

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**



**ДОКЛАД О РАССЛЕДОВАНИИ ГИБЕЛИ
ЧЛЕНА ЭКИПАЖА РЫБОЛОВНОГО СУДНА «ВИЛЮЧИНСКИЙ»
ВО ВРЕМЯ ПРОМЫСЛА В ОХОТСКОМ МОРЕ 03.02.2024**

Доклад № 01/2024

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 гибели члена экипажа рыболовного судна «ВИЛЮЧИНСКИЙ» в прямой связи с эксплуатацией судна.

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

03 февраля 2024 года в 21:50 LT (UTC+12) на промысле в Охотском море на СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ» при выборке трала помощник капитана по добыче был придавлен на слипе траловым мешком и затем по наклонной части слипа соскользнул в воду. Предпринятые поиски выпавшего за борт человека результата не дали.

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ



Рис. 1. Средний рыболовный траулер морозильный «ВИЛЮЧИНСКИЙ»

Название	ВИЛЮЧИНСКИЙ
Тип судна	Средний рыболовный траулер морозильный (СРТМ)
Флаг	Российская Федерация
Номер ИМО	8901444
Классификационное общество	Российский морской регистр судоходства (РС)
Порт регистрации	Петропавловск-Камчатский
Место и год постройки	Норвегия, 1990
Наибольшие размерения судна	длина - 64.05 м, ширина 13.0 м, высота борта 8.85 м
Вместимость валовая	1944
Дедвейт	1270 т
Тип и мощность судовой энергетической установки	Дизель Wartsila-Vasa 6R 32E, 2460 кВт
Число и конструкция гребных винтов	1 винт регулируемого шага, четырёхлопастной.

	D 3700 мм
Конструкция руля	Полубалансирный, носовое ПУ
Скорость полного хода (узлов)	14
Осадка на момент аварии (нос)	4.8 м
Осадка на момент аварии (корма)	7.5 м
Число пассажиров	Нет
Количество и род груза	Рыбопродукция 388,86 тонн
Численность экипажа	67
Штатный комплект спасательных средств	Дежурная спасательная шлюпка – 1 шт, спасательные плоты 2 х 20 чел, спасательные плоты – 8 х 25 чел, спасательные жилеты - 71 шт, гидротермокостюмы - 71 шт, спасательные круги - 8 шт.
Радиостанция	УКВ ЦИВ, ПВ/КВ – 250 Вт, ИНМАРСАТ-С, аппаратура ГМССБ на районы А1, А2, А3.
Водоотливные средства	Балластно-осушительные насосы 2 х 80 м ³ /ч; аварийный осушительный насос 100 м ³ /ч
Противопожарные средства	Стационарная система пожаротушения галлонами – 190 кг, пожарный насос: 2 х 100 м ³ /ч, аварийный пожарный насос 1х25 м ³ /ч, огнетушители: ОП-5 - 27 шт, ОУ-5 – 4 шт, передвижной порошковый огнетушитель – 45 кг, переносной пенный комплект – 1 шт.
Промысловое устройство	Ваерные электрогидравлические лебедки 3 шт., канатоемкость по ваеру 3070 м, диаметр ваера 34 мм. Вытяжные лебедки – 6 шт. Сетной барабан – 1 шт. Лебедки "GILSON" – 2 шт.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ:

Гибель человека в результате падения за борт

Дата и время	03 февраля 2017 г. 21:50 LT (UTC+12)
Тип аварийного случая	Очень серьезная авария
Место аварийного случая	φ=51°34.6'N; λ=155°02.5'E
Травмировано/погибло	-/1
Загрязнение окружающей среды	Нет
Гидрометеосоусловия	Ветер N-NW 15-20 м/с, волнение моря 5 баллов, видимость 7 миль, Т воздуха - 10°C, Т воды +2°C

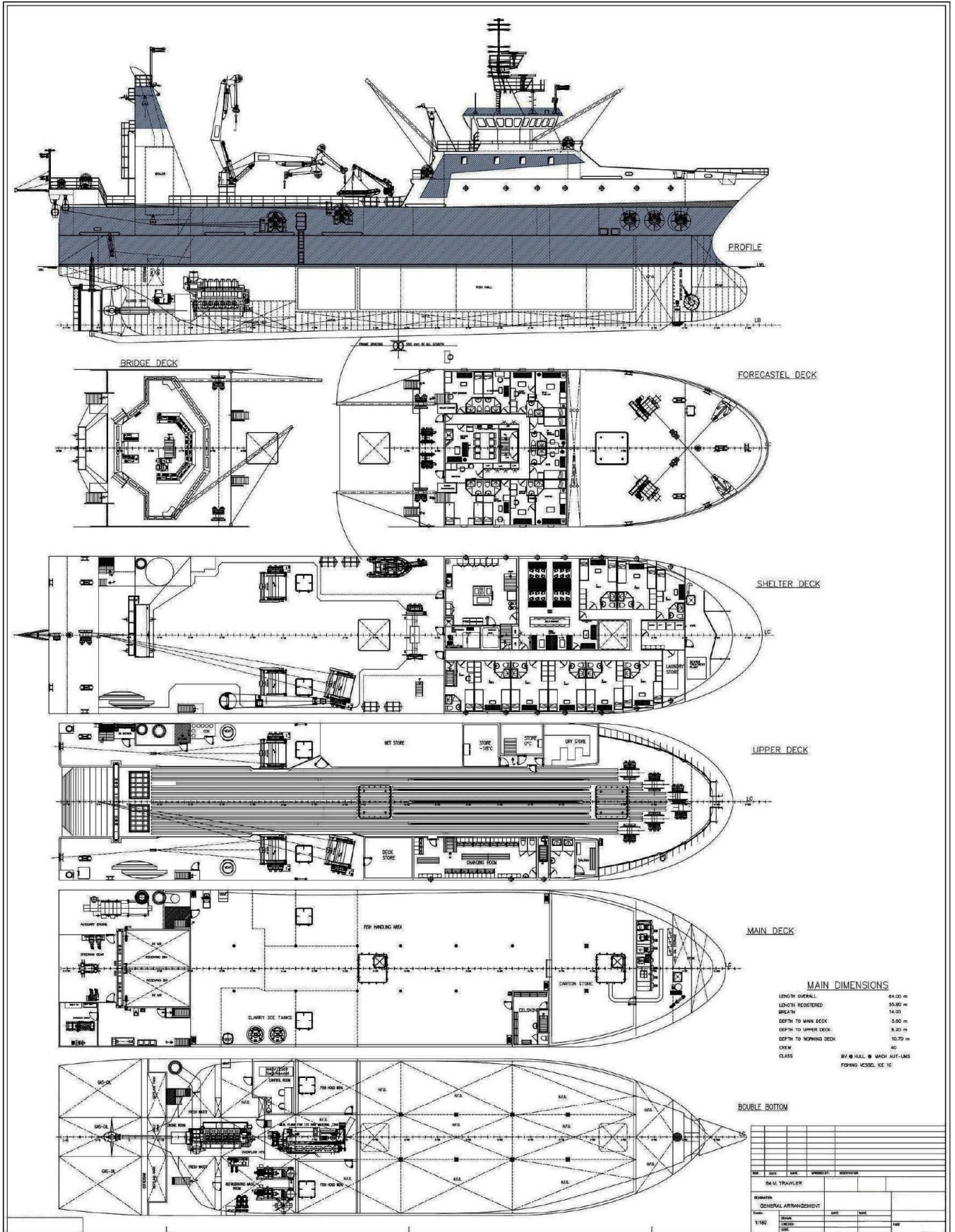


Рис. 2. СРТМ проекта R-9104 / R-8830, тип Невельск / Наварин. Общее расположение

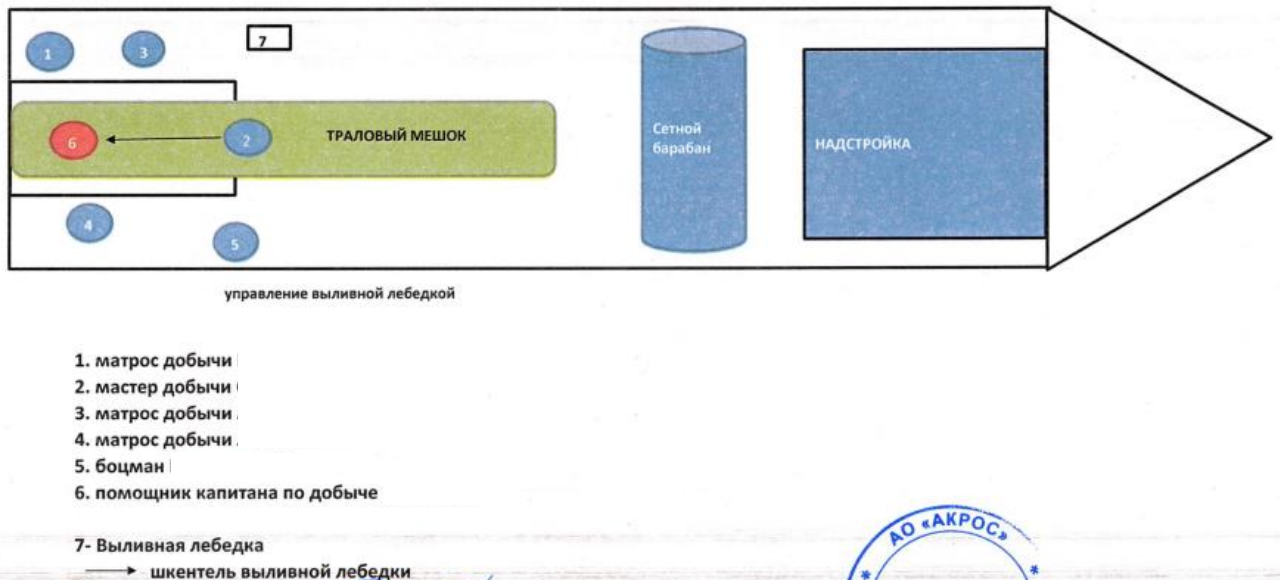
УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ ПРОИЗОШЕЛ АВАРИЙНЫЙ СЛУЧАЙ

03.02.2024 на промысле в Охотском море СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ» следовал с тралом курсом 241°, скоростью 3,2 узла.

В 20:00 на ходовую навигационную вахту заступили второй помощник капитана и матрос-рулевой, на ходовом мостике также находились капитан и старший помощник капитана. В машинном отделении на машинной вахте второй механик. Были включены ходовые огни, огни судна, занятого тралением и палубное освещение. В работе GPS, РЛС, АИС, эхолот и аппаратура ГМССБ. Со временем гидрометеосостояние стали ухудшаться, сила северо-западного ветра в порывах достигала 8 баллов (около 20 м/с), волнение моря – до 5 баллов.

В 21:00 капитан СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ» в связи с ухудшением гидрометеосостояния принял решение произвести выборку трала и вызвал на палубу помощника капитана по добыче рыбы для руководства подъемом (выборкой) трала. При подготовке к подъему трала, как обычно, старший помощник капитана устно проинструктировал траловую вахту по соблюдению техники безопасности и применению средств индивидуальной защиты, а также сделал объявление по судну для всех членов экипажа о необходимости соблюдать осторожность.

Учитывая ухудшающиеся погодные условия, общее руководство траловой вахтой на промысловой палубе осуществлял лично помощник капитана по добыче рыбы, при этом в соответствии с расписанием смен траловой вахты с 20:00 до 02:00 работала смена под руководством мастера по добыче рыбы. Старший помощник капитана управлял судном, 2-ой помощник капитана по командам с промысловой палубы управлял траловым комплексом. Связь осуществлялась посредством внутрисудовой громкоговорящей связи. Выборка трала началась в 21:10 и происходила в штатном режиме, авральных и аварийных работ не было.



Капитан-директор РС "Вилючинский"



Рис. 3. Схема места аварийного случая, составленная капитаном СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ»

Около 21:40 капитан, оценив размеры и степень наполнения мешка, пришел к выводу, что для его быстрого и безопасного подъема на палубу необходимо перезавести места крепления шкентелей гиневых лебедок к траловому мешку, то есть закрепить их поближе к концу мешка. Он дал команду выполнить перезаводку шкентелей, а 2-ой помощник капитана продублировал эту

команду по громкой связи на палубу. Однако помощник капитана по добыче рыбы начал производить взятие тралового мешка на палубу без перезаводки шкентелей гиневых лебедек.

С начала выборки помощник капитана по добыче рыбы находился в безопасной зоне в кармане промысловой палубы и оттуда подавал команды траловой вахте (в части действий с промысловым вооружением) и на мостик (в части управления траловым комплексом). При этом помощник капитана по добыче рыбы находился вне зоны видимости с мостика, связь с ним осуществлялась через радио и судовую громкую связь, без визуального контакта.

Когда гиневые лебедки были полностью выбраны и их полиспасты уперлись в блоки на портале, капитану стало ясно, что без перезаводки шкентелей взять мешок гиневыми лебедками не представляется возможным. Поэтому, по его указанию, второй помощник капитана по громкой связи повторно, несколько раз, дал команду перезавести шкентели гиневых лебедек.



Рис. 4. Вид на промысловую палубу со стороны судового мостика. На момент фото (справа) мешок с уловом полностью затянут на промысловую палубу

Фактически, в этот момент процесс выборки остановился. Далее необходимо было путем поочередного ослабления, перезаводки и набивания шкентелей гиневых лебедек до конца затянуть траловый мешок на палубу.

В 21:45 из кармана промысловой палубы в поле зрения с судового мостика внезапно появился помощник капитана по добыче рыбы со шкентелем выливной лебедки в руках, забрался на лежащий вдоль промысловой палубы траловый мешок (мешок был частично взят на палубу, частично уходил по слипу за корму) и пошел по мешку в сторону слипа.

В 21:46 капитан стал по громкой связи подавать помощнику капитана по добыче рыбы команды немедленно вернуться в безопасное место, но тот никак на них не реагировал, уйдя на ту часть тралового мешка, которая находилась на наклонной части слипа.

Помощник капитана по добыче рыбы скрылся из поля зрения мостика, так как обзор закрывал лежащий на палубе наполненный траловый мешок. Видя, что помощник капитана по добыче рыбы не реагирует на команды, мастер по добыче рыбы также вышел из кармана и залез на мешок. Оставшись на мешке на горизонтальной части палубы в зоне видимости с мостика, он стал поправлять и подавать трос шкентеля выливной лебедки в направлении помощника капитана по добыче рыбы.

В 21:48 капитан по громкой связи еще несколько раз давал команды вернуться в безопасное место, но они не выполнялись. Капитан спустился в свою каюту для того, чтобы одеться и выбежать на промысловую палубу для принятия мер по обеспечению безопасности. Не успев надеть верхнюю одежду, он услышал, что вахтенный 2-ой помощник капитана срочно вызывает его на мостик.

Когда капитан поднялся, то увидел, что траловая вахта на корме оживленно передвигается. На вопросы по громкой связи о том, что происходит на слипе и где помощник капитана по добыче рыбы, никто из находившихся на промысловой палубе работников службы добычи не отвечал.

В 21:50 находившийся на корме мастер по добыче рыбы доложил, что помощник капитана по добыче рыбы упал за борт. Сразу же была объявлена тревога «Человек за бортом», дальнейшие действия производились согласно расписанию по тревогам и установленным процедурам по поиску и спасанию.

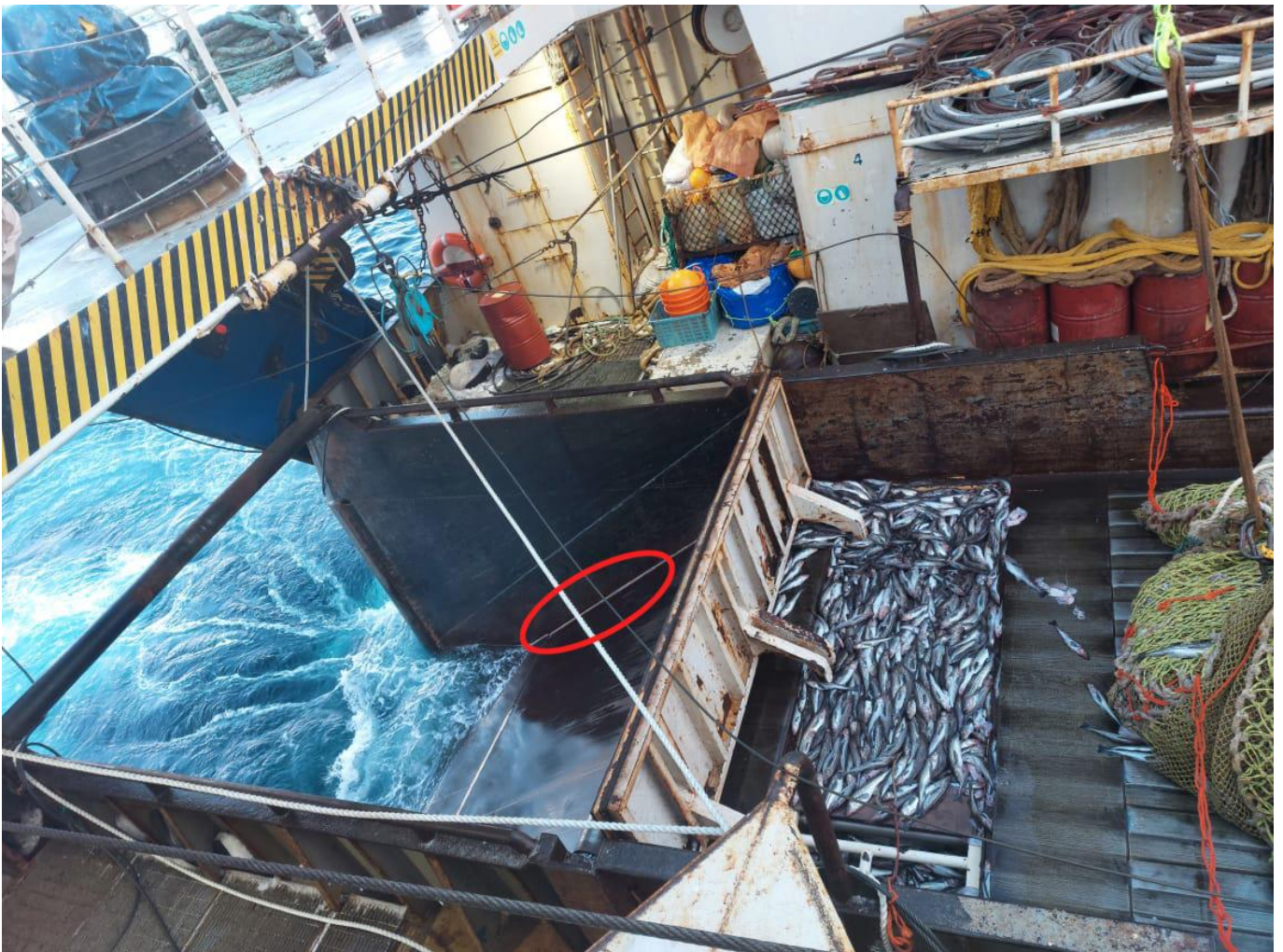


Рис. 5. Вид от фальштрубы правого борта на наклонную часть слипа. Показано место, где упавший с тралового мешка помощник капитана по добыче был зажат между бортом и мешком. На момент фото мешок с уловом полностью затянут на промысловую палубу. Фишпорт поднят. Открыты люки рыбоприемного бункера («кармана»), который заполнен рыбой (часть рыбы «вылита» из тралового мешка в приемный бункер)

Все предпринятые действия по поиску помощника капитана по добыче рыбы положительного результата не принесли.

04.02.2024 в 07:00 в связи с ухудшением погодных условий и окончательной потерей возможности обнаружить помощника капитана по добыче рыбы, судно прекратило поиск.

УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ

СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ», согласно Классификационному свидетельству, не имел ограничений по району плавания. Экипаж судна состоял из 67 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 Свидетельству о минимальном безопасном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность.

Погибший был принят на работу в плавсостав на должность помощника капитана по добыче рыбы СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ» для выполнения трудовых обязанностей, предусмотренных Уставом службы на судах рыбопромыслового флота РФ, договором, судовым расписанием и другими локальными нормативными актами Работодателя. Трудовой договор заключен на промысловый период с 11.09.2023 по апрель 2024 года. 30.08.2023 ФГБУЗ «Камчатский краевой центр общественного здоровья и медицинской профилактики» помощнику капитана по добыче рыбы было выдано медицинское заключение об отсутствии медицинских противопоказаний к работе на судне на срок 12 месяцев по специальности помощника капитана по добыче рыбы, без ограничений по району плавания. 14.12.2022 ГБУЗ «Краевая клиническая психиатрическая больница» г. Владивостока выдано медицинское заключение врачебной психиатрической комиссии об отсутствии противопоказания к работе в должности мастера по добыче рыбы. 11.09.2023 помощник капитана по добыче рыбы прошел вводный инструктаж в компании и первичный инструктаж на рабочем месте (судне) и был допущен к самостоятельной работе с 13.09.2023. Согласно личной карточке учета выдачи средств индивидуальной защиты, помощник капитана по добыче рыбы был обеспечен СИЗ в полном объеме 05.12.2023 (начало нового рейса) и на момент аварийного случая на нем был жилет рабочий страховочный (ЖРС) и соответствующая метеоусловиям рабочая одежда и обувь.

Согласно должностной инструкции помощника капитана по добыче, в должностные обязанности помощника капитана по добыче входит: участвовать в разработке промыслового расписания; руководить работой подчиненного персонала и промысловой команды, организовывать работы промысловых вахт, обеспечивать безопасность промысловых работ, организовывать и выполнять правильную эксплуатацию промвооружения, оборудования и технических средств своего заведования, ремонт орудий лова; в сложных условиях и аварийных ситуациях лично руководить промысловыми работами; соблюдать правила и режим рыболовства в районе промысловой деятельности судна; следить за промысловой обстановкой и анализировать ее; в сложных условиях плавания по вызову капитана или вахтенного помощника незамедлительно прибыть на место и находиться там, пока этого требует обстановка, добросовестно и четко выполнять служебные обязанности и распоряжения начальников и т.д.

Промысловая палуба имеет ограждение в виде фальшборта высотой 1,2 м, между горизонтальной частью палубы и наклонным слипом предусмотрен подъемный фишпорт высотой 1,1 м. В момент несчастного случая фишпорт находился в опущенном состоянии, так как производился подъем мешка с уловом на палубу. Для освещения промысловой палубы предусмотрены светодиодные влагозащищенные прожекторы, мощностью лампы 400 W - 6 шт, галогеновый прожектор влагозащищенный, мощностью 1000 W – 1 шт, палубные светильники Т67 влагозащищенные мощностью 2 лампы по 18 W – 18 шт, диодный ip67 мощностью 50 W — 4 шт, мощностью 250 W - 2шт, светодиодные прожекторы мощностью 400 W - 2шт. на освещение досок.

Траловый мешок служит для аккумуляирования улова и изготавливается из дели с размером

ячеи, обеспечивающим удержание целевого вида лова. В заполненном рыбой состоянии траловый мешок СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ» имел максимальную длину 25 м и диаметр 2,8 м.

Из показаний мастера по добыче рыбы следует, что после нескольких попыток помощнику капитана по добыче удалось зацепить шкентель за мешок, но в этот момент он упал с мешка на наклонную часть слипа между мешком и левым бортом, а затем мешок привалился к левому борту, придавив его. Ситуация с момента, когда помощник капитана по добыче взял шкентель и пошел на слип до того момента, когда он упал с мешка, развивалась стремительно. Мастер по добыче рыбы сразу слез с мешка и прибежал в карман левого борта. Через некоторое время мешок отодвинулся в сторону правого борта, и он с матросами подали помощнику капитана по добыче веревку и железный шест, но он никак не реагировал и не двигался, а затем по наклонной части слипа соскользнул в воду. Мастер по добыче сразу же сообщил на мостик, что помощник капитана по добыче находится за бортом.

Судовладельцем разработано Положение о системе управления охраной труда, а также разработана оценка профессиональных рисков, в том числе рисков помощника капитана по добыче рыбы. С указанными документами помощник капитана по добыче был ознакомлен под роспись.

В соответствии с картой оценки профессиональных рисков для профессии (должности) «Помощник капитана по добыче рыбы» в том числе идентифицированы следующие опасности:

- опасность воздействия движущихся, разлетающихся, вращающихся, падающих предметов, деталей, машин, механизмов, снега, льда и т.д. Мерами управления риском (опасностью) воздействия движущихся предметов являются: содержание в исправном состоянии оборудования, своевременное техническое обслуживание оборудования и механизмов, установка защитных ограждений. Все перечисленные меры предпринимаются: промысловое оборудование содержится в исправном состоянии, производится его своевременное техническое обслуживание; для промысловых операций используется только сертифицированное промысловое вооружение и материалы; промысловая палуба имеет ограждение, люди выходят на нее только по команде, на возможно короткое время и для выполнения только тех регламентированных промысловым расписанием операций, которые невозможны без участия человека;

- опасность утонуть (в естественном или искусственном водоеме, в технологической емкости и т.д.) Мерами управления риском (опасностью) утонуть в водоеме являются: установка ограждений, соблюдение правил безопасности при работе, проведение тренировок. Все перечисленные меры предпринимаются: палуба имеет ограждения, фальшборта и подъемный фишпорт; все работы осуществляются только с соблюдением правил безопасности, в том числе с применением средств индивидуальной защиты.

Согласно данным ФГБУ «Камчатское УГМС» в акватории Охотского моря в координатах $\varphi=51^{\circ}34,6N$, $\lambda=155^{\circ}25,4E$ за 03.02.2024 судовые сводки погоды отсутствуют. По расчетным данным на открытой акватории в районе с вышеуказанными координатами ветер был северный, северо-западный 10-15 м/с, высота волн 2,5-3,0 метра. Выборка трала производилась при волнении поверхности моря, не превышающем допустимые значения, установленные Правилами по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов, Водоизмещение СРТМ «ВИЛЮЧИНСКИЙ» составляет 2871 т. Максимально допустимое волнение моря при ведении промысла для судов кормового траления водоизмещением 2001 т и более составляет 7 баллов, что соответствует высоте волн 6,0 - 8,5 м. В момент аварийного случая высота волн составляла 2,5 - 3,0 м (5 баллов).

Помощник капитана по добыче вышел на сетную часть кутка, которая в том числе, находилась на наклонной плоскости слипа во время операции по подъему трала, что категорически запрещается Правилами по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов.

Помощник капитана по добыче рыбы проигнорировал команды капитана о возвращении в безопасное место, чем нарушил требования Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации и должностной инструкции.

ПРИЧИНЫ АВАРИИ

Нарушение помощником капитана по добыче рыбы технологического процесса при подъеме трала и Правил по охране труда при добыче (вылове), переработке водных биоресурсов и производстве отдельных видов продукции из водных биоресурсов: при подъеме трала помощник капитана по добыче встал на сетную часть трала и передвигался по ней, а также находился на наклонной плоскости слипа во время подъема трала пренебрегая какими-либо видами страховки.

ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙ В БУДУЩЕМ

- Вся деятельность на борту судна должна рассматриваться с точки зрения управления рисками.
 - Ведение промыслового процесса всегда связано с большим риском для всех членов палубной команды, их слаженная и профессиональная работа - залог их жизни. Весь процесс работы на промысловой палубе, все действия палубной команды должны быть строго регламентированы промысловым расписанием и промысловой схемой.
 - Необходимо помнить, что все члены экипажа несут ответственность за обеспечение собственной безопасности и безопасности своих коллег.
 - То, что операция является рутинной, повторяющейся изо дня в день, не означает, что она имеет низкий риск. Важно регулярно пересматривать оценку рисков, чтобы убедиться в том, что все операции правильно продуманы и приняты соответствующие меры по снижению рисков и устранению выявленных опасностей.
 - Эффективная оценка рисков до начала выполнения задачи позволила бы определить необходимые меры безопасности. Оценка рисков должна проводиться в соответствии с требованиями, соблюдением необходимых процедур и принятыми мерами предосторожности.
 - Моряки должны осознавать опасность падения с малой или средней высоты, которое может привести к серьезной травме или смерти и подключать свои предохранительные устройства, чтобы не допустить падения.
-