

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА  
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**



**ДОКЛАД О РАССЛЕДОВАНИИ  
ГИБЕЛИ ТАНКЕРА «ВОЛГОНЕФТЬ-139»  
В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ  
11.11.2007**

**Доклад № 01/2007**

**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](mailto:head@rostransnadzor.gov.ru)

**Web:** [www.rostransnadzor.ru](http://www.rostransnadzor.ru)

Руководствуясь Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС), измененной Протоколом 1978 года и Протоколом 1988 года и Кодексом международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Кодекс расследования аварий) (Резолюция MSC.255 (84), Положением о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев с судами (ПРАС-90), утверждённым приказом Министра морского флота СССР от 29 декабря 1989 г. N 118 Служба капитана морского порта Кавказ провела расследование кораблекрушения танкера «ВОЛГОНЕФТЬ-139».

Расследование проведено с целью установления причин этого аварийного случая и принятия мер по их предотвращению в будущем, тем самым способствуя повышению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения моря с судов.

Данный доклад подготовлен Федеральной службой по надзору в сфере транспорта по материалам расследования Службой капитана морского порта Кавказ и 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

11.11.2007 около 04:45 (UTC+3), находясь на якорной стоянке в южной части Керченского пролива в условиях жестокого шторма, танкер «ВОЛГОНЕФТЬ-139» разломился на две части в районе грузовых трюмов № 5 и 6. Носовая часть удерживалась якорем, кормовая часть с 13 членами экипажа дрейфовала в сторону косы Тузла, где впоследствии была посажена на мель. Экипаж был эвакуирован без пострадавших. В результате аварии произошёл разлив около 2000 тонн мазута, что привело к загрязнению значительной части побережья Таманского полуострова, включая косу Тузла и косу Чушка.

## СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ

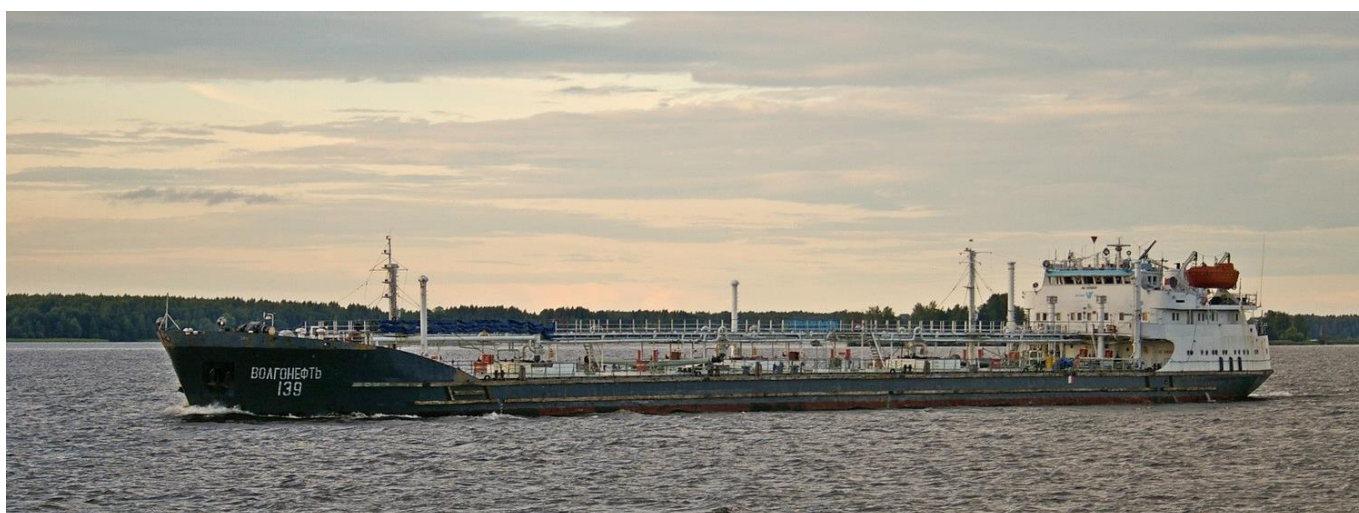


Рис. 1. Нефтяной танкер «ВОЛГОНЕФТЬ-139»

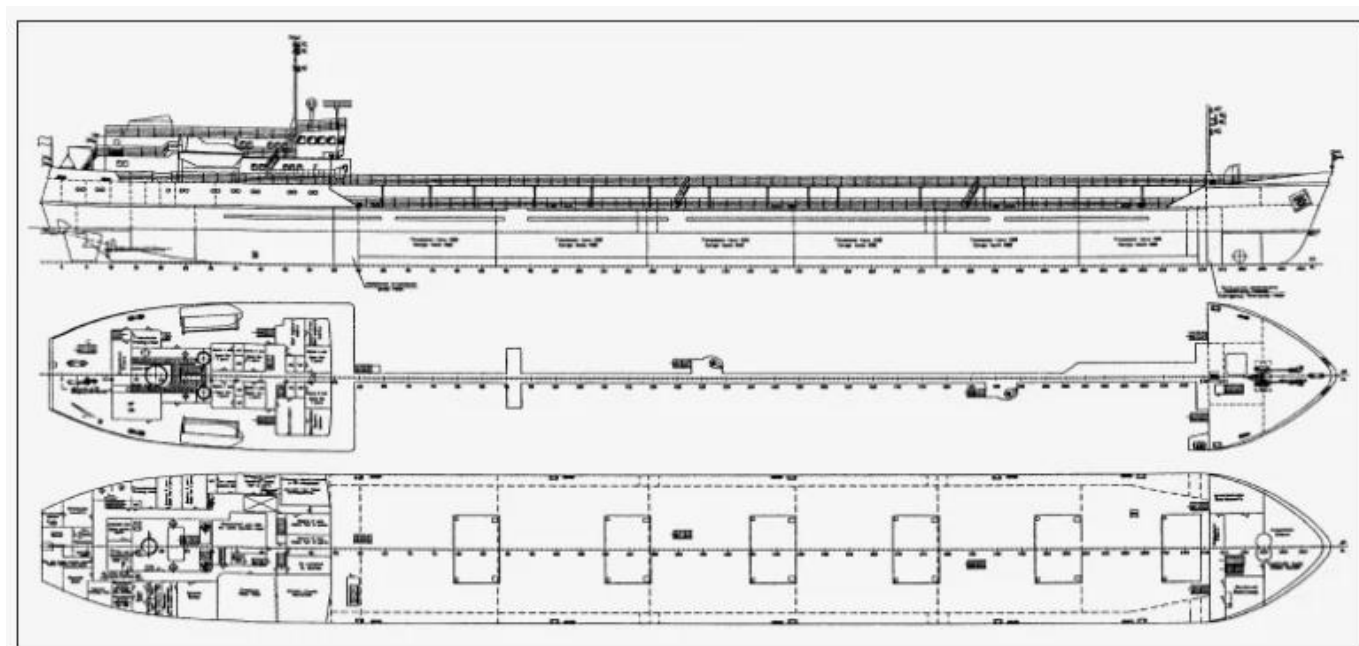


Рис. 2. Схематический чертёж нефтяного танкера проекта 550А

Название	ВОЛГОНЕФТЬ-139
Тип судна	Нефтяной танкер
Флаг	Российская Федерация
Номер ИМО	8849608
Классификационное общество	Российское Речной Регистр (PPP)
Порт регистрации	Астрахань
Место и год постройки	Болгария, 1978
Наибольшие размерения судна	длина - 132.6 м, ширина 16.9 м, высота борта 5.5 м
Вместимость валовая	3463 рег. т
Дедвейт	4949 т
Тип и мощность судовой энергетической установки	Дизель 2x736 кВт (8NVD-48AU)
Число и конструкция гребных винтов	2 четырехлопастных ВФШ
Конструкция руля, сведения о ПУ	Два балансирных руля, носовое ПУ
Скорость полного хода (узлов)	9.0
Осадка на момент аварии (нос)	3.30 м
Осадка на момент аварии (корма)	3.30 м
Количество пассажиров	0
Численность экипажа	13
Количество и род груза, его размещение по трюмам:	4077.2 т, мазут М-40
Штатный комплект спасательных средств	Шлюпки моторные закрытые АТ-30 - 2 шт. (вместимость 30 чел. каждая), спасательные круги - 10 шт., спасательные жилеты - 21 шт.
Радиостанция	ПВ/КВ — НТ 4520, УКВ радиостанция «Гранит Р -24», «Кама-Р», УКВ портативные — «Гранит Р-44» - 3 шт., спутниковая АРБ «Коспас-АРБ-М», судовая земная станция ИНМАРСАТ-С «Н-2095В». Районы ГМССБ А1, А2.
Электрорадионавигационные приборы	Гирокомпас «Амур-М», эхолот «НЭЛ-10», лаг «ИЭЛ-2М», РЛС «Печора 2У», «Наяда-5», магнитный компас КМО-Т.
Водоотливные средства	2 насоса х 40 м³/ч

Противопожарные средства	Системы водотушения, пенотушения, объемного химического тушения; пожарные насосы: НЦВ 100/100, P=1,0 Мпа, Q=100м <sup>3</sup> /ч - 2 шт.; аварийный - НЦВ 63/80, P=0,8 Мпа, Q=63м <sup>3</sup> /ч
Класс судна	PPP- М-ПР 2.0

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ:

### Гибель судна, загрязнение окружающей среды

Дата и время	11 ноября 2007 г. 04:45 LT (UTC+3)
Тип аварийного случая	Кораблекрушение
Место аварийного случая	φ=45°11,8'N; λ=036°31,9'E
Травмировано/погибло	Нет
Загрязнение окружающей среды	Да
Гидрометеоусловия	Ветер S 30-35 м/с, высота волн до 6 метров, видимость 7 миль

## УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ ПРОИЗОШЕЛ АВАРИЙНЫЙ СЛУЧАЙ

Танкер «ВОЛГОНЕФТЬ 139» под командованием капитана следовал из порта Самара с грузом мазута в количестве 4077,2 т. назначением район рейдовой перевалки морского порта Керчь.

07.11.2007 в 10:00, после оформления необходимых формальностей в морском порту Азов танкер вышел в рейс.

В соответствии с классификационным свидетельством Российского Речного Регистра танкер имел класс +М-СП 2.5. Примечание: для навигации 2007 года в связи с отсутствием промежуточного докового освидетельствования допускалась эксплуатация судна в морских районах для судов класса «+М-ПР 2.0» с высотой волны не более 2 метров.

На отход из морского порта Азов: экипаж 13 человек. Судовые запасы: топливо 45 т, пресная вода 30 т. Осадка: Тн = 3.3 м, Тк= 3.3 м.

09.11.2007 в 12:00 т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139» прошёл траверз Варзовского буга. На борту имелся прогноз погоды: с 18.00/09 ноября до 18.00/10 ноября об усилении юго-восточного ветра до 15-20 м/с, днем 10 ноября порывы 20-24 м/с, высота волны в районе 19555 15-30 дм, в районе 20444 13-20 дм. Вышли на связь с агентом по выгрузке на танкере-накопителе «ТВЕРЬ». Он сообщил, что выгрузка т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139» планируется за т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 103», который уже заканчивает выгрузку. На основании этой информации капитан взял лоцмана и проследовал

Таманским судоходным путем под проводкой лоцмана и СУДС «Кавказ-17» в район № 471/Украина, где стоял на якоре танкер-накопитель «ТВЕРЬ» под выгрузку. Во время следования была получена дополнительная информация от агента по выгрузке, что очередь изменилась и стала четвертой.



Рис. 3. Суда на якоре в Керченском проливе в районе ожидания

В 17:00 т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139» стал на левый якорь северо-восточнее района № 450/Украина в координатах  $\varphi=45^{\circ}11,8'N$ ;  $\lambda=036^{\circ}32,0'E$ , т.к. в районе № 450, по мнению капитана, было очень много судов. Место постановки на якорь было выбрано с учетом имевшегося прогноза, изменившейся информации об очередности выгрузки и по указанию Центра управления движения судов п. Керчь (далее - ЦРДС — осуществляет, согласно «Обязательным постановлениям порта Керчь» контроль за выполнением судами Правил на акватории Керчь-Еникальского канала (далее КЕК), в районах мест якорных стоянок №№ 450,452 (перегрузочный рейд), 453, 471; на фарватерах №№ 28,50, 52; в районе забровочного плавания). Учитывая неблагоприятный прогноз погоды, на т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139» вытравили 100 м цепи на глубине моря 12 метров. Капитан судна, работая в этом районе с 1983 года, по опыту знал, что, при подобных погодных условиях, высота волны в данном месте не превышает 2 метров. В районе ожидания выгрузки фактическая погода была более благоприятной, чем прогнозируемая. У танкера-накопителя продолжались грузовые операции.

10.11.2007 в 14:00 на т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139» получили очередной прогноз погоды по системе НАВТЕКС. По району Керчь — Анапа ожидался ветер юго-восточного направления 20-24 м/с, утром и днем 11.11.2007 ожидался ветер западный 25-30 м/с. Данный прогноз не вызвал у капитана опасений, т.к. при западных ветрах судно находилось, по мнению капитана, в надежном укрытии.

В 17:30 на т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139» приняли штормовое предупреждение по УКВ от ЦРДС об усилении юго-восточного ветра до 30 м/с. Со слов капитана т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139», он принял решение сниматься с якоря и следовать по каналу на север. В это же время по УКВ от рядом стоящих судов были услышаны запросы у ЦРДС о разрешении прохода по каналу на север. В проходе по каналу им было отказано в связи с усилением ветра более 14 м/с и дано указание оставаться на месте. По информации капитана т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139» было отказано в проходе по каналу т/х «КОВЕЛЬ», т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 111», стоящим на якоре рядом.

В 18:00 ЦРДС официально объявил о прекращении движения по каналу по погодным

условиям.

В 20:00 юго-восточный ветер усилился до 17-20 м/с. К полуночи ветер усилился до 25 м/с. и затем до 30 м/с.

11.11.2007 около 02:00 на т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139» обнаружили дрейф на якоре, волна начала заливать палубу. Во избежание дрейфа потравили якорную цепь до 150 метров и начали работать главными двигателями.



Рис. 4. Носовая и кормовая части после разлома танкера «ВОЛГОНЕФТЬ 139»

В 04:40 нос танкера «ВОЛГОНЕФТЬ 139» поднялся на волне высотой около 6 метров, произошло содрогание корпуса судна и в районе шпангоута № 96 образовалась трещина от борта до борта. Через несколько секунд судно переломилось пополам и из грузовых танков начал вытекать мазут. До этого момента вахтой был зафиксирован ветер направления  $160^\circ$  со скоростью 32 м/с. Капитаном была объявлена общесудовая тревога и сбор экипажа в ходовой рубке. О разломе судна и разливе груза было сообщено портовым службам портов Кавказ и Керчь.

В 04:50 кормовая часть отделилась от носовой и начала дрейфовать на северо-запад. Кормовая часть сохраняла плавучесть, крен отсутствовал. Механизмы и навигационное оборудование работало исправно. Во избежание затопления и сохранения части груза, оставшегося на борту, экипаж произвел герметизацию кормовой части судна, машинно-котельного отделения. Капитан принял решение подрабатывать главными двигателями на задний ход с целью скорейшей посадки на отмель.

В 07:30 кормовая часть т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139» села на отмель в координатах  $\varphi=45^\circ 15,75' N$ ;  $\lambda=036^\circ 30.2' E$ . Экипаж был доставлен буксиром «КАПИТАН ЗАДОРЖНЫЙ» в порт Кавказ. Пострадавших не было.

Впоследствии груз из кормовых танков был перегружен на другой танкер, а кормовая часть т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139» была отбуксирована в порт Кавказ. Носовая часть судна осталась стоять на якоре и впоследствии затонула. 10 декабря груз из танков №№ 1, 2 был перекачен на т/н «МЕХАНИК РАЖЕВ»



Рис. 5. Место разлома корпуса танкера «ВОЛГОНЕФТЬ-139»

### **Анализ представленных к расследованию документов**

07 ноября 2007 г. танкер «ВОЛГОНЕФТЬ 139» вышел из морского порта Азов в морской порт назначения/выгрузки Керчь в мореходном состоянии, с действующими судовыми документами и укомплектованный экипажем, в соответствии со свидетельством о минимальном составе.

Танкером регулярно принимались прогнозы по системе НАВТЕКС. Так, в 14.00 10.11.2007 по НАВТЕКС на судне приняли прогноз по району Керчь-Анапа об усилении западного ветра с переходом на юго-восточный до 25-30 м/с и ожидаемой высоте волны до 5-6 метров. Получив такой прогноз и зная, что очередь на выгрузку откладывается, капитан танкера «ВОЛГОНЕФТЬ 139» не принял мер по переходу судна в безопасное место.

Оповещения судов находящихся на якорных стоянках портов Керчь и Кавказ о предстоящем ухудшении погоды передавалось на УКВ каналах 10, 14 и 16 службами движения портов Керчь и Кавказ 10 ноября, 11 ноября 2007 г. на все суда, находящиеся в порту и якорных стоянках Керченского пролива.

Судовладельцу от капитана танкера не поступала информация о получении неблагоприятного прогноза; наступлении критических погодных явлений и возможной угрозе жизни экипажу, судну и грузу.

По данным журнала прогнозов погоды, судового журнала и показаний старшего помощника капитана 11 ноября 2007 г. в районе нахождения т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139» волнение достигало

высоты 3.0-6.0 метров.

В судовом журнале за 10.11.2007 нет записей о том, что вахтенной службой танкера в период 17.30-18.00 принято штормовое предупреждение по УКВ от ЦРДС об усилении юго-восточного ветра до 30 м/с и официальном объявлении закрытия движения по каналу по погодным условиям, как указано в показаниях капитана. В журнале нет подтверждающих записей о переносе очередности на выгрузку.

Отсутствуют сообщения о том, что капитан информировал судовладельца о получении весьма неблагоприятного прогноза и о том, какие действия предпринимались капитаном по изменению складывающейся ситуации.



Рис. 6. Кормовая часть танкера «ВОЛГОНЕФТЬ-239» а порту Кавказ

Также нет записей о том, что в 20.00 юго-восточный ветер усилился до 17-20 м/с, а к полуночи достиг 25-30 м/с. Однако, существуют записи, что при ураганном ветре капитан предпринял действия по предотвращению дрейфа (потравили якорную цепь до 150 метров и работали главными двигателями).

В соответствии с Классификационным свидетельством танкера в навигацию 2007 г. допускалась эксплуатация судна в морских районах для судов класса «+М-ПР 2.0» в Азовском и Черном морях в условиях с высотой волны 3% обеспеченности не более 2.0 метра. Остается непонятным двойственность толкования районов и сезонов плавания в Керченском проливе, которая выражается в следующем:

Керченский пролив от косы Тузла до линии, соединяющей южные оконечности мысов Такиль и Панагия — апрель-октябрь включительно

Керченский пролив южнее косы Тузла до якорной стоянки с координатами  $\varphi=45^{\circ}06,0'N$ ;  $\lambda=036^{\circ}33,0'E$  - круглогодично

Указанная точка расположена мористее линии Такиль-Панагия, где плавание разрешено до ноября. Московский филиал РРР запрос в отношении пояснения этой неоднозначности направил его в Главное Управление Российского Речного Регистра.

Для Керченского пролива южнее косы Тузла сезон плавания ограничен месяцами апрель-октябрь включительно. Таким образом, танкер находился в данном районе за пределами допустимого Регистром периода плавания.

Несмотря на осеннее-зимний период т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139» был переведен по необоснованной заявке компании-оператора в южную часть Керченского пролива только для ожидания постановки под грузовые операции.

Согласно Обязательным постановлениям по Керченскому морскому торговому порту, движение при скорости ветра более 14 м/с по КЕК (глубоководный канал) запрещается. Использование мелководного Таманского судоходного пути при существующих силе ветра и волнении было невозможно из-за ограниченных габаритов фарватера. Согласно моделированию (расчету волнового режима в шторме 10-11 ноября 2007 г. в Черном море) высота волны на траверзе порта Кавказ составляла 3.7 м.

Судовладелец ЗАО «Башволготанкер» не смог ясно подтвердить, что его компания имеет документальную базу и организационную структуру, способную эффективно обеспечить безопасную эксплуатацию танкерного флота.

- План мероприятий на осенне-зимний период утвержден в ЗАО СК «Башволготанкер» только 28 октября 2007 года. По всей вероятности, диспетчерский аппарат компании и капитан танкера с этим планом не были ознакомлены. Пункты этого плана, выполнение которых способствовало бы избежать случившегося, не выполнены.

- План организационно-технических мероприятий работы танкера по обеспечению работы в осенне-зимний период отсутствует (не представлен).

- Предрейсовый инструктаж старшего комсостава по вопросам безопасности мореплавания в компании не проводится.

- Комиссии представлено руководство по действиям в аварийных ситуациях, изданное в компании ОАО «Волготанкер».

Печать на документах, выпускаемых танкером, указывает на то, что судовладельцем судна является ЗАО СК «Башволготанкер», хотя в самих этих документах судовладельцем иногда указывается ОАО «Волготанкер». Более того, в судовых документах нигде не указано, что судовладельцем является ЗАО СК «Башволготанкер». Исключение составляет Лицензия Минтранса РФ на осуществление перевозки морским транспортом грузов.

По экспертным гидрометеорологическим данным и многолетним наблюдениям ветры с

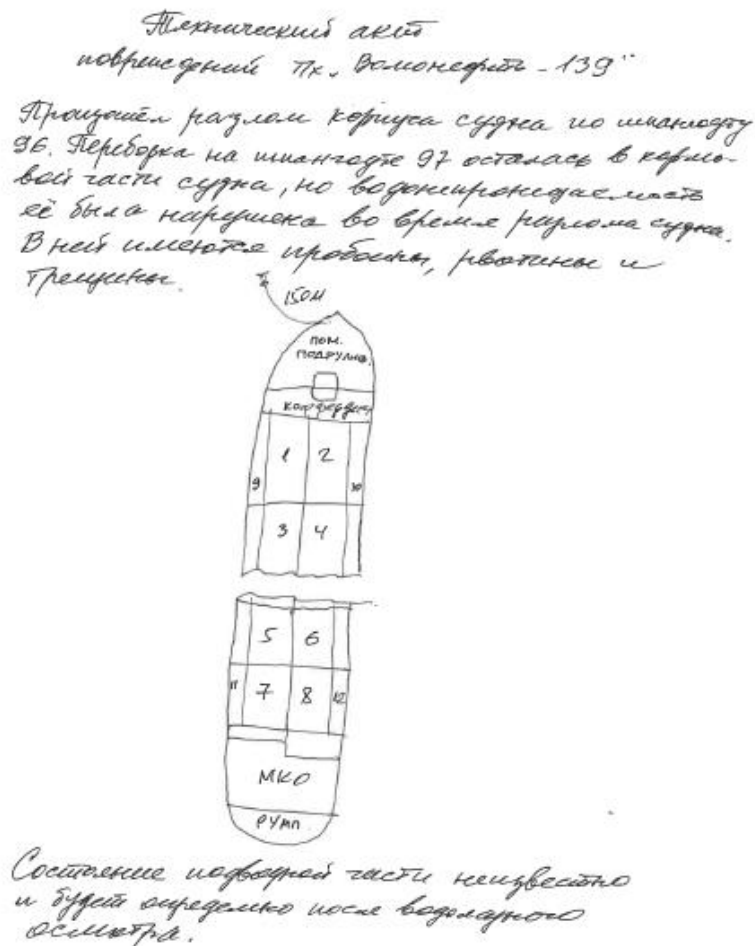
силой 20 и более м/с в южной части Керченского пролива в ноябре очень редки, а вероятные ветры, достигающие ураганных значений 32 и 34 м/с, являются аномальными и повторяются раз в 50 и 100 лет соответственно.

Максимальные фактические значения, зафиксированные метеопостами/станциями, прилегающими к району стоянки судов, достигли 11.11.2007: в Керчи в 10:40 зафиксирован ветер южный со скоростью 35 м/с, в порывах 37 м/с, в Анапе в 10:30 ветер юго-западный со скоростью 30 м/с, в порывах 35 м/с.

Из кормовой части танкера откачено 885,248 тонн груза согласно акту замера, выполненного компанией SGS 16.11.2007. Груз перегружен на танкер «ВОЛГОНЕФТЬ 119».

10.12.2007 силами ФГУ «Новороссийский АСПТР» произведена перекачка остатков груза из носовых танков на т/н «МЕХАНИК РАЖЕВ»

Окружающей среде нанесен значительный ущерб, вследствие попадания около 2000 т мазута из грузовых танков в море.



*Капитан*  *Сорременко А.И.*

Рис.7. Схематический чертёж разлома корпуса т/н «ВОЛГОНЕФТЬ 139», представленный капитаном

## **Анализ и установленные причины аварии**

На основе анализа судовых документов, записей переговоров, показаний экипажа и экспертных заключений установлено следующее:

### Непосредственные (технические) причины кораблекрушения

Разрушение корпуса от усталости металла: Длительное воздействие волн экстремальной высоты (до 6-7 м), значительно превышающей допустимые для данного судна 2.0 м (с учетом ограничения класса в 2007 году), привело к возникновению критических напряжений в корпусе. Тридцатилетний возраст судна и накопленная усталость металла в сочетании с запредельными нагрузками вызвали необратимую деформацию и разрушение корпуса по всей ширине судна.

### Сопутствующие причины (человеческий фактор и управленческие решения)

#### 1. Ошибки в оценке риска и судовождении со стороны капитана:

- капитан, имея неблагоприятный прогноз (ветер 25-30 м/с, волна 5-6 м), недооценил реальную угрозу для судна, класс которого был ограничен волнением в 2.0 м. Его решение оставаться в опасном районе, основанное на личном опыте и некритической оценке прогноза, является основной причиной попадания судна в аварийную ситуацию;

- отсутствие своевременной информации судовладельца о критическом прогнозе и запросов на вывод судна из зоны шторма;

#### 2. Отсутствие эффективного контроля со стороны судовладельца:

- отсутствие четкой системы управления безопасностью или её неэффективное внедрение, что позволило судну находиться в запретном районе в запрещенное время без реакции компании;

- план мероприятий на осенне-зимний период был утвержден всего за две недели до события, а его исполнение не контролировалось;

- отсутствие координатора с морским образованием в офисе компании и не проведение предрейсовых инструктажей старшего комсостава по вопросам безопасности в сложных погодных условиях.

#### 3. Нарушение условий и района плавания:

- судно находилось в южной части Керченского пролива (южнее косы Тузла), где для судов класса «река-море» сезон плавания ограничен периодом апрель-октябрь. Нахождение там 11 ноября (за пределами сезона) явилось нарушением классификационных требований;

- фактическое волнение (3.0-6.0 м) значительно превысило допустимое для судна в данной навигации (2.0 м).

#### 4. Недостатки в управлении движением и информировании:

- направление судна по необоснованной заявке оператора на опасную якорную стоянку для ожидания очереди, вместо размещения его в безопасном районе;

- отсутствие четкого регламента и взаимодействия между службами портов и капитанами судов по выводу флота из зоны действия ЧС при экстремальном ухудшении погоды (ситуация

усугубилась закрытием канала, что заблокировало пути отхода).

5. Аномальные гидрометеороусловия:

- зафиксированные порывы ветра до 35-37 м/с и высота волн до 7 метров являются аномальными для данного района (повторяемость 1 раз в 50-100 лет), что стало критической внешней нагрузкой.

### **Выводы**

1. Причиной гибели судна «ВОЛГОНЕФТЬ-139» стала совокупность факторов, ключевым из которых явилось нахождение технически устаревшего судна с ограниченным классом плавания в открытой части пролива в условиях жестокого шторма.

2. Непосредственной причиной разлома корпуса стало физическое разрушение металла в результате запредельных волновых нагрузок.

3. Основной причиной, приведшей к попаданию судна в условия, превышающие его класс, явились ошибочные действия капитана, не принявшего решение о переходе в безопасный район при получении штормового предупреждения.

4. В момент чрезвычайной ситуации (после разлома) действия капитана и экипажа были профессиональными.

5. Судовладелец не обеспечил должного контроля за безопасностью мореплавания и допустил эксплуатацию судна вне разрешенных сезонных зон и погодных условий и не оказал поддержки капитану в принятии решения об уходе от шторма.

6. Организация взаимодействия портовых властей и служб в предштормовой период не предусматривала механизма принудительного вывода судов с опасных якорных стоянок в случае игнорирования капитанами штормовых предупреждений.

### **Извлечённые уроки**

1. Опыт капитана и уверенность в защищенности района не могут заменять строгих ограничений класса судна и прогнозов погоды.

2. Получение штормового предупреждения о ветре более 25 м/с для судов типа «река-море» должно автоматически запускать алгоритм действий по переходу в убежище или в море, а не ожиданию на якоре.

3. Классификационные ограничения (сезонные и по высоте волны) должны неукоснительно соблюдаться коммерческими службами при планировании рейсов.

4. Собственники судов обязаны внедрять и контролировать исполнение формализованных процедур управления безопасностью, не полагаясь исключительно на опыт капитанов.

### **Рекомендации по предотвращению подобных аварий в будущем**

Судовладельцам:

- внедрить эффективную Систему управления безопасностью (СУБ), соответствующую требованиям МКУБ, с обязательным контролем движения судов диспетчерским аппаратом в штормовых условиях;

- разработать четкие критерии и алгоритмы действий для капитанов при получении штормовых предупреждений, включая обязательное немедленное информирование компании и запрос на переход в убежище при достижении «пороговых» значений погоды (ниже класса судна):

- не допускать направления судов класса «река-море» в районы и сезоны, не соответствующие их классу, под угрозой дисциплинарной ответственности персонала береговых служб.

Капитанам судов:

- строго руководствоваться ограничениями по погоде, указанными в классификационных документах судна, исключая оценку риска на основе субъективного опыта при получении официальных штормовых предупреждений;

- своевременно информировать судовладельца и портовые власти о намерении сняться с якоря для перехода в безопасное место при ухудшении погоды.

Администрации морских портов Кавказ и Керчь:

Инициировать пересмотр Обязательных постановлений в части создания алгоритма экстренного пропуска судов в убежища (северная часть пролива) при резком ухудшении погоды, даже в условиях закрытого канала (режим чрезвычайной ситуации).

Классификационным обществам (Российский Речной Регистр):

Усилить надзор за соблюдением судовладельцами сезонных зон и районов плавания.

Рассмотреть вопрос о введении более строгих критериев остаточной прочности для судов типа «Волгонефть», превысивших нормативный срок службы.

Стивидорным компаниям и операторам:

Запретить диспетчерский произвол в изменении очереди судов под выгрузку без учета погодных факторов.

Формировать очереди на рейдовую перевалку таким образом, чтобы суда с ограниченным классом ожидали выгрузки в безопасных укрытых районах, а не на открытых рейдах.

---