

СВЕДЕНИЯ

об аварийности судов на море и внутренних водных путях в первом полугодии 2025 года

1. АВАРИЙНОСТЬ СУДОВ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

В первом полугодии 2025 года произошло 16 аварийных случаев на море, на 8 аварийных случаев (33 %) меньше, чем в первом полугодии 2024 года.

За указанный период произошло 3 случая гибели человека в прямой связи с эксплуатацией судна, из них один пассажир.

ПОКАЗАТЕЛЬ	1 полугодие 2024	1 полугодие 2025
ВСЕГО АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ	24	16
пассажирское	5	0
буксир	4	0
танкер	0	3
сухогруз (генгруз)	10	10
лоцманский катер	1	0
ролкер (RO-RO)	3	0
плавучая мастерская	1	0
маломерное	0	2
самоходная шаланда, мусоросборщик	0	1
ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫЕ АВАРИИ	1	1
АВАРИИ	23	15
АВАРИИ, СВЯЗАННЫЕ С ГИБЕЛЬЮ ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМОМ	6	3
Погибших в прямой связи с эксплуатацией судна, человек	5	3
танкер	0	1
буксир	2	0
пассажирское судно	0	1
сухогруз (генгруз)	2	1
лоцманский катер	1	0
из них пассажиров	1	1
Получивших тяжкий вред, причинённый здоровью в прямой связи с эксплуатацией судна, человек	1	0
буксир	1	0
из них пассажиров	0	0



1.1. ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ ПО ВИДАМ

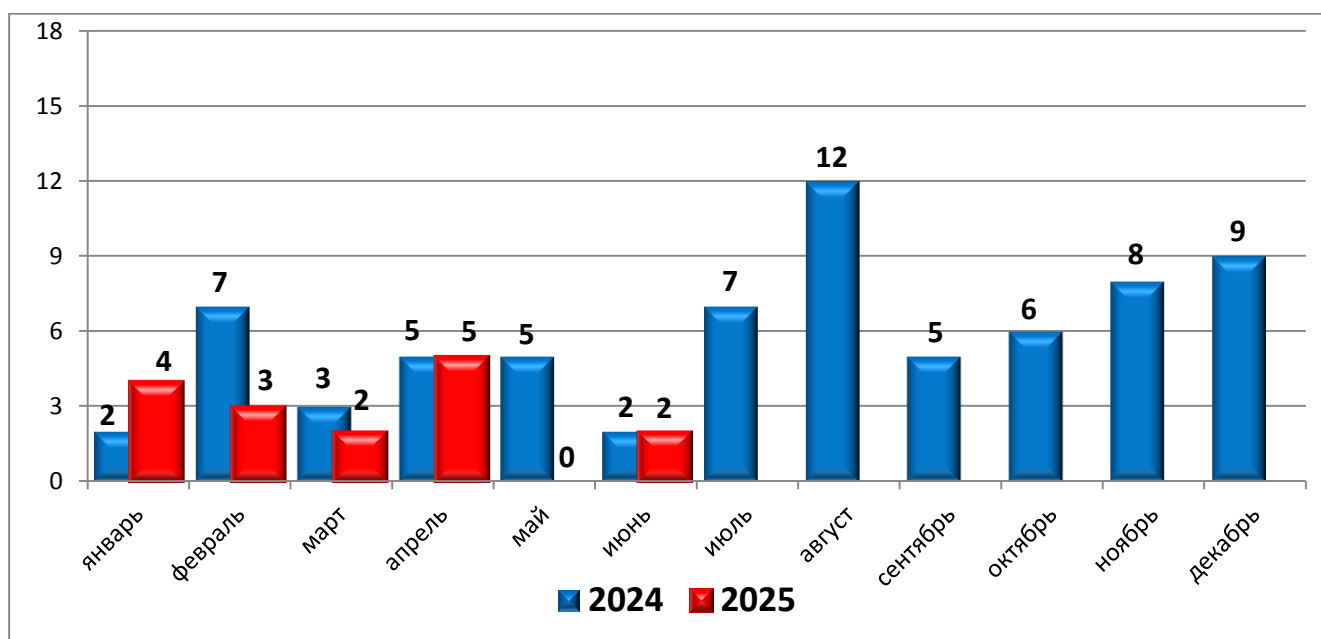
Виды АС	2024	1 полугодие 2025
1. Навигационные, всего из них:	33	4
навал	9	1
столкновение	6	0
посадка на мель	17	3
столкновение с притопленным предметом	1	0
2. Технические всего из них:	26	9
повреждение судовых устройств и механизмов	20	8
затопление/потеря остойчивости, плавучести	1	0
повреждение корпуса судна	3	1
пожар/взрыв	2	1
3. Потеря/повреждение буксируемого объекта	1	0
4. Гибель человека, случаев	8	3
Всего погибших, человек	17	3
5. Получение тяжких телесных повреждений, случаев	3	0
Всего получивших тяжкие телесные повреждения, человек	3	0
ВСЕГО аварийных случаев	71	16

1.2. ПРИЧИННЫЕ ФАКТОРЫ ГИБЕЛИ ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМА НА СУДАХ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

Причинные факторы	Количество случаев	
	2024	1 полугодие 2025
Падение за борт, из них:	7	2
<i>при посадке/высадке лоцмана</i>	2	0
<i>неизвестно</i>	5	2
Падение с высоты	1	0
Швартовная операция	1	1
Судовые работы	2	0
Потеря судном остойчивости/плавучести	3	0
Столкновение судна	1	0
ВСЕГО	15	3



1.3. СООТНОШЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ ПО МЕСЯЦАМ



1.4. ИЗВЛЕЧЁННЫЕ УРОКИ

.1 Технические неисправности остаются основной причиной аварий (56 % случаев).

- Частые отказы главных двигателей и винто-рулевых комплексов.

.2 Человеческий фактор в смертельных случаях:

- Недостаточный контроль за людьми на палубе (падения за борт).
- Нарушение техники безопасности при швартовке.

.3 Проблемы с маломерными прогулочными судами:

- Отсутствие должного контроля за пассажирскими перевозками.
- Недостаточная подготовка экипажей.

1.5. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ АВАРИЙ

Морякам, судовладельцам, операторам судов, инспекторам портового контроля, инспекторам классификационных обществ

.1 Повысить техническую надежность судов:

- Усилить контроль за состоянием судовых механизмов:
- Расширить перевод судов флота на СНТО и СНТОР (Система непрерывного технического обслуживания и ремонта)
- Проводить внеплановые инспекции судов с историей отказов.

.2 Обеспечить безопасность экипажа и пассажиров:



- Обязать использование страховочных систем при работах на верхней палубе (особенно при шторме), на высоте (трапы, мачты, трюмы, борт судна).
- Перед выходом судна в рейс (на маршрут) в обязательном порядке инструктировать пассажиров по использованию индивидуальных и коллективных спасательных средств.

.3 Принять организационные меры:

- Повысить ответственность должностных лиц за неисправное оборудование.
- Усилить контроль за своевременностью и качеством ремонта.
- Уделять повышенное внимание при инспекциях «проблемных» судов.

.4 Подготовка экипажей:

- Проводить регулярные учения по: спасению человека за бортом; тушению пожаров; действиям при отказе техники.
- Организовать обязательные курсы по оказанию первой помощи.

Несмотря на снижение общего числа аварий, остаются проблемы с технической надежностью и безопасностью людей. Основные усилия должны быть направлены на:

- предотвращение отказов техники.
- снижение роли человеческого фактора в авариях (тренировки, контроль, страховка).
- ужесточение контроля за маломерными судами (пожары, падения за борт).

Принятие этих мер поможет дальнейшему снижению аварийности и повышению безопасности мореплавания.

2. АВАРИЙНОСТЬ СУДОВ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

В первом полугодии 2025 года произошло 19 аварийных случаев с судами рыбопромыслового флота, на 5 аварийных случая (36 %) больше, чем в первом полугодии 2024 года.

За указанный период зарегистрировано 8 случаев гибели человека и 1 случай травматизма в прямой связи с эксплуатацией судна.

ПОКАЗАТЕЛЬ	1 полугодие 2024	1 полугодие 2025
ВСЕГО АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ	14	19
ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫЕ АВАРИИ	0	0
АВАРИИ	14	19
АВАРИИ, СВЯЗАННЫЕ С ГИБЕЛЬЮ	7	9



ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМОМ		
Погибших в прямой связи с эксплуатацией судна, человек	6	8
из них пассажиров	0	0
Получивших тяжкий вред, причинённый здоровью в прямой связи с эксплуатацией судна, человек	1	1
из них пассажиров	0	0

2.1. ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ ПО ВИДАМ

ВИДЫ АС	2024	1 полугодие 2025
1. Навигационные, всего из них:	3	1
навал	0	0
столкновение	1	0
посадка на мель	2	1
столкновение с притопленным предметом	0	0
Технические всего из них:	12	10
повреждение судовых устройств и механизмов	7	7
затопление/потеря остойчивости, плавучести	1	1
повреждение корпуса судна	3	0
пожар/взрыв	1	2
3. Гибель человека, случаев	9	7
Всего погибших, человек	9	8
4. Получение тяжких телесных повреждений, случаев	2	1
Всего получивших тяжкие телесные повреждения, человек	2	1
ВСЕГО аварийных случаев	26	19

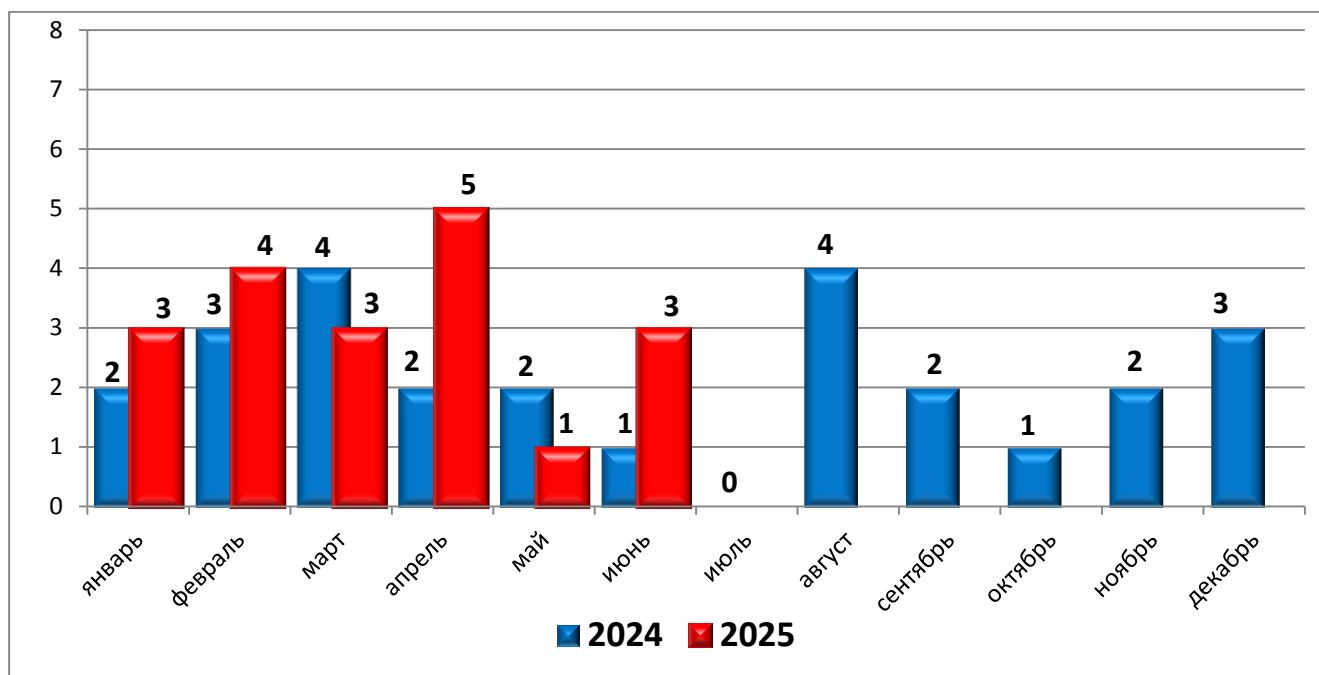
2.2. ПРИЧИННЫЕ ФАКТОРЫ ГИБЕЛИ ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМА НА СУДАХ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

Причинные факторы	Количество случаев	
	2024	1 полугодие 2025
Падение за борт, из них:	9	4
при рыбопромысловой операции	3	3
при швартовной операции	1	0
скольжение, потеря равновесия	1	0
неизвестно	4	1
Падение с высоты	1	1



Рыбопромысловые работы	0	2
Водолазные работы	1	0
Взрыв/пожар	0	1
Скольжение/потеря равновесия	0	1
ВСЕГО	11	9

2.3. СООТНОШЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ ПО МЕСЯЦАМ



2.4. ИЗВЛЕЧЁННЫЕ УРОКИ

.1 Технические неисправности остаются основной причиной аварий (53%). Чаще всего выходят из строя главные двигатели (4 случая) и винто-рулевой комплекс (3 случая).

.2 Человеческий фактор – ключевая причина гибели людей:

- Падения за борт (4 случая, в т.ч. 3 при промысловых операциях).
- Несоблюдение ТБ при работе на высоте (1 смерть).
- Неисправность оборудования (гибель при работе с тралом, ярусом).

.3 Пожары стали причиной 2 аварий (включая 1 смертельный случай).

2.5. Рекомендации по предупреждению аварий

Морякам, судовладельцам, операторам судов, инспекторам портового контроля, инспекторам классификационных обществ

.1 Повысить техническую надежность судов:

- Усилить контроль за состоянием судовых механизмов:



- Расширить перевод судов флота на СНТО и СНТОР (Система непрерывного технического обслуживания и ремонта)
 - Установить датчики вибрации и перегрева на критичные узлы.
- .2 Повысить пожарную безопасность:
- Обязательные тренировки по борьбе с пожарами.
 - Проверка электрооборудования и топливных систем перед выходом в море.
- .3 Обеспечить безопасность экипажа:
- Обязать использование страховочных систем при работах на верхней палубе (особенно при шторме), на высоте (трапы, мачты, трюмы, борт судна).
 - Внедрить автоматические датчики падения за борт.
 - Усилить контроль за трезвостью и усталостью экипажа.
- .3 Организационные меры:
- Повысить ответственность должностных лиц за неисправное оборудование.
 - Усилить контроль за своевременностью и качеством ремонта.
 - Уделять повышенное внимание при инспекциях «проблемных» судов.
- .4 Подготовка экипажей:
- Регулярные учения по:
спасению человека за бортом;
тушению пожаров;
действиям при отказе техники.
 - Обязательные курсы по оказанию первой помощи.

3. АВАРИЙНОСТЬ СУДОВ НА МОРЕ

В первом полугодии 2025 года на море произошло 35 аварийных случаев (16 АС с судами торгового мореплавания и 19 АС с судами рыбопромыслового флота), на 3 аварийных случая (8 %) меньше, чем за аналогичный период 2024 года.

3.1 АВАРИИ НА МОРЕ, СВЯЗАННЫЕ С ГИБЕЛЬЮ ЛЮДЕЙ И ТРАВМАТИЗМОМ

В первом полугодии 2025 года произошло 12 аварий на море, связанных с гибелью человека и травматизмом в прямой связи с эксплуатацией судна. В этих авариях погибло 11 человек (из них 1 пассажир) и 1 человек травмирован.

.1 01.01.2025 в 07:40 (мск) в восточной части Средиземного моря при следовании танкера «СЕРГЕЙ ЛЬВОВ» (судовладелец АО «ИЛЬЯ МУРОМЕЦ», п/р Астрахань) из п. Александрия (Египет) в п. Ростов на Дону (Россия) на борту



судна было обнаружено исчезновение человека, 3 механика. 02.01.2025 танкер покинул район поиска. Пропавший член экипажа не найден.

.2 06.01.2025 в 03:40 LT (UTC+3) в Балтийском море, в координатах $\varphi=54^{\circ}31'0''N$; $\lambda=019^{\circ}36'0''E$ пропал без вести старший помощник капитана МРТК «ПАРУСНИК» (судовладелец ООО «Морская фирма «Сталактит», п/р Калининград). Поиск человека результатов не дал.

.3 21.01.2025 в 04:10 LT (UTC+10) в морском порту Далянь (КНР), у причала грузового терминала Даляньвань ($\varphi=39^{\circ}01,0'N$; $\lambda=121^{\circ}42,0'E$) на РТМК «ЦАРИЦА» (судовладелец ПАО «Находкинская БАМР», п/р Находка) при падении с высоты в трюм, механик рефрижераторных установок (стажер) получил повреждения не совместимые с жизнью. Произошла остановка дыхания и сердечной деятельности.

.4 05.02.2025 в 04:08 LT (UTC+3) на промысле в Баренцевом море западнее п-ова Рыбачий ($\varphi=69^{\circ}51'36''N$; $\lambda=031^{\circ}42'18''E$) на СРТМ МК-477 «СУНТАР» (судовладелец ООО «Антей», п/р Мурманск) при стоговке крабовых ловушек упал за борт матрос. Поиск к положительному результату не привел. Человек пропал без вести.

.5 13.02.2025 в 15:42 LT (UTC+12) в Тихом океане, 60 миль к западу от м. Лопатка на РТМК-С «АЛЕКСАНДР КОСАРЕВ» (судовладелец ПАО «Преображенская база тралового флота», п/р Находка) при выборке левого трала в результате обрыва стопора с левого борта в районе 80 шп., мастер добычи получил травму левой височной кости лицевой части головы, несовместимую с жизнью.

.6 16.03.2025 в 14:30 LT (UTC +3) в акватории морского порта Мурманск, у причала № 12 рыбного терминала на НИС «ВИЛЬНЮС» (судовладелец ФГБНУ «Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии», п/р Мурманск) вахтенный помощник капитана, спускаясь по трапу из рулевой рубки, упал и получил тяжкий вред здоровью.

.7 26.03.2025 в 01:00 на выходе из порта Пусан (Южная Корея) после ремонта на ТР «КРИСТАЛ АЗИЯ» (судовладелец ЗАО «Транс Винд Флот», п/р Владивосток) разрушилась турбина главного двигателя и возник пожар в машинно-котельном отделении. При этом от разлетающихся осколков стекла пострадали шесть моряков. Пострадавшие спасательным вертолётom в госпиталь порта Пусан, где от полученных травм скончался моторист судна. Пожар был ликвидирован экипажем судна. ТР «КРИСТАЛ АЗИЯ» отбуксирован в порт Пусан.

.8 21.04.2025 в 12:30 LT (UTC+12) на промысле в Беринговом море, 85 миль к S от м. Наварин, в координатах: $\varphi=60^{\circ}57'3''N$; $\lambda=179^{\circ}32'3''E$ на РС «КОМАНДОР» (судовладелец ООО «Рыбокомбинат «Островной», п/р Владивосток) при окончании постановки яруса, сбрасывании с борта судна буюв с



вешкой старший тралмастер, 07.01.1977 г.р., выпал за борт в результате попадания ноги в петлю. По судну объявлена тревога «Человек за бортом», выполнен маневр по спасению и подъему пострадавшего на борт. Пострадавший поднят на борт, проведены реанимационные действия, которые результатов не дали. В 13:30 была констатирована смерть тралмастера.

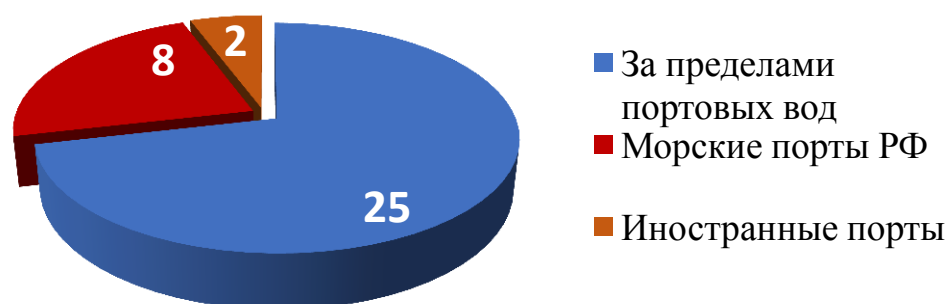
.9 22.04.2025 в 13:20 LT (UTC+12) в Авачинском заливе Тихого океана, между островом Старичков и бухтой Тихой с маломерного прогулочного катера ОРСА-II (судовладелец ИП Бутковская, п/р Петропавловск-Камчатский) выпал за борт один человек (турист). Организованные поиски к положительному результату не привели. Человек пропал без вести.

.10 25.04.2025 в 06:45 LT (UTC+5) в акватории морского порта Сабетта при подходе к причалу № 3 т/х генгруз «ЯМАЛ КРЕЧЕТ» (судовладелец ООО «Севнор Менеджмент», п/р Архангельск), во время выполнения швартовых операций матроса ударило швартовым тросом, в результате чего он получил травмы грудной клетки внутренних органов, от которых впоследствии скончался в медицинском пункте порта Сабетта.

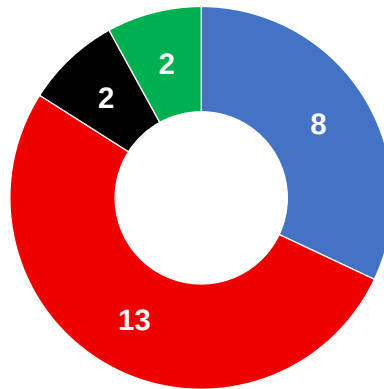
.11 20.05.2025 в 01:00 LT (UTC+10) в Татарском проливе Японского моря, 20 миль восточнее мыса Бычий при постановке крабового порядка на РС «ОБАЯТЕЛЬНЫЙ» (судовладелец ООО «Примкраб», п/р Владивосток) упал за борт старший траловый мастер. Был организован поиск и в 18.24 19.05.2025 тело было поднято на борт без признаков жизни.

.12 02.06.2025 в 10:15 в Беринговом море на переходе в район промысла на СЯМ «ТИБУРОН» (судовладелец АО «ЯМСы», п/р Петропавловск-Камчатский) в помещении выборки яруса в «ротексе» (бункер со шнеком для обезглавливания рыбы) зажал помощника мастера по добыче. Силами экипажа тело рыбака было извлечено из «ротекса». Первичные реанимационные мероприятия результатов не дали. В 10.30 судовым фельдшером установлен факт смерти помощника мастера по добыче.

3.2. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ АВАРИЙ НА МОРЕ ПО МЕСТУ И ВИДАМ



3.2.1 Виды аварий за пределами портовых вод



- Гибель человека (несчастный случай) - 8
- Повреждение судовых устройств и механизмов - 13
- Пожар - 2
- Посадка на мель - 2

За пределами портовых вод – 25:

- **Балтийское море – 3:**
 - гибель человека – 1;
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 2
- **Баренцево море – 5:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 3;
 - гибель человека – 1;
 - посадка на мель - 1
- **Берингово море – 2:**
 - гибель человека - 2
- **Каспийское море – 1:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 2
- **Норвежское море – 2:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 2
- **Охотское море – 2:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Средиземное море – 2:**
 - гибель человека – 1;
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Тихий океан – 4:**
 - гибель человека – 2;



- повреждение судовых устройств и механизмов – 2
- **Японское море – 4:**
 - гибель человека – 1;
 - пожар – 2;
 - посадка на мель – 1

3.2.2 Виды аварий в акватории морских портов

В акватории морских портов и морских терминалов РФ – 8:

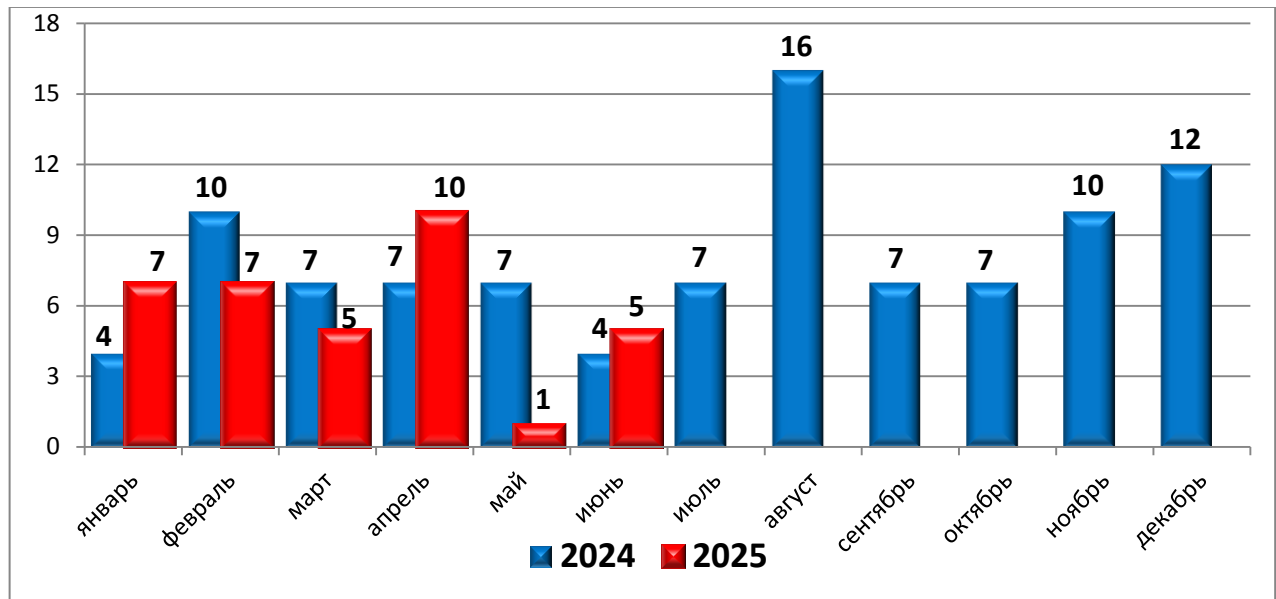
- **Азов – 2:**
 - посадка на мель – 1;
 - повреждение корпуса - 1
- **Владивосток – 1:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Кавказ – 1:**
 - повреждение судовых устройств и механизмов – 1
- **Мурманск – 1:**
 - получение тяжких телесных повреждений - 1
- **Оля – 1:**
 - посадка на мель - 1
- **Сабетга – 1:**
 - гибель человека - 1
- **Севастополь – 1:**
 - потеря остойчивости – 1

В акватории зарубежных морских портов – 2:



- Далянь (КНР) – 1:
- гибель человека – 1
- Пусан (Республика Корея) – 1:
- пожар – 1

3.4. СООТНОШЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ НА МОРЕ ПО МЕСЯЦАМ В СРАВНЕНИИ С ПРЕДЫДУЩИМ ГОДОМ



3.6. ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ НА МОРЕ ПО ВИДАМ

ВИДЫ АС	2024	Январь-май 2025
1. Навигационные, всего из них:	36	4
навал	9	0
столкновение	7	0
посадка на мель	19	4
столкновение с притопленным предметом	1	0
Технические, всего из них:	38	20
повреждение судовых устройств и механизмов	27	15
затопление/потеря остойчивости, плавучести	2	1
повреждение корпуса судна	6	1
пожар/взрыв	3	3
3. Потеря/повреждение буксируемого объекта	1	0
4. Гибель человека, случаев	17	10
Всего погибших, человек	26	10
5. Получение тяжких телесных повреждений, случаев	5	1
Всего получивших тяжкие телесные повреждения, человек	5	1
ВСЕГО аварийных случаев	97	35



4. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ НА МОРЕ ПО МТУ ФО

	Аварий всего	Аварий		Погибших			Получивших ТТП		
		Торг	Рыбол.	Торг.	Рыбол.	Всего	Торг.	Рыбол.	Всего
ДФО	14	4	10	1	6	7	-	-	-
ПВФО	-	-	-	-	-	-	-	-	-
СФО	-	-	-	-	-	-	-	-	-
СКФО	-	-	-	-	-	-	-	-	-
УФО	1	1	-	1	-	1	-	-	-
СЗФО	13	5	8		2	2		1	1
ЦФО	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ЮФО	7	6	1	1	-	1	-	-	-
ИТОГО	35	16	19	3	8	11	-	1	1

5. АВАРИЙНОСТЬ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

В первом полугодии 2025 года на внутренних водных путях Российской Федерации произошло 2 аварии, на 1 аварию меньше, чем в первом полугодии 2024 года.

Одна из них связана с ударом маломерного судна о скалистый берег, что привело к гибели 1 пассажира и причинению тяжкого вреда здоровью другому пассажиру маломерного судна.

Вторая авария, связанная с посадкой на мель и повреждением корпуса судна, повлекла загрязнение окружающей среды вытекшим топливом.

Произошло 52 инцидента, на 16 (44 %) больше, чем в первом полугодии 2024 года.

	2024 год	1 полугодие 2024	1 полугодие 2025
Транспортных происшествий			
Всего	114	39	54
Аварий	5	3	2
Инцидентов	109	36	52
В том числе с пассажирскими судами			
Всего	25	10	18
Аварий	1	0	1
Инцидентов	24	10	17
Транспортных происшествий по видам			
Столкновение	20	2	8
Затопление судна, груза	7	2	2
Удар, навал	48	22	27
Повреждение ГТС	12	6	7
Посадка на мель	27	7	10
Количество погибших, человек	0	0	1
Из них пассажиров	0	0	1
Количество травмированных, человек	2	0	1
Из них пассажиров	0	0	1



5.1. АВАРИИ, ПРОИЗОШЕДШИЕ НА ВВП РФ

1. 28.04.2025 в 15:10 (мск) в Сулакском каньоне Республики Дагестан произошла авария с маломерным судном «КАСАТКА 710» (судовладелец ИП Ахмедханов Т.А), осуществлявшем коммерческие перевозки пассажиров. Судоводитель допустил столкновение со скалистым берегом. Всего на маломерном судне находилось восемь пассажиров.

В результате аварии погибла женщина-пассажир 1992 г.р. и пятеро с травмами различной степени тяжести доставлены в лечебное учреждение, один из них (пассажир) получил тяжкие телесные повреждения.

2. 08.06.2025 в 14:40 (мск) на реке Енисей на территории Казачинского района, при прохождении Казачинских порогов (в районе н.п. Порог) теплоходом «ОТ-2439», буксирующим 2 несамоходные порожние баржи М-24 и М-27 (все с/в ПАО «Обь-Иртышское речное пароходство»), произошел удар о подводное препятствие, в результате чего произошла расцепка барж и теплохода. Теплоход получил пробоину и повреждение рулевого устройства.

Теплоход «ОТ-2439» на 234,7 км р. Енисей, сел на отмель носом к берегу с креном на левый борт, частично затоплен. Баржи силами экипажа поставлены на якоря. В результате происшествия пострадавших нет, угрозы жизни и здоровью экипажа нет.

Теплоход получил пробоину левого носового танка объемом 60 тонн. Ориентировочный объем вытекшего топлива составляет до 30 тонн.

На 02.00 09.06.2025 нижняя кромка пятна нефтепродуктов находилась в 50 км от места аварии.

5.2. ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

1. Ошибки в управлении судном:

навалы на причалы, мосты, шлюзы;
неправильный расчёт габаритов при прохождении узкостей.

2. Навигационные ошибки:

выход судна за пределы судового хода (посадки на мель на р. Лена, Обь, Кама, Волга, Енисей);
игнорирование судоводителями прогнозируемых и/или сложившихся гидрометеоусловий.

5.3. ИЗВЛЕЧЁННЫЕ УРОКИ

Недостаточная подготовка судоводителей:

многократные навалы на шлюзы указывают на недостаточное обучение работе в сложных и стеснённых условиях маневрирования;

недостаточная организация несения ходовой навигационной вахты в части надлежащего наблюдения за навигационной обстановкой и местоположением судна приводит к выходу за пределы судового хода и посадке на мель.



5.4. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ТП

.1 Организационные меры:

организовать в межнавигационный период обучение экипажей на тренажёрах курсов по управлению судном в узкостях и при шлюзовании, а также по действиям в аварийных ситуациях (например, отработка сценариев выхода за пределы судового хода и посадки на мель).

.2 Ужесточение надзора:

проверки судовладельцев на соблюдение регламентов техобслуживания;

введение «чёрных списков» капитанов, допустивших грубые нарушения (например, приведшим к 2-ум и более транспортным происшествиям).

.3 Оптимизация судоходства

запрет движения в тёмное время суток на опасных участках.

