ОХОТСКОГО МОРЯ И ТАТАРСКОГО ПРОЛИВА»
(ФГБУ «АМП ОХОТСКОГО МОРЯ
И ТАТАРСКОГО ПРОЛИВА»)

КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА ВАНИНО

территория Железнодорожная, дом 70, к. Б, межселенная
территория Ванинского муниципального района
Ванинский муниципальный район,
Хабаровский край, 682860
Тел (42137) 7-67-79; факс (42137) 7-66-01
www.amprvanino.ru. E-mail: amprvanino@amprvanino.ru
ОКПО 22158701, ОГРН 1022700712055
ИНН 2709000614, КПП 270901001

от 17.07.2023 № А-02/1911
на № _____ от _____

И.о. начальника Межрегионального
Территориального управления
Ространснадзора по
Дальневосточному федеральному
округу
Белоусову С.Е.

Email: mtu@dfo.rostransnadzor.gov.ru

Уважаемый Сергей Евгеньевич!

Настоящим подтверждаю, что главный специалист службы капитана
морского порта Ванино Калмыков Олег Алексеевич ознакомившись с
заключением №А-16/23 по расследованию аварийного случая на море, согласен
с информацией изложенной в нем. Подпись Калмыкова Олега Алексеевича
подтверждаю.

Подпись _____



Калмыков О.А.

С уважением,

Капитан морского порта Ванино



А.В. Шатько

Калмыков О.А.
+7 (42137) 7-25-60