

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**



**ДОКЛАД О РАССЛЕДОВАНИИ ЗАТОПЛЕНИЯ
РЫБОЛОВНОГО СУДНА «ШАНС-101»,
ПОВЛЕКШЕГО ГИБЕЛЬ 16 ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА,
В ЯПОНСКОМ МОРЕ 26.01.2013**

Доклад № 03/2013

Орган расследования: Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
(РОСТРАНСНАДЗОР)
Учрежден Постановлением Правительства Российской Федерации № 398 от 30 июля 2004 года.

Address: 37/1, Ленинградский проспект, А-167, ГСП-3, 125993, Москва,
Российская Федерация

Telephone: +7 (499) 231-50-09

Telefax: +7 (499) 231-55-35

e-mail address: head@rostransnadzor.gov.ru

Web: www.rostransnadzor.ru

Руководствуясь правилом 6 главы XI -1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) и Кодексом международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Кодекс расследования аварий) (Резолюция MSC.255 (84), Федеральная служба по надзору в сфере транспорта провела расследование очень серьезной аварии рыболовного судна «ШАНС-101».

Ространснадзор провел расследование с целью установления причин этого аварийного случая и выработки рекомендаций по их предотвращению в будущем, тем самым способствуя повышению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения моря с судов.

В функции Ространснадзора не входит распределение вины или определение гражданской или уголовной ответственности.

Данный доклад не предназначен для использования в контексте юридических, дисциплинарных или других разбирательств.

Выдержки из доклада могут быть опубликованы точно и не в вводящем в заблуждение контексте без специального разрешения, в любом формате и на любом носителе при условии, что должным образом указан источник информации.



КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИИ

С 27 декабря 2012 г. рыболовное судно «ШАНС-101» вело промысел краба в Японском море. На борту находилось 30 человек экипажа.

26 января 2013 г. около 12:00 LT (UTC+10) рыболовное судно «ШАНС-101», после окончания поворота на обратный курс в условиях жестокого шторма опрокинулось и впоследствии затонуло.

27 января 2013 г. около 22:00 в результате поисково-спасательной операции перевернутое рыболовное судно «ШАНС-101» было обнаружено в координатах $\varphi=46^{\circ}35.7'N$; $\lambda=138^{\circ}26.9'E$. Спасено 15 членов экипажа. 8 членов экипажа умерли от переохлаждения, 7 членов экипажа пропали без вести и впоследствии были объявлены погибшими. Спасенный капитан судна не пережил трагедию и скончался на пути в порт.

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ



Рис. 1. Рыболовное судно «ШАНС-101»

Название:	ШАНС-101
Тип судна:	Рыболовное судно (краболов)
Флаг:	Российская Федерация
Номер ИМО:	8714097
Классификационное общество	Российский морской регистр судоходства (РС)

Порт регистрации	Находка
Место и год постройки:	Республика Корея, 1988
Наибольшие размерения судна:	длина - 56.06 м, ширина 8.80 м, высота борта 3.84 м
Вместимость валовая	690
Дедвейт	347 т
Тип и мощность судовой энергетической установки:	1 ДВС 882 kW
Число и конструкция гребных винтов:	1 винт фиксированного шага, цельнолитой
Конструкция руля:	перо руля, тип балансирующий
Скорость полного хода (узлов):	12.0
Осадка максимальная:	3.49 м
Число пассажиров:	Нет
Количество и род груза:	Краб ок. 20 т, сельдь ок. 19 т, крабовые ловушки 18 т.
Численность экипажа:	30
Штатный комплект спасательных средств:	Спасательные плоты: ПСН-20МК – 2 шт., ПСН-10МК – 2 шт., спасательные жилеты – 34 шт., гидротермокостюмы «НУФ-1» - 30 шт. и гидротермокостюмы «АРК-001» - 4 шт.
Радиостанция	УКВ-радиоустановка – 2 шт., ПВ/КВ-радиоустановка, станция ИНМАРСАТ-С, приемник НАВТЕКС, АРБ, РЛО – 1 шт., КТУ, УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи – 2 шт.
Технические средства контроля	Радиомаяк системы «Аргос»
Водоотливные средства	Основной насос – 30 м ³ /ч, резервный – 40 м ³ /ч, насос фильтрующего оборудования – 0,5 м ³ /ч
Противопожарные средства:	Система объемного тушения МО с использованием генераторов аэрозоля АГС-5М (7 шт.), водопожарная система, переносной пенный комплект, 9 углекислотных огнетушителей, 1 передвижной углекислотный огнетушитель и 5 пенных огнетушителей.
Категория ледовых усилений корпуса:	Нет

СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ:

Затопление, повлекшее гибель 16 членов экипажа

Дата и время	26 января 2013 г. 12:00 LT (UTC+10)
Тип аварийного случая	Очень серьезная авария, затопление судна
Место аварийного случая	φ=46°35.7'N; λ=138°26.9'E

Травмировано/погибло	-/16
Загрязнение окружающей среды	Нет
Гидрометеословия	Ветер NNE 20-25 м/с, порывами до 29 м/с, высота волн 5-6 метров, снег, видимость плохая, Твоздуха -14°С, Тводы +2°С

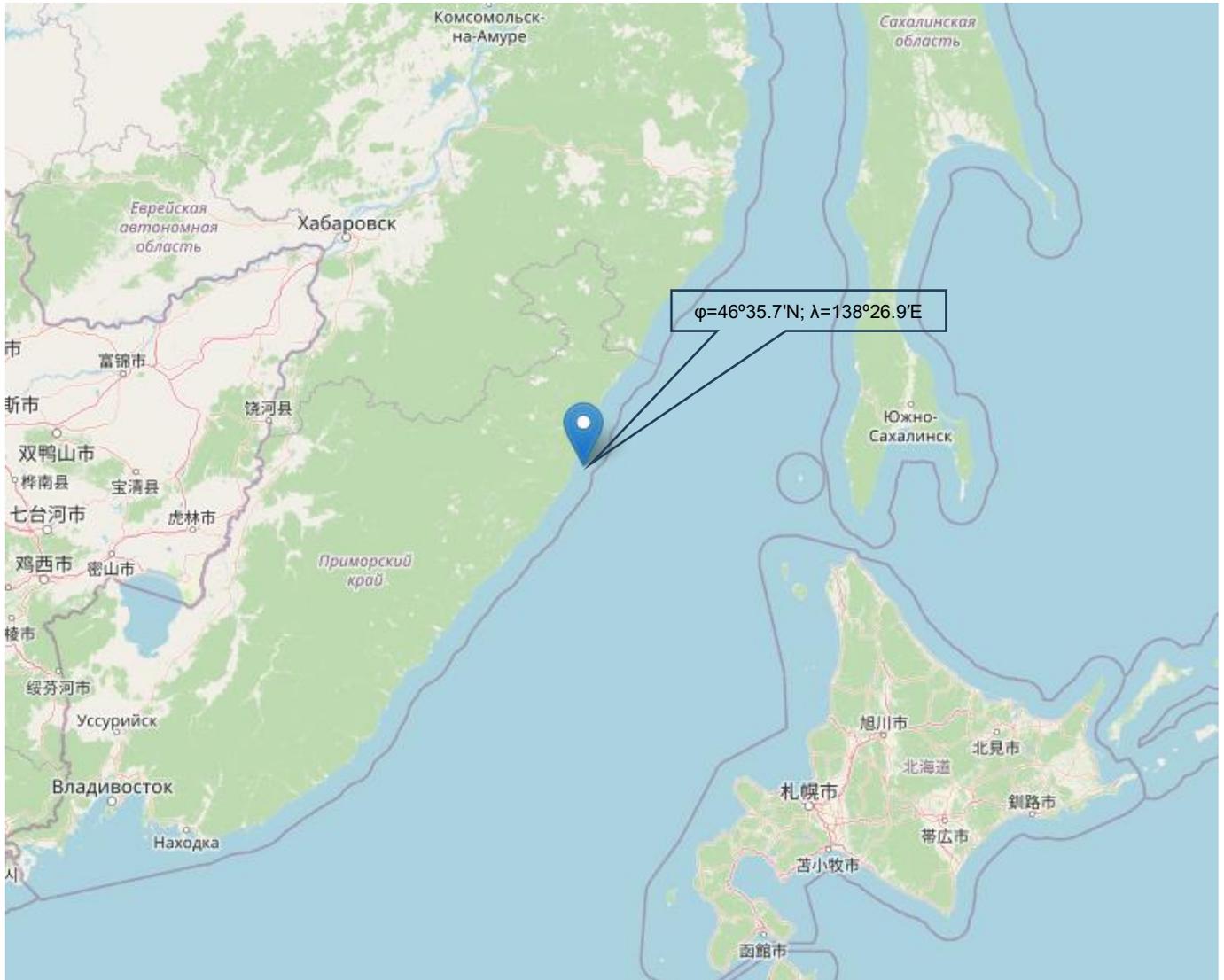


Рис. 2. Место очень серьёзной аварии рыболовного судна «ШАНС-101»

СОБЫТИЯ, ПРЕДШЕСТВОВАВШИЕ АВАРИИ

26.12.2012 рыболовное судно «ШАНС-101» было оформлено на выход ИГПК Ольгинского филиала ФГУ «АМП Приморского края». Отход судну был разрешён с недостатками, не препятствующими выходу из порта. Количество членов экипажа по судовой роли 28 человек, квалификационные документы на лиц, указанных в судовой роли, были проверены на борту судна и соответствовали всем требованиям. По информации инспектора портового контроля на акватории порта никто из членов экипажа судно не покидал.

26.12.2012 в 21:40 РС «ШАНС-101» вышел из морского терминала Пластун. Капитан судна об изменениях в составе экипажа не заявлял.

При подаче капитаном судна уведомления о заходе в территориальные воды России и о

выходе из территориальных вод России в адрес КЦ БОХР ПУ ФСБ России по Приморскому краю в графе «Количество экипажа» было указано 19 человек

За пределами территориальных вод Российской Федерации на борт РС «ШАНС-101» с РС «ТАЛАН» были приняты 11 граждан Индонезии, которые имели морские документы, выданные Администрацией Джакарты (Индонезия), и являлись сотрудниками южнокорейской корпорации. Указанные лица были включены в судовую роль судна «ШАНС-101» в качестве матросов-рыбообработчиков.

Когда «ШАНС-101» вышел в район промысла за пределы территориальных вод Российской Федерации, 9 членов экипажа были распределены по другим судам компании. В результате действий капитана по перемещению судового экипажа на другие суда, экипаж РС «ШАНС-101» оказался неукomплектованным третьим помощником капитана и двумя вахтенными механиками, чем были нарушены требования Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа. О произведённых перемещениях экипажа капитан судна не поставил в известность судовладельца.

С 27.12.2012 судно вело промысел краба. На борту находилось 30 человек экипажа, 19 граждан России и 11 граждан Индонезии. За всё время формирования экипажа и нахождения судна в море общесудовые учебные тревоги и тревога «человек за бортом», а также обучение и тренировки по оставлению судна и использованию спасательных средств не проводились. Граждане Индонезии о наличии на борту спасательных средств и местах их размещения не знали.

УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ ПРОИЗОШЕЛ АВАРИЙНЫЙ СЛУЧАЙ

25.01.2013 погодные условия в районе плавания стали ухудшаться. Высота волн составляла 3-3,5 метра, ветер восточный 15-18 м/с. Капитаном РС «ШАНС-101» было принято решение штормовать в море носом на волну. Судно следовало курсом 35°-55°, скоростью 2-3 узла.

С 25 на 26.01.2013 гидрометеоусловия в районе промысла ещё более ухудшились. Высота волны достигала 5-6 метров (7 баллов по шкале Бофорта), ветер NNE 20-25 м/с, порывами до 29 м/с. Обледенения судна не наблюдалось. На борту судна находилось около 65 т топлива, 20 т продукции краба и 19 т сельди. На верхней палубе (шкафуте) – 2 крабовых порядка.

26.01.2013 в 08:00 ходовую навигационную вахту на мостике приняли капитан РС «ШАНС-101», боцман на руле и вахтенный матрос.

В 10:45 капитан принял штурвал от боцмана, которому отдал приказ спуститься в машинное отделение и позвать на мостик старшего механика. Когда тот поднялся, капитан распорядился начать перекачку топлива на правый борт. 2-й помощник получил указание от капитана спуститься в рыбный цех и проверить герметичность судна.

Около 10:50 капитан РС «ШАНС-101», не дождавшись докладов от старшего механика о перекачке топлива и от второго помощника о герметичности судна и плотности закрытия двери в рыбообработывающий цех, принял решение совершить поворот на обратный курс через левый борт. О предстоящем манёвре, в нарушение требований Информации об остойчивости для капитана судна «ШАНС-101», экипаж судна не был предупреждён.

В момент осуществления манёвра судно было поставлено правым бортом (лагом) к волне. В таком положении правый борт судна постоянно заливался водой. Вода скапливалась в пространстве на правом борту, образованном между внешней переборкой рыбообработывающего цеха и фальшбортом и, через ведущую с главной палубы в помещение рыбообработывающего цеха дверь, открывшуюся во время поворота судна, во внутренние помещения судна стала беспрепятственно поступать забортная вода. Указанная дверь не была задраена, а закрыта только на одну защёлку. Штормовые задрайки экипажем не использовались.

Открытая от удара волны дверь в рыбообработывающий цех была обнаружена вторым помощником капитана, который попытался её закрыть, но не смог, т.к. в этот момент ударила в правый борт вторая волна. Вода через открытую дверь хлынула в цех. Судно сразу накренилось

на правый борт и обратно не возвращалось. Непрерывающееся поступление забортной воды в помещение рыбообрабатывающего цеха привело к появлению значительного, около 20° крена на правый борт. Поднявшись на мостик, второй помощник доложил капитану, что в рыбообрабатывающем цехе вода. Капитан в это время стоял у рулевой колонки.

Около 11:00, после окончания поворота судна на обратный курс, условия плавания изменились, судно стало следовать на попутном волнении, что привело к изменению его основных мореходных качеств: остойчивости и управляемости. С учётом продолжающегося поступления воды в помещение рыбообрабатывающего цеха крен на правый борт стал быстро нарастать. Капитан дал команду на выравнивание крена путём перекачки части топлива на левый борт. Однако эта команда выполнена не была, в связи с быстрым развитием аварийной ситуации, приведшей к опрокидыванию судна. От начала крена на правый борт до опрокидывания судна вверх килём прошло 15 минут.

Общесудовая команда об оставлении судна капитаном не подавалась, к этому моменту члены экипажа, уже ощущая сильный крен, стали самостоятельно надевать гидротермокостюмы, выходить на палубу, отдавать плоты. Судно лежало на правом борту, двигатели продолжали работать. Члены экипажа стали покидать судно прыгая за борт и забираясь на сброшенные в бушующее море спасательные плоты.

Всего на плотках оказалось 23 человека. 7 человек пропали без вести. На одном плоту находилось 18 человек, из них 10 граждан Индонезии и 8 граждан России. На втором – 5 человек, в том числе капитан РС «ШАНС-101». До прибытия помощи люди находились на плотках около 36 часов. Те из них, на которых не было гидротермокостюмов, погибли от переохлаждения. Это 6 граждан Индонезии и 2 гражданина России.



Рис. 3. Опрокинувшееся рыболовное судно «ШАНС-101»

27.01.2013 в 10:30 начальнику службы безопасности мореплавания судовладельца сообщили о том, что с судном «ШАНС-101» нет связи. Попытки установить связь всеми доступными средствами, в том числе через суда, находящиеся в этом районе, результатов не дали.

Судовладельцем был развернут штаб оперативного руководства, начали поисковые мероприятия:

– об отсутствии связи с судном сообщили в Морской спасательно-координационный центр г. Владивостока и в МСПЦ Южно-Сахалинска;

– согласовали вылет спасательной авиации за счет судовладельца (поскольку сигнала бедствия от судна не поступало);

– сняли с промысла и направили в район пропажи РС «ШАНС-101» четыре судна компании-судовладельца: рыболовные суда «АРКТИК ОРИОН», «ПАСИФИК ОРИОН», «ТАЛАН» И ТР «ВОСТОК-РИФЕР». Район поиска составил 5000 кв. км;

– направили уведомления в Пограничные управления Приморского и Хабаровского краев о возможном сносе судна в сторону береговой линии и просьбой принять участие в поиске.

В 15:25 из Хабаровска на поиски вылетел самолет АН-26.

В 22:00 экипаж РС «ТАЛАН» обнаружил РС «ШАНС-101» перевернутым вверх килем. Информация оперативно была передана всем судам, находящимся в районе поиска.

В 22:45 т/х «АНАТОЛИЙ ТОРЧИНОВ» обнаружил спасательный плот с 10-ю живыми членами экипажа РС «ШАНС-101» и принял их на борт.

28.01.2013 в 07:00 РС «ТАЛАН» обнаружил второй плот с 5-ю членами экипажа, во главе с капитаном.

29.01.2013 в 14:05 капитан РС «ШАНС-101» впал в кому, был вызван вертолет с врачами. В 17:10 капитан РС «ТАЛАН» сообщил о смерти капитана РС «ШАНС-101». В 18:05 прибывший на вертолете врач подтвердил смерть капитана РС «ШАНС-101» и осмотрел остальных спасенных членов экипажа.

В 23:00 четыре спасенных члена экипажа сошли на берег в п. Пластун.

31.01.2013 в 10:00 МСКЦ Южно-Сахалинска принял решение о завершении активной фазы поисково-спасательной операции.

УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ

В период с 27.02.2012 по 05.04.2012 рыболовное судно «ШАНС-101» находилось на ремонте в порту Пусан, в южнокорейском судоремонтном заводе. Контроль за ремонтом судна осуществляли профильные специалисты судовладельца механико-судовой службы: механики рефрижераторного, технологического и промыслового оборудования, электрорадионавигации. Группу контроля от судовладельца возглавлял механик-наставник. Ремонт РС «ШАНС-101» провели не только под контролем специалистов компании, но и под надзором Российского морского регистра судоходства (РС). Судно было предъявлено филиалу РС в порту Пусан и результаты ремонта были ими утверждены, что подтверждало выданное классификационное свидетельство.

Промысловый рейс у РС «ШАНС-101» начался 27 декабря 2012 года с выходом из порта Пластун. Судно должно было вести промысел глубоководных крабов японикус, ангулятус и равношипного краба в Японском и Охотском морях, с выпуском продукции в виде мороженых секций краба. Мороженые секции из глубоководного краба изготавливаются по эксклюзивным технологиям основного покупателя, который направлял для работы на суда предприятия специально обученных индонезийских моряков для обеспечения качественного выпуска продукции.

В ходе плавания судна в штормовых условиях отдельные члены экипажа судна «ШАНС-101», в чьи обязанности входила герметизация двери в рыбообрабатывающий цех, а так же члены экипажа, которые в штормовых условиях ее использовали: открывали (закрывали) эту дверь,

нарушали при этом обязательные требования при плавании судна в штормовых условиях (не задраивали дверь на все положенные задрайки в условиях штормовой погоды). Данное обстоятельство могло предотвратить аварию, в случае если бы дверь должным образом была задраена экипажем.

Сигнал бедствия ни одним из возможных способов «ШАНС-101» не подавал, аварийный радиобуй не сработал. Некоторые из членов экипажа слышали голос боцмана: «Вода пошла внутрь судна, покидаем судно через левый борт!».

Последнее сообщение от радиомаяка системы «Аргос», установленного на судне и используемого в качестве технического средства контроля, обеспечивающего постоянную автоматическую передачу информации о местоположении судна, было получено оператором системы «Аргос» в 11:16 26.01.2013. Судно при этом еще находилось на плаву. После этого функционирование радиомаяка прекратилось.

Один из спасательных плотов РС «ШАНС-101», со слов спасшихся на нём членов экипажа, оказался разукомплектованным. В снабжении плота отсутствовали вёсла, теплозащитные средства, запасной плавучий якорь, один из двух пакетов с питьевой водой был пустой, из двух дымовых шашек сработала одна, из четырех ракет сработала одна. Между тем, судно вышло 26.12.2012 из Ольгинского филиала ФГУ «АМП Приморского края» без замечаний со стороны портового контроля, с полностью укомплектованным оборудованием и снабжением, квалифицированным экипажем, аварийное и спасательное оборудование имело все положенные документы и свидетельства.

Аварийный радиобуй «SEP-406» по распоряжению капитана судна находился в каюте второго помощника капитана. После бросания буя в воду, он не сработал.

Дальнейшие, последовавшие после опрокидывания судна, события могли быть менее трагичными, если бы был подан сигнал бедствия и взяты в плоты аварийные УКВ-радиостанции и радиолокационный маяк-ответчик.

В основном выжили в зимнем море те, кто успел надеть гидротермокостюмы. Многие члены экипажа не смогли этого сделать по разным причинам. Одни потому, что не успели взять их на штатных местах (в каютах), другие покидали судно, даже не пытаясь надеть гидрокостюм, так как находились в паническом состоянии. Всех пугало то, что судно лежало на борту, готовое в любой момент перевернуться.

В результате аварии 16 членов экипажа погибли, рыболовное судно «ШАНС-101» затонуло.

Стаж работы капитана РС «ШАНС-101» на морском флоте в должностях от 3-го помощника до капитана составил 13 лет, на судне в должности капитана 3 года.

Старший помощник капитана на морском флоте 23 года, на РС «ШАНС-101» в должности старшего помощника 4 года

Второй помощник капитана на морском флоте 23 года, на РС «ШАНС-101» в должности 2-го помощника 1 год

ПРИЧИНЫ АВАРИИ

Совокупность трёх факторов, одновременно оказавших влияние на р/с «ШАНС-101», стала причиной аварии:

1. Невыполнение капитаном и экипажем РС «ШАНС-101» требований по подготовке судна к плаванию в штормовых условиях. (Незадраенная дверь в помещение рыбообрабатывающего цеха).

2. Безрасчетный и необоснованный маневр капитана РС «ШАНС-101» по повороту судна на обратный курс через левый борт, при этом правый, менее защищенный борт судна оказался под воздействием волн и ветра. Ошибочное решение о повороте судна на обратный курс

и плавание на попутной волне привело к ухудшению мореходных качеств судна: уменьшению остойчивости, увеличению амплитуды бортовой качки и ухудшению управляемости.

3. Штормовые условия плавания (ветер NNE 20-25 м/с, порывами до 29 м/с, волнение моря 7 баллов).

ФАКТОРЫ, СПОСОБСТВОВАВШИЕ АВАРИИ

На РС «ШАНС-101» не были приняты все меры по повышению остойчивости судна: судовой запас топлива был равномерно размещен по топливным танкам, а не сосредоточен в запрессованных танках кроме расходного, что привело к возникновению свободных поверхностей и к уменьшению остойчивости судна.

Члены экипажа не знали местонахождение на судне аварийно-спасательного имущества.

На судне не было организовано проведение учений за живучесть судна, по оставлению судна и спасению человеческой жизни на море.

ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙ В БУДУЩЕМ

Следует постоянно поддерживать бдительность в отношении управления судном в сложных гидрометеоусловиях.

Раннее обнаружение перерастания аварийной ситуации в чрезвычайную и подача сигнала бедствия всеми возможными средствами важно для принятия своевременных мер по спасанию людей и самого судна.

Необходимо всегда быть готовым к изменениям погодных условий в районе плавания.

Спасательные жилеты должны быть размещены в легкодоступных местах и их положение должно быть четко указано, чтобы обеспечивалось максимальное удобство их распределения между людьми на борту судна и надевания.

Важно использовать индивидуальные спасательные средства в штормовую погоду и в тех случаях, когда существует риск опрокидывания или затопления судна.

Важно обеспечить регулярный осмотр и обслуживание спасательных плотов и содержать их в полной комплектности и исправности.

Необходимо регулярно проводить учения (учебные тревоги) и тренировки с целью подготовки и проверки готовности к действиям членов экипажа судна в аварийных ситуациях в соответствии с СУБ.

Плавание судна на попутной волне, при её 6-ти метровой высоте является очень опасным: намного больше вероятность крена и опрокидывания судна, особенно учитывая его незначительные размеры.
