



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

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

Тел.: (423) 249-50-03

e-mail: mtu@dfo.rostransnadzor.gov.ru

<https://rostransnadzor.gov.ru/rostransnadzor>

[/podrazdeleniya/mtudfo](https://rostransnadzor.gov.ru/rostransnadzor/podrazdeleniya/mtudfo)

06.02.2025 № 1.19-1177

На № _____ ОТ _____

Руководителю
Федерального агентства по рыболовству

Шестакову И.В.

harbour@fishcom.ru

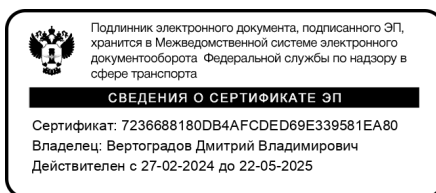
Копия заключения по расследованию АС
на рыболовном судне «Калам»

Уважаемый Илья Васильевич!

Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу направляет, согласно пункту 24 «Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море», утвержденного приказом Минтранса России от 08.10.2013 №308, в Ваш адрес копию заключения по расследованию аварийного случая, произошедшего 30.10.2024 на рыболовном судне «Калам».

Приложение: копия заключения по расследованию аварийного случая № А-37/24 от 30.01.2025 в электронном виде в формате «Adobe PDF» – 1 файл.

Заместитель начальника МТУ
Ространснадзора по ДФО



Д.В. Вертоградов

Быков Алексей Гаврилович
(423)2208751*129

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

УТВЕРЖДАЮ



Заместитель начальника
Межрегионального территориального
Управления Ространснадзора по
Дальневосточному федеральному округу

Д.В. Вертоградов

10 января 2025 года

Место расследования:

г. Владивосток

Комиссия в составе:

Сухинин Анатолий Эдуардович – начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО;
Быков Алексей Гаврилович – главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО;
Саенко Виктор Николаевич – инспектор инспекции государственного портового контроля морского порта Петропавловск-Камчатский;
Тыртышный Алексей Викторович – старший инженер-инспектор 1 категории Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № А-37/24 ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ

- 1. КЛАССИФИКАЦИЯ АС:** Авария на море.
- 2. ВИД АС:** Посадка судна на мель и его нахождение на мели более 24 часов.
- 3. ДАТА И ВРЕМЯ АС:** 30.10.2024 в 07:52 (здесь и далее время судовое UTC+12).
- 4. МЕСТО/ КООРДИНАТЫ АС:** Берингово море, бухта Глубокая, в координатах Ш=61°04,5'N, Д=172°03,3'E.
- 5. НАЗВАНИЕ СУДНА:** КАЛАМ.
Тип судна: Средний ярусник морозильный (СЯМ).
Флаг: Российская Федерация.
Номер ИМО: 9055254.
Рейс (откуда и куда): м.т. Малокурильск – район промысла в Беринговом море.
ФИО капитана: Поликашев Илья Владимирович.
Порт (место) регистрации и номер: Петропавловск-Камчатский, 1393.
Судовладелец, номер ИМО, адрес: АО «ЯМСы», 683016, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Мишенная, д. 131, строение 13, оф. 308, yamsy@norebo.com.
Место и год постройки: Германия, 1994.
Наибольшие размерения судна (м): длина 52.55; ширина 11.60; высота борта 8.05.
Вместимость (брутто/нетто): 1315/395.
Тип и мощность судовой энергетической установки: ДВС – 1x1060 кВт, 8L23/30A-DKV.
Число и конструкция гребных винтов: один 4-х лопастной винт регулируемого шага (ВРШ).
Конструкция руля, ПУ: балансирный, с триммером, носовое ПУ.
Скорость полного хода (маневренного/морского в узлах): 11.0.
Осадка на момент аварии (нос): 3,84 м.
Осадка на момент аварии (корма): 5.64 м.
Число пассажиров: нет.
Количество и род груза, его размещение по трюмам: мороженая рыбопродукция 48,2 т.
Численность экипажа: 31 человек.

Штатный комплект спасательных средств: спасательные плоты – 2х10 чел., 4х25 чел., спасательные жилеты, гидротермокостюмы – 38 шт., спасательные круги.

Мощность радиостанции и радиус её действия: ПВ/КВ радиоустановка (ПВ/КВ радиотелефонная станция с цифровым избирательным вызовом и УБПЧ), судовая земная станция Инмарсат, судовая земная станция системы ГМССБ, районы А1+А2+А3.

Электрорадионавигационные приборы: магнитный компас, радиолокатор – 2 шт., гирокомпас, эхолот, лаг, приемоиндикатор систем радионавигации.

Число и мощность водоотливных средств: насос осушительной системы, производительность 500 л/мин., насос осушительно-балластной системы производительностью 30 м³/ч.

Противопожарные средства: стационарная водопожарная система, стационарная система углекислотного пожаротушения машинного отделения, передвижной порошковый огнетушитель ОП-50 (50 кг) – 1 шт., переносной углекислотный огнетушитель ОУ-5 (5 кг) – 3 шт., переносной порошковый огнетушитель ОП – 21 шт., переносной водный огнетушитель ОВП-10 (10 кг) – 3 шт., переносной пенный комплект – 1 шт., пожарный насос 2х25 м³/ч, аварийный пожарный насос 1х25 м³/ч.

Категория ледовых усилений судна: Ice1.

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

ФАУ «Российский морской регистр судоходства» (РС).

6.1. Срок действия Классификационного свидетельства: до 18.11.2028

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

Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом РФ	04.03.2019 - б/с
Международное мерительное свидетельство	26.07.2000- б/с
Свидетельство на оборудование и снабжение	до 18.11.2028
Международное свидетельство о предупреждении загрязнения нефтью	до 18.11.2028

7. ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

КАЛАМ

– Деформация пластин крепления датчиков рыбопоискового эхолота (не регистрового) с левого и правого бортов.

– Простой судна (часов, суток) – 21 день.

8. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ НА МОРЕ:

30.10.2024 в 07:52 (здесь и далее время судовое UTC+12) в бухте Глубокая Берингова моря вследствие штормового ветра рыболовное судно «КАЛАМ» село на мель левым бортом.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ:

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

С 29.10.2024 рыболовное судно «КАЛАМ» находилось в бухте Глубокая Берингова моря в координатах Ш 61°04,6'N, Д 172°04,1'E в ожидании улучшения погодных условий на правом якоре, якорь-цепи 5.5 смычек в воде; глубина по эхолоту 23.5 м; грунт – ил, песок.

30.10.2024 в 07:51 вахтенный старший помощник капитана (далее – СПКМ) заметил дрейф судна на якоре вследствие усиления ветра юго-восточного направления до 35-40 м/с. Судно развернуло на курс 303°. Скорость дрейфа составляла около 1.3 узла. СПКМ был дан ход ВРШ - 40% вперед, далее до 65% вперед, руль «Право на борт», ПУ «Вправо-3».

В 07:52 на ходовой мостик прибыл капитан, принял управление судном. Ход добавлен до ВРШ-70% вперед, руль «Право на борту», ПУ «Вправо-3».

Предпринятые действия ходами и перекладкой руля с попыткой выйти на ветер не привели к положительному результату. Судно коснулось грунта. Была объявлена общесудовая тревога, произведена герметизация судна, помещения судна обследованы на водотечность. Поступления воды не было обнаружено.

В 08.00 боцман был вызван на бак, была предпринята попытка выбрать якорь, ВРШ-60% вперёд, руль «Прямо», ПУ «Вправо-3». Судно осталось на грунте в координатах 61°04,8'N, Д 172°03,5'E, в дистанции 4 кабельтовых до ближайшего берега.

В 08:07 капитан судна доложил руководителю судовладельца о посадке рыболовного судна «КАЛАМ» на мель.

06.11.2024 в 15:20 рыболовное судно «КАЛАМ» было снято с мели ЛСС «СПРАВЕДЛИВЫЙ». Отдали буксир на ЛСС «СПРАВЕДЛИВЫЙ», подключили муфту ВРШ. Хода и курсы переменные.

В 16:00 экипаж провел проверку судна на предмет водонепроницаемости корпуса. Поступления воды не обнаружено. Разлива нефтепродуктов, загрязнения окружающей среды нет.

С 19:00 рыболовное судно «КАЛАМ» был пришвартован к левому борту ЛСС «Справедливый». Экипажем была проведена проверка помещений судна на водотечность. Водотечности не обнаружено. Водолазной станцией ЛСС «СПРАВЕДЛИВЫЙ» проведено обследование подводной части корпуса, винторулевой группы, носового ПУ, кингстонных выгородок рыболовного судна СЯМ «КАЛАМ». Повреждений корпуса и механизмов не обнаружено.

Руководством АО «ЯМСы» принято решение о переходе рыболовного судна «КАЛАМ» в порт Петропавловск-Камчатский своим ходом в сопровождении ЛСС «СПРАВЕДЛИВЫЙ».

11.11.2024 в 23:10 сопровождение судна было окончено, рыболовное судно «КАЛАМ» было ошвартовано у причала №3 ООО «Терминал «Сероглазка»».

9.2. Установленные факты:

1. Рыболовное судно «КАЛАМ» находилось в установленном Классификационным обществом районе плавания. Состояние судна, критерии остойчивости, непотопляемости соответствовали нормам РС.

2. Экипаж судна на момент аварийного случая состоял из 31 человека, был укомплектован в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года и поправок к этой конвенции 1995 года, Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа судна.

3. 29.10.2024 в 23.00 судно встало на правый якорь в бухте Глубокая Берингова моря в координатах Ш 61°04,6'N Д 172°04,1'E для укрытия от шторма. Изобата 25 метров. В воде 5,5 смычек якорь-цепи. Дрейфа на якоре не было. Выбор места якорной стоянки капитаном осуществлялся на основе личного опыта предыдущих стоянок на якоре в бухте Глубокая, близости расположения бухты от места промысла, с учётом информации, изложенной в книге №1408 «Люция Берингова моря. Часть 1» издания УНиО МО РФ 2017 года. Место фактической якорной стоянки находилось на рекомендованной лоцией Берингова моря дистанции 1,2 м. мили до северо-западного берега бухты, но вне рекомендованного диапазона глубин 27-31 м. Фактическая глубина, зафиксированная на 00:00 30.10.2024, была 23,5 м.

4. Первоначальное штормовое предупреждение было получено на рыболовном судне «КАЛАМ» 24.10.2024 через международную автоматизированная система оповещения (NAVTEX). Дальнейший анализ изменения метеоусловий проводился с использованием интернет-базы метеоданных www.windy.com, программы загрузки прогнозов погоды и волнения моря с нанесением многих параметров карт погоды ХуGrib. Для получения моментальных метеоданных на судне установлена ультразвуковая метеостанция KW-360 ONWA.

Также, 29 и 30 октября 2024 года через приёмную АО «ЯМСы» были получены экстренные предупреждения по рискам возникновения чрезвычайных ситуаций (происшествий) от ГУ МЧС России по Камчатскому краю, в районах, где вели промысел суда компании. Незамедлительно данные экстренные предупреждения были отправлены на суда.

По информации капитана рыболовного судна «КАЛАМ», прогноз неблагоприятных гидрометеоусловий был принят за 6 дней до наступления штормовой погоды – предупреждения NAVTEX, по программе ХуGrib, от ГУ МЧС России по Камчатскому краю.

5. Капитан судна покинул ходовой мостик в 02:10 30.10.2024, оставив устные указания 2 помощнику капитана (далее – 2 ПКМ) по вахте: «Вести непрерывное наблюдение за изменением погодных условий, окружающей обстановкой, вести контроль дистанций до берега с

использованием РЛС, контролировать по картографии дистанцию до точки отдачи якоря для обнаружения дрейфа, контролировать глубину под килём. В случае обнаружения дрейфа на якорю дать полный передний ход, выворачивать на ветер, вызывать капитана на мостик, боцмана на бак для подъёма якоря».

6. СПКМ при заступлении на ходовую вахту в 04:00 30.10.2024 принял по вахте от сменяющегося 2 ПКМ текущую навигационную информацию об условиях стоянки, устные указания капитана о контроле метеоусловий, кратчайших дистанций до берега, глубин, дрейфа на якорю и действиях в случае его возникновения.

7. Расстановка лиц вахтенной службы на мостике не соответствовала условиям плавания и требованиям Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации. С 04:00 до 07:51 на ходовом мостике находился только СПКМ, в машинном отделении 3 вахтенный механик. Матрос-вперёдсмотрящий, указанный в записи судового журнала на 04:00, фактически к несению вахты старшим помощником не привлекался, и не был оповещён о несении вахты, прибыл на ходовой мостик в 07:40 по указанию боцмана.

8. Записи судового журнала в период с 23:00 29.10.2024 по 07:51 30.10.2024 содержат только информацию о глубине под килем и отсутствии дрейфа на якорю. Записи в судовом журнале о контроле кратчайших дистанций до берега по РЛС, контрольных пеленгах по РЛС, контроле состояния якорного устройства и якорь-цепи отсутствуют. Определение места судна производилось по СНС GPS. Охранные зоны по кратчайшей дистанции до навигационных опасностей на РЛС, тревожный сигнал по глубине на навигационном эхолоте и картографии СПКМ выставлены не были. Контроль позиции судна на якорю систематически не велся.

9. Посадка судна на мель произошла в тёмное время суток при неблагоприятных гидрометеоусловиях, при усилении ветра юго-восточного направления с 16 м/с до 35-40 м/с. Дистанция дрейфа на якорю от крайней точки якорной стоянки до точки посадки судна на мель составила 4,6 кабельтовых за 22 минуты с 07:28 до 07:50, что позволяет определить среднюю скорость дрейфа на якорю в 1,3 узла.

10. Рыболовное судно сдрейфовало на 4,8 кабельтовых от места якорной стоянки к моменту обнаружения вахтенным СПКМ дрейфа судна. В момент обнаружения дрейфа на якорю и разворота судна на курс, противоположный направлению ветра, СПКМ дал ход ВРШ - 40% вперёд, далее до 65%, руль «Право на борт», ПУ «Вправо-3». При этом капитан судна на ходовой мостик вызван не был, об изменении обстановки не оповещён. Также вахтенным СПКМ не были выполнены указания капитана работать полными ходами, вызывать боцмана на бак для съёмки с якоря.

В 07:52 капитан судна самостоятельно прибыл на ходовой мостик, почувствовав толчки по корпусу судна, принял управление, добавил ход до ВРШ-75% вперед, что соответствовало полному переднему ходу судна в сложившихся условиях.

11. Капитан рыболовного судна «КАЛАМ» имеет стаж работы в АО «ЯМСы» на судах типа «Антиас» с 04.08.2016 в должностях третьего помощника капитана, второго помощника капитана, старшего помощника капитана и капитана рыболовного судна. Неоднократно проводил самостоятельные швартовные операции у причалов и в море, постановки на якорь в бухтах. 30.12.2010 окончил ФГОУ ВПО «КГТУ» с присвоением квалификации «инженер» по специальности «Судовождение». Рабочий диплом капитана судна менее 3000 р.т. выдан капитаном порта Петропавловск-Камчатский 14.12.2021.

12. Старший помощник капитана имеет стаж работы в АО «ЯМСы» на судах типа «Антиас» с 09.06.2015 в должности третьего, второго и старшего помощника капитана. 02.07.2010 окончил ФГОУ ВПО «КГТУ» с присвоением квалификации «техник-судоводитель» по специальности «Морское судовождение». Рабочий диплом старшего помощника капитана морского судна от 500 до 3000 р.т. выдан капитаном порта Петропавловск-Камчатский 14.08.2024. В должности старшего помощника в промысловый рейс направлен впервые.

13. За период с 31.10.2024 по 05.11.2024 до подхода в бухту Глубокая ЛСС «СПРАВЕДЛИВЫЙ», усилиями РС «МЫС КРУЗЕНШТЕРНА» и СЯМ «БЛАНКЕТ» рыболовное судно «КАЛАМ» было развёрнуто на мели через правый борт на 128° (с курса 343° на курс 111°) и сдвинуто в юго-восточном направлении (в сторону увеличения изобат) на 0,5 кбт. На момент

снятия с мели 06.11.2024 в 15:20 судно неплотно лежало на грунте средней частью корпуса, форштевень и ахтерштевень были на плаву.

14. По результатам водолазного осмотра подводной части корпуса, ВРГ и носового ПУ после снятия судна с мели выявлены следы потёртости в средней части корпуса по левому борту, вмятин, отверстий нет. ВРГ без повреждений, удалена незначительная намотка ярусной хребтины. Лопастни винта без повреждений, геометрия лопастей не нарушена. Киль и бортовые кили без повреждений. Донно-заборная аппаратура без повреждений, чистая. Носовое подруливающее устройство без повреждений, крепления защитных решёток на месте. Имеются повреждения (загиб внутрь) крепёжных пластин вибраторов рыбопоисковых эхолотов, защитные кожухи вибраторов без повреждений.

15. В период с 14.11.2024 по 18.11.2024 произведена контрольная видеосъёмка подводной части корпуса, ВРГ и носового ПУ под надзором инспектора РС, без замечаний предъявлена работа ВРГ. Составлены технологические указания на производство ремонтных работ пластин крепления датчиков рыбопоисковых эхолотов. Произведён ремонт пластин крепления с предъявлением инспектору РС. По результатам внеочередного освидетельствования класс рыболовного судна «КАЛАМ» восстановлен без ограничений.

9.3. Причины аварийного случая:

Неверная оценка капитаном рыболовного судна «КАЛАМ» метеопрогноза гидрометеословий в предполагаемом месте укрытия, что привело к ошибочному выбору места якорной стоянки в прогнозируемых метеословиях в непосредственной близости от берега вне рекомендованного диапазона глубин.

Несоблюдение старшим помощником капитана рыболовного судна «КАЛАМ» указаний капитана, недостаточный контроль местоположения судна, недостаточный состав вахты при неблагоприятных гидрометеословиях.

9.4. Выводы:

Аварийный случай свидетельствует о важности непрерывного наблюдения за внешней обстановкой с помощью хорошо настроенной РЛС на шкалах малой дальности (0.5 – 0.75 мили), постоянного контроля за местоположением судна на якоре в узкости с учетом всей имеющейся информации о судне, районе стоянки и гидрометеорологической обстановки в районе. Использование современного навигационного оборудования на судах позволит контролировать местоположение и своевременно предупреждать опасность посадки на мель.

Командному составу судов следует помнить, что большинство аварийных случаев на морском транспорте происходит из-за ошибок и промахов при решении судовых задач, связанных с управлением судном и судовыми механизмами, а также из-за низкой организации службы на судне. В основе происшествий на море лежит нарушение требований руководящих документов, определяющих правила и организацию судовых штурманской и технической служб, регламентирующих их деятельность по обеспечению безопасности.

Штурманскому составу следует учитывать, что часто истинная причина аварии лежит не в действии неотвратимых и непреодолимых сил природы, не в неизбежных случайностях на море, а в непонимании основных свойств и качеств судна, несоблюдении правил несения службы и самых простых мер предосторожности, непонимании опасности, в которую ставится судно, в небрежности, неосмотрительности, отсутствии предосторожности.

9.6. Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем:

АО «ЯМСы»:

1. Провести просмотр процедуры СУБ «Судовые ключевые операции. Постановка на якорь» с учётом результатов расследования аварийного случая рыболовного судна «КАЛАМ».
2. Включить разбор действий судоводителей рыболовного судна «КАЛАМ» при проведении операции по постановке на якорь, несения стояночной вахты на якоре, приведшие к возникновению аварийного случая, в программу внутренней аттестации штурманского состава.
3. Довести результаты расследования до командного состава судов АО «ЯМСы». Провести учёбу командного состава флота компании с проверкой знаний должностных обязанностей согласно

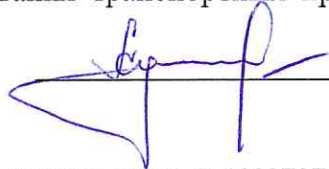
Устава службы на судах рыбопромыслового флота в части несения стояночной вахты на якорю, действий в аварийных ситуациях и ведению записей в судовом и машинном журналах.

4. Провести учёбу судоводительского состава по темам «Расчёт безопасной якорной стоянки», «Чтение карт погоды, составление прогноза погоды на 5, 3, 1 сутки», «Учёт дрейфа от ветра и течения при океанском плавании», «Определение дрейфа судна на якорю различными методами».

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

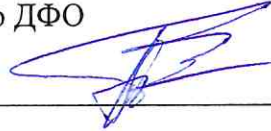
О принятых мерах известить организации, перечисленные в пункте 31 Положения, в установленный срок.

Начальник отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО.



Сухинин А.Э.

Главный государственный инспектор отдела учета и расследования транспортных происшествий на водном транспорте МТУ Ространснадзора по ДФО



Быков А.Г.

Инспектор инспекции государственного портового контроля морского порта Петропавловск-Камчатский *подпись согласована письмом от 30.01.2025 № 09/04-131* Саенко В.Н.

Старший инженер-инспектор 1 категории Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства



Тыртшный А.В.



МИНТРАНС РОССИИ

РОСМОРРЕЧФЛОТ

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

ул. Радиосвязи, д.26/1, г. Петропавловск-Камчатский,
683000

Телефон/факс: (4152) 43-41-43,

e-mail: PK@ampskk.ru,

<http://ampskk.ru>, www.ampskk.ru

ОКПО 24541746, ОГРН 1026500781460,

ИНН/КПП 6504043879/650401001

на №

№

от

Начальнику
МТУ Ространснадзора по ДФО
Ермолаеву А.Е.
mtu@dfo.rostransnadzor.gov.ru
bykov_ag@dfo.rostransnadzor.gov.ru

20.10.2024 № 03/04-131

Уважаемый Александр Евгеньевич!

Настоящим сообщая, что Саенко Виктор Николаевич, инспектор ИГПК морского порта Петропавловск-Камчатский, член комиссии по расследованию аварийного случая на море, произошедшего 30.10.2024 с РС «Калам» (ИМО номер 905254) с выводами комиссии по данному расследованию согласен и готов подписать заключение по расследованию АС на море № А-37/24.

Инспектор ИГПК морского порта
Петропавловск-Камчатский

В.Н. Саенко