



МИНСЕЛЬХОЗ РОССИИ

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО РЫБОЛОВСТВУ
(РОСРЫБОЛОВСТВО)**

Рождественский б-р, д. 12, Москва, 107996
Факс: (495) 628-19-04, 987-05-54 тел.: (495) 628-23-20
E-mail: harbour@fishcom.ru
http://fish.gov.ru

06.03.2023 № У03-105

На № _____ от _____

О заключении по расследованию аварийного
случая на БМРТ «САНФИШ»

Фл. Кабанов
С.В. Пухов
09.03.2023
+ А.П. Зарубин

Начальнику
ФГБУ «Дальневосточный ЭО АСР»
С.В. Пухову

Начальнику ФГБУ «Северный ЭО АСР»
Д.В. Скибе

Уважаемые коллеги!

Управление флота, портов и международного сотрудничества направляет для использования в работе копию заключения от 27 февраля 2023 г. № А-34/22 по расследованию аварийного случая, произошедшего 27 ноября 2022 г. на большом морозильном рыболовном траулере «САНФИШ», представленную письмом Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному Федеральному округу от 1 марта 2023 г. № 1.15-2014.

Приложение: на 7 л. в 1 экз.

С уважением,

Начальник
Управления флота, портов и
международного сотрудничества

Подлинник электронного документа, подписанного ЭП,
хранится в системе электронного документооборота
Федерального агентства по рыболовству

СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП

Сертификат: 2278DCF9E634A57431684094CFD166ED
Кому выдан: Симаков Сергей Васильевич
Действителен: с 28.09.2022 до 22.12.2023



С.В. Симаков

Т.Ю. Одинцова
Управление флота, портов
и международного сотрудничества
(495) 9870547

ФГБУ "Дальневосточный
экспедиционный отряд
аварийно-спасательных работ"
Входящий № 313
09.03.2023



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
(РОСТРАНСНАДЗОР)

МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ
ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ
(МТУ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ДФО)

ул. Стрельникова, д. 3Б, г. Владивосток, 690065

Тел.: (423) 249-50-03

факс: (423) 249-66-83

e-mail: mtu.dfo@rostransnadzor.ru

<http://dugmrn.tu.rostransnadzor.ru>

На № 01.03.2023 № 1.15-2014
от _____

Копия заключения по расследованию
на БМРТ «Санфиш»

Руководителю
Федерального агентства по рыболовству

Шестакову И.В.

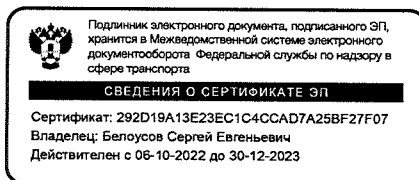
harbour@fishcom.ru

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу направляет, согласно пункту 24 «Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море», утвержденного приказом Минтранса России от 08.10.2013 №308, в Ваш адрес копию заключения по расследованию аварийного случая, произошедшего 27.11.2022 на БМРТ «Санфиш».

Приложение: копия заключения по расследованию аварийного случая № А-34/22 от 27.02.2023 в электронном виде в формате «Adobe PDF» – 1 файл.

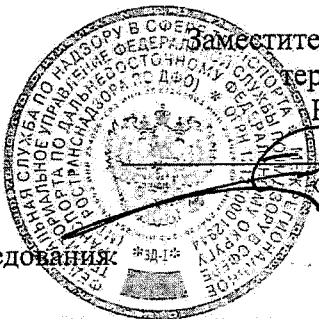
Заместитель начальника МТУ
Ространснадзора по ДФО



С.Е. Белоусов

Быков Алексей Гаврилович
(423)2208751*129

Для подтверждения подлинности электронной подписи, необходим доступ к информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» для входа на портал государственных услуг Российской Федерации (<https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds/>), где Вы можете проверить квалифицированную электронную подпись



УТВЕРЖДАЮ

Заместитель начальника Межрегионального
территориального управления
Ространснадзора по ДФО

С.Е. Белоусов

«27» февраля 2023 года.

Дата и место окончания расследования:

г. Владивосток

Комиссия в составе:

1. Москаленко Олег Владимирович – начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО.
2. Быков Алексей Гаврилович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО.
3. Сухинин Анатолий Эдуардович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО.
4. Макаров Аркадий Валентинович – капитан морского порта Невельск.
5. Дениско Сергей Владимирович – главный инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-34/22 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

1. **КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море.
2. **ВИД АС:** Повреждение судна и создание препятствий производственной деятельности в связи с появлением эксплуатационных ограничений.
3. **ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 27.11.2022 в 13:21 (здесь и далее – UTC+10 ч.).
4. **МЕСТО/ КООРДИНАТЫ АС:** Охотское море в координатах $\varphi=57^{\circ} 57,7' N$ $\lambda=156^{\circ} 46,5' E$.
5. **ДАННЫЕ О СУДНЕ:**
Название: САНФИШ.
Тип судна: Рыболовное судно кормового траления, большой морозильный рыболовный траулер (БМРТ).
Флаг: Российская Федерация
Номер ИМО: 9060431.
Рейс (откуда и куда): п. Петропавловск-Камчатский – Охотское море в район промысла.
ФИО капитана: Машихин Денис Валерьевич.
Порт (место) регистрации и номер: п. Невельск, №1310
Судовладелец, номер ИМО, адрес: ООО «Меркурий», ИМО 6501292475, 693011, г. Южно-Сахалинск, ул. Чехова, д. 72, офис 17, flot2210@mail.ru.
Место и год постройки: Украина, 1992.
Наибольшие размерения судна (м): длина -104.5 м, ширина -16.03 м, высота борта -10.20 м.
Вместимость (брутто/нетто): 4407/1322.
Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС 2x2576 кВт, 6ЧН 40/46 ОМ4.
Число и конструкция гребных винтов: один 4-х лопастной винт регулируемого шага (ВРШ).
Конструкция руля, ПУ: балансирный с подпятником, ПУ нет.
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 10.5/12.5.
Осадка на момент аварии (нос): 3.8 м.
Осадка на момент аварии (корма): 5.6 м.
Число пассажиров: 0.
Количество и род груза, его размещение по трюмам: мороженая рыбопродукция 550 т.
Численность экипажа: 104 человека.
Штатный комплект спасательных средств: спасательные шлюпки – 2 шт., спасательные плоты надувные 10шт.х25 чел., спасательные жилеты – 117 шт., гидротермокостюмы – 110 шт., спасательные круги – 12 шт.

Мощность радиостанции и радиус её действия: УКВ радиоустановки с ЦИВ – 2шт./ 25 Вт, ПВ/КВ радиоустановка с ЦИВ – 2х250 Вт; VHF/ УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи – 3шт. – 2 Вт; морские районы ГМССБ А1+А2+А3.

Электрорадионавигационные приборы: магнитный компас, гироскопический компас, эхолот, лаг, радиолокаторы – 2 шт.

Число и мощность водоотливных средств: насос балластный 1х43 м³/ч.

Противопожарные средства: стационарная система углекислотного пожаротушения, стационарная водопожарная система, стационарная система пожаротушения водораспылением, передвижной пенный огнетушитель (45 кг) – 2 шт., переносной порошковый огнетушитель (5 кг) – 79 шт., пожарный насос производительностью 100 м³/ч – 2 шт., аварийный пожарный насос производительностью 40 м³/ч – 1 шт., переносной пенный комплект (20л) – 2 шт.

Категория ледового усиления: L2.

6. ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ СУДНА ОРГАНИЗАЦИЕЙ, УПОЛНОМОЧЕННОЙ НА КЛАССИФИКАЦИЮ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ

Российский морской регистр судоходства (РС)

6.1. Срок действия классификационного свидетельства: до 19.03.2025

6.2. Перечень и сроки действия документов, выданных судну в соответствии с международными договорами Российской Федерации:

Свидетельство о праве плавания под государственным флагом РФ	28.11.2017 – б/с
Свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность	до 19.03.2025
Свидетельство на оборудование и снабжение	до 19.03.2025
Свидетельство о грузовой марке	до 19.03.2025
Международное мерительное свидетельство	27.11.2017 – б/с
Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью	до 19.03.2025
Разрешение на судовую радиостанцию	до 12.12.2027

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

БМРТ «САНФИШ»:

Повреждены: жилые каюты, коридор, нижняя палуба л/б 28-62 шп., камбуз, столовая команды, киноаппаратная, палуба бака 29-60 шп., кают-компания, буфетная, лазарет, амбулатория, изолятор, каюты 3-го помощника капитана, 2-го электромеханика, старшего помощника капитана, заведующего производством; вышли из строя узлы электрооборудования: кабельные коммуникации в коридорах главной, верхней палуб, палубы бака, надстройки, освещение жилых, служебных, производственных помещений, камбузное электрооборудование, линии телефонной судовой связи, линии пожарной авральной сигнализации, оборудование провизионной холодильной установки, блок балластных сопротивлений, грунтопловых лебедок, кабельных трасс к станции управления грузовых лебедок №1 и №2, станция управления кабельно-вытяжной лебедкой, стойка малой спутниковой станция, повреждена линия судовой трансляции.

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

27.11.2022 в 14:55 в Охотском море на БМРТ «САНФИШ» в координатах $\varphi=57^{\circ}57,7'N$ $\lambda=156^{\circ}46,5'E$ на ходовой мостик поступил доклад о возникновении пожара в жилой каюте №24. Пожар был потушен силами экипажа. В результате пожара были повреждены жилые каюты, коридор, нижняя палуба левого борта, кабельные трассы. Погибших и пострадавших нет.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

9.1. Условия и обстоятельства, при которых произошёл аварийный случай:

27.11.2022 в 14:55 в Охотском море на БМРТ «САНФИШ» на ходовой мостик от матроса поступил доклад о возникновении пожара в жилой каюте №24. Капитаном по судну была объявлена пожарная тревога. Экипажу объявлено о герметизации судна и эвакуации из задымленных помещений. Аварийные партии приступили к разведке очага возгорания в районе каюты №24 и его ликвидации. В результате разведки аварийной партии было установлено, что очаг пожара находился

в каюте №24.

В 15:21 по УКВ радиостанции на 11 канале капитаном было передано аварийное сообщение всем судам, находящимся в районе, о возгорании в жилых помещениях БМРТ «САНФИШ».

В 16:28 морской спасательный подцентр Петропавловска-Камчатского назначил координатором спасательной операции капитана БМРТ «БУТОВСК», обеспечивая связь аварийного судна с морским спасательным подцентром и судовладельцем. На БМРТ «САНФИШ» судовой аварийной партией продолжалась ликвидация пожара, охлаждались смежные отсеки, готовились спасательные шлюпки и плоты к использованию в случае экстренной эвакуации экипажа с судна.

В 21:50 аварийной партией очаг пожара был ликвидирован, было установлено постоянное наблюдение пожарным дозором за помещениями в районе ликвидированного пожара и смежными отсеками.

В 23:35 произошло повторное возгорание жилой каюты №18.

28.11.2022 в 00:50 аварийной партией повторный очаг возгорания был ликвидирован.

В 01:00 была произведена переключка членов экипажа – экипаж в полном составе, пострадавших не было.

По распоряжению руководства судовладельца судно направилось в порт Владивосток.

9.2 Установленные факты

1. БМРТ «САНФИШ» осуществляло плавание в установленном РС районе плавания.
2. Фактическая численность экипажа составляла 104 человека и его квалификация соответствовала требованиям «Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа», выданного на основании правила V/14.2МК СОЛАС-74.
3. В соответствии с журналом учета технического состояния электрооборудования БМРТ «САНФИШ» проверки сопротивления электрооборудования проводились на регулярной основе, каких-либо нарушений выявлено не было.
4. Согласно заключению специалиста от 20.12.2022 № 573-12/2022, составленного пожарно-техническим экспертом Автономной некоммерческой организации центра испытаний и судебных экспертиз «Эксперт Групп», в ходе осмотра места происшествия на судне установлено, что с наружной стороны входа в каюту №24 наблюдается конусообразное выгорание горючих материалов отделки стенки общего коридора, а также отслоение поверхностного слоя негорючей переборки. Также наблюдается деформация металлической рамки дверного проема каюты №24, преимущественно в верхней части. Данные признаки свидетельствуют о распространении горения по пути выхода конвективных потоков изнутри каюты №24 наружу, в общий коридор. При осмотре кают справа и слева от каюты №24, термические поражения уменьшаются, что свидетельствует о том, что экстремально высокие термические поражения локализованы именно в каюте № 24, что сходится с показаниями очевидцев об обнаружении пожара в данной каюте и не противоречит сформировавшейся обстановке. При анализе термических поражений ближней и дальней от входа частей каюты №24 выявлено, что дальняя часть каюты от входа, в районе борта судна, имеет экстремально высокие термические поражения. Так, левая переборка каюты № 24, в дальней от входа части (дальний левый угол каюты) разрушена. Данное разрушение выражено в виде неправильного конуса, с вершиной практически у самого пола, и с расширением основания выше. Разрушение переборки в данном месте наблюдается вплоть до потолка. Указанный локальный след термического поражения в виде локального разрушения переборки, конусообразно восходящий от нижней части каюты по левой переборке, является так называемым «очаговым конусом» и, в свою очередь, может свидетельствовать о месте первоначального возникновения горения (очаге пожара). Также следы максимального термического поражения наблюдается и на противоположной от входа стенке каюты, которая является бортом судна. Вдоль борта судна, у дальней стенки, располагался диван. На металлическом каркасе спинки дивана отобразился локальный конусообразный след термического поражения в виде деформации и образования высокотемпературной окалины темно-серого цвета. Данный след термического поражения, который также является «очаговым конусом», восходит от места расположения сиденья дивана по спинке, и также может свидетельствовать о месте расположения очага пожара. Анализируя далее термические поражения в тыльной части каюты №24, можно видеть, что металлические конструкции каркаса потолка над местом расположения дивана имеют деформацию в виде значительного прогиба вниз. Остальные конструкции каркаса потолка таких деформаций не имеют. Сравнение места деформации потолка с местом расположения

указанных выше «очаговых конусов», свидетельствует о том, что деформация потолка также является характерным очаговым признаком над местом расположения очага пожара, и в свою очередь, характеризует место его расположения. В ходе динамического осмотра места пожара и расчистки пожарного мусора под местом расположения дивана выявлено, что под левой его частью, в полу, имеется прогар с характерным локальным глубоким переугливанием конструкций пола до полного разрушения. Данный прогар в полу также является характерным очаговым признаком. Металлические конструкции под левой частью сидения дивана значительно отожжены и деформированы, что свидетельствует об интенсивном и длительном термическом воздействии в данном месте.

Таким образом, учитывая совокупность указанных выше термических поражений, учитывая наличие квалификационных признаков очага пожара, принимая во внимание показания очевидцев, можно сделать вывод, что очаг пожара располагался в помещении каюты №24, у противоположной входу стенки, на сиденье дивана, в левой его половине относительно входа.

В каюте №24 проживали два человека, один из которых был курящим. В момент обнаружения возгорания в данной каюте отсутствовали проживающие люди. Освещение каюты было выключено, никаких электроприборов подключено не было. Со слов проживающего в этой каюте курящего матроса, в последний раз он был в каюте ориентировочно в 13:00 27.11.2022, сменившись после вахты. По его словам, переодевшись и немного побыв в каюте, он ушел на переговорный пункт в трансляционную. Согласно представленным данным, сигнал о пожаре поступил в 14:55 27.11.2022. Таким образом, с момента, как матрос покинул каюту до момента обнаружения пожара прошло около двух часов, что является весьма характерным временным периодом при развитии пожара от тлеющих источников зажигания.

Принимая во внимание, что очаг пожара располагался на диване, учитывая наличие характерных признаков тлеющего горения и наличие глубоких следов локального обугливания, характерных для тлеющих источников зажигания, исключить версию возникновения пожара от тлеющего табачного изделия по полученным данным не представляется возможным.

Согласно выводам, изложенным в заключении пожарно-технического эксперта, очаг пожара располагался в помещении каюты №24 у противоположной входу стенки, на сиденье дивана, в левой его половине относительно входа; непосредственной (технической) причиной возникновения пожара на БМРТ «САНФИШ», явилось загорание горючих материалов, расположенных на диване (постельные принадлежности) в каюте №24, от тлеющего табачного изделия в результате неосторожности при курении.

5. Согласно Акту внеочередного освидетельствования судна РС от 07.12.2022 № 22.42.02.04795.170 в связи с аварийным случаем, до выхода судна в рейс, необходимо:

- Поврежденную изоляцию помещений надстройки судна заменить и предъявить к освидетельствованию.
- Поврежденные рубочные окна и переборки между жилыми помещениями надстройки судна восстановить и предъявить к освидетельствованию.
- По результатам дефектации произвести восстановительный ремонт или замену поврежденного электрооборудования и систем автоматизации, электрических кабелей, распределительных щитов. Предъявить к освидетельствованию в действии.
- Выполнить диагностику и измерение сопротивления изоляции кабель-трасс в согласованном РС объеме.
- По результатам дефектации произвести восстановительный ремонт или замену поврежденного радио и навигационное оборудование судна. Предъявить к освидетельствованию в действии радио и навигационное оборудование судна от основного и аварийного источников электроэнергии.
- Доукомплектовать состав противопожарного снабжения огнетушителями согласно Плана противопожарной защиты.
- Предъявить противопожарное снабжение на штатных местах согласно Плана противопожарной защиты.
- Предъявить герметичность закрытий водонепроницаемого контура жилой надстройки.
- Произвести дефектацию механизмов, систем и трубопроводов.
- Выполнить ремонт или замену поврежденных механизмов, вентиляционной системы и трубопроводов мытьевой воды.

Вышеуказанные работы необходимо проводить в соответствии с судовой технической

документацией силами специалистов признанных РС предприятий, в согласованном объеме, под техническим наблюдением РС.

9.3 Причины аварийного случая

Вероятной причиной возникновения пожара явилось загорание горючих материалов, расположенных на диване в каюте №24, от тлеющего табачного изделия в результате неосторожности при курении.

9.4 Выводы

Аварийный случай свидетельствует о важности соблюдения на судне основных правил пожаробезопасности. Истинная причина пожара не в неизбежных случайностях на море, а в самых простых мерах предосторожности, непонимании опасности, в которую ставится судно и экипаж, в небрежности, неосмотрительности, отсутствии предосторожности. При надлежащем выполнении существующих противопожарных правил пожар почти всегда может быть предотвращён. Пожар на судне необходимо предупреждать, не допускать, но если это почему-либо не удалось, то должно принять все меры к тому, чтобы не дать пожару усилиться и распространиться и чтобы он был ликвидирован в кратчайший срок.


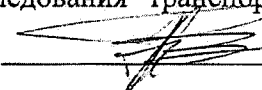
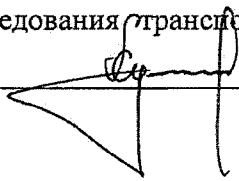

9.5 Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем

ООО «Меркурий»:

– Разобрать с экипажами судов причины возгорания и способы ликвидации пожара на рыболовном судне «САНФИШ», обратив особое внимание на выполнение требований пожарной безопасности на морских судах.

– В соответствии с пунктом 31 «Положения о порядке расследования аварий и инцидентов на море» (Положение), утверждённого приказом Минтранса России №308 от 08.10.2013, разработать и осуществить мероприятия по предупреждению подобных инцидентов в будущем.

– О принятых мерах известить организации, перечисленные в пункте 31 Положения, в установленный срок.

1. Начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ
Ространснадзора по ДФО  Москаленко О.В.
2. Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий
на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО  Быков А.Г.
3. Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий
на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО  Сухинин А.Э.
4. Капитан морского порта Невельск
согласовано письмом от 27.02.2023 № 05/04/47 Макаров А.В.
5. Главный инженер-инспектор Дальневосточного филиала Российского
морского регистра судоходства  Дениско С.В.



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ
«АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ
ПОРТОВ САХАЛИНА, КУРИЛ И
КАМЧАТКИ»
(ФГБУ «АМП САХАЛИНА, КУРИЛ И КАМЧАТКИ»)

КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА НЕВЕЛЬСК

Ул. Советская, д. 80, г. Невельск,
Сахалинская область, 694740
телефон: (42435) 4-90-14, факс: (42436) 2-01-25
ампскк.рф, www.ampskk.ru
E-mail: Nevelsk@ampskk.ru

Заместителю начальника МТУ
Ространснадзора по ДФО

Белоусову С.Е.

Электронная почта:
mtu.dfo@rostransnadzor.ru

27.02.2023 № 05/04/ 47

Уважаемый Сергей Евгеньевич!

Настоящим сообщаяю, что я, Макаров А.В., капитан морского порта Невельск – член комиссии по расследованию аварийного случая на море, произошедшего 27.11.2022 года на судне «САНФИШ» (ИМО 9060431, судовладелец ООО «Меркурий», порт регистрации Невельск), согласен с выводами комиссии по данному делу и готов подписать заключение № А-34/22 по расследованию аварийного случая на море.

А.В. Макаров

Курочкин Николай Геннадьевич
Заместитель капитана морского порта –
начальник отдела транспортной безопасности
тел. (42435) 4-90-14

