

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**



**Доклад о расследовании затопления
маломерного судна «РУМБ»,
повлекшего гибель 2 членов экипажа,
в Керченском проливе 07.10.2015**

Доклад № 04/2015

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 аварии маломерного судна «РУМБ».

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

07.10.2015 в Керченском проливе, в районе косы Тузла маломерное судно (далее – катер) «РУМБ», проекта Т-63М, типа «Костромич», следующий с пришвартованным лагом изыскательским понтоном «ЯСТРЕБ» в штормовых условиях из-за отказа в работе рулевого устройства катер «РУМБ» лишился возможности управления, понтоном повреждено якорное устройство катера. Под воздействием ветра и течения катер «РУМБ» начало уносить в Черное море. На борту катера находились два члена экипажа и помощник бурового мастера.

Морским спасательным подцентром (МСПЦ) Керчь организована операция по спасанию экипажа катера и бурового мастера с понтона с участием спасательного судна «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ», исследовательского судна «ИМПУЛЬС», а также с привлечением буксира «ПОРТОВЫЙ-101».

Экипажем т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» по распоряжению МСПЦ Керчь была проведена операция по снятию с понтона «ЯСТРЕБ» помощника бурового мастера.

Принятые меры по спасению экипажа катера «РУМБ» результатов не дали. Катер «РУМБ» затонул в координатах $\varphi=45^{\circ}06.82'N$; $\lambda=036^{\circ}28.41'E$, 2-х членов экипажа спасти не удалось.

СВЕДЕНИЯ О СУДАХ

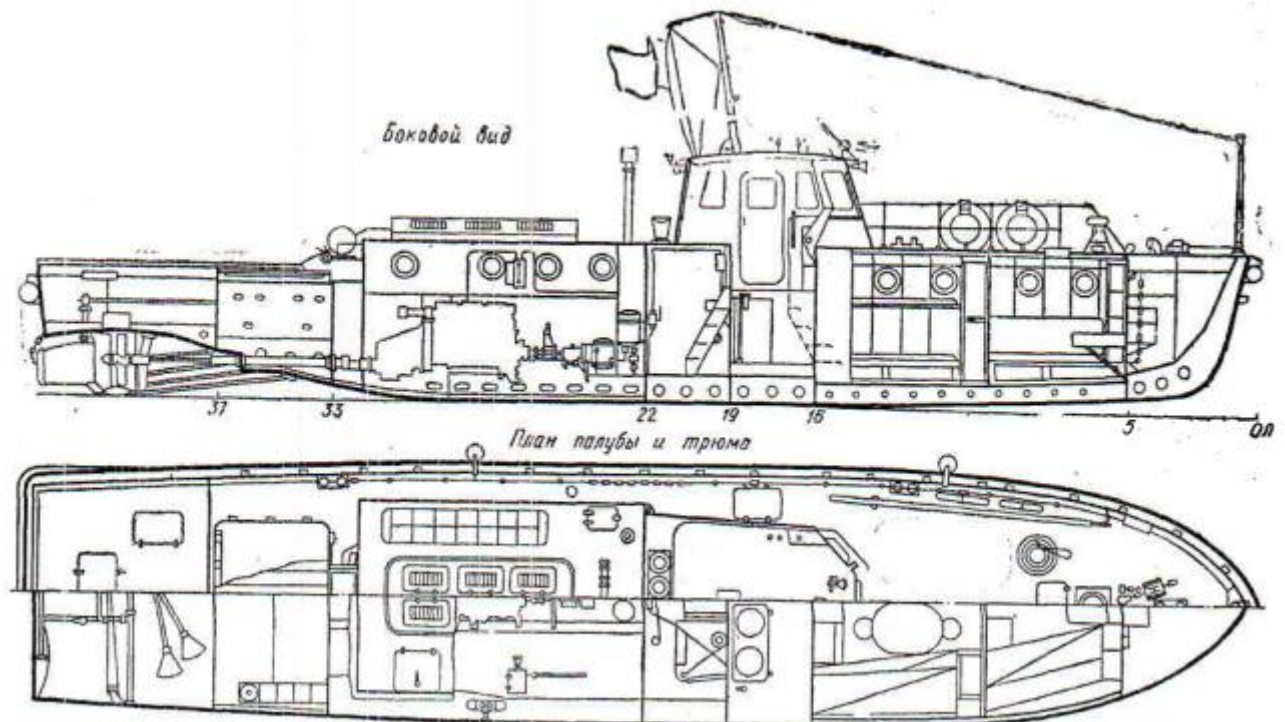


Рис. 1. Маломерное судно проекта Т-63М

Название:	РУМБ
Тип судна:	Маломерное судно
Флаг:	Российская Федерация
Номер ИМО:	Нет

Порт регистрации	Новороссийск
Место и год постройки:	СССР, 1962
Наибольшие размерения судна:	длина - 17.27 м, ширина 3.78 м, высота борта 1.50 м
Водоизмещение полное (т)	23.4
Дедвейт	4.3
Тип и мощность судовой энергетической установки:	1 ДВС ЯМЗ-238, 132 кВт. (180 л.с.)
Число и конструкция гребных винтов:	1 винт фиксированного шага
Конструкция руля:	Балансирный коробчатого типа из трех пластин
Скорость полного хода (узлов):	9.5
Осадка на момент аварии:	0.75
Число пассажиров:	1
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	Нет
Численность экипажа:	2
Штатный комплект спасательных средств:	Спасательный плот цельнометаллический – 1 шт. (6 чел.), спасательные жилеты - 9 шт., спасательный круг с линем – 3 шт.,
Радиостанция	УКВ Icom M304 25 Вт. Дальность 25 миль
Электрорадионавигационные приборы	Морской GPS навигатор Garmin GPS 128, картплоттер JRC-V2600
Водоотливные средства	2 x 60 м ³ /час
Противопожарные средства:	Огнетушители углекислотные ОУ-5 – 3 шт.



Рис. 2. Буксир «ПОРТОВЫЙ-101»

Название:	ПОРТОВЫЙ-101
Тип судна:	Буксир
Флаг:	Российская Федерация
Номер ИМО:	9677507
Порт регистрации	Темрюк
Год постройки:	2013
Наибольшие размерения судна:	длина - 18.01 м, ширина 9.30 м, высота борта 4.21 м
Осадка	3.06
Валовая вместимость	146
Дедвейт	61
Тип и мощность судовой энергетической установки:	2 х 5ДКРН 50/110-2, 1940 кВт, ДВЗ
Тяговое усилие (тонн)	30
Число и конструкция гребных винтов:	2 трёхлопастных винта регулируемого шага
Численность экипажа	5

СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ:

Затопление, повлекшее гибель 3 членов экипажа

Дата и время	07 октября 2015 г. 20:41 LT (UTC+3)
Тип аварийного случая	Очень серьезная авария, затопление судна

Место аварийного случая	$\varphi=45^{\circ}06,8'N$; $\lambda=036^{\circ}28,4'E$
Травмировано/погибло	-/2
Загрязнение окружающей среды	Нет
Гидрометеоусловия	Ветер NE 15-20 м/с, море 4 балла, видимость 6 миль, Т воздуха $+17^{\circ}C$

СОБЫТИЯ, ПРЕДШЕСТВОВАВШИЕ АВАРИИ

23.09.2015 катер «РУМБ» прибыл в Керченский пролив для выполнения работ, связанных с обеспечением перемещения несамоходного изыскательского понтона «ЯСТРЕБ» с буровой установкой УГБ-1ВС, выполняющего работы по инженерно-геологическому бурению.

06.10.2015 катер «РУМБ» с понтоном «ЯСТРЕБ» находился в Керченском проливе, у восточного побережья полуострова Крым, в районе озера Тобечикское, в координатах $\varphi=45^{\circ}11.14'N$, $\lambda=036^{\circ}24.21'E$. Экипаж катера состоял из 2-х человек: капитана и матроса.



Рис. 3. Изыскательский понтон с буровой установкой

Капитаном катера «РУМБ», по УКВ-радиосвязи, была принята информация о штормовом предупреждении на 07.10.2015. После получения штормового предупреждения капитан катера довел данную информацию бригаде бурильщиков, осуществляющей работы на понтоне. Было принято совместное решение о том, что 07.10.2015 работы по инженерно-геологическому бурению не производить, а катер «РУМБ» и понтон увести в место укрытия под берега Тамани.

07.10.2015 в 10:00 LT (UTC+3) помощник бурового мастера, находившийся

на берегу, самостоятельно, на надувной лодке, прибыл на понтон для выполнения мероприятий по подготовке понтона к перемещению (буксировке) и его дальнейшего сопровождения.

В 11:00 экипажем катера понтон был пришвартован лагом к левому борту судна четырьмя швартовными канатами, 3 из которых были подданы с носовой части судна, 1 - с кормовой. Помощник бурового мастера перебрался с понтона на катер «РУМБ», где и находился во время перехода Керченским проливом от полуострова Крым к месту укрытия у берега Тамани.

УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ ПРОИЗОШЕЛ АВАРИЙНЫЙ СЛУЧАЙ

07.10.2015 в 11:40 катер «РУМБ» начал движение через Керченский пролив к месту укрытия, находящемуся на Таманском полуострове, огибая 471 якорную стояку морского порта Крым. Гидрометеоусловия на 12:00: ветер северо-западный 4 м/с, волнение моря до 1 балла.

За время движения катера дважды происходили отказы в работе рулевого устройства, которые устранялись силами экипажа в течение 10 минут.

В 17:00 в Керченском проливе произошло резкое ухудшение погодных условий: ветер сменил направление на северо-восточное и усилился до 15-20 м/с, волнение моря достигло 4 баллов.

Около 18:00 на катере «РУМБ» произошел отказ в работе рулевого устройства, была потеряна возможность управления судном. В условиях штормовой погоды понтон, пришвартованный лагом к катеру, в пределах слабину швартовых канатов, начал наносить удары

по борту катера, в результате чего на катере был потерян единственный якорь. Под воздействием ветра и течения катер начало уносить в Черное море.

Капитан катера «РУМБ» во избежание дальнейших повреждений катера, принял решение оставить понтон, для чего дал команду помощнику бурового мастера перейти на понтон и отдать якорь понтона, что тот и сделал. В этот момент оборвались 3 швартовных каната, удерживающих понтон возле катера. Оставшись на одном носовом швартовном канате, понтон отошёл от катера на дистанцию, не позволяющую помощнику бурового мастера вернуться на борт катера «РУМБ». В тоже время понтон продолжал периодически ударяться о катер. Для предотвращения повреждения катера «РУМБ» матрос, по указанию капитана катера, обрезал швартовный канат, оставив понтон, с находившемся на нём помощником бурового мастера на якоре в координатах: $\varphi=45^{\circ}09'78N$; $\lambda=036^{\circ}29'17E$.

В 18:43 т/х «GAS EARL» (флаг Панама), находящийся на 471 якорной стоянке порта Крым на 14 канале УКВ вышел на связь с оператором Службы управления движения судов (далее «Керчь-траффик-контроль») и доложил, что на очень близком расстоянии от судна проходит маленький катер, не отображающийся на экране радара.

В 18:45 оператор «Керчь-траффик-контроль» на 14 канале УКВ вышел на связь с т/х «БОРОДИНО», следующим встречным курсом относительно траектории движения катера и сообщил ему о дрейфующем, или идущем маломерном судне, название которого не известно и попросил визуально опознать это судно.

В 18:46 второй помощник капитана т/х «БОРОДИНО» находящийся в это момент на вахте доложил оператору «Керчь-траффик-контроль» о том, что они наблюдают катер, идущий с включенными ходовыми огнями.

В 18:49 экипаж катера «РУМБ» на 16 канале УКВ вышел на связь с Пограничным контролем «Берег-25» и сообщил, что у катера заклинило рулевое устройство и их несёт в море, координаты катера $\varphi=45^{\circ}09,4'N$; $\lambda=036^{\circ}29,01'E$.

В 18:55 т/х «БОРОДИНО» на 14 канале УКВ доложил оператору «Керчь-траффик-контроль», что Пограничный контроль «Тамань-7» вышел с ними на связь и сообщил, что это катер «РУМБ», он в аварийном состоянии, у него неисправно рулевое устройство, его несет в сторону моря, и он не может ни с кем связаться, поскольку УКВ-радиосвязь работает не устойчиво.

В 18:58 т/х «БОРОДИНО» на 14 канале УКВ доложил оператору «Керчь-траффик-контроль» о том, что они прошли катер «РУМБ» и он остался южнее судна по левому борту.

В 18:58:02 дежурный радиооператор берегового радиоцентра «Керчь», прослушав переговоры на 16 канале УКВ между катером «РУМБ» и Погранпостом «Тамань-7», доложил об услышанном на МСПЦ Керчь.

В 18:59 МСПЦ Керчь на 16 канале УКВ вышел на связь с катером «РУМБ», запросил его координаты, информацию о технических неисправностях и о возможности экипажа устранить их самостоятельно. С катера «РУМБ» поступил ответ, что у них оборвало «рулевую», их координаты: $\varphi=45^{\circ}09.2'N$; $\lambda=036^{\circ}25.2'E$, самостоятельно устранить неисправность не могут. МСПЦ Керчь уточнил у катера «РУМБ» необходимость помощи буксира, с катера был получен положительный ответ. МСПЦ Керчь сообщил, что этим вопросом они уже занимаются, а также уточнил у катера, могут ли они стать на якоря. Был получен ответ с катера «РУМБ», что якоря нет, во время буксировки понтона были оборваны все канаты, на понтоне находится человек и он отдал якорь понтона, а их катер сейчас дрейфует на юг Керченского пролива.

В 19:00 дежурный капитан-координатор МСПЦ Керчь, проведя анализ собранной информации, определив аварийную стадию как «Стадия бедствия», в соответствии с Планом поиска, связался с руководством ФБУ «Морской спасательной службы Росморречфлота» для направления спасательного судна, способного оказать помощь катеру «РУМБ», начав поисково-спасательную операцию (ПСО). Канал связи проведения ПСО - 16 канал УКВ.



Рис. 4. Спасательное судно «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ»

В 19:02 от МСПЦ Керчь поступило распоряжение катеру «РУМБ» перейти на 85 канал УКВ.

В 19:04 т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ», в связи с полученным распоряжением руководства ФБУ «Морской спасательной службы Росморречфлота», для согласования действий на оказание помощи катеру «РУМБ», на 14 канале УКВ вышел на связь с «Керчь-траффик-контроль». В 19:14 «Керчь-траффик-контроль» вышел на связь с катером «РУМБ» и запросил его координаты.

В 19:16 экипаж катер «Румб» сообщил координаты своего местоположения.

В период с 19:17 до 19:25 МСПЦ Керчь дал указание научно-исследовательскому судну (НИС) «ИМПУЛЬС» следовать на спасение катера «РУМБ»; НИС «ИМПУЛЬС» подтвердил свою готовность сняться с якорей через 20 минут.

До 19:37 связь с катером «РУМБ» отсутствовала, катер пытались вызвать МСПЦ Керчь и НИС «ИМПУЛЬС».

В 19:37 катер «РУМБ» вышел на связь с МСПЦ Керчь и получил информацию, что на его спасение выходит НИС «ИМПУЛЬС».

В 19:41 МСПЦ Керчь связался с т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ», запросил координаты судна и сообщил последние координаты катера «РУМБ».

В 19:44 МСПЦ «Керчь» связался с катером «РУМБ» и попросил катер «РУМБ» обозначиться светом для идущего к ним на помощь т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ».

В 19:45 т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» связался с катером «РУМБ» и сообщил, что сейчас будет водить прожекторами, попросил в ответ тоже сориентировать их светом. С катера «РУМБ» поступил ответ: «Не вижу огней», мы мигаем топовыми».

В 19:47 т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» предположительно обнаружил катер «РУМБ». Через минуту т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» выходит на связь с катером, чтобы уточнить наличие пиротехники на борту судна. С катера поступает ответ, что пиротехника на борту отсутствует, тогда т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ», направив прожектор на предполагаемую цель, выходит в эфир и задает катеру «РУМБ» вопрос: «Это мы на Вас направили прожектор?», с катера поступает ответ: «Прожекторов не видим».

В 19:50 т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» сообщил на катер «РУМБ», что видят понтон. В это время, помощник бурового мастера, находясь на понтоне, с помощью карманного фонарика пытался привлечь внимание проходящих рядом судов.

В 19:53 НИС «ИМПУЛЬС» вышел на связь с МСПЦ Керчь чтобы уточнить, нужно ли сниматься с якорей, т.к. в месте аварии уже работает т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ». В это время т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» вышел на связь с МСПЦ Керчь и сообщил, что нашел понтон, и на нём кто-то чем-то мигает, далее запросил указания по дальнейшим действиям. От МСПЦ Керчь поступило распоряжение снимать человека с понтона.

В 19:55 МСПЦ Керчь дал распоряжение т/х «ИМПУЛЬС» сниматься с якорей и следовать к катеру «РУМБ», т.к. т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» остался для оказания помощи человеку,

находящемуся на понтоне.

В 19:57 НИС «ИМПУЛЬС» связался с катером «РУМБ». Экипаж катера передал координаты своего места: $\varphi=45^{\circ}07.8'N$; $\lambda=036^{\circ}28.5'E$, сообщил, что их несёт на какое-то судно и известил, что на борту находятся 2 человека (члены экипажа).



Рис. 5. НИС «ИМПУЛЬС»

В 20:03 с т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ», для снятия человека с понтона, на воду спустили рабочий катер. МСПЦ Керчь дал распоряжение т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ», чтобы после снятия человека с понтона он следовал к катеру «РУМБ» для оказания помощи.

В 20:04, спущенный с т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» рабочий катер, подошел максимально близко, насколько это позволяли погодные условия, к понтону. Помощник бурового мастера перепрыгнул с понтона на рабочий катер и тот возвратился к т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ».

В 20:08 капитан буксира «ПОРТОВЫЙ-101», следующего из Чёрного моря в Керченский пролив, обнаружил на радаре терпящий бедствие катер «РУМБ». Выйдя на связь с МСПЦ «Керчь» он сообщил, что наблюдает катер «РУМБ» в 2-х милях от себя.

МСПЦ «Керчь» дал указание б/к «ПОРТОВЫЙ-101» следовать к катеру и извещать об имеющейся обстановке. На б/к «ПОРТОВЫЙ-101» объявили тревогу по «поиску и спасанию». Капитан б/к «ПОРТОВЫЙ-101» находился на ходовом мостике и осуществлял управление судном, старший механик - в машинном отделении обеспечивал контроль работы механизмов, помощник капитана, боцман и матрос-моторист находились на палубе в кормовой части судна и готовили спасательные средства. Были подготовлены буксирный канат, спасательный линь, спасательные круги и жилеты.

В 20:12 на борт т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» с рабочего катера был поднят помощник бурового мастера. Капитан т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» доложил в МСПЦ Керчь, что человек, снятый с понтона, находится на борту судна и теплоход начал следовать к катеру «РУМБ».

Б/к «ПОРТОВЫЙ-101» вышел на связь с т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» и сообщил, что он движется в сторону катера «РУМБ» и что т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ», для определения позиции катера «РУМБ», может ориентироваться по его (б/к «ПОРТОВЫЙ-101») местоположению, которое отображает АИС.

В 20:14 НИС «ИМПУЛЬС» вышел на связь с т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» и сообщил последние полученные координаты с катера «РУМБ». Катер находится в 3 кабельтовых от б/к «ПОРТОВЫЙ-101». Капитан б/к «ПОРТОВЫЙ-101», для уточнения наличия на катере швартовных канатов, вышел на связь с катером «РУМБ», а также дал указание экипажу готовить выброску и швартовные канаты.

В 20:16 т/х «ПОРТОВЫЙ-101» связался с катером «РУМБ»:

Буксир «ПОРТОВЫЙ-101»: Вы нас наблюдаете?

Катер «РУМБ»: Да

Б/к «ПОРТОВЫЙ-101»: У вас всё готово?

Катер «РУМБ»: Мы сейчас связываем концы, они все порваны у нас.

Б/к «ПОРТОВЫЙ-101»: Идём к вам!

В 20:18 т/х «ИМПУЛЬС» доложил МСПЦ «Керчь» о том, что снялся с якорей и следует к катеру «РУМБ».

В 20:21 б/к «ПОРТОВЫЙ-101» в координатах: $\varphi=45^{\circ}06.82'N$; $\lambda=036^{\circ}28.41'E$ подошёл к катеру «РУМБ», связался по УКВ и сообщил, чтобы экипаж катера был готов принять выброску.

В 20:25 выброска с т/х «ПОРТОВЫЙ-101» была переброшена на катер «РУМБ». С катера «РУМБ» сообщили, что конец принят, всё нормально.

В 20:28 катер «РУМБ» был закреплен одним швартовным канатом, поданным с буксира на корму катера. Б/к «ПОРТОВЫЙ-101» начал буксировать катер «РУМБ» к т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» за корму. В процессе буксировки машинное отделение катера начало заполняться водой. Катер «РУМБ» выходит в радиоэфир: «Кто нас буксирует? Вы нас топите!».

Б/к «ПОРТОВЫЙ-101»: Мы отдали буксирный канат, мы не топим, мы отдали буксир, выбирайте его.

В 20:33 б/к «ПОРТОВЫЙ-101» вышел на связь с т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ», чтобы уточнить наличие на судне насосов для откачки воды из машинного отделения катера «РУМБ». Т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» ответил, что насос есть, но из-за больших габаритов на катер не поместится. Б/к «ПОРТОВЫЙ-101» сообщил на т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» о том, что они подведут к ним катер «РУМБ». Для этого боцман б/к «ПОРТОВЫЙ-101» ошвартовал катер «РУМБ» лагом к левому борту буксира с помощью швартовных канатов и начал буксировку катера «РУМБ» к теплоходу «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ».

В 20:36:55 катер «РУМБ» вышел на связь с т/х «ПОРТОВЫЙ-101»:

Катер «РУМБ»: У нас полмашины воды!

Т/х «ПОРТОВЫЙ-101»: Ведём Вас к КАРЕВУ, может к нам перепрыгните?

Катер «РУМБ»: У нас полмашины воды, мы тонем!

Т/х «ПОРТОВЫЙ-101»: Прыгайте к нам быстро!

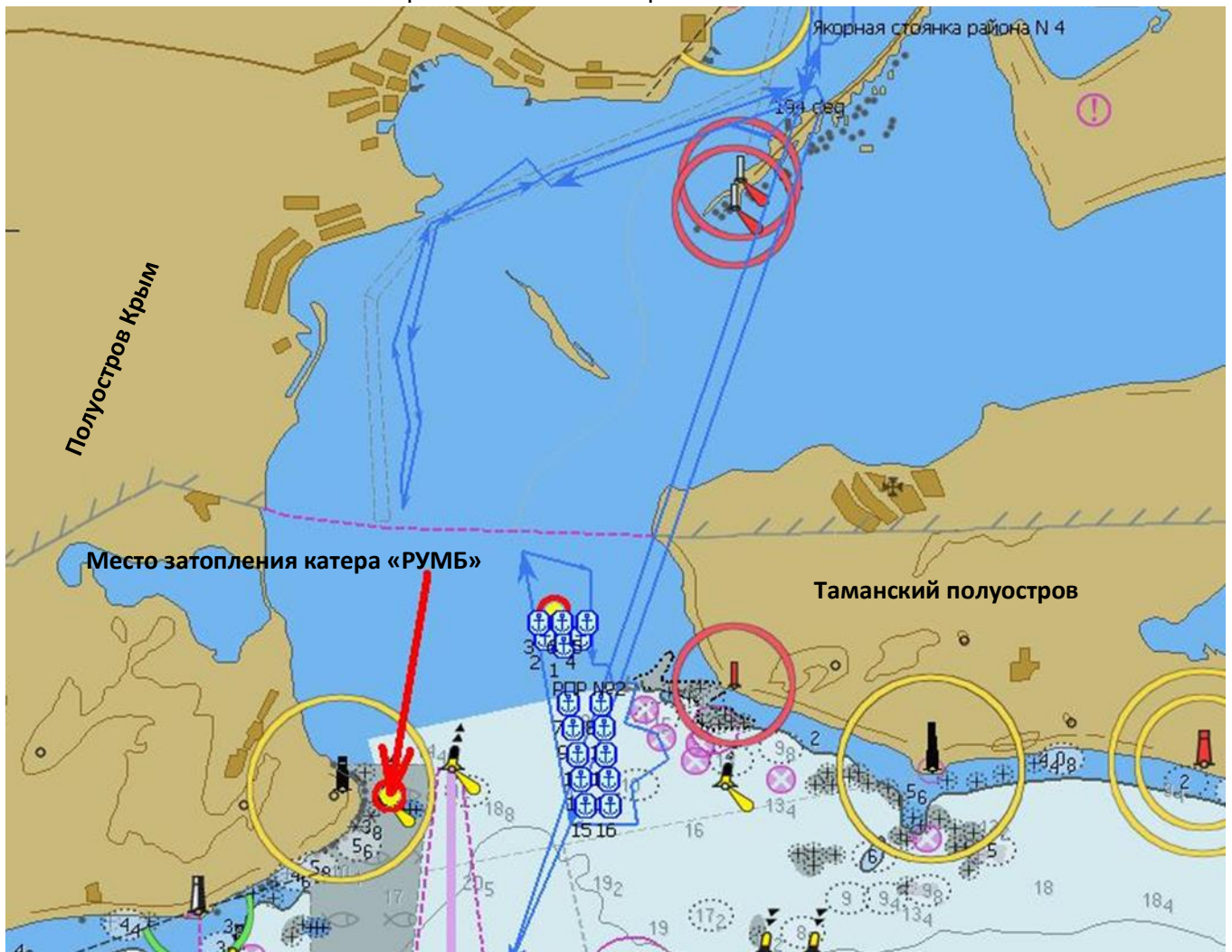


Рис. 6. Место аварии катера «РУМБ»

В 20:38 оба члена экипаж катера «РУМБ» с палубы ушли внутрь надстройки, предположительно за личными вещами и документами. В это же время дифферент на корму катера «РУМБ» начал резко увеличиваться, корма катера ушла под воду, нос катера приподнялся и катер

начал уходить под воду. В этот момент капитан б/к «ПОРТОВЫЙ-101» с мостика на палубу даёт команду «Рубить концы!», помощник капитана дублирует команду для боцмана и моториста. Хранящимися на палубе ножами, боцман начал обрезать носовой швартовный канат, моторист - кормовой.

Обрезав швартовные концы, экипаж б/к «ПОРТОВЫЙ-101» начал поиск членов экипажа катера «РУМБ» на водной поверхности. Увидев на воде одного из них, боцман бросил спасательный круг, но человек исчез из вида.

В 20:41:51 б/к «ПОРТОВЫЙ-101» в радиозэфире объявил, что катер «РУМБ» затонул, и они спасают людей. Экипаж буксира снова обнаружил в воде человека. Б/к «ПОРТОВЫЙ-101» подошёл к нему. Моторист буксира сбросил спасательный круг с линем, за который человек ухватился. Спасательный круг был подведен к спущенному через лацпорт штормтрапу. Боцман попытался вытащить находящегося в воде человека за руку, но в это время человека сбивает волной и экипаж судна теряет его из вида.

В 20:51:29 б/к «ПОРТОВЫЙ-101» вышел на связь с т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» и попросил спустить рабочий катер, чтобы поднять человека из воды, т.к. своими силами это сделать не получается.

На поступивший вопрос с т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» о втором члене экипажа катера «РУМБ», последовал ответ капитана буксира, что тот не успел покинуть катер.

В 20:53:22 б/к «ПОРТОВЫЙ-101» доложил МСПЦ Керчь о том, что катер «РУМБ» затонул, людей спасти не удалось. Координаты места затопления: $\varphi=45^{\circ}06.8'N$; $\lambda=036^{\circ}28.4'E$.

В 20:56 б/к «ПОРТОВЫЙ-101» сообщил МСПЦ Керчь о том, что ведёт поиски пропавших людей.

В 21:03 б/к «ПОРТОВЫЙ-101» доложил МСПЦ Керчь о том, что люди не обнаружены, на борт подняты 2 спасательных круга без маркировки.

По УКВ радиостанции. МСПЦ Керчь передано аварийное сообщение для всех проходящих мимо судов. Т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» продолжил поиски пропавших членов экипажа катера «РУМБ».

08 октября 2016 г. в 00:15 поиск пропавших членов экипажа катера «РУМБ» прекращен по указанию СКЦ «Новороссийск» до утра. С утра ПСО не возобновлялась.

Проведённые поисковые операции положительных результатов не дали. Экипаж катера «РУМБ» в составе капитана и матроса объявлены пропавшим без вести.

УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ

21.09.2015 катер «РУМБ» покинул территорию бывшего рыболовецкого колхоза в г. Приморско-Ахтарск, получив у пограничной службы разрешение на переход до морского порта Тамань. В связи с тем, что территория бывшего рыбколхоза находится за пределами границ морского порта Ейск, оформление документов на выход судна у капитана морского порта Ейск не проводилось.

В судовом билете изыскательского понтона «ЯСТРЕБ» отсутствует отметка о годности судна к плаванию. Новороссийским филиалом ФАУ «Российский морской регистр судоходства» 24.11.2014 произведена классификация и освидетельствование понтона «ЯСТРЕБ», было выставлено требование: «Установить на судне якорный огонь в соответствии с требованиями Правил в срок до 01.05.2015», которое не было выполнено, из чего следует, что эксплуатация маломерного судна «Ястреб» после 01.05.2015 неправомерна.

В период выполнения работ в Керченском проливе катер «РУМБ» находился вне акватории портов Российской Федерации, в связи с тем, что катер «РУМБ» не осуществлял заходы в акватории портов, документы на заход и выход катера из морских портов Российской Федерации, не оформлялись, контроль за движением судна службы капитанов морских портов не вели.

С 01.10.2015 по 07.10.2015 катер «РУМБ» находился в районе озера Тобечикское, относящегося к зоне ответственности Пограничного управления. В Пограничном управлении катером «РУМБ» отход не оформлялся.

06.10.2015 гидрометеорологическим бюро Новороссийска и региональным управлением по гидрометеорологии Республики Крым было объявлено штормовое предупреждение на 07.10.2015 – 08.10.2015. Информация о штормовом предупреждении была доведена до судовладельца и капитана катера «РУМБ». Руководитель группы экспедиционного сопровождения указаний относительно выбора места укрытия катера «РУМБ» ни судовладельцу, ни капитану катера не давал.

Экипаж катера «РУМБ», имея информацию о надвигающемся шторме, принял решение о пересечении, с понтоном «ЯСТРЕБ», Керченского пролива для постановки катера и понтона в укрытие, предположительно, под берега Тамани.

Т/х «БОРОДИНО» не получал сигнал бедствия от катера «РУМБ». Капитан т/х «БОРОДИНО», получив информацию о неисправности рулевого устройства катера «РУМБ» не доложил МСПЦ «Керчь», а доложил оператору «Керчь траффик контроль» и классифицировал данную аварийную стадию как «Стадия тревоги» в соответствии с пунктом 5.2 Главы V Международной конвенции по поиску и спасанию на море (САР) 1979 года т.к. эксплуатационная надежность судна, по поступившему сообщению, нарушена, но не в такой степени, когда вероятна ситуация бедствия, в связи с чем не предпринимал попытки по оказанию помощи. МСПЦ Керчь в 19.00 после уточнения информации аварийная стадия инцидента классифицирована как «Стадия бедствия» и было выбрано спасательное судно для оказания помощи катеру «РУМБ». В соответствии с пунктом с) правила 10 Главы V консолидированного текста конвенции СОЛАС-74 капитан т/х «БОРОДИНО» был освобожден от обязанности оказывать помощь.

Система управления движения судов (СУДС) порта Крым не могла отслеживать положение катера «РУМБ» из-за отсутствия на катере системы АИС и его небольших размеров.

Капитаном б/к «ПОРТОВЫЙ-101» было принято ошибочное решение буксировать катер «РУМБ» кормой вперед, что привело к частичному затоплению машинного отделения катера.

На борту катера «РУМБ» отсутствовали пиротехнические средства, в связи с чем при проведении поисково-спасательной операции катер не мог обозначить своё местоположение.

УКВ-радиостанция, установленная на катере «РУМБ», не обеспечивала стабильную передачу и прием информации.

В спасательной операции, организованной МСПЦ Керчь, принимали участие спасательное судно «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ», НИС «ИМПУЛЬС» с привлечением буксира «ПОРТОВЫЙ-101». Координатором поиска до прибытия т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» согласно п.5.7.3 Международной конвенции SAR-79 являлся первый подошедший к аварийному судну б/к «ПОРТОВЫЙ-101».

С приходом к аварийному судну т/х «СПАСАТЕЛЬ КАРЕВ» он являлся командиром на месте ПСО.

В момент затопления катера «РУМБ» на членах экипажа отсутствовали спасательные жилеты.

НИС «ИМПУЛЬС» своевременно не исполнил распоряжение МСПЦ Керчь об оказании помощи катеру «РУМБ» о чём свидетельствует факт получения распоряжения судном «ИМПУЛЬС» о снятии с якорей и оказании помощи катеру в 19:25 и фактическое снятие судна с якорей в 20:18, спустя 53 минуты. При этом на НИС «Импульс» утверждали, что будут готовы сняться с якоря через 20 минут, т.е. в 19:45.

Экипаж б/к «ПОРТОВЫЙ-101» при оказании помощи катеру «РУМБ» производил маневры по его буксировке на одном швартовном канате, поданном на корму катера.

Тело матроса катера «РУМБ» было обнаружено без признаков жизни 18.10.2015. Капитан катера пропал без вести.

ПРИЧИНЫ АВАРИИ

Не учёт неблагоприятного прогноза погоды при принятии решения капитаном катера «РУМБ» о пересечении Керченского пролива с понтоном, ограничения которого по метеоусловиям не позволяли производить данную операцию.

Отказ в работе рулевого устройства катера по неустановленным причинам.

Необдуманый способ буксировки аварийного катера кормой вперёд.

Не использование членами экипажа катера, терпящего бедствие, индивидуальных спасательных средств.

Не укомплектованность катера «РУМБ» минимальным набором средств безопасности (пиротехникой).

ФАКТОРЫ, СПОСОБСТВОВАВШИЕ АВАРИИ

Судовладелец осуществил лицензируемый вид деятельности (буксировку морским транспортом) с использованием маломерного судна «РУМБ», не имея на то лицензии,

Эксплуатация понтона «ЯСТРЕБ», не прошедшего внеочередное освидетельствование классификационной организацией.

Оператор СУДС немедленно не уведомил соответствующий спасательно-координационный центр или спасательный подцентр о терпящем бедствие катере «РУМБ».

Несвоевременное исполнение распоряжения МСПЦ Керчь об оказании помощи судну, терпящему бедствие.

ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙ В БУДУЩЕМ

Постоянно поддерживать бдительность в отношении управления судном и буксируемого объекта при плавании в сложных гидрометеороусловиях.

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.

Важно использовать индивидуальные спасательные средства на маломерных судах в свежую погоду и в тех случаях, когда существует риск опрокидывания или затопления судна.

Важно обеспечить эксплуатацию, регулярный осмотр и обслуживание рулевого устройства в соответствии с правилами обслуживания и инструкцией завода-изготовителя и содержать его в полной исправности. От безотказности действия рулевого устройства зависят маневренность и безопасность судна.

Важно обеспечить маломерные суда минимальным набором средств безопасности (пиротехническими средствами - парашютными ракетами красного цвета и фальшфейерами красного и белого огня).
