

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА  
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**



**ДОКЛАД О РАССЛЕДОВАНИИ  
ОЧЕНЬ СЕРЬЁЗНОЙ АВАРИИ РЫБОЛОВНОГО СУДНА «АТЛАНТ»  
В ТИХОМ ОКЕАНЕ 21.12.2014**

**Доклад № 01/2014**

**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](mailto:head@rostransnadzor.gov.ru)

**Web:** [www.rostransnadzor.ru](http://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 «АТЛАНТ»**

**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 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

21 декабря 2014 года в 19:05 LT (UTC+10) в Тихом океане, в районе северной оконечности острова Симушир на рыболовном судне «АТЛАНТ» возник пожар в помещении для хранения и сушки рабочей и тёплой одежды экипажа (далее – сушилка). Аварийная партия не справилась с ликвидацией пожара и в 21:30 экипаж по приказанию капитана покинул аварийное судно, высадившись на спасательные плоты. Один из экипажа – старший тралмастер пропал без вести. 24 члена экипажа в 22:40 перебрались с плотов на подошедшее в район аварии рыболовное судно «ВОСТОК-4». Рыболовное судно «АТЛАНТ» унесло штормом в Тихий океан, где оно и пропало.

## СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ



Рис. 1. Средний рыболовный траулер-морозильный «АТЛАНТ»

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| Название                    | АТЛАНТ  |
| Тип судна                   | Средний рыболовный траулер морозильный (СРТМ)       |
| Флаг                        | Российская Федерация                                |
| Номер ИМО                   | 8515104   |
| Классификационное общество  | Российский морской регистр судоходства (РС)         |
| Порт регистрации            | Холмск  |
| Место и год постройки       | Япония, 1985  |
| Наибольшие размерения судна | длина - 59.35 м, ширина 10.2 м, высота борта 6.28 м |
| Вместимость валовая         | 861   |
| Дедвейт                     | 501   |

|   |   |
|---|---|
| Тип и мощность судовой энергетической установки | Дизель 1940 кВт   |
| Число и конструкция гребных винтов              | 1 винт регулируемого шага, четырёхлопастной.  |
| Конструкция руля                                | Полубалансирный, носовое ПУ   |
| Скорость полного хода (узлов)                   | 14  |
| Осадка на момент аварии (нос)                   | 2.3 м   |
| Осадка на момент аварии (корма)                 | 7.6 м   |
| Число пассажиров                                | Нет   |
| Количество и род груза                          | 140 т свежемороженой рыбопродукции  |
| Численность экипажа                             | 25  |
| Штатный комплект спасательных средств           | Спасательные плоты ПСН-20 – 4 шт., спасательные жилеты - 34 шт, гидротермокостюмы - 32 шт.  |
| Радиостанция                                    | FURUNO FM-8500 - 150 Вт, FURUNO FS-1562-15 - 0,25 кВт. Передатчики аварийных и спасательных средств: РЛО ДЮЙМ-С (2к), АРБ КОМПАС-САРСАТ «ЕВ-10», FURUNO FR-2115 – 2 шт., ГМССБ А1, А2, А3.  |
| Водоотливные средства                           | Осушительный насос 1 x 15 кВт   |
| Противопожарные средства                        | Пожарный насос – 2 шт. X 15 кВт, один аварийный пожарный насос, генераторы огнетушащего аэрозоля (АГС-5М) - 8, пожарные краны - 9 шт., пожарные рукава и ствол – 9 шт., огнетушители ОУ-5 – 9 шт., ОП-5 – 4 шт., переносной пенный комплект – 1 к-т., передвижной пенный огнетушитель – 1 шт. |

#### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ:**

##### **Пожар, повлекший гибель судна и человека**

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Дата и время                 | 21 декабря 2014 г. 19:05 LT (UTC+10)  |
| Тип аварийного случая        | Очень серьезная авария  |
| Место аварийного случая      | Тихий океан. $\varphi=47^{\circ}07.6'N$ ; $\lambda=152^{\circ}25.9'E$                                 |
| Травмировано/погибло         | -/1   |
| Загрязнение окружающей среды | Нет   |
| Гидрометеоусловия            | Ветер 20 м/с, порывами до 34 м/с, высота волн 5-6 м, сильный снег, видимость 1-2 кбт, Т воздуха - 5°C |

## СОБЫТИЯ, ПРЕДШЕСТВОВАВШИЕ АВАРИИ

21.12.2014 в Тихом океане СРТМ «АТЛАНТ» осуществлял штормовое плавание с подветренных берегов острова Симушир. Погоду в районе определял проходящий углубляющийся циклон с давлением в центре 980 hPa. В 13:00 наблюдался ветер от юго-востока, скоростью 20 м/с, порывами до 34 м/с, волнение моря 6 баллов, видимость ограничена, шёл сильный снег.

В связи с прохождением фронта циклона на северо-восток, ветер зашел на юго-западные, западные направления и начал разгонять ветровую волну. Капитан СРТМ «АТЛАНТ» принял решение перейти через пролив Дианы на Тихоокеанскую сторону острова Симушир для продолжения штормования на ходу.

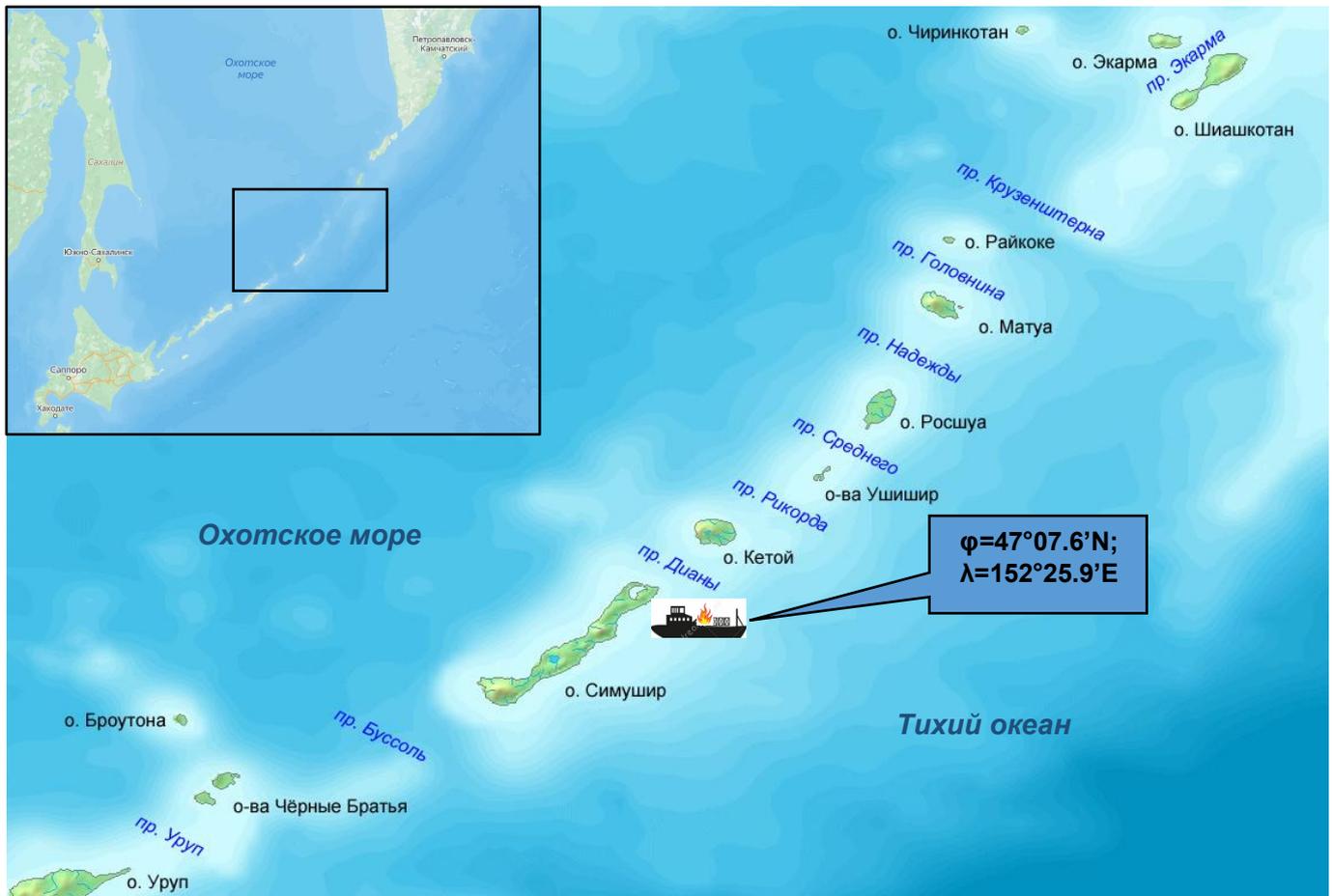


Рис. 2. Место аварии СРТМ «АТЛАНТ»

В проливе Дианы наблюдалось сильное смешанное волнение моря от западных ветровых волн, оставшейся зыби с востока и сулойных явлений в самом проливе, из-за чего судно испытывало значительную качку.

В 19:00 на мостике на ходовой навигационной вахте находились капитан и вахтенный старший помощник капитана. Свободный от вахт экипаж находился в каютах и столовой команды.

В это же время на мостике ощутили слабый запах паленой резины, начали осмотр мостика с целью определения источника запаха. Не обнаружив источника запаха на мостике, капитан дал распоряжение старшему помощнику капитана организовать осмотр судовых помещений.

В 19:05 на мостик поступил доклад от матроса о возгорании в сушилке, находящейся в районе 53-58 шп. на верхней палубе и принятых мерах по её тушению.

В 19:10 вахтенный старший помощник капитана объявил по судну: «Общесудовая тревога! Пожар в районе сушилки!». Непосредственное руководство аварийной партией по тушению пожара

было возложено на старшего помощника капитана. Управление судном и общее руководство принял на себя капитан СРТМ «АТЛАНТ».

## **УСЛОВИЯ, ОБСТОЯТЕЛЬСТВА И УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ**

Около 19 часов старший матрос СРТМ «АТЛАНТ» почувствовал запах дыма и вместе со старшим тралмастером и боцманом стали искать источник запаха. Открыв дверь сушилки, находящейся в районе 53-58 шп. на верхней палубе, увидели открытый огонь и сильное задымление. Старший тралмастер и боцман стали тушить пламя переносными порошковыми огнетушителями ОП-5 и переносными углекислотными огнетушителями ОУ-5, а старший матрос побежал на мостик, чтобы доложить о случившемся.

В 19:05 вахтенные на мостике почувствовали запах горелой резины и принялись искать очаг возгорания, полагая, что он исходит от электрогрелок отопления, либо от коммутатора палубных огней на мостике. В это же время, поднявшийся на мостик старший матрос доложил капитану об очаге пожара в сушилке. Капитан дал указание вахтенному старшему помощнику перепроверить информацию об очаге пожара и возглавить аварийную партию для борьбы с огнем.

Старшим помощником капитана был выявлен очаг пожара в сушилке производственной одежды экипажа. Помещение сушилки было оборудовано в просвете второго трюма между двумя горловинами: верхней палубы и палубой полубака. Таким образом, подволока и палуба сушилки представляли собой крышки просвета трюма. Контур переборки – стальной лист без изоляции. Входная дверь в сушилку из коридора жилых помещений по левому борту была выполнена из деревянного полотна. По указанию старшего помощника капитана помещение, в котором находился очаг пожара (сушилка) обесточил электрик со щита в коридоре. Старший матрос спустился с мостика к очагу пожара и, войдя в состав аварийной партии, развернул пожарные шланги и начал заливать очаг пожара.

В это же время, матрос, находившийся в коридоре надстройки, ощутив запах дыма, начал искать его источник. Подойдя к сушилке, увидел огонь. Взяв переносной порошковый огнетушитель приступил к тушению пожара в сушилке. К этому времени уже объявили пожарную тревогу. Из-за сильного задымления матрос выбежал на палубу подышать, затем пошел черным дымом. Из-за сильного ветра и разгерметизации надстройки огонь начал стремительно распространяться по жилым помещениям.

Старший механик, находящийся в своей каюте по правому борту, рядом с каютой капитана, услышав объявление Общесудовой тревоги, выскочил из каюты и увидел перед собой стену черного едкого дыма, видимости уже практически не было. После этого старший механик поднялся к месту сбора на ходовом мостике и получил распоряжение от капитана собрать средства пожаротушения из машинного отделения. Далее, вместе с третьим механиком, рефмашинистом и матросом проследовали через промысловую палубу в машинное отделение. Взяв порошковые и углекислотные огнетушители, дымовые шашки, АГС-5М (переносные генераторы огнетушащего аэрозоля), старший механик побежал в рыбный цех проверить проход в расположение надстройки, остальные побежали через промысловую палубу к очагу пожара. Подойдя к входу в надстройку с правого борта, старший механик увидел, что проём этой двери окутан чёрным дымом и наружу вырываются языки пламени, а рефмашинист и третий механик пытаются тушить пожар с помощью пожарного рукава. Забросив дымовые шашки и активированный огнетушитель в проход по правому борту и уменьшив до минимума пламя, проделали ту же процедуру по левому борту, при этом не прекращая поливать переборки входа в надстройку по правому борту с промысловой палубы водой из пожарного рукава. Вернувшись ко входу в надстройку по правому борту, намеревались двигаться в самую надстройку, но вход преградил с гулом вылетевший язык пламени, воспламенив то, что уже к этому моменту было потушено и не горело.



В 19:30 поступил доклад командира аварийной партии – старшего помощника капитана о том, что невозможно добраться до противопожарных комплектов аварийной партии, находящихся на штатных местах в пожарных шкафах на верхней палубе в районе 80 шп. в связи с открытым огнем в надстройке и значительным задымлением. Капитан дал команду второму помощнику капитана подать сигнал бедствия в режиме ПВ/КВ ЦИВ, а сам установил связь через УКВ с т/х «ВОСТОК-4», находящимся в 13 милях южнее, сообщил о пожаре на судне и запросил помощь в спасении экипажа.

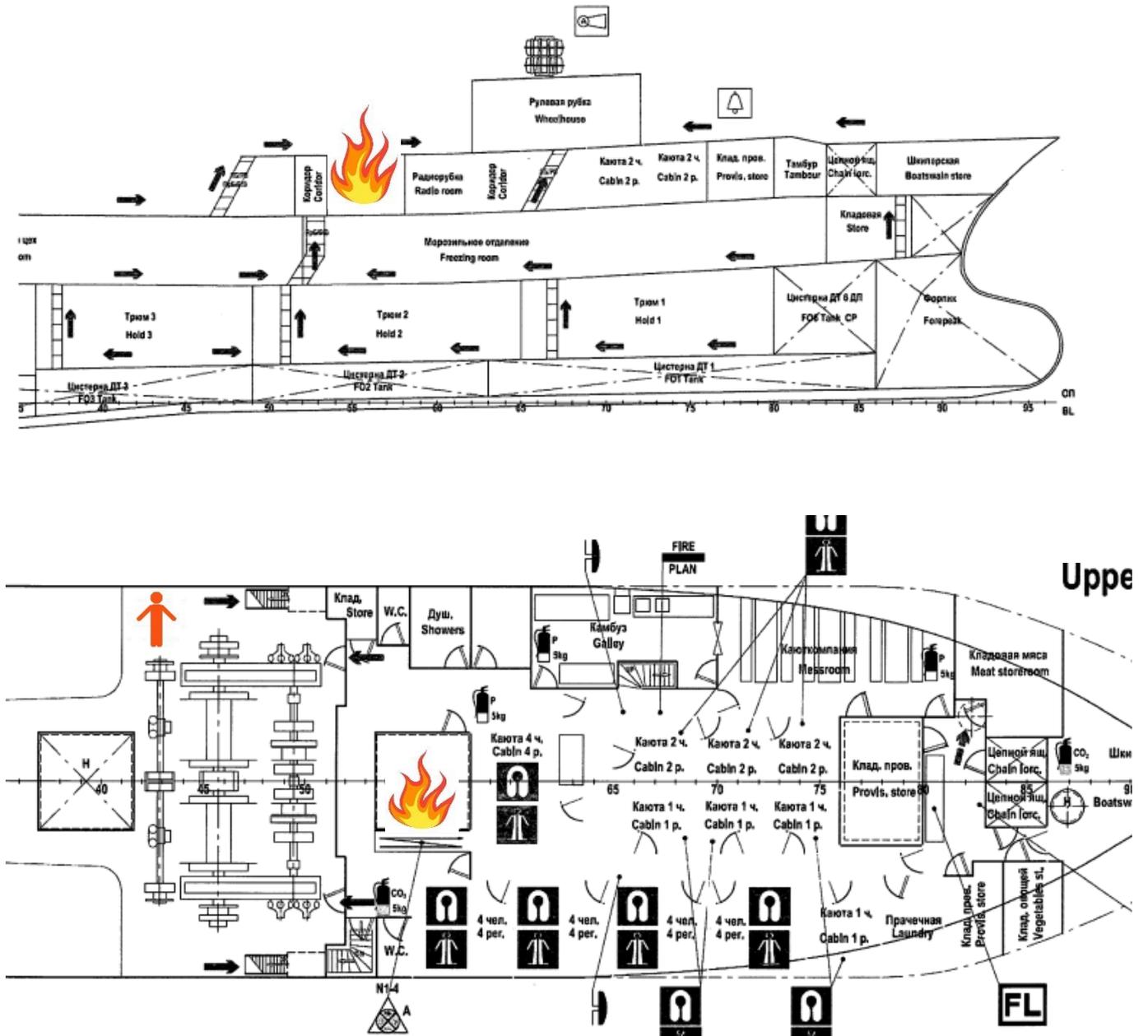


Рис. 3. Схема расположения спасательного снабжения, очага пожара и места старшего тралмастера, где его видел технолог судна

В 19:45 рыболовное судно «АТЛАНТ» обесточилось по причине выгорания распределительного электрошита навигационного мостика, на судне перешли на аварийную УКВ связь.

В 20:10 капитаном была дана команда об остановке ГД, подготовке спасательных плотов для эвакуации экипажа с аварийного судна. В район бедствия следовал т/х «ВОСТОК-4».

Во время проверки экипажа было обнаружено отсутствие старшего тралмастера. Технолог был последним, кто видел старшего тралмастера в районе 42 шп. с левого борта возле дизель-

генератора. В соответствии с судовым расписанием по тревогам он должен был исполнять обязанности старшего группы в составе аварийной партии, а именно с кормовой части судна обеспечивать тушение пожара средствами пожаротушения. Капитан приказал старшему помощнику капитана и старшему механику обойти все доступные места для обнаружения тралмастера. Поиск осуществлялся по доступным местам визуально, с помощью освещения фонарём и голосом (звали по фамилии) вблизи ходовой рубки, дальше пройти было невозможно из-за густого чёрного дыма и вырывающихся языков пламени. Результаты поиска оказались безуспешными.

После доклада капитану старпом и стармех последовали к месту высадки на плоты. По команде «Покинуть судно» экипаж спешно начал оставлять судно через двери правого и левого борта верхней палубы к траловым лебедкам и через верхний рубочный люк полубака.

В 20:50 в район бедствия к аварийному рыболовному судну «АТЛАНТ» подошел на расстояние 1 кабельтов т/х «ВОСТОК-4» и начал освещать прожектором район высадки экипажа рыболовного судна «АТЛАНТ» на плоты с левого борта.

В 21:30 экипаж рыболовного судна «АТЛАНТ» в количестве 24 человек пересел на два спасательных плота с левого борта и оставил горящее судно с пропавшим без вести старшим тралмастером.

В 22:40 экипаж рыболовного судна «АТЛАНТ» был принят на борт т/х «ВОСТОК-4», в это же время было доложено судовладельцу об оставлении рыболовного судна «АТЛАНТ» экипажем и о пропавшем без вести старшем тралмастере.

23.12.2014 спасательное судно «РУБИН» вышло из морского порта Корсаков и последовало в район предполагаемого нахождения рыболовного судна «АТЛАНТ». В этот же день т/х «ВОСТОК-4» доставил спасшихся 24 членов экипажа рыболовного судна «АТЛАНТ» в п/п Северо-Курильск. Большинство спасенных не пострадало, у капитана травма левой руки лёгкой степени тяжести.

25.12.2014 в 09:40 СС «РУБИН» прибыл в предполагаемый район нахождения рыболовного судна «АТЛАНТ» и приступил к его поиску.

Утром 27.12.2014 к поиску рыболовного судна «АТЛАНТ» присоединилось воздушное судно Ан-74 ДВЦ МЧС России. В 14:18 капитан СС «РУБИН» доложил об отрицательном результате поисково-спасательных работ воздушным судном Ан-74 по поиску рыболовного судна «АТЛАНТ».

28.12.2014 в 01:10 в МСПЦ Петропавловск-Камчатский поступило сообщение от ФС ФБУ «МСС Росморречфлота», о том, что СС «РУБИН» не удалось обнаружить рыболовное судно «АТЛАНТ», а также пропавшего члена экипажа, в связи с чем СС «РУБИН» заканчивает поисковую операцию и следует в порт Корсаков.

Судовладелец не представил органу расследования судовой и машинный журналы, оперативные планы по борьбе с пожаром, расписание по тревогам экипажа рыболовного судна «АТЛАНТ» по причине того, что все вышеперечисленные документы остались на рыболовном судне «АТЛАНТ».

## **ПРИЧИНЫ АВАРИИ**

Источник возгорания не был установлен, но предполагается, что возгорание произошло по причине падения при качке с переполненных растяжек сушилки прорезиненной спецодежды и тёплой рабочей одежды на электрические нагревательные элементы и ее возгорание.

Недостаточная подготовка экипажа рыболовного судна «АТЛАНТ» по борьбе с пожаром, выразившаяся в том, что экипаж не подготовился соответствующим образом к разведке и ликвидации очага пожара: не воспользовался комплектами противопожарного и спасательного снабжения, расположенного согласно «Схемы противопожарной защиты и расположения спасательного снабжения рыболовного судна «АТЛАНТ» на второй палубе в районе 20 шп. в

помещении вспомогательных механизмов.

Незадраенные двери помещений надстройки способствовали быстрому распространению огня, что ограничило возможности борьбы с пожаром силами экипажа из-за сильного задымления и высоких температур.

Причина пропажи без вести старшего тралмастера достоверно не установлена. Предположительно, он попытался пройти в свою каюту, чтобы забрать документы и ценности, но погиб, задохнувшись угарным газом во время пожара.

## **ФАКТОРЫ, СПОСОБСТВОВАВШИЕ АВАРИИ**

Помещение сушилки, в которой возник очаг пожара, образовано перекрытиями класса «А», за исключением навесной двери, которая выполнена из дерева, в нарушение п. 2.1.3. Части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов, а именно навесная дверь в сушилку должна была быть того же класса «А», что и перекрытия этой сушилки.

## **ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙ В БУДУЩЕМ**

- Противопожарные обходы и системы противопожарной защиты должны охватывать все помещения судна

- Любое защитное и противопожарное оборудование, размещенное на борту судна, помимо минимальных обязательных требований, должно быть включено в процедуры судовладельца по его безопасной эксплуатации, техническому обслуживанию и обучению.

- При получении неблагоприятного прогноза погоды необходимо дополнительно проверить крепление имущества по штормовому, чтобы исключить его падение на работающие и раскалённые механизмы или устройства.

- Огнестойкость дверей должна быть равноценной огнестойкости перекрытия, в котором они установлены, что определяется в соответствии с Кодексом ПИО и применимыми положениями циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1319 для дверей больших размеров. Двери и рамы дверей в конструкциях типа А должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала.

- Расследование показало необходимость проведения разведки очага возгорания аварийной партией в снаряжении пожарного и дыхательных аппаратах сжатого воздуха.

- 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.

- Судовладельцу необходимо наладить контроль проведения на судах Компании регулярных общесудовых тревог по борьбе за живучесть, тренировок и практических занятий по пожарной тревоге с отражением результатов их проведения в соответствующих документах Компании.

---