

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА



**Доклад о расследовании затопления рыболовной шхуны «РСЮ 98-33»,
повлекшем гибель 3 членов экипажа, в Тихом океане 08.10.2015**

Доклад № 03/2015

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.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 затопления рыболовной шхуны «РСЮ-98-33», повлекшего гибель 3 членов экипажа

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

07.10.2015 около 16:00 LT UTC+11) рш «РСЮ 98-33», стоявшая на якоре на внутреннем рейде морского терминала Южно–Курильск, не поставив в известность инспектора Инспекции государственного портового контроля, по распоряжению судовладельца снялась с якоря и пошла штормовать в залив Измены. На борту судна находилось 3 члена экипажа.

После 21:00 погода в связи с подходящим тайфуном стала резко ухудшаться. Судно, попав в жестокий шторм потеряло ход и лишилось возможности маневрировать.

08.10.2015 обломки РШ «РСЮ 98-33» наблюдали в Южно-Курильском проливе. Все 3 члена экипажа не были обнаружены и числились пропавшими без вести.



Рис. 1. Рыболовная шхуна японской постройки 1980-х – 90-х годов

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ:

Название:	РСЮ 98-33
Тип судна:	Рыболовная шхуна
Флаг:	Российская Федерация
Номер ИМО:	Нет
Порт (место) регистрации	Корсаков
Место и год постройки:	Япония, 1986
Наибольшие размерения судна:	Длина - 15.35, ширина 3.55, высота борта 1.55

Максимальная осадка	1.22
Вместимость (брутто/нетто):	Нет данных
Тип и мощность судовой энергетической установки:	ДВС Yanmar 1 x 51.12 кВт
Число и конструкция гребных винтов:	1 винт фиксированного шага
Конструкция руля:	Балансирный с гидравлическим приводом
Скорость полного хода (узлов):	Нет данных
Число пассажиров:	0
Численность экипажа:	3
Штатный комплект спасательных средств:	Спасательные плоты ПСН-10МК – 1 шт., ПСН-5МК – 1 шт., спасательные жилеты - 4 шт., гидротермокостюмы - 4 шт., спасательные крути - 3 шт.
Число и мощность водоотливных средств:	Насос с электроприводом.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ:

Затопление судна, повлекшее гибель экипажа

Дата и время	08 октября 2015 г. 14:00 LT (UTC+11)
Тип аварийного случая	Очень серьёзная авария
Место аварийного случая	$\varphi=43^{\circ}38,3'N$; $\lambda=145^{\circ}33,0'E$
Травмировано/погибло	3
Загрязнение окружающей среды	Нет
Гидрометеословия	Ветер N-NW 40-45 м/с, высота волн 2.5 – 3.0 м, дождь, видимость 4-8 кбт, Т воздуха +7°C - +12°C

СОБЫТИЯ, ПРЕДШЕСТВУЮЩИЕ АВАРИИ

06.10.2015 РШ «РСЮ 98-33» занималась ловом моллюска у южного побережья острова Кунашир.

07.10.2015 рыболовная шхуна «РСЮ 98-33» закончила вылов морепродуктов и стала на якорь на рейде морского терминала Южно-Курильск (о. Кунашир). Гидрометеословия в м/т Южно-Курильск: маловетрие, высота волн 0,2 м.

В 08:05 РШ «РСЮ 98-33» снялась с якоря и в 08:20 ошвартовалась у пирса №5 для выгрузки улова.

В 09:20 закончив выгрузку рш «РСЮ 98-33» отошла от пирса № 5 и стала на якорь на рейде м/т Южно-Курильск.

В 13:01 Инспекция государственного портового контроля (ИГПК) морского терминала Южно-Курильск от Сахалинского управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Сахалинское УГМС) получила штормовое предупреждение. Все суда, находящиеся в районе Южно-Курильского морского терминала, были оповещены о полученном штормовом предупреждении инспектором ИГПК.

УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА АВАРИИ

07.10.2015 около 16:00 РШ «РСЮ 98-33» по распоряжению судовладельца снялась с якоря и вышла штормовать в открытом море. На борту судна находилось 3 члена экипажа: капитан, моторист и матрос.

Прогноз погоды с 20:00 07.10.2015 до 20:00 08.10.2015: ветер NE-N 18-23 м/с, с утра 25-30 м/с, днем N-NW 40-45 м/с (ураган). Дождь, видимость 0,4-0,8 мили. Высота волн 0,6-1,1 м, мористее до 1,5 м.; с утра 1,5 м, мористее 2-2,5 м. Температура ночью 7°C -12°C, днем 10°C -15°C,

После отхода шхуны из м/т Южно-Курильск телефонная сотовая связь шхуны и судовладельца стала не стабильной. Перед крушением капитан РШ «РСЮ 98-33», со слов судовладельца, успел передать судовладельцу по телефону, что судно потеряло ход и сообщил координаты, примерно $\varphi=43^{\circ}38,3'N$; $\lambda=145^{\circ}33,0'E$.

08.10.2015 с борта т/х «РУБИНОВЫЙ» в координатах $\varphi=43^{\circ}38,2'N$; $\lambda=145^{\circ}33,7'E$, в районе мыса Весло наблюдали обломки судна с номером «РСЮ 98-33».

Организованная поисково-спасательная операция к положительному результату не привела. Три члена экипажа пропали без вести. Обломки РШ «РСЮ 98-33» унесло в океан.

УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ

24.09.2013 в Южно-Сахалинске инженером-инспектором Российского морского регистра судоходства (РС) произведено первоначальное освидетельствование маломерного судна «РСЮ 98-33». По результатам освидетельствования судна выдан «АКТ классификации и освидетельствования маломерного судна». В этом Акте установлены ограничения по району и условиям плавания: IV категория (Прибрежное плавание). Плавание в навигационный период в прибрежных морских и внутренних водных бассейнах в светлое время суток с высотой волны 1%-ной обеспеченности до 1.0 м, с удалением от места убежища не более 10 миль, в условиях исключаящих обледенение.

Сахалинское УГМС. Бюллетень погоды от 07.10.2015 Время – сахалинское (UTC+11). М/т Южно-Курильск: Прогноз погоды с 20:00 07.10.2015 до 20:00 08.10.2015. Ветер северо-восточный, северный 18-23 м/с, с утра 25-30 м/с, днем северный, северо-западный 40-45 м/с (ураган). Дождь,

видимость 0,5-1 км. Высота волн 0,6-1,1 м, мористее до 1,5 м.; с утра 1,5 м, мористее 2-2,5 м. Температура ночью 7°C -12°C, днем 10°C -15°C

Штормовое предупреждение: С утра 08.10.2015 ожидается ветер северо-восточный, северный 25-30 м/с, высота волны 1,5, мористее 2-2,5 м. Днем 08.10.2015 ветер северный, северо-западный 40-45 м/с (ураган). Высота волны 2-3 м.

Около 14:00 судовладелец дал распоряжение капитану РШ «РСЮ 98-33» идти отстаиваться судну в залив Измены в районе мыса Весло, так как там удобнее штормовать, а оставаться в Южно-Курильске при шторме опасно.

Около 16:00 РШ «РСЮ 98-33», не поставив в известность инспектора ИГКП, в связи со штормовой погодой снялась с якоря и ушла с акватории морского терминала Южно-Курильск.

ПРИЧИНЫ АВАРИИ

Непосредственные причины расследованием не установлены в связи с отсутствием непосредственных очевидцев и участников аварийного случая.

С высокой степенью вероятности:

Воздействие на судно непреодолимой силы природы - ураганного ветра силой 12 баллов по шкале Бофорта и волнения моря 4-5 баллов, вероятно привели к попаданию воды в отсеки судна, выводу из строя главного двигателя и последующему разрушению судна.

Несоблюдение установленных классификационным обществом эксплуатационных ограничений и условий плавания судна.

Судовладелец и капитан не осознавали опасности, которую погода представляла для судна и экипажа,

ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ

Расследование очень серьезной аварии подчеркнуло:

важность правильного определения рисков при приближении тайфуна;

необходимость учитывать влияние погоды на конструкцию маломерного и старого судна.

важность использования индивидуальных спасательных средств в тех случаях, когда существует риск оказаться за бортом.
