

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**



**ДОКЛАД О РАССЛЕДОВАНИИ
ГИБЕЛИ ТАНКЕРА «ВОЛГОНЕФТЬ-212»
В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ ЧЁРНОГО МОРЯ
15.12.2024**

Доклад № 02/2025

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), Положением о расследовании аварий или инцидентов на море, утвержденным приказом Минтранса России от 08.10.2013 № 308, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) провела расследование очень серьезной аварии т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

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

15.12.2024 в 08:53 LT (UTC+3) в Керченском проливе Чёрного моря в штормовых условиях произошел разлом корпуса танкера «ВОЛГОНЕФТЬ-212», повлекший затопление судна, гибель одного члена экипажа, разлив нефтепродуктов (мазут) в акватории Керченского пролива и частичный выброс мазута на береговую линию Краснодарского края.

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ

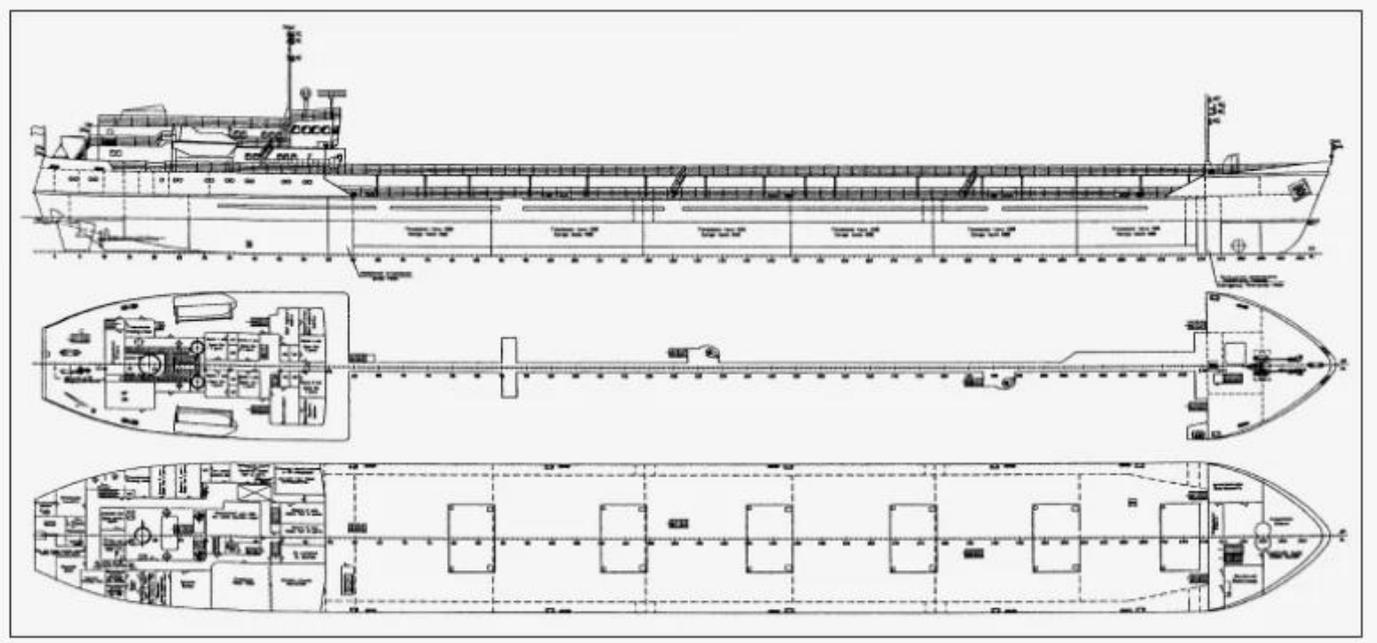


Рис. 1. Схематический чертёж нефтяного танкера «ВОЛГОНЕФТЬ-212»

Название	ВОЛГОНЕФТЬ-212
Тип судна	Нефтяной танкер
Флаг	Российская Федерация
Номер ИМО	Нет
Классификационное общество	Российское Классификационное Общество (РКО)
Порт регистрации	Санкт-Петербург
Место и год постройки	СССР, Волгоград, 1969
Наибольшие размерения судна	длина - 132.6 м, ширина 16.9 м, высота борта 5.5 м
Вместимость валовая	3518 рег. т
Дедвейт	4803 т

Тип и мощность судовой энергетической установки	Дизель 2x736 кВт (8NVD-48AU)
Число и конструкция гребных винтов	2 ВФШ
Скорость полного хода (узлов)	9.0
Осадка на момент аварии (нос)	3.55 м
Осадка на момент аварии (корма)	3.55 м
Количество пассажиров	0
Численность экипажа	13
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	4251.781 т, мазут
Штатный комплект спасательных средств	Шлюпки спасательные - 2 шт. (емкость 17 чел. каждая), плоты спасательные надувные - 1 шт. (емкость 6 чел.), спасательные круги - 4 шт., спасательные жилеты - 21 шт., теплозащитное средство - 4 шт.
Радиостанция	2 основных передатчика, 3 передатчика аварийных и спасательных средств, 1 средство спутниковой подвижной связи.
Электрорадионавигационные приборы	магнитный компас – 2 шт., радиолокационная станция - 2 шт
Водоотливные средства	Осушительный насос-1 шт., балластный насос-1 шт.
Противопожарные средства	Основной пожарный насос - 2 шт., аварийный пожарный насос - 1 шт.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ:

Гибель судна, гибель 1 члена экипажа, загрязнение окружающей среды

Дата и время	15 декабря 2024 г. 08:53 LT (UTC+3)
Тип аварийного случая	Очень серьезная авария
Место аварийного случая	$\varphi=45^{\circ}03,24'N$; $\lambda=036^{\circ}32,6'E$
Травмировано/погибло	-/1
Загрязнение окружающей среды	Да

Гидрометеоусловия

Ветер SW 18-24 м/с, высота волн 3,5 - 4 метра, видимость 10 миль

УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ ПРОИЗОШЕЛ АВАРИЙНЫЙ СЛУЧАЙ

10.11.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» принял в порту Саратов на борт груз – мазут в количестве 4251,751 т. Груз на судне был распределен равномерно по всем танкам, согласно схеме остойчивости. Осадка – 3,6 м носом, 3,6 м кормой. Капитан судна получил указание от судовладельца следовать в морской порт Кавказ.

16.11.2024 в 22:48 LT (UTC+3) агент т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» оформил приход в порт Ростов-на-Дону.

В 22:52 было оформлено разрешение на выход из порта Ростов-на-Дону, судно направилось в порт Кавказ.



Рис. 2. Нефтяной танкер «ВОЛГОНЕФТЬ-212»

17.11.2024 в 21:10 агентом, номинированным судовладельцем т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», была подана предварительная (за 24 часа) заявка о планируемом заходе судна в порт Кавказ 18.11.2024 в 20.00, в которой указаны ограничения по сезону плавания, а именно: «ограниченный – Азовское море без ограничений (март-ноябрь включительно), Черное море: 10-ти мильная прибрежная зона от Керченского пролива до п. Новороссийск (апрель-октябрь включительно)». Заявка была подана в модуль «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах РФ» (PortCall). Заявку принял инспектор инспекции государственного портового контроля порта Кавказ 18.11.2024 в 01:18 (данные из Системы централизованного учета государственного портового контроля (СГПК)).

18.11.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» подошел с северной стороны Керченского пролива (Азовское море). Капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» по радиосвязи было дано разрешение Единой системы управления движением судов (СУДС) Керченского пролива на стоянку в районе 453 якорной стоянки за границами акватории порта Кавказ. Т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» встал на якорь в точке с координатами $\varphi=45^{\circ}29.030'N$; $\lambda=036^{\circ}35.851'E$.

С 18.11.2024 по 03.12.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» находился на якоре в районе 453 якорной стоянки за границами акватории порта Кавказ в ожидании подтверждения на выгрузку от судна-накопителя «FIRN» (флаг – Панама, ИМО 644597) и на переход в рейдовый перегрузочный район № 3 порта Кавказ.

02.12.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» был включен в суточный «График движения и

расстановки судов в морском порту Кавказ с 15.00 02.12.2024 по 15.00 03.12.2024» (далее – График движения судов, который был утвержден инспектором ИГПК порт Кавказ.

03.12.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в соответствии с «Графиком движения судов» под проводкой лоцмана прошел Керченский пролив и, по согласованию с оператором СУДС, встал на якорь в Черном море в точке с координатами $\varphi=44^{\circ}57.922'N$; $\lambda=036^{\circ}34.524'E$ южнее участка №3 порта Кавказ (далее – якорная стоянка) (за границей акватории морского порта Кавказ и границей зоны действия СУДС) в ожидании выгрузки.



Рис. 3. Судно-накопитель «FIRN»

Со слов капитана судна т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», судно-накопитель «FIRN» на этот момент не было готово принять т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» под выгрузку.

С 03.12.2024 по 10.12.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» находился в Черном море на якорной стоянке в ожидании от судна-накопителя «FIRN» подтверждения на подход.

11.12.2024 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» принял решение сменить место якорной стоянки в связи с полученным штормовым предупреждением. Судно встало в Черном море в районе мыса Янтарный за границами морского порта Кавказ, морского порта Тамань и границей зоны действия СУДС и простояло до 14.12.2024.

14.12.2024 в 11:36 оператор СУДС подтвердил «Берегу 25» получение судами, находящимися в Южной части Керченского пролива штормового предупреждения № 43 (усиление южного, юго-западного ветра 15-20 м/с. Днем порывы до 25 м/с, высота волны - 1,5-3 метра, утром, днем 3-5 метров).

14.12.2024 в 13:18 в связи с полученным от оператора СУДС штормовым предупреждением капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» принял решение сменить место якорной стоянки и осуществить переход судна к берегу Крыма в район с. Заветное, чтобы там переждать непогоду.

В 13:30, 13:45, 14:22, 14:28 и в 14:52 оператор СУДС уведомлял все суда, становящиеся под с. Заветное об ответственности капитанов за принятое решение о стоянке в данном районе.

Ниже представлена выписка из архива аудиозаписи СУДС Керченского пролива радиопереговоров УКВ канал № 10 с т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» от 14.12.2024 г. с 16 до 18 часов.

В 16:41 оператор СУДС передал всем судам: «Постановка под ответственность капитанов в этом районе, этот район не является официальной якорной стоянкой. СУДС дает рекомендации по точкам и направлениям, здесь стихийная якорная стоянка, что под Заветным, что под Героевкой».

В 17:00 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» запросил СУДС: «С Вашего разрешения встану в самую южную часть от этого якорного места (под с. Заветное?» Оператор СУДС дал добро: «Хорошо, 212, становитесь».

В 17:06 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» запросил СУДС: «Добрый день, что-то тут подумал, а можно мы уклонимся туда, к т/х «ГЛОРИЯ?»».

Оператор СУДС: «Где стоит Глория?».

Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212»: «От меня пеленг 160°, 4 км к югу».

Оператор СУДС: «Вы развернуться хотите?»

Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212»: «Да, развернусь. Мне просто до этой точки, как и до той 3 км, там хотя бы есть куда двигаться на юг, если вдруг сорвет. А тут что-то суда близко стоят».

В 17: 07 оператор СУДС капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212»: «Становитесь рядом с т/х Глорией. Выйдете на связь с «Берег 25», скажете, что севернее грузового района встанете на якорь».

Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212»: «Добро, принято».

В 17:37 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС: «Планирую таким курсом пройти еще 5 кабельтовых, погасить инерцию и там отдать якорь».

Оператор СУДС капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212»: «Хорошо, становитесь».

В 17:49 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС о постановке на якорь в точке с координатами $\varphi=45^{\circ}03.1'N$; $\lambda=036^{\circ}32.6'E$ на участке № 6 морского порта Кавказ. Оператор СУДС подтвердил получение информации.

Вечером 14.12.2024 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» получил от оператора СУДС официальный прогноз погоды на 15 декабря 2024 г., согласно которому ожидался ветер южного направления с порывами до 14 м/с, высота волны 1,3-2 м. Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» принял решение остаться стоять на прежнем месте.

В период с 18:00 14.12.2024 до 18:00 15.12.2024 в порту Кавказ и Тамань прогнозировался юго-западный ветер 13-18 м/с, порывы до 24 м/с., высота волны 1,3-2,0 м. В 06:00 высота волны составляла около 2 метров.

15.12.2024 в 08:00 началось ухудшение погоды, в отличие от прогнозируемых, скорость ветра составляла более 20-25 м/с, высота волны около 3,5-4 метров.

СПКМ т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» направил двух вахтенных матросов, а также механика проверять судно по всем отсекам, на предмет их целостности и герметичности. Они проверили судно от бака до надстройки, по бортовым балластным отсекам, помещению подруливающего устройства, а также крепление такелажа по штормовому. После проведенной проверки, каких-либо неисправностей обнаружено не было.

В 08:45 СПКМ т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», находясь на ходовом мостике, увидел, что носовую часть судна неожиданно стало поднимать и задирает, и с каждой волной все больше и больше, ближе к центральной части судна. СПКМ т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» объявил общесудовую тревогу, и члены экипажа начали действия согласно расписанию по тревоге по оставлению судна (надели спасательные жилеты, собрали судовые документы и собрались в ходовой рубке). В ходовую рубку прибыл капитан.

Ниже приведена хронология событий по данным с записи трека операторского дисплейного модуля СУДС от 15.12.2024.

В 08:51 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС о чрезвычайной ситуации, продиктовал координаты судна и запросил помощь.

В 08:52 оператор СУДС порекомендовал капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» подать сигнал SOS всеми техническими средствами.

В 08:53 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС о критическом состоянии судна – начале разлома по 3 и 4 грузовым танкам и вытекании мазута на палубу.

В 08:54 оператор СУДС запросил у капитана т/х «ЛИДИЯ В», стоящего рядом с т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», о состоянии т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

В 08:55 капитан т/х «ЛИДИЯ В» сообщил оператору СУДС, что т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» находится на плаву, но его продолжает ломать в районе 113 шпангоута и груз вытекает из трещины.

В 08:56 оператор СУДС сообщил капитану спасательного буксирного судна (СБС) «МЕРКУРИЙ» о терпящем бедствие т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» и дал команду направиться на спасание его экипажа.

В 08:58 оператор СУДС порекомендовал капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» готовить экипаж для эвакуации на СБС «МЕРКУРИЙ» и сообщил, что т/х «ЛИДИЯ В» тоже готовится подойти ближе для помощи в эвакуации экипажа.

В 08:58:24 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС, что спустить спасательные шлюпки нет возможности.

В 08:59:49 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС, что ситуация

критическая, но судно еще на плаву, экипаж судна собрался в рубке и готов к эвакуации.

В 09:03:25 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС, что носовая часть судна скоро оторвется.

В 09:03:49 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС, что в точке с координатами $\varphi=45^{\circ}04.34'N$; $\lambda=036^{\circ}31.85'E$ носовая часть судна оторвалась полностью и осталась на плаву на якоре, кормовая часть начала дрейфовать. Экипаж на борту, пострадавших нет. Все члены экипажа находятся на борту в кормовой части, на носовой части членов экипажа нет. Точное время затопления носовой части не зафиксировано.

В 09:04 капитан т/х «ЛИДИЯ В» сообщил оператору СУДС, что в создавшейся ситуации он не может подойти к борту т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» и остается на месте наблюдать за ситуацией.

В 09:05 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил оператору СУДС, что кормовая часть судна на плаву, но начинает крениться.

В 09:07 капитан т/х «ЛИДИЯ В» сообщил оператору СУДС, что в районе аварийного судна высота волны 2,5-3 метра, кормовая часть т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» дрейфует в сторону Керченского пролива. Наблюдается разлив нефтепродуктов.

В 09:07 по запросу оператора СУДС капитан т/х «ГЛОРИЯ», находящийся на дистанции в 7 кабельтовых от т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил о погодных условиях: ветер SW - 20 м/с, высота волны 2,5 - 3 м.

В 09:08 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что разлом судна произошел по 3-4 танкам. Общий объем разлива нефтепродуктов около 1500 м³.

В 09:10 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС о начале затопления кормы судна, часть кормы наклоняется и уходит под воду, плавучесть падает.

В 09:13 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-141», стоящего рядом на якоре, доложил оператору СУДС, что у кормовой части т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» большого крена нет, но сильный дифферент на нос.

В 09:14 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-239», находящегося рядом, доложил оператору СУДС, что следит за обстановкой.

В 09:16 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-141» доложил оператору СУДС, что корма т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» прошла мимо его судна.

В 09:20 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» доложил оператору СУДС, что снялся с якоря и следует к месту аварии.

В 09:23 оператор СУДС уточнил у капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» есть ли на борту гидрокостюмы. Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что гидрокостюмов на борту нет, есть только нагрудные спасательные жилеты.

В 09:28 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что волна уже бьет в надстройку.

В 09:32 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что он наблюдает вытекание нефтегруза в воду, предположительно произошло разрушение переборки 7-8 танков, происходит замещение груза водой и перевалка судна с борта на борт.

В 09:38 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что предположительно у судна лопнула переборка 5 и 6 грузовых танков, идет дополнительное поступление груза в воду. Пробуют работать машиной назад, двигаться в район Керченского пролива по ветру.

В 09:41 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» подтвердил оператору СУДС, что у судна лопнула переборка 5 и 6 грузовых танков, работает главными двигателями назад.

В 09:43 оператор СУДС уточнил у капитана СБС «МЕРКУРИЙ» идут ли они на полном ходу. Капитан спасательного судна это подтвердил.

В 09:45:25 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что состояние критическое, дифферент судна составляет 70° - 80°.

В 09:45:34 оператор СУДС запросил у капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в каком состоянии на судне спасательные надувные плоты. Капитан доложил, что плот спасательный надувной (ПСН-6) остался на носовой части судна, из спасательных средств на борту только спасательные жилеты.

В 09:48 оператор СУДС сообщил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», что СБС «МЕРКУРИЙ» подойдет через 25 минут.

В 09:51 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что гребные винты вышли из воды, судно перестало двигаться задним ходом, надстройка в воде.

В 10:01 капитан судна «ЛИДИЯ В» доложил оператору СУДС, что судно находится в районе аварии, продолжают наблюдение.

В 10:02 МСКЦ Керчь назначил капитана СБС «МЕРКУРИЙ» руководителем спасательной операции.

В 10:04 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС, что волна начинает захлестывать надстройку до спардека.

В 10:21 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» проинформировал капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» о расстоянии 9 кабельтовых до него, время подхода 10-12 минут, предварительно к правому борту.

В 10:32 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС о подходе СБС «МЕРКУРИЙ».

В 10:36 вахтенный помощник капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» доложил оператору СУДС о покидании мостика и переходе на корму, где собрались все члены экипажа.

В 10:38 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» предложил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» спасти людей с воды, так как не может подойти и безопасно снять членов экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» с борта судна, порекомендовав капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» спустить канат и по нему спускаться в воду. Капитаны рядом стоящих судов посоветовали капитану СБС «МЕРКУРИЙ» спустить свой спасательный плот и передать его на т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

В 10:41 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» проинформировал капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», что он попытается подойти с наветренной стороны и передать спасательный плот.

В 10:57 СБС «МЕРКУРИЙ» подал буксирный трос на корму т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212». Капитан СБС «МЕРКУРИЙ» предложил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» по канату по одному человеку перебираться на СБС «МЕРКУРИЙ».

В 10:58 буксирный трос с СБС «МЕРКУРИЙ» на т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» оборвался.

В 11:00 капитан МФАСС «СПАСАТЕЛЬ ИЛЬИН» сообщил оператору СУДС об очень сильных порывах ветра до 35 м/с.

В 11:02 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» о том, что они попытаются ещё раз закрепиться за них.

В 11:06 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» о том, что у них не получается закрепиться и они встанут на якорь и будут готовы брать людей из воды.

В 11:08:45 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» о том, что они будут пытаться еще раз подойти и закрепиться.

В 11:24 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» о том, что они смогли закрепиться, винтами не работают. Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил капитану СБС «МЕРКУРИЙ» о том, что они спустили в воду свой канат с привязанным к нему спасательным жилетом.

В 11:40:35 капитан МФАСС «СПАСАТЕЛЬ ИЛЬИН» сообщил оператору СУДС об увеличении высоты волны до 5 метров.

В 11:51 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил, что они подняли с воды канат и прикрепили к нему спасательный плот ПСН-20. К этому же плоту прикрепили свой канат для возможности



Рис. 5. Нераскрывшийся ПСН-20 у кормовой части танкера

подтягивания к СБС «МЕРКУРИЙ» плота после его открытия.

В 12:00 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщил капитану СБС «МЕРКУРИЙ» о том, что они с трудом выбирают канат, который очень сильно испачкан в мазуте.

В 12:04 после выборки каната капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщает капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», чтобы они как можно сильнее дергали пусковой линь плота для его раскрытия с последующим пересаживанием в плот. Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» сообщает, что линь плота перекрутился через канат СБС «МЕРКУРИЙ» и открыть плот не получается.

По объяснению капитана СБС «МЕРКУРИЙ» плот передавался в закрытом виде в связи с сильным ветром и волнением моря, загрязнением мазутом каната, на котором передавался плот. Поэтому, если бы плот передавался в открытом виде, то была опасность не вытянуть его силами экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

Экипаж т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» подтащил плот в закрытом виде к своему судну. Попытки раскрыть плот путём выдёргивания пускового линя экипажем т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» были безрезультатны. При этом капитан СБС «МЕРКУРИЙ» визуально наблюдал, что плот на волнении выходил из воды вертикально и висел на

пусковом лине, но не раскрывался.

В 12:11 вертолет ВМФ России сообщил капитану СБС «МЕРКУРИЙ» о том, что они готовы работать с ним.

В 12:25 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил оператору СУДС что вертолет забрал 2 человека, но всех не получится забрать, спасательный плот на данный момент так и не раскрыт.

В 12:27 капитан МФАСС «СПАСАТЕЛЬ ИЛЬИН» сообщил оператору СУДС об очень сильной зыби, высота волны доходит до 6 метров. Они (МФАСС «СПАСАТЕЛЬ ИЛЬИН») продвигаются на юг, так как из-за очень высокой зыби двигаться на запад не представляется возможным.

В 12:42 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» поручил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» привязать к корме судна канат со спасательным плотом для обозначения места кормовой части судна на случай, если судно затонет.

В 12:56 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил капитану т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» о том, что если кого-то из членов экипажа не успеет забрать вертолёт, спасательное судно будет стоять до последнего и собирать их из воды.

В 12:57 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» объявил судовую тревогу: «Человек за бортом!».

Из объяснения капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» следует, что, когда на борту судна оставались 5 человек началось резкое затопление кормовой части т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» и

оставшихся членов экипажа смыло в воду. Кормовая часть затонула в точке с координатами $\varphi=45^{\circ}05.14'N$; $\lambda=036^{\circ}32.2'E$.



Рис. 6. Эвакуация членов экипажа танкера

В 13:04 оператор СУДС сообщил, что на данный момент 8 человек забрал вертолет, 5 человек находятся в воде.

В 13:32 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» доложил оператору СУДС о том, что подняли на борт одного члена экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», второй член экипажа сильно загрязнен мазутом, без признаков жизни, поднять не могут, запросили помощь вертолета для его поднятия.

По объяснению капитана СБС «МЕРКУРИЙ»: «Ближе всего в воде к борту спасательного судна находился матрос-член экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», которому удалось быстро подать спасательный круг с линем и поднять его с левого борта на палубу СБС «МЕРКУРИЙ». Также было подготовлено еще 6 спасательных кругов с линиями. Одновременно с этим с правого борта СБС «МЕРКУРИЙ» вертолет поднимал с воды оставшихся в воде членов экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

Старший помощник капитана СБС «МЕРКУРИЙ» обнаружил одного человека, плавающего в большом пятне мазута, который

подавал сигналы о помощи. Он был в спасательном жилете. Со слов капитана СБС «МЕРКУРИЙ»: «Когда мы сблизилась с ним и предприняли попытки подъема его из воды, получилось ухватиться за рюкзак, надетый на него за спиной, в этот момент человек подавал признаки жизни, но при этом был полностью облеплен мазутом, находился в большом мазутном пятне густой консистенции. При попытке поднять его за ручку рюкзака, человек выскользнул из рюкзака, но спасательный жилет остался на нем». Со слов членов экипажа СБС «МЕРКУРИЙ» его удалось поймать второй раз ближе к корме с левого борта. Попытки поднять и вытащить его из воды не удавались из-за того, что он был весь в мазуте и выскальзывал из рук. За время попыток поднять его из воды, человека снесло за корму СБС «МЕРКУРИЙ».

С кормы палубной командой был спущен скоб-трап (металлический жесткий), за который человек, находившийся в воде зацепился, засунув руку между перекладинами, но после этого человек обмяк и, отпустив скоб-трап, опустился под пятно мазута. После этого члены экипажа СБС «МЕРКУРИЙ» на некоторое время, приблизительно 5 минут, потеряли человека, находившегося в воде из виду.

В 13:45 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» сообщил оператору СУДС о том, что вертолет поднял еще одного человека из воды. Оператор СУДС уточнил информацию для вертолета и капитана СБС «МЕРКУРИЙ», что в воде должен быть еще один человек.

В 14:06 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» доложил оператору СУДС о том, что спасенный матрос т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» подтвердил, что на борту т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» было 13 членов экипажа, а не 14, как указано в судовой роли.

В 14:08 капитан СБС «МЕРКУРИЙ» согласовал с МСПЦ Керчь и оператором СУДС прекращение операции по спасению членов экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

Спасено 12 человек. Один погибший - вахтенный моторист. Один член экипажа т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» находится на борту СБС «МЕРКУРИЙ», остальные вертолетами доставлены в г. Анапу. Погибший член экипажа поднят из воды вертолетом.

16.12.2024 по распоряжению МСПЦ Керчь спасенный матрос т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» был доставлен в морской порт Керчь (бухта Камыш-Бурун).

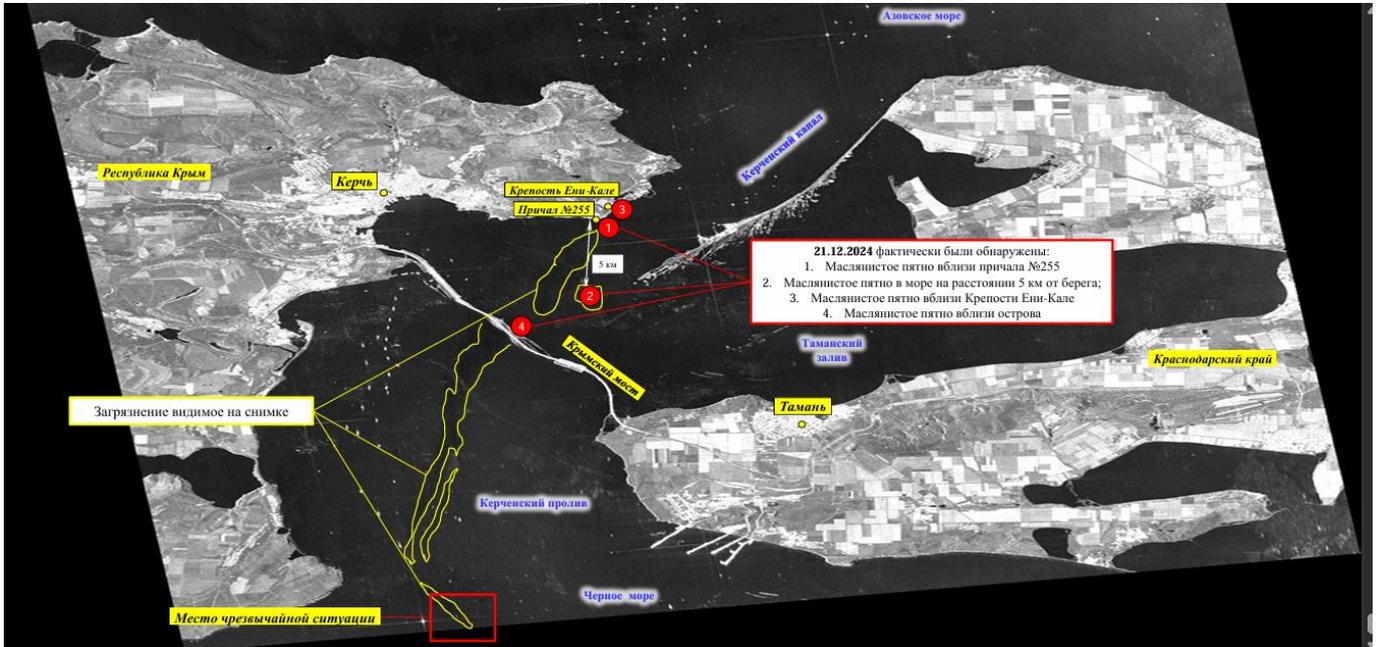


Рис. 7. Космический снимок аварии с разливом нефтепродуктов в акватории Керченского пролива (по данным космического мониторинга на 06.00 22.12.2024)



Рис. 8. Спасательное буксирное судно «МЕРКУРИЙ»

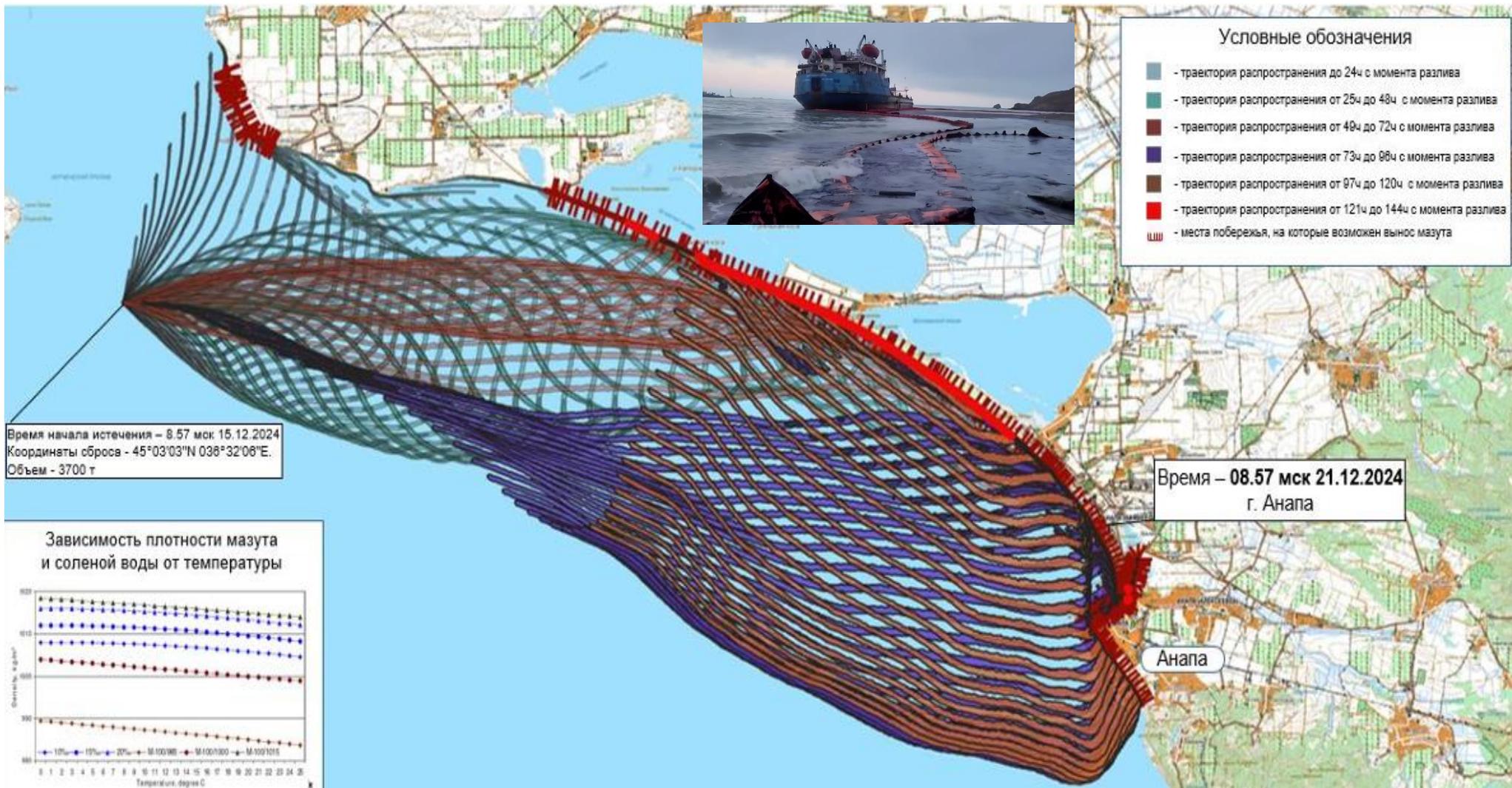


Рис. 9. Расчет распространения мазута в акватории Чёрного моря (по расчётам Государственного океанографического института имени Н.Н. Зубова, Росгидромет) (18 декабря 2024 года)

УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ

Т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» – нефтяной танкер класса «река-море», предназначенный для перевозки нефтепродуктов из внутренних районов России в прибрежные порты по рекам, где груз перегружается на более крупные морские танкеры. Большинство танкеров этого типа имеют зимние ограничения в документации, так как они предназначены для более спокойных речных вод и прибрежных районов с более низкими волнами.

Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним устанавливают порядок информирования о заходе судов в морской порт и выходе из морского порта с использованием системы централизованного учета государственного портового контроля (далее - СГПК).

Согласно информации из СГПК т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» следуя из Саратова 16.11.2024 в 22:20 зашел в морской порт Ростов-на-Дону.

Разрешение на выход судна из морского порта Ростов-на-Дону было оформлено государственным инспектором морского порта Ростов-на-Дону.

17.11.2024 в 13:30 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» вышел из морского порта Ростов-на-Дону следуя в морской порт Кавказ. На момент выхода, экипаж судна не соответствовал Свидетельству о минимальном составе экипажа.

Исходя из пояснений капитана морского порта Ростов-на-Дону, осмотр судна перед отходом не производился поскольку, согласно данным информационной системы Государственного портового контроля судно имело малое значение риска и инспекционный период у данного судна открывался с 20.06.2025.

То есть, при оформлении выхода судна из порта Ростов-на-Дону, проводилась исключительно проверка документов, загруженных в PortCall. При этом, загруженные документы указывали на то, что экипаж судна по своему составу и квалификации соответствует Свидетельству о минимальном составе экипажа.

Исходя из объяснений капитана судна «ВОЛГОНЕФТЬ-212» он намерено представил недостоверные сведения о составе экипажа, чтобы у капитана порта не возникло вопросов и судно вышло в рейс.

При формировании заявки на выход судна из морского порта Ростов-на-Дону в СГПК были внесены:

- Документ о минимальном безопасном составе экипажа № 3419 от 07.06.2022, выданный капитаном морского порта Таганрог;
- Судовая роль т/х «Волгонефть-212» от 17.11.2024;
- Дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажа судна;
- Свидетельство о классификации № 14.24.013.552589 от 14.06.2024 (Приложение № 13);
- Приложение к Свидетельству о классификации № 14.24.013.387807 от 14.06.2024;
- иные документы, необходимые для оформления судна на выход из морского порта.

Исходя из представленных документов, следует, что дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажа судна, приложенные к заявке на выход судна из порта, соответствовали судовой роли т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» от 17.11.2024. Таким образом, в соответствии с заявкой на выход из порта Ростов-на-Дону, размещенной агентом 16.11.2024 в СГПК, т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» был укомплектован экипажем в соответствии со Свидетельством о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна.

17.11.2024 в день выхода т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» из морского порта Ростов-на-Дону, агентом в СГПК внесена заявка о планируемом заходе судна в порт Кавказ 18.11.2024.

При формировании заявки в СГПК была внесена судовая роль т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» без даты. Экипаж судна в указанной судовой роли, соответствовал сведениям, содержащимся в судовой роли от 17.11.2024, поданной при выходе из морского порта Ростов-на-Дону.

Вместе с тем, при проведении опроса капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» установлено, что

т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» не был укомплектован экипажем в соответствии со Свидетельством о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна.

Так, согласно Свидетельству о минимальном составе экипажа судна для т/х «Волгонефть-212», судно считается укомплектованным экипажем, если оно имеет экипаж в следующем составе: капитан - 1, старший помощник капитана - 1, вахтенный помощник капитана - 1, вахтенный матрос - 3, старший механик - 1, второй механик - 1, вахтенный механик - 1, судовой повар - 1.

Как следует из опроса капитана т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», состав экипажа, заявленный в судовой роли, представленной капитану морского порта Кавказ, не соответствовал фактически находящимся на т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» членам экипажа.

Так, в судовой роли старшим помощником капитана заявлен один человек, а фактически на борту находился другой (не заявлен в судовой роли и не приложен диплом о соответствии занимаемой должности), заявленный второй помощник капитана на борту судна отсутствовал. Также в судовой роли вторым механиком заявлен один человек, фактически вместо него вторым механиком на борту был другой (не заявлен в судовой роли и не приложен диплом о соответствии занимаемой должности), заявленный третий механик на борту судна отсутствовал. Кроме того, на борту судна находился матрос, который не был заявлен в судовой роли.

Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», при опросе пояснил, что находящийся на судне СПКМ не мог исполнять обязанности старшего помощника капитана, так как его диплом члена экипажа судов внутреннего водного транспорта имеет ограничение по работе на судах с водоизмещением более 3000 тонн. Также капитан пояснил, что он представил судovou роль, содержащую недостоверные сведения, чтобы у капитана порта не было вопросов. Также капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» пояснил, что указанных членов экипажа, образование которых не соответствовало занимаемым должностям, на судно направила компания-судовладелец, поэтому он с ними работал.

С учетом изложенного судовладелец т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» допустил выпуск в плавание судна с неукомплектованным экипажем. Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в нарушение требований КВВТ РФ управлял судном с неукомплектованным экипажем.

Согласно Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, требования к безопасности объектов регулирования устанавливаются в зависимости от разряда водного бассейна, в котором предполагается эксплуатация объектов регулирования. Перечни водных бассейнов в зависимости от их разряда устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации. Настоящим техническим регламентом предусмотрены такие разряды водных бассейнов, как "Л", "Р", "О", "М", "О-ПР", "М-ПР" и "М-СП". Соответствующие этим разрядам предельно допускаемые для плавания высоты волн, их повторяемость (обеспеченность) и скорость ветра приведены в приложении № 2 к Техническому регламенту.

В соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации подлежащие государственной регистрации суда, за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, подлежат классификации и освидетельствованию. Классификация и освидетельствование судов осуществляются в соответствии с Положением о классификации и об освидетельствовании судов, Правилами освидетельствования судов в процессе их эксплуатации, Правилами технического наблюдения за постройкой судов, Правилами технического наблюдения за изготовлением материалов и изделий для судов, Правилами предотвращения загрязнения окружающей среды с судов и Правилами классификации и постройки судов с выдачей свидетельств о классификации и иных судовых документов, подтверждающих соответствие судов этим правилам.

Если судно или его элементы не удовлетворяют требованиям Правил, а также в случае, если ранее установленные судну класс/категория и условия эксплуатации не обеспечивают безопасность плавания, охрану жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей судов, сохранность перевозимых на судне грузов, а также экологическую безопасность, судну снижается класс/категория и/или оно признается годным к эксплуатации только с ограничениями (далее -

эксплуатационные ограничения), к которым относятся, в том числе, ограничение по району плавания и сезону эксплуатации.

14.06.2024 проводилась классификация и освидетельствование т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», с выдачей Свидетельства о классификации от 14.06.2024 с приложением.

Приложением к Свидетельству о классификации, судну установлены следующие районы и сезоны плавания:

1. Азовское море

- без ограничений. Март-ноябрь.

2. Черное море

- 10-мильная прибрежная зона от Керченского пролива до морского порта Новороссийск, Апрель-октябрь;

- 10-мильная прибрежная зона от Керченского пролива до морского порта Новороссийск. При высоте волны не более 2,0 метров. (Март-ноябрь);

- 10-мильная прибрежная зона вокруг Крымского полуострова от Керченского пролива до параллели 45°00'00,0"N со стороны западного побережья Крымского полуострова. Апрель-сентябрь;

- Прибрежная зона между линиями, соединяющими точку с координатами $\varphi=45^{\circ}05'30,0"N$; $\lambda=036^{\circ}35'30,0"E$ с мысом Панагия и мысом Железный Рог. При высоте волны не более 2,0 метра. Март, ноябрь.

3. Азовское и Черное моря

- Керченский пролив севернее линии, проходящей через оконечность косы Тузла. Март-ноябрь;

- Керченский пролив от линии, проходящей через оконечность косы Тузла, до линии, последовательно соединяющей мыс Такиль, якорную стоянку с координатами $\varphi=45^{\circ}05'30,0"N$, $\lambda=036^{\circ}33'30,0"E$; $\varphi=45^{\circ}05'30,0"N$, $\lambda=036^{\circ}35'30,0"E$ и мыс Панагия. При высоте волны не более 2,0 метра. Март, 21-30 ноября;

- Керченский пролив (от линии соединяющей мыс Такиль, якорную стоянку с координатами $\varphi=45^{\circ}05'30,0"N$, $\lambda=036^{\circ}33'30,0"E$; $\varphi=45^{\circ}05'30,0"N$, $\lambda=036^{\circ}35'30,0"E$. и мыс Панагия) до рейдового перегрузочного района РПР №3 морского порта Кавказ с координатами: $\varphi=45^{\circ}02'60,0"N$, $\lambda=036^{\circ}31'58,0"E$; $\varphi=45^{\circ}02'60,0"N$, $\lambda=036^{\circ}33'50,0"E$; $\varphi=45^{\circ}01'33,0"N$, $\lambda=036^{\circ}36'00"E$; $\varphi=45^{\circ}00'00"N$, $\lambda=036^{\circ}36'00"E$; $\varphi=45^{\circ}00'00"N$, $\lambda=036^{\circ}32'00"E$; $\varphi=45^{\circ}02'60"N$, $\lambda=036^{\circ}31'58"E$ (допускаемая высота волны 3% обеспеченности не более 2,0 метров, сезон плавания: март, 21-30 ноября (включительно); плавание в ледовых условиях не допускается; выполнение грузовых операций при высоте волны 3% обеспеченности не более 1,0 м.

Следовательно, ограничения, установленные Российским Классификационным Обществом (РКО), не позволяли т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» осуществлять плавание в Азовском и Черном морях, включая Керченский пролив, после 30 ноября.

26.11.2024 судовладелец т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» обращался в адрес РКО с запросом о продлении сезонов плавания судов за пределами сроков, установленных РКО.

РКО в своем ответе пояснило, что продление сезонов плавания судов с грузом на борту за пределами установленных документами РКО сроков, в условиях отсутствия разрешения Министерства транспорта Российской Федерации, находится вне компетенции РКО.

Судовладельцем была подана заявка на внеочередное освидетельствование (разовый перегон) т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

Танкер «ВОЛГОНЕФТЬ-212» находился в неподготовленном состоянии (с грузом на борту). При таких обстоятельствах у РКО отсутствовала возможность проведения внеочередного освидетельствования. Разрешение на разовый перегон не оформлялось.

Несмотря на имеемые у судна ограничения по сезону и условиям плавания с 30.11.2024, судовладельцем не были приняты меры по направлению судна в безопасный для плавания район.

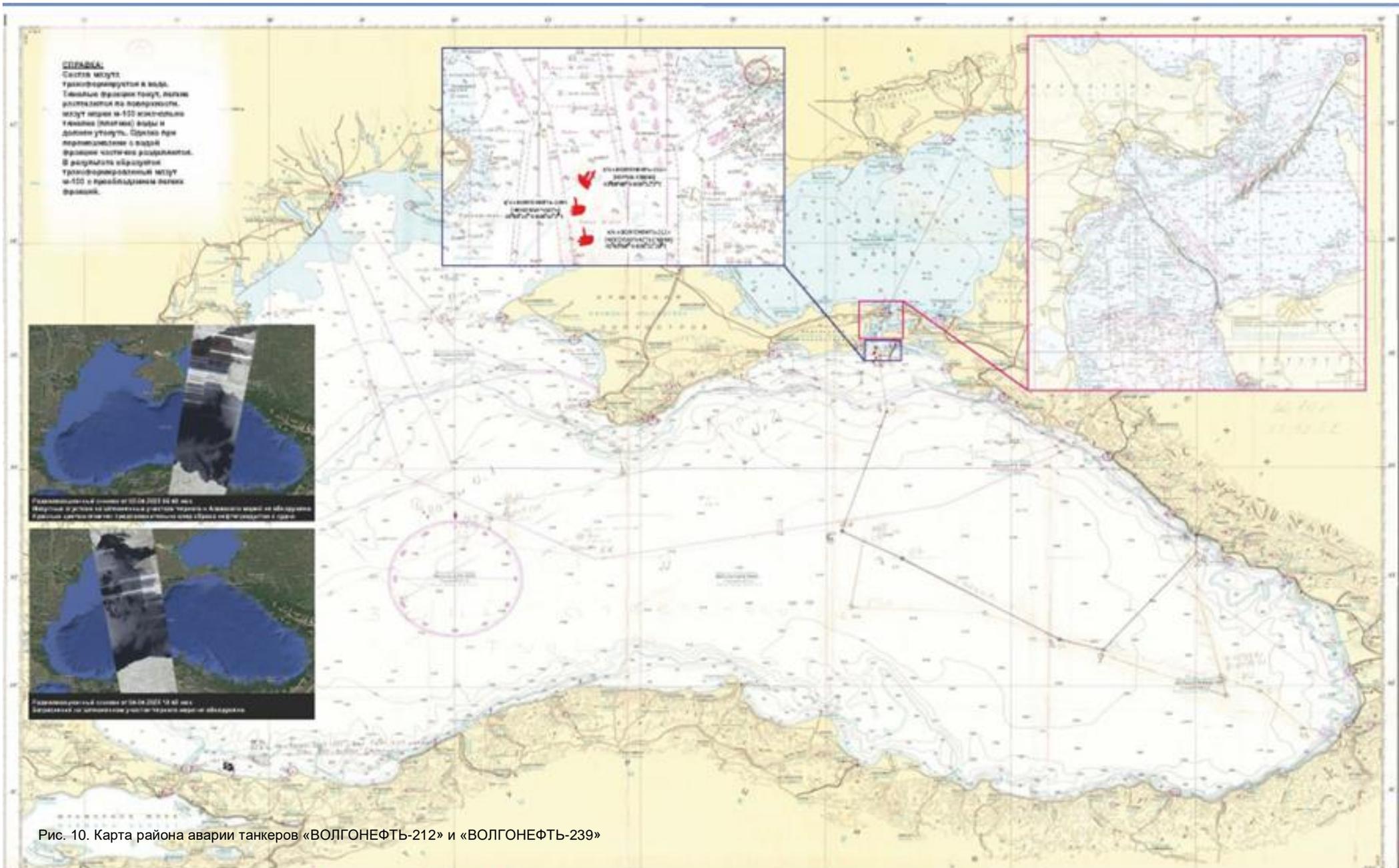


Рис. 10. Карта района аварии танкеров «ВОЛГОНЕФТЬ-212» и «ВОЛГОНЕФТЬ-239»

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- НОСОВАЯ ЧАСТЬ
- КОРМОВАЯ ЧАСТЬ
- ОГУСТИК МАЗУТА

В соответствии с Обязательными постановлениями в морском порту Кавказ движение в зоне действия СУДС осуществляется на основании суточного графика расстановки и движения судов в морском порту, представляемого капитаном порта в СУДС ежедневно в 15.00.

В соответствии Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, судно передает СУДС (при входе в зону ее действия) или Службе контроля судоходства и управления судоходством (при приближении судна к границам акватории морского порта или к подходам к морскому порту), в том числе, информацию о неисправностях судовых технических средств и наличии других ограничений, влияющих на безопасность плавания. Сведений о наличии технических неисправностей и других ограничений, влияющих на безопасность мореплавания капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» не заявлял.

При этом СУДС вправе запрашивать у судна дополнительные сведения, включая информацию об ограничениях по району плавания. Как пояснил начальник СУДС Керченского пролива, оснований для запроса каких-либо дополнительных сведений у оператора СУДС не имелось.

Капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» при движении в зоне действия СУДС не представил в распоряжение СУДС информацию о наличии имеющихся у судна ограничениях, влияющих на безопасность плавания.

03.12.2024 капитан т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» осуществил проход Керченского пролива и постановку судна на якорь в Черном море южнее участка № 3 порта Кавказ - в запретном для плавания в связи с сезонными ограничениями для его судна.

Дальнейшее нахождение т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в зоне действия СУДС до даты крушения 15.12.2024 также происходило с нарушением ограничений по сезону плавания, установленных в документах РКО.

Оператор СУДС не проинформировал капитана морского порта Кавказ о допущенных т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» нарушениях плаваниях, заключавшихся в том, что судно, назначенное капитаном порта для постановки на якорь в участке № 3 в соответствии с «Графиком расстановки и движения судов», проследовало южнее данного участка и 03.12.2024 стало на якорь в Черном море в точке с координатами $\varphi=44^{\circ}57.922'N$; $\lambda=036^{\circ}34.524'E$ южнее участка № 3 порта Кавказ за границей акватории морского порта Кавказ и границей зоны действия СУДС, т.е. за границей разрешенного района плавания т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212».

Оператор СУДС Керченского пролива согласовывал все действия капитана судна т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» по передвижению и постановке на якорь, в том числе за пределами зоны действия СУДС (южнее участка № 3 и зоны действия СУДС), что выходило за пределы его полномочий.

Также оператор СУДС не проинформировал капитана морского порта о заходе судна в границы морского порта Кавказ 14.12.2024 о постановке на якорь т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в точке с координатами $\varphi=45^{\circ}03'.1N$; $\lambda=036^{\circ}32'.6E$ на участке № 6 морского порта Кавказ. Так же капитану морского порта не доводилась информация о последующих перемещениях судна 15.12.2024 уже в акватории морского порта в условиях штормового предупреждения, о развитии событий перед и во время крушения судна.

Капитан морского порта Кавказ был проинформирован начальником смены ИГПК о нахождении т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» на участке № 6 морского порта Кавказ в 9:15 15.12.2024, уже после крушения судна.

В морском порту Кавказ и на его подходах действует разрешительный порядок движения и стоянки судов в соответствии с графиком движения и расстановки судов в морском порту. График движения и расстановки судов утверждается капитаном морского порта ежедневно в 15.00 по местному времени на основании информации о заходе судна, передаваемой капитану морского порта в электронном виде.

Движение судов в акватории морского порта Кавказ и на подходах к нему (Таманский судоходный путь и Керчь-Еникальский канал) регулируется СУДС в соответствии с графиком движения и расстановки судов. На начало движения судно запрашивает разрешение СУДС.

Капитан морского порта организует и контролирует внесение информации о заходе судна в морской порт не позднее 72 часов и не ранее 120 часов до планируемого времени захода судна в морской порт на основании информации, полученной от капитана судна (внешнего капитана полностью автономного судна, судовладельца) либо от морского агента.

Сведения для оформления захода судна в морской порт, включая: класс судна и ограничения по сезону плавания капитаном судна или морским агентом передаются посредством системы PortCall в модуль «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах РФ».

17.11.2024 в 21:10 агентом т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» путем подачи сведений в модуль: «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах РФ» (PortCall) была подана заявка (предварительная за 24 часа) о планируемом заходе т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в порт Кавказ (планируемая дата и время захода - 18.11.2024 в 20:00). В заявке были указаны ограничения по сезону плавания, а именно: «ограниченный – Азовское море без ограничений (март-ноябрь включительно). Черное море: 10-ти мильная прибрежная зона от Керченского пролива до п. Новороссийск (апрель-октябрь включительно)». Данные ограничения вносятся системой автоматически на основании ранее загруженных сведений из классификационного свидетельства судна. Судовладелец корректировок в судовые документы для внесения в заявку на транзит по Керченскому проливу из Азовского в Черное море не вносил, были скорректированы только сведения о фактической осадке, надводном габарите судна, судовых запасах, об отсутствии на борту судна опасных грузов и судовая роль. Данная заявка о планируемом заходе т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в порт Кавказ была размещена в модуль PortCall.

18.11.2024 в 01:18 вышеуказанную заявку принял инспектор ИГПК морского порта Кавказ.

По данным PortCall агентом судна была внесена заявка на транзит т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» по Керченскому проливу по Таманскому судоходному пути «ввод судов (заход с моря к пункту внутри порта), операция: приход». Заявка на транзит по Керченскому проливу из Азовского в Черное море вносится в PortCall в электронном виде в уже существующую заявку.

Судовым агентом т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» была подана заявка на транзит судном Керченского пролива по Таманскому судоходному пути с планируемой датой и временем подхода 05.12.2024 в 15:00.

В Графике расстановки и движения судов в морском порту Кавказ с 15:00 05.12.2024 по 15:00 06.12.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» отсутствует. В Графике расстановки и движения судов в морском порту Кавказ с 15:00 15.12.2024 по 15:00 16.12.2024 был запланирован т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» на приход в участок № 3 морского порта Кавказ.

В Графике расстановки и движения судов в морском порту Кавказ от 02.12.2024 СУДС осуществляла контроль перехода Керченским проливом т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в составе каравана судов с 15:30 02.12.2024 по 15:30 03.12.2024 и заход в участок № 3 морского порта Кавказ. Для т/х «Волгоневфть-212» в Графике указано: место назначения – участок № 3 морского порта Кавказ, дата и время - 02.12.2024 в 17:00. При этом в примечании указано: «швартовка, выгрузка к т/х «FIRN»», который также находился на участке № 3 морского порта Кавказ.

Как установлено в ходе расследования, 03.12.2024 т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» в соответствии с Графиком расстановки и движения судов в морском порту Кавказ под проводкой лоцмана прошел Керченский пролив и, по согласованию с оператором СУДС, стал на якорь в Черном море в точке с координатами $\varphi=44^{\circ}57.922'N$; $\lambda=036^{\circ}34.524'E$ южнее участка № 3 порта Кавказ за границей акватории морского порта Кавказ и границей зоны действия СУДС в ожидании выгрузки. Со слов лоцмана, ему не было известно о классе т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» и его ограничениях плавания.

Находящиеся на т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» коллективные спасательные средства (шлюпки спасательные закрытого типа вместимостью на 17 человек, т.е. 100% людей на борту судна, размещенные в кормовой части с каждого борта и спасательный плот на 6 человек, размещенный в носовой части) в момент крушения судна, соответствовали нормам снабжения, установленным РКО.

В рамках расследования проанализированы обстоятельства длительных временных затрат

на осуществление разгрузки т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212» на судно накопитель «FIRN» в морском порту Кавказ, и установлено следующее:

Грузовые операции осуществляются при участии судов-подвозчиков, в том числе класса «река-море» как т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», для накопления товарной партии на танкере-накопителе «FIRN» и судов отвозчиков для вывоза груза на экспорт.

Очередность подхода и выгрузки определяется фрахтователем вышеуказанных судов, с учетом указаний грузовладельца, находящемуся на борту судна-накопителя «FIRN».

В соответствии с данной очередностью и технологической схемой, за шесть часов до окончания выгрузки предыдущего танкера-подвозчика, дается поручение на подход следующего танкера-подвозчика. Как правило, в зависимости от типа судна, поручение для следования в район выгрузки танкера-подвозчика дается за четыре-пять дней для подготовки груза (разогрев) в соответствии с требованиями танкера-накопителя «FIRN» по температуре.

В период с 06.11.2024 по 15.12.2024 были приостановки выгрузки всех судов по погодным условиям:

- непогода правый борт с 06.11.2024 20:20 по 07.11.2024 08:30
- непогода левый борт с 09.11.2024 07:00 по 09.11.2024 09:25
- непогода оба борта с 09.11.2024 09:25 по 13.11.2024 07:00
- непогода оба борта (Штормовое предупреждение (ШП) № 39 от 20.11.24/06:20 до 26.11.24/08:45) с 20.11.24 08:45 по 26.11.24 20:30
- непогода правый борт с 30.11.24 04:20 по 30.11.24 18:00
- непогода оба борта с 30.11.24 18:00 по 03.12.24 10:45
- непогода оба борта (ШП № 40 от 07.12.24 17:30) с 07.12.24 18:45 по 09.12.24 16:00
- непогода оба борта (отмена ШП № 40 10.12.24.10:45) с 09.12.24 23:15 по 11.12.24 08:30
- непогода правый борт (ШП № 41 от 11.12.24 23:20 до 14.12.24 07:15) с 11.12.24 23:25 по 14.12.24. 10:05
- непогода левый борт (ШП № 42 от 14.12.24. 19:00 до 19.12.24.12:00) с 14.12.24 21:25 по 19.12.24 10:15
- непогода оба борта 15.12.24 с 01:20 по 19.12.24 10:15.

Также были остановки грузовых операций по причинам воздушной тревоги и угрозы с моря.

В период с 06.11.2024 по 15.12.2024 на накопитель «FIRN» выгрузка осуществлялась 36 раз с использованием 31 судна. Товарная партия на накопитель формируется Фрахтователем с учетом указаний грузовладельца исходя из качественных характеристик груза и имеющихся грузовых пространств.

В период с 18:00 14.12.2024 до 18:00 15.12.2024 в морских портах Кавказ и Тамань прогнозировался юго-западный ветер 13-18 м/с, порывы до 24 м/с., высота волны 1,3-2,0 м.

Капитан т/х «ГЛОРИЯ», находившегося на дистанции 7 кабельтовых от т/х «ВОЛГОНЕФТЬ-212», передал фактические гидрометеорологические условия в районе аварийного случая 15.12.2024 в 09:07: ветер юго-западный больше 20 м/с, высота волны – 2,5 – 3 м.

Экологический ущерб

Значительный. Уточняется.

ПРИЧИНЫ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

- **Нарушение эксплуатации судна по сезону и условиям плавания**
 - Судно имело ограничения по плаванию в Черном море до 31 октября, Азовском море и Керченском проливе до 30 ноября, но продолжало эксплуатацию.
 - Судовладелец и капитан проигнорировали запрет на плавание в штормовых условиях.
 - Капитан порта Кавказ, обладая достаточными сведениями о наличии у т/х

«ВОЛГОНЕФТЬ-212» ограничений по сезону и условиям плавания, не позволявших судну совершать плавание в Азовском, Черном морях и Керченском проливе после 30 ноября, включил указанное судно в График движения судов для прохода через Керченский пролив и последующего перехода к рейдовому перегрузочному району РПР № 3 морского порта Кавказ в Черном море.

- **Неукомплектованный экипаж**
 - Фактический состав экипажа не соответствовал судовой роли и требованиям безопасности.
 - Отсутствовали квалифицированные специалисты (старший помощник капитана, второй механик), что снизило эффективность управления в аварийной ситуации.
- **Недостаточная прочность корпуса и усталость металла**
 - Судно было построено в 1969 году, его корпус мог иметь значительный износ.
 - Штормовые волны (3,5–4 м) превышали допустимые для судна значения (2 м), что привело к разрушению конструкции.
- **Ошибки в управлении судном**
 - Капитан принял решение о стоянке в опасной зоне, несмотря на штормовое предупреждение.
- **Неэффективная работа СУДС и портового контроля**
 - Оператор СУДС не предотвратил нарушение судном зон плавания.
 - Капитан порта Ростов-на-Дону не проверил фактический состав экипажа танкера «ВОЛГОНЕФТЬ-212» перед выходом из порта.
 - Лоцманская служба не запросила данные о классе судна при проводке через пролив.
- **Недостатки спасательной операции**
 - Отсутствие гидрокостюмов у экипажа затруднило эвакуацию.
 - Переданный спасательный плот не раскрылся, что привело к задержке спасения.

ВЫВОДЫ

- **Гибель судна, человека и разлив нефтепродуктов стали следствием системных нарушений:**
 - Игнорирование сезонных ограничений.
 - Несоответствие экипажа обязательным требованиям по укомплектованию экипажа.
 - Недостаточный контроль со стороны судовладельца и надзорных органов.
- **Спасательная операция была осложнена:**
 - Отсутствием подготовки экипажа к аварийным ситуациям.
 - Недостатками в оснащении спасательными средствами.

ИЗВЛЕЧЁННЫЕ УРОКИ

- Необходимость строгого соблюдения сезонных ограничений.
- Важность контроля состояния старых судов и их соответствия современным стандартам.
- Обязательная проверка укомплектованности экипажа перед выходом в рейс.

- Улучшение взаимодействия между СУДС, портовым контролем и капитанами судов.
- Оснащение судов современными спасательными средствами (гидрокостюмы, автоматические плоты).

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙ В БУДУЩЕМ

- **Для судовладельцев и операторов:**
 - Планировать рейс (переход) с учетом действующих судовых документов и не допускать плавание судов с ограничениями по сезону и условиям плавания, установленными организацией по классификации и освидетельствованию судов.
 - Не допускать эксплуатацию судна с неукомплектованным экипажем.
 - Проводить регулярный осмотр корпусов старых судов.
- **Для капитанов судов:**
 - Строго соблюдать районы и условия плавания.
 - Отказываться от выхода в море при штормовых предупреждениях.
- **Для СУДС и государственного портового контроля:**
 - Внедрить автоматическую проверку класса судна и ограничений при оформлении захода.
 - Усилить контроль за движением судов в штормовых условиях.
 - Не включать в суточный график суда с недействующими судовыми документами и/или имеющимися ограничениями по условиям и сезону плавания.
- **Для классификационных обществ:**
 - Внедрить автоматическую проверку класса судна и ограничений при оформлении захода.
 - Заблаговременно информировать судовладельцев о наступлении сроков окончания действия судовых документов и/или вступления в силу ограничений по условиям и сезону плавания судов с целью получения подтверждения готовности судовладельца к возобновлению действия документов и/или соблюдению ограничений по условиям и сезону плавания. При отсутствии такого подтверждения информировать регулирующие органы для принятия соответствующих мер реагирования при заходе судов в морские и речные порты.
 - Информировать регулирующие органы о приостановлении действия выданных на суда судовых документов, в том числе при нарушении условий и сезона плавания, указанных в судовых документах.
 - Предусмотреть внесение изменений в Правила классификации и постройки судов, предусматривающих наличие на судах типа «ВОЛГОНЕФТЬ» дополнительных спасательных плотов в кормовой части надстройки судна.
- **Для спасательных служб:**
 - Проводить регулярные учения по реагированию на разливы нефти и эвакуации людей в условиях разлива нефтепродуктов.
- **Для регулирующих органов:**
 - Ужесточить наказания за нарушение сезонных ограничений.
 - Организовать фиксирование нарушений судами районов, сезонов и условий плавания, с последующим уведомлением о таких нарушениях капитанов морских

- портов, классификационных обществ и надзорных органов.
- Ввести обязательную проверку экипажей перед выходом в море.
-