



МИНСЕЛЬХОЗ РОССИИ

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО РЫБОЛОВСТВУ
(РОСРЫБОЛОВСТВО)**

Рождественский б-р, д. 12, Москва, 107996
Факс: (495) 628-19-04, 987-05-54 тел.: (495) 628-23-20
E-mail: harbour@fishcom.ru
http://fish.gov.ru

19.10.2023 № У03-711

На № _____ от _____

О заключении по расследованию аварийного случая на СЯМ «ТИБУРОН»

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 12 октября 2023 г. № А-24/23 по расследованию аварийного случая, произошедшего 19 июля 2023 г. на рыболовном судне / среднем яруснике морозильном «ТИБУРОН», представленную письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу от 16 октября 2023 г. № 1.15-14057.

Приложение: на 8 л. в 1 экз.

С уважением,

Начальник
Управления флота, портов
и международного сотрудничества

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

СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП

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



С.В. Симаков

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

ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ
ЭО АСР»
ВХ.№ 1889
20 ОКТ 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

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

<https://rostransnadzor.gov.ru/rostransnadzor/podrazdeleniya/mtudfo>

На № 16.10.2023 № 1.15-14057
от _____

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-24/23 по расследованию АС, произошедшего 19.07.2023 с СЯМ «ТИБУРОН».

Приложение на 7 л. в 1 экз.

И.о. начальника
МТУ Ространснадзора по ДФО



С.Е. Белоусов

Исп.: Москаленко Олег Владимирович
тел.: (423) 220-87-51*130

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

« 12 » октября 2023 года.

Место окончания расследования:
Комиссия в составе:

г. Владивосток

1. Москаленко Олег Владимирович, начальника 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. Левщанов Сергей Александрович, главный инженер-инспектор Дальневосточного филиала ФАУ «Российский морской регистр судоходства».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-24/23 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море.
2. **ВИД АС:** Лишение возможности движения судна более 24 часов в связи с выход из строя ГД.
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 19.07.2023 в 23:50 (здесь и далее – время судовое: $T_c = T_{\text{мск}} + 9$ час).
4. **МЕСТО/ КООРДИНАТЫ АС:** Берингово море, $\varphi = 62^{\circ}00,4N$, $\lambda = 176^{\circ}31,3 W$.
5. **ДАННЫЕ О СУДНЕ:** Название, тип/подтип: «ТИБУРОН», рыболовное судно/средний ярусник морозильный (далее – СЯМ).
Флаг: Россия.
Номер ИМО: 9055242.
Рейс (откуда и куда): порт Петропавловск-Камчатский – Берингоморская экспедиция (далее – БМЭ).
ФИО капитана: Фоменко Сергей Анатольевич.
Порт (место) регистрации и номер: п. Петропавловск-Камчатский, 200580628
Судовладелец, номер ИМО, адрес: АО «ЯМСы»; ИМО нет; 690003, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Мишенная, д. 131, строение 13, оф.308, yamsy@norebo.ru генеральный директор: Галахин М.Ю.
Место и год постройки: Германия, 1994.
Наибольшие размерения судна (м): длина – 52,53 м; ширина – 11,6 м; высота борта – 8,05 м.
Вместимость (брутто/нетто): 1315/395.
Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС, 8L 23/30A-DKV (MAN Energy Solutions SE), 1*1060 кВт.
Число и конструкция гребных винтов: один – ВРШ, 4-х лопастной.
Конструкция и тип руля: руль балансирный, подвесной, с триммером; носовое подруливающее устройство.
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 11,0
Осадка на момент аварии (нос): 2,9 м.

Осадка на момент аварии (корма): 5,3 м.

Осадка (средняя): 4,1 м.

Число пассажиров: нет.

Количество и род груза, его размещение по трюмам: мороженая рыбопродукция 38,6 т.

Численность экипажа: 30 человек.

Штатный комплект спасательных средств на 34 чел.: надувные спасательные плоты 25DK+ – 4 шт., спасательные жилеты – 38 шт.; гидротермокостюмы – 38 шт.; спасательные круги – 8 шт.

Мощность радиостанции и радиус её действия: ПВ/КВ Sailor 6320MF/HF250W, УКВ Sailor 6222VHF DSC, аппаратура ГМССБ на район А1, А2, А3.

Электрорадионавигационные приборы: Гирокомпас Navigat ХМК2; компас магнитный основной ТОКИМЕС ТМС, компас магнитный путевой ТОКИМЕС ТМС-1, эхолот JAPAN RADIO CO., LTD JFE-570S, лаг ТОКИМЕС TD-501, РЛС / САРП JAPAN RADIO CO., LTD JMA-7132.

Число и производительность водоотливных средств: насос осушительный системы SA 50/5, 500 л/мин; насос осушительно-балластной системы SEBP 550.1, 30 м³/час.

Противопожарные средства: переносной пенный комплект – 1 шт., переносные огнетушители ОУ-5 – 4 шт., переносные порошковые огнетушители ОП-5 – 18 шт., переносные порошковые огнетушители ОП-8 – 5 шт., передвижной порошковый огнетушитель ОП-50 – 1 шт., автономные дыхательные аппараты фарватер 160А – 2 комплекта, стационарная система пожаротушения CO₂: машинное отделение, ЦПУ 155 баллонов по 35 кг.

Категория ледового усиления: Ice1

6. ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ СУДНА ОРГАНИЗАЦИЕЙ, УПОЛНОМОЧЕННОЙ НА КЛАССИФИКАЦИЮ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ ФАУ «Российский морской регистр судоходства» (РС).

6.1. Срок действия классификационного свидетельства: 19.11.2023.

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

Свидетельство о праве собственности на судно:	04.03.2019 – б/с
Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом РФ	04.03.2019 – б/с
Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна	13.03.2019 – 19.02.2024
Классификационное свидетельство	до 19.11.2023
Свидетельство о грузовой марке	до 19.11.2023
Международное мерительное Свидетельство	06.07.2000 – б/с
Свидетельство на оборудование и снабжение	до 19.11.2023
Лицензия на судовую радиостанцию	до 22.07.2028

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

- Лишение возможности движения судна более 24 часов в связи с выходом из строя главного двигателя (далее – ГД).

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

19.07.2023 в 23:50 (здесь и далее – время судовое: $T_c = T_{\text{МСК}} + 9$ час), в Беринговом море, на СЯМ «ТИБУРОН», находящемся на промысле, второй механик (далее – 2МХ), при заступлении на вахту обнаружил задымление машинного отделения (далее – МО). ГД был остановлен, экипаж судна приступил к установлению причин неисправности. Демонтированы крышки головки ГД, был произведен визуальный осмотр коромысел и клапанов, повреждений не обнаружено. Далее, были вскрыты лючки распределительного вала и коленчатого вала ГД. Задиров и повреждений не обнаружено. После монтажа ревизионных лючков провернули ГД валоповоротным устройством, а затем воздухом, после чего экипаж принял решение запустить ГД на холостых оборотах. После запуска ГД в районе первого цилиндра ГД появился дым, ГД был повторно остановлен.

Устранение неисправности (ремонт) ГД силами экипажа, в судовых условиях и дальнейшая эксплуатация ГД не представлялась возможным.

Руководством компании было принято решение о буксировке судна в порт Петропавловск-

Камчатский для дальнейшего выяснения причин неисправности и последующего ремонта.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

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

Гидрометеорологические условия: юго-западный, 8 м/с, волнение 2,0 м, видимость 2 мили.

В момент АС на ходовой навигационной вахте находились: вахтенный третий помощник капитана (далее – ЗПКМ). Вахтенный старший механик (далее – СМХ) нес вахту в машинном отделении.

19.07.2023 в 23:50, при постановке промыслового ярусного порядка на СЯМ «ТИБУРОН» 2МХ при приеме вахты, во время обхода МО остановил ГД по причине задымления МО в районе первого цилиндра ГД. Сработала пожарная сигнализация. По судну была объявлена общесудовая тревога, аварийная группа (далее – АГ) МО прибыла на место задымления в МО, произвела разведку и определение очага задымления.

По команде капитана (далее – КМ) прекратили постановку порядка, отвязали хребтину, судно легло в дрейф.

В 24:00 на ходовой мостик поступил доклад от командира АГ МО об отсутствии очага возгорания (судовой журнал, протокол опроса КМ). Источником задымления явился ГД.

Экипаж судна приступил к установлению причин задымления ГД. После демонтажа крышки головки ГД, был произведен визуальный осмотр коромысел и клапанов, повреждений не обнаружено. Были вскрыты лочки распределительного вала и коленчатого вала ГД. Задиров и повреждений не обнаружено.

После монтажа ревизионных лочков провернули ГД валоповоротным устройством, а затем воздухом. Экипаж принял решение запустить ГД на холостых оборотах. После запуска ГД в районе первого цилиндра ГД появился дым, ГД был повторно остановлен.

С 00:00 до 13:20 20.07.2023 СЯМ «ТИБУРОН» находился в дрейфе.

В 04:00 20.07.2023 о поломке ГД и потере хода капитан судна (далее – КМ) доложил руководству АО «ЯМСы».

После консультации КМ с руководством АО «ЯМСы» с 13:20 20.07.2023 по 18:15 27.07.2023 была осуществлена буксировка СЯМ «ТИБУРОН» в п. Петропавловск-Камчатский СЯМ «БЛАНКЕТ» для дальнейшего выяснения причин неисправности и последующего ремонта, в связи с невозможностью дальнейшей эксплуатации ГД и устранения неисправности (проведения ремонта) ГД силами экипажа, в судовых условиях.

9.2. Установленные факты:

1. Состояние судна, критерии остойчивости, непотопляемости соответствовали нормам РС.
2. Экипаж СЯМ «ТИБУРОН» на момент аварийного случая состоял из 30 человек и 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. На основании письма РС № 173-С-156827 от 20.07.2023 в соответствии с Руководством по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, класс СЯМ «ТИБУРОН» приостановлен с 19.07.2023 в связи с АС.
4. На судне установлен ГД: ДВС, MAN Energy Solutions SE, страна изготовления: Германия, марки 8L 23/30A-DKV, 1*1060 кВт, год выпуска 1993. ГД отработал на момент АС после последнего ремонта 6433 ч., с постройки 189154 ч.
5. Опыт работы лиц, имеющих отношение к АС:
 - старший механик Бунаков Николай Александрович (1960 г.р.) в АО «ЯМСы» с 04.08.2015, на СЯМ «ТИБУРОН» с 24.03.2023, общий стаж в должности СМХ 37 лет 11 месяцев;
 - второй механик Кузьмин Дмитрий Дмитриевич (1977 г.р.) в АО «ЯМСы» с 02.09.2021, на СЯМ «ТИБУРОН» с 24.03.2023, общий стаж в должности 2МХ 17 лет 11 месяцев;
 - третий механик Ермохин Иван Иванович (1989 г.р.) в АО «ЯМСы» с 26.07.2016, на СЯМ «ТИБУРОН» с 24.03.2023, общий стаж работы в должности вахтенного механика 7 лет 3 месяца.

6. В протоколе испытаний № 959 (топливо маловязкое судовое, вид I (СТО 09012861-005-2021) СЯМ «ТИБУРОН») от 10.08.2023, выполненным испытательной лабораторией ООО «КИЦ нефтехимии» указано, что топливо маловязкое судовое, вид I имеет следующие основные показатели качества: вязкость кинематическая при 40⁰С 4,297 мм²/с; плотность при 20⁰С 845,5 кг/м³; плотность при 15⁰С 848,9 кг/м³; температура вспышки в закрытом тигле 74⁰С; температура вспышки в открытом тигле 82⁰С; массовая доля серы 0,329%; температура помутнения -4⁰С. Топливо соответствует нормативным показателям.
7. В протоколе испытаний № 66 (масло судовое из ГД СЯМ «ТИБУРОН») от 08.08.2023, выполненным центральной заводской лабораторией NOREBO (ООО «Рем-Новая ДВ») указано, что масло судовое, имеет следующие основные показатели качества: вязкость кинематическая при 100⁰С 11,39 мм²/с; температура вспышки в открытом тигле 217⁰С; массовая доля воды 0,045%; массовая доля механических примесей 0,25%; щелочное число 9,61 мг КОН на 1 г масла. Также указано, что по основным браковочным показателям масло не пригодно для дальнейшего использования.
8. Ремонт ГД производился в 2022 году, для ремонта использовался ЗИП в основном закупленный в 2020 году у производителя запасных частей SKV Group (Испания), данная закупка подтверждена Актом РС №20.10027.272 от 12.05.2020. В апреле 2022 указанный поставщик запасных частей принял решение о прекращении поставок контрагентам из России в связи с введенными санкциями. Недостающие запасные части для ГД, включая поршневые кольца, были вынужденно приобретены у Южнокорейского производителя лицензированного ЗИП STX ENGINE CO., LTD (DNV-GL MSC certificate №21155-2008-AQ-KOR-KAB) через компанию-поставщика PJ.BRAND KOREA CO., LTD, Южная Корея. По окончании ремонтных работ ГД 17.09.2022 были проведены швартовые и ходовые испытания.
9. В соответствии с Дефектовочным актом ГД от 14.08.2023 № 1808/23 и приложению к нему, выполненными ОТК ООО «Рем-Новая ДВ» под техническим наблюдением РС в порту Петропавловск-Камчатский была произведена частичная разборка ГД. После вскрытия лючков картера обнаружены задиры на зеркале втулки цилиндра №1, при дальнейшей разборке были демонтированы крышки цилиндров и поршни. При этом извлечение поршня №1 из цилиндра происходило со значительным усилием. Поршни цилиндров с шатунами были доставлены в цех для дальнейшей разборки и дефектовки. Извлечение поршневого пальца №1 потребовало значительных усилий из-за деформации бобышек, которая произошла вследствие температурного перегрева. Втулка головная шатуна №1 имеет задиры на рабочей поверхности. На поверхности поршня обнаружены задиры поверхности, кольца поршневые залегли в канавках (кольца расклинило в канавках, они не выступают из тела поршня, визуально составляя с ним единое целое). Для извлечения колец пришлось протачивать канавки, так как кольца не вынимались из канавок. При обработке на токарном станке металл поршня плохо поддавался проточке из-за закалки металла вследствие перегрева. Дефектовка остальных поршней и шатунов показала, что они имеют допустимые размеры, дефектов не выявлено и их можно допустить к дальнейшей эксплуатации. Обмеры шеек шатунных коленчатого вала также показали, что они имеют номинальные размеры, овальность и конусность в пределах допустимых.
10. В соответствии с пунктом Причины инцидента Акта о расследовании АС СЯМ «ТИБУРОН», утвержденного генеральным директором АО «ЯМСы» 07.09.2023 № 6/н причиной остановки ГД и потери судном хода явилось использование в ходе планового ремонта 2022 года поршневых колец лицензионного производства с возможным скрытым заводским дефектом.
11. Выводы по результатам дефектовки, отраженные в Дефектовочном акте ГД от 14.08.2023 № 1808/23 и приложению к нему и в Акте о расследовании АС СЯМ «ТИБУРОН», утвержденном генеральным директором АО «ЯМСы» 07.09.2023 № 6/н: в процессе эксплуатации произошёл задир втулки цилиндра №1, что привело к большому тепловыделению с испарением масла, залеганию поршневых колец, а также деформации поршня. Предположительной причиной происшествия является установка поршневых колец ненадлежащего качества на поршень №1.
12. Ремонтные работы производились в п. Петропавловск-Камчатский в период с 31.07.2023 по

08.09.2023 специалистами ООО «Рем-Нова ДВ» (ССП № 23.03.01.00166.173 действует до 07.03.2028).

13. В следствие того, что лабораторные анализы и техническая экспертиза повреждённых деталей ГД АО «ЯМСы» не проводились, установить (идентифицировать) начальную причину возникновения выхода из строя ГД не представляется возможным.
14. В соответствии с письмом РС № 173-С-191744 от 08.09.2023 на основании положительных результатов внеочередного освидетельствования по устранению последствий АС класс СЯМ «ТИБУРОН» восстановлен с 06.09.2023.

9.3. Причины аварийного случая:

Выход из строя ГД произошел вследствие перегрева деталей цилиндрической группы (далее – ЦПГ) №1 ГД и их дальнейшей деформации, при этом значительно увеличилось трение элементов, не позволяющее его свободное проворачивание и дальнейший запуск. Установить (идентифицировать) начальную причину перегрева деталей ЦПГ ГД не представляется возможным в связи с отсутствием лабораторных анализов и технической экспертизы повреждённых деталей ГД.

9.4. Выводы:

Во избежание подобных случаев в будущем необходимо:

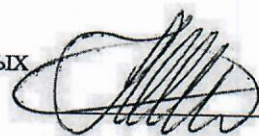
- рассмотреть вопрос об увеличении периодичности контроля основных параметров рабочего процесса ГД;
- рассмотреть вопрос об увеличении периодичности индицирования ГД и распределения нагрузки по цилиндрам.

9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:

АО «ЯМСы» (далее – Общество):

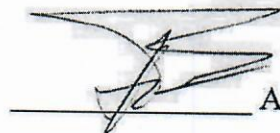
- разобрать с механико-судовой службой (инженерно-технической службой) Общества обстоятельства и возможные причины аварийного случая. Обратить особое внимание на обеспечение безаварийной работы судовых технических средств и конструкций (далее – СТС и К) судна, в части эксплуатации ГД;
- разобрать с экипажами судов Общества обстоятельства данного аварийного случая. Обратить особое внимание на обеспечение безаварийности, а также на необходимость выполнения дополнительных мер по обеспечению безопасной эксплуатации ГД;
- усилить контроль за техническим состоянием СТС и К руководителями структурных подразделений Общества и старшим командным составом судов на регулярной основе;
- провести анализ эффективности существующей планово-предупредительной системы технического обслуживания СТС и К судов Общества;
- в соответствии с пунктом 31 Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море (ПРАИМ-2013), утверждённого приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 №308 разработать и осуществить мероприятия по предотвращению подобных аварийных случаев в будущем;
- о принятых мерах и планируемых мероприятиях известить МТУ Ространснадзора по ДФО и РС в установленный ПРАИМ-2013 срок.

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



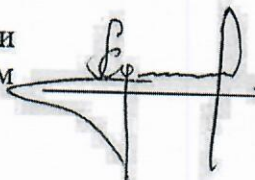
О.В. Москаленко

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



А.Г. Быков


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

 А.Э. Сухинин

Заместитель капитана морского порта Петропавловск-
Камчатский – начальник отдела транспортной безопасности

Согласовано письмом
№09/04/1573
от 12.10.2023 К.Е. Буковнев

Главный инженер-инспектор Дальневосточного филиала
ФАУ «Российский морской регистр судоходства»

 С.А. Левцанов



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://ампскк.рф>, www.ампскк.ру
e-mail: PK@ampskk.ru

12.10.2023 № 09/04/ 1573

На №

И.о. начальника
МТУ Ространснадзора по ДФО
Белоусову С.Е.

ул. Нижнепортовская, д. 3
г. Владивосток, Приморский край, 690003

E-mail: mtu@dfo.rostransnadzor.gov.ru

Уважаемый Сергей Евгеньевич!

Настоящим сообщая, что я, Буковнев К.Е., заместитель капитана морского порта – начальник отдела транспортной безопасности – член комиссии по расследованию аварийного случая на море, произошедшего 19.07.2023 на СЯМ «Тибурон» (с/в АО «ЯМСы», порт регистрации Петропавловск-Камчатский) согласен с выводами комиссии по данному делу и готов подписать заключение А-24/23 по расследованию аварийного случая на море.

К.Е. Буковнев