



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

20.12.2023 № У03-820

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

О заключении по расследованию аварийного  
случая на РС «ШАНС 103»

*Симаков С. В.*  
*дир.*  
*Имперориски.*  
*ВХ. №*  
*21.12.2023*

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

Врио начальника  
ФГБУ «Северный ЭО АСР»

В.В. Воробьеву

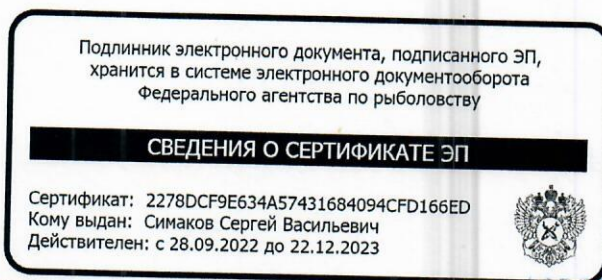
Уважаемые коллеги!

Управление флота, портов и международного сотрудничества направляет для использования в работе копию заключения от 13 декабря 2023 г. № А-32/23 по расследованию аварийного случая, произошедшего 16 сентября 2023 г. на рыболовном судне «ШАНС 103», представленную письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу от 14 декабря 2023 г. № 1.15-17246.

Приложение: на 8 л. в 1 экз.

С уважением,

Начальник  
Управления флота, портов  
и международного сотрудничества



ФГБУ «СЕВЕРНЫЙ  
ЭО АСР»  
ВХ. № 2530  
С.В. Симаков

21 ДЕК 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](mailto:mtu@dfo.rostransnadzor.gov.ru)

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

14.12.2023 № 1.15-17246

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Руководителю Федерального агентства по  
рыболовству Российской Федерации

Шестакову И.В.

[harbour@fishcom.ru](mailto:harbour@fishcom.ru)

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу высылает Вам Заключение № А-32/23 по расследованию АС, произошедшего 16.09.2023 на РС «ШАНС 103».

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

« 13 » декабря 2023 года.

Место окончания расследования:  
Комиссия в составе:

г. Владивосток

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. Ковура Игорь Игоревич, начальник инспекции государственного портового контроля службы капитана морского порта Владивосток;
5. Слободяник Антон Александрович, старший инженер-инспектор Дальневосточного филиала ФАУ «Российский морской регистр судоходства».

### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-32/23 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ**

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море.
2. **ВИД АС:** Потеря человека с судна.
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 16.09.2023 в 20:00 (здесь и далее – время судовое:  $T_c = T_{\text{мск}} + 7$  час).
4. **МЕСТО/ КООРДИНАТЫ АС:** Охотское море,  $\phi = 51^{\circ}27,8N$ ,  $\lambda = 144^{\circ}54,9 E$ .
5. **ДАННЫЕ О СУДНЕ:** Название, тип/подтип: «ШАНС 103», рыболовное судно (далее - РС).  
Флаг: Россия.  
Номер ИМО: 8608858.  
Рейс (откуда и куда): порт Владивосток – Охотоморская экспедиция (далее – ОМЭ).  
ФИО капитана: Шагако Лев Борисович.  
Порт (место) регистрации и номер: п. Владивосток, 200836199.  
Судовладелец, номер ИМО, адрес: АО «Рыболовецкий колхоз «Восток-1»» (далее – АО «РК «Восток-1»»); ИМО 1554266; 690106, г. Владивосток, проспект Красного знамени, д. 42., [vostok1@vostok1.com](mailto:vostok1@vostok1.com), генеральный директор: Сайфулин Александр Николаевич.  
Место и год постройки: Япония, 1986.  
Наибольшие размерения судна (м): длина – 54,8 м; ширина – 8,6 м; высота борта – 3,8 м.  
Вместимость (брутто/нетто): 678/254.  
Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС DM28 AKFD (AKASAKA DIESELS LIMITED), 1\*746 кВт.  
Число и конструкция гребных винтов: 1 – ВФШ, 4-х лопастной.  
Конструкция и тип руля: обтекаемый обыкновенный руль.  
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 13,1  
Осадка на момент аварии (нос): 2,0 м.  
Осадка на момент аварии (корма): 5,0 м.  
Осадка (средняя): 3,5 м.  
Число пассажиров: нет.  
Количество и род груза, его размещение по трюмам: сельдь 15852 кг, краб 30046,4 кг.

Численность экипажа: 27 человек.

Штатный комплект спасательных средств на 34 чел.: надувные спасательные плоты RAFT-A-20(II) – 3 шт., VIKING-20DK+ – 1 шт. спасательные жилеты – 38 шт.; гидротермокостюмы – 38 шт.; спасательные круги – 8 шт.

Мощность радиостанции и радиус её действия: ПВ/КВ SAMYUNG SRG-2250DN, УКВ SAMYUNG STR-6000A, аппаратура ГМССБ на район А1, А2, А3.

Электрорадионавигационные приборы: компас магнитный путевой TOKIO KEIKI SM-150; компас гироскопический TOKIO KEIKI ES-11A; компас магнитный основной KM-145-C; эхолот FURUNO FCV-1150; лаг FURUNO DS-80; РЛС / САРП.

Число и производительность водоотливных средств: 2 насоса 120 м<sup>3</sup>/час и 70 м<sup>3</sup>/час, аварийный пожарный насос, 30 м<sup>3</sup>/час.

Противопожарные средства: переносные огнетушители ОУ-5 – 8 шт., переносные порошковые огнетушители ОП-5 – 12 шт., передвижной углекислотный огнетушитель – 1 шт., 16 кг., переносной пенный комплект, 20 л. – 1 шт., углекислотная система пожаротушения газовыхлопных трубопроводов ДВС (один сосуд 5 кг), машинное отделение оборудовано стационарной системой объемного аэрозольного пожаротушения генераторами огнетушащего аэрозоля типа СОТ-1М в количестве 10 шт. (один запасной).

Категория ледового усиления: нет

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

6.1. Срок действия классификационного свидетельства: 30.12.2025.

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

Свидетельство о праве собственности на судно:	11.10.2019 – б/с
Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом РФ	11.10.2019 – б/с
Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна	04.10.2022 – 01.01.2027
Классификационное свидетельство	до 30.12.2025
Свидетельство о грузовой марке	до 30.12.2025
Международное мерительное Свидетельство	11.04.2019 – б/с
Свидетельство на оборудование и снабжение	до 30.12.2025
Разрешение на судовую радиостанцию	до 17.03.2029

## 7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

- Потеря члена экипажа – третьего помощника капитана РС «ШАНС 103» Подкорытова Виктора Александровича (1996 г.р.).

## 8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

16.09.2023 приблизительно в 20:00 (здесь и далее – время судовое:  $T_c = T_{\text{мск}} + 7$  час), в Охотском море, в координатах:  $\varphi = 51^\circ 27,8'N$ ,  $\lambda = 144^\circ 54,9' E$ , было обнаружено отсутствие на борту РС «ШАНС 103» члена экипажа – третьего помощника капитана РС «ШАНС 103» Подкорытова Виктора Александровича (далее – ЗПКМ).

## 9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

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

Гидрометеорологические условия: ветер южный, 10 м/с, волнение 3,0 м, видимость 8 миль, пасмурно, температура воздуха +14<sup>0</sup>С.

16.09.2023 РС «ШАНС 103» находился на промысле в Охотском море, судно следовало переменными курсами и ходами, в режиме штормования.

В 20:00 ходовую вахту принял согласно чек-листа Э1.02-1, Э1.03 второй помощник капитана (далее – ЗПКМ). Хода переменные, судно в режиме штормования в ожидании улучшения погодных условий, ГКК 154<sup>0</sup>. На ходовой навигационный мостик поднялся капитан и дал указание

2ПКМ проверить в каюте 3ПКМ, поскольку был обеспокоен его самочувствием, после чего принял управление судном на себя.

В 20:03 2ПКМ доложил капитану об отсутствии 3ПКМ в каюте. Произвели обход по судну и опрос членов экипажа о возможном местонахождении 3ПКМ.

В 20:10 вызвали по судовой трансляции 3ПКМ на ходовой навигационный мостик.

В 20:15 3ПКМ на ходовой навигационный мостик не прибыл. Объявили по судовой трансляции распоряжение капитана экипажу о тщательном осмотре жилых и служебных помещений на предмет обнаружения 3ПКМ.

В 20:20 поисковые группы по заведованиям произвели обходы и осмотры судна по жилым и служебным помещениям палуб, 3ПКМ обнаружен не был.

В 20:30 по судну объявлена общесудовая тревога «Человек за бортом» – объявили по судовой трансляции повторный осмотр и обход судна с целью поиском 3ПКМ. Оповестили о пропаже члена экипажа по 16 каналу УКВ суда, находящиеся в непосредственной близости. Поиски результатов не дали.

В 20:35 капитан судна доложил назначенному лицу АО «РК «Восток-1» о пропаже члена экипажа – 3 ПКМ РС «ШАНС 103» Подкорытова В.А. Судно легло на обратный курс ГКК 345<sup>0</sup>, Vc=6,2 узла. Выставили впередсмотрящего, начали поиск пропавшего 3ПКМ.

В 20:40 начали очередной осмотр судна с поиском 3ПКМ.

В 20:50 закончили осмотр судна, 3ПКМ на судне не обнаружен, продолжили поиск в районе предполагаемого исчезновения 3ПКМ по пути следования судна. Курс судна и хода переменные.

В 21:40 произвели осмотр каюты, где проживал 3ПКМ и предполагаемого места происшествия.

18.09.2023 поиски пропавшего 3ПКМ были прекращены в связи с ухудшением погодных условий.

## 9.2. Установленные факты:

1. Состояние судна, критерии остойчивости, непотопляемости соответствовали нормам РС.
2. Экипаж судна на момент аварийного случая состоял из 27 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, а также «Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна», выданного на основании правила V/14.2 МК СОЛАС-74.
3. Подкорытов В.А. 23.02.1996 г.р., согласно судовой роли экипажа от 10.09.2023 занимал должность третьего помощника капитана, прибыл на судно 09.09.2023 на ТР «ВОСТОК РИФЕР». Проживал в одной каюте со 2ПКМ. Работал на судне второй контракт.
4. Согласно медицинскому заключению об отсутствии медицинских противопоказаний к работе на судне серия 00000089 от 21.08.2023, выданному ООО «Добромед.НСК» (г. Новосибирск) 3ПКМ был допущен к работе на срок 12 месяцев, без ограничений в должности вахтенного помощника капитана. Медицинские противопоказания к работе на судне не выявлены. Допустимая длительность рейсов не более 6 месяцев.
5. Согласно пункту 8 Акта о расследовании обстоятельств происшествия, предполагающего гибель работника в результате несчастного случая (форма №6) № б/н от 29.09.2023, в период с 10.04.2023 по 28.04.2023 3ПКМ находился на больничном в государственном бюджетном учреждении здравоохранения Новосибирской области «Государственная Новосибирская клиническая психиатрическая больница №3» (листок о нетрудоспособности от 28.04.2023 № 910176227349). В соответствии с пунктом 4 Порядка прохождения психиатрического освидетельствования работниками, осуществляющими отдельные виды деятельности, его периодичность утверждённого приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 20.05.2022 № 342н (далее – Порядок), освидетельствование работника проводится в обязательном порядке на основании выданного работодателем (его уполномоченным представителем) направления на освидетельствование (далее – направление) и с учётом заключений, выданных по результатам обязательных предварительных и

- периодических медицинских осмотров работников, предусмотренных статьёй 220 Трудового кодекса Российской Федерации (при их наличии). Повторное прохождение освидетельствования работником не требуется в случае, если работник поступает на работу по виду деятельности, по которому ранее проходил освидетельствование (не позднее двух лет) и по состоянию психического здоровья был пригоден к выполнению указанного вида деятельности. Результат ранее проведённого освидетельствования подтверждается медицинскими документами, в том числе полученными путем электронного обмена между медицинскими организациями (п. 5 Порядка). Таким образом, работодатель АО «РК «Восток-1», извещённый о прохождении лечения ЗПКМ в государственном бюджетном учреждении здравоохранения Новосибирской области «Государственная Новосибирская клиническая психиатрическая больница №3» в нарушение требований Порядка не принял мер по направлению ЗПКМ на психиатрическое освидетельствование.
6. В соответствии с пунктом 9 Акта о расследовании обстоятельств происшествия, предполагающего гибель работника в результате несчастного случая (форма №6) № б/н от 29.09.2023 решение о квалификации и оформлении происшествия как несчастного случая (связанного или не связанного с производством) будет принято с учетом полученных в ходе расследования сведений после принятия в установленном порядке решения о признании пропавшего лица умершим в соответствии со статьями 42 45 ГК РФ.
  7. ООО «Здоровье» (г. Новосибирск, ИНН 5405008328, основной вид деятельности: деятельность больничных организаций) выдала Подкорытову В.А. справку № б/н от 28.05.2023 с диагнозом: F10.2.
  8. В соответствии с Международной статистической классификацией болезней и проблем, связанных со здоровьем, десятый пересмотр (МКБ-10), принятой Минздравом России в 1997 году, класс F10 это психические расстройства и расстройства поведения, связанные с употреблением психоактивных веществ (алкоголя), F10.2 – синдром алкогольной зависимости.
  9. В результате осмотра каюты ЗПКМ установлено следующее: все личные вещи пропавшего, кроме спортивного трико и футболки, в которых он ходил, находятся на месте. Никаких записок обнаружено не было. Все документы: гражданский паспорт, военный билет, морские свидетельства, банковские карты, два телефона, медикаменты обнаружены в папке на полочке, письма родственников. Предметы одежды аккуратно сложены в ящиках рундука. (Акт осмотра каюты № б/н без даты, утверждённый старшим помощником капитана, ЗПКМ и мастером добычи).
  10. Было осмотрено место предполагаемого оставления ЗПКМ судна – палуба юта в районе транца. На свежем окрашенном кнехте (левый борт) обнаружены предполагаемы след от обуви (тапочек), никаких других следов обнаружено не было (Акт осмотра места происшествия № б/н без даты, утверждённый старшим помощником капитана, ЗПКМ и мастером добычи).
  11. В соответствии с Рапортом капитана на имя и.о. генерального директора АО «РК «Восток-1» от 18.09.2023 Задорожного Д.Ю. с учётом ограниченного запаса на борту дизельного топлива, необходимостью поднятия на борт семи крабовых порядков для дальнейшей перевозки их в Японское море, подходящим 19.09.2023 в Охотское море мощным циклоном, значительным временем с момента пропажи члена экипажа, принимая во внимание погодные условия в районе поиска: низкая температура забортной воды, волнение моря до 2,5 м, дальнейший поиск ЗПКМ признан капитаном нецелесообразным и был прекращен.
  12. Согласно рапорту капитана от 17.09.2023 и в соответствии с журналом инструктажей ЗПКМ 09.09.2023 проходил на РС «ШАНС 103» первичный инструктаж по охране труда и технике безопасности (далее – ОТ и ТБ) по прибытию на судно (инструкции ИОТ-ОСС-01, 02, 03, 04, 05, 06) и инструктаж по ОТ и ТБ при обработке водных биоресурсов (инструкции ИОТ-ОБР-01). Также согласно данного рапорта ЗПКМ проходил следующие инструктажи: по прибытию нового члена экипажа согласно чек-листа У 0.01 СУБ; по прибытию нового члена экипажа – производственно-ознакомительное обучение согласно чек-листа У 0.02 СУБ, по прибытию нового члена экипажа – обучение по использованию спасательных средств и средств пожаротушения согласно чек-листа У 0.03 СУБ; по прибытию нового члена экипажа – обучение по использованию средств пиротехники и линемета согласно чек-листа У 0.04 СУБ; по

- прибытию нового члена экипажа – обучение по использованию судовых средств связи при бедствии согласно чек-листа У 0.05 СУБ; по прибытию нового члена экипажа – обучение по работе с технологическим оборудованием согласно чек-листа У 0.07 СУБ; по прибытию нового члена экипажа – знакомство с оборудованием мостика согласно чек-листа У 1.01 СУБ; по прибытию нового члена экипажа – обучение работе на швартовых операциях согласно чек-листа У 1.02 СУБ; по прибытию нового члена экипажа – обучение работе при грузовых операциях согласно чек-листа У 1.03 СУБ; по прибытию нового члена экипажа – обучение работе при постановке/снятии с якоря согласно чек-листа У 0.03 СУБ.
13. Согласно объяснению старшего мастера обработки от 16.09.2023, являвшегося начальником первой смены на фабрике, где ЗПКМ работал в его смену на подвахте с 16:00 до 20:00, ЗПКМ работал добросовестно, указания всегда выполнял, никогда не дерзил. 14.09.2023 при общении с ЗПКМ в курилке последний рассказал, что уже трое суток не спит, не может уснуть и, показав свои руки, сказал, что они трясутся, проявляется «кондрат». На вопрос: «Почему?» ЗПКМ ответил, что пил много перед рейсом. Старший мастер обработки посоветовал ему обратиться к старшему помощнику капитана за успокоительными. 16.09.2023 во время шторма, они встретились в курилке, старший мастер обработки спросил у ЗПКМ сколько будем штормовать, он ответил, молча покурил и ушёл. Больше он его не видел.
14. Согласно объяснению старшего механика от 16.09.2023 к 16:00 он пришёл на мостик с суточным расходом воды и дизельного топлива, на вахте – на ходовом мостике находился ЗПКМ, погода была штормовая. СМХ поинтересовался, когда утихнет погода, на что ЗПКМ ему ответил только с третьего раза. СМХ обратил внимание, что ЗПКМ какой-то задумчивый, на вопрос СМХ всё ли нормально у ЗПКМ, последний ничего не ответил. После этого разговора СМХ больше ЗПКМ не видел.
15. Из объяснений матросов, находившихся с 19:30 до 20:00 в траловой сушилке следует, что примерно в 19:30 в поименованное помещение зашёл ЗПКМ огляделся и молча вышел. Больше его никто не видел.
16. В соответствии с объяснением СПКМ от 16.09.2023 ЗПКМ 14.09.2023 поделился с СПКМ что два-три дня практически не спит и состояние у него беспокойное и попросил дать ему что-нибудь успокаивающее. СПКМ из судовой аптечки дал ему валерианы экстракт и накапал валокордина. 16.09.2023 при смене вахт, ЗПКМ поделился с СПКМ что поспал в тот день четыре часа, выглядел вполне адекватно. Больше СПКМ его не видел.
17. Из объяснения 2ПКМ от 16.09.2023, проживавшего в одной каюте с ЗПКМ следует, что примерно в 17:00 ЗПКМ зашёл в каюту и лёг в кровать, потом через несколько минут он встал и в это время 2ПКМ тоже встал с кровати и спросил ЗПКМ не мешает ли ему свет от него, на что ЗПКМ сказал, что нет, не мешает и вышел в коридор. Спустя какое-то время ЗПКМ вернулся в каюту и лёг в кровать. После этого 2ПКМ дочитав книгу, лёг спать. В 19:30 после того как зазвонил будильник 2ПКМ проснулся и начал одеваться на вахту, шторка над кроватью ЗПКМ была закрытой и 2ПКМ пошёл на вахту. Через несколько минут после того как 2ПКМ заступил на вахту, на ходовой мостик поднялся капитан и спросил у 2ПКМ спит ли ЗПКМ. 2ПКМ ответил, что не знает, тапочек ЗПКМ не было на месте, а шторка над кроватью была закрыта. После этого капитан дал указание 2ПКМ проверить находится ли ЗПКМ в своей кровати. 2ПКМ спустился в каюту и не обнаружил в ней ЗПКМ, о чем доложил капитану.
18. Согласно объяснению капитана от 17.09.2023 капитан находился на ходовом мостике 16.09.2023 с ЗПКМ, который стоял вахту с 12:00 до 16:00. Во время нахождения на мостике ЗПКМ сообщил капитану что он поспал 4 часа, во время вахты ЗПКМ был замкнут в себе и погружен в свои мысли, на вопросы относящиеся к навигационной обстановке отвечал не сразу, будто бы не слышал, или был рассеян. На вопросы капитана «Всё ли хорошо?», ЗПКМ отвечал однообразно – всё нормально. После смены с вахты, капитан увидел ЗПКМ в коридоре и спросил: «Почему он не отдыхает и всё ли у него в порядке?», на что ЗПКМ ответил, что всё нормально и он идёт кушать, а потом спать. После чего капитан больше не видел ЗПКМ.
19. За распитием спиртных напитков ЗПКМ замечен не был, конфликтов с членами экипажа у него не было.
20. Согласно Акту внутреннего расследования № б/н, утверждённому капитаном РС «ШАНС 103», во время нахождения на судне ЗПКМ был в нормальном состоянии, особо не разговорчив,

тесных контактов с членами экипажа не поддерживал и не заводил. Был очень погружен в свои мысли так, что порой не слышал обращения к нему. В употреблении спиртного и запрещенных препаратов замечен не был. Последний раз его видели около 20 часов матросы палубной команды в районе сушилки траловой команды на юте. Место проживания ЗПКМ было осмотрено (акт прилагается).

21. В соответствии с пунктом Выводы и предложения Заключения по результатам внутреннего расследования инцидента на судне «ШАНС 103» - пропаже ЗПКМ 16.09.202 № б/н 3, утвержденного председателем комиссии 20.09.2023 Сайфулиным А.Н. (далее – Заключение) по Варианту 1: учитывая штормовую погоду: ветер северо-западный 10 м/с, волнение моря 1,5 м, температуру воздуха +14°C, нестабильное психологическое состояние ЗПКМ, а также нарушение координации и реакции на фоне бессоницы и употребления различных лекарств, можно предположить, что при перемещении ЗПКМ по борту судна из помещения сушилки мог произойти несчастный случай, ЗПКМ не удержал равновесие и при очередном волнении моря сорвался и упал за борт судна. По варианту 2: вследствие обострения ранее имевшегося и скрываемого психологического заболевания, возможно произошло развитие галлюцинаторного синдрома, после принятия большой дозировки лекарственного препарата карбомазипин у ЗПКМ кратковременно произошла потеря или/и было нарушено восприятие реальности и действительности, и он бросился за борт.

### 9.3. Причины аварийного случая:

Причину потери с судна ЗПКМ установить не представилось возможным, так как очевидцев данного аварийного случая не было.

### 9.4. Выводы:

Действия должностных лиц РС «ШАНС 103», способствовавших возникновению данного аварийного случая, а также нарушения ими требований нормативных документов по обеспечению безопасности, в ходе расследования не выявлены.

Судовладельцам, при приеме на работу членов экипажей судов строго руководствоваться требованиями приказа Минздрава России от 20.05.2022 № 342н «Об утверждении порядка прохождения обязательного психиатрического освидетельствования работниками, осуществляющими отдельные виды деятельности, его периодичности, а также видов деятельности, при осуществлении которых проводится психиатрическое освидетельствование».

### 9.5. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:

#### АО «Рыболовецкий колхоз «Восток-1» (далее – Общество):

- разобрать с экипажами судов Общества обстоятельства данного случая, обратив особое внимание на обеспечение безаварийности, в части обеспечения безопасности личного состава с учетом гидрометеорологических условий;
- разработать план и осуществить мероприятия по предотвращению подобных аварийных случаев в будущем в соответствии с пунктом 31 «Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море» (Положение), утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 №308;
- о принятых мерах известить организации, перечисленные в пункте 31 Положения, в установленный срок.

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



О.В. Москаленко

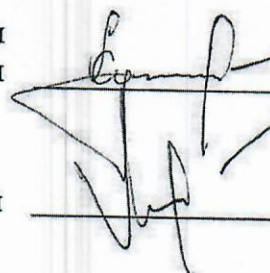
Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО



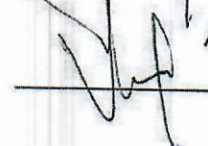
А.Г. Быков



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

  
А.Э. Сухинин

Начальник инспекции государственного портового контроля службы капитана морского порта Владивосток

  
И.И. Ковура

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

  
А.А. Слободяник