

ТАМАНЬ ИСПРОВОВАЛА ВКУС НЕФТИ

**Вина за экологическую катастрофу в Керченском проливе
лежит на властных структурах России и Украины, а также
компаниях, занимающихся перевалкой опасных грузов**

11 ноября 2007г. в Керченском проливе на рейдовой якорной стоянке №450, входящей в сферу ответственности морской администрации Керченского порта (Украина), а также на рейдовом перегрузочном комплексе "Таманский", входящем в сферу ответственности морской администрации портов Темрюк и Кавказ (Россия), произошло массовое крушение судов с опасными грузами. Причинами этого стали штормовая погода, техническая неготовность судов к работе в подобных погодных условиях и пренебрежение капитанами судов штормовым предупреждением.

Первым потерпел катастрофу на рейдовой стоянке №450 танкер "Волгонефть-139", на борту которого находилось 4,77 тонн мазута. Он буквально переломился пополам. Далее в течение полутора часов затонули один за другим три корабля, груженные серой. "Вольногорск", на борту которого находилось более 2,6 тысячи тонн серы; "Нахичевань" (2 тысячи тонн серы) и "Ковель" (2,1 тысячи серы).

Кроме того, получил повреждение танкер "Волганефть-123", сорвало с якорей груженные мазутом несамоходные баржи "Дика" и "Диметра". К счастью, эти аварии, по имеющейся на настоящий момент информации, к разливам нефтепродуктов пока не привели.

В результате произошла крупнейшая экологическая катастрофа. Значительная часть побережья Таманского полуострова оказалась залита нефтепродуктами. Полностью залита нефтью коса Тузла (см. фотографии в приложении), коса Чушка со стороны Керченского пролива, побережье возле поселков Ильич и Приазовский. На побережье Азовского моря нефть достигла мыса Каменный. По побережью Черного моря нефть дошла поселка Волна в южной части Таманского полуострова.

.Критичность катастрофической ситуации усугубляется тем фактором, что пострадал регион чрезвычайно ценный и уязвимый в природном отношении. Керченский пролив является водоемом высшей рыбохозяйственной категории, здесь проходит путь миграций рыб между Азовским и Черным морем, в том числе многих видов, включенных в Красные книги РФ и Международного союза охраны природы (МСОП). В результате загрязнения моря нефтью рыбным ресурсам нанесен колоссальный ущерб. В загрязненной акватории обитает дельфин-афалина, также охраняемый согласно российской и международной Красной книгам. К Керченскому проливу прилегает Тамано-Запорожский заказник, созданный в 1967 году. Его природные комплексы также сильно пострадали. Вся коса Чушка, весь западный берег и южная оконечность которой залиты нефтью, входит в состав этой особо охраняемой природной территории, которая в 1996 году Распоряжением Правительства РФ внесена в перечень особо охраняемых природных территорий побережий Черного и Азовского морей, имеющих федеральное значение. Заказник создан, прежде всего, для охраны птиц. В результате загрязнения нефтью уже погибли десятки тысяч птиц. Не меньшее количество покрытых нефтяной пленкой птиц обречены на гибель. Спасать их никто не собирается.

Анализируя причины произошедшего, представители властных структур России и Украины не говорят о принципиальных причинах катастрофы, которые лежат отнюдь не в плоскости форс-мажорных погодных условий и ошибок капитанов. Ибо эти причины касаются их собственных решений.

Корни случившегося лежат в том, что в Керченском проливе в 1999 году в составе российского порта Кавказ был организован так называемый рейдовый перегрузочный комплекс (район) "Таманский" - фактически новый "плавающий" нефтехимический порт, через который по примитивной технологии с борта на борт началась массовая перевалка нефти, нефтепродуктов, серы и удобрений с маломерных судов на крупнотоннажные. Украинский порт Керчь также начал подобную рейдовую перевалку на якорной стоянке №450 в 2001 году. В результате, в Керченском проливе на рейде постоянно находится большое количество судов с опасными грузами. Что, в силу чрезвычайно сложных для навигации условий Керченского пролива, обусловленных такими факторами, как мелководность, высокие ветровые нагрузки (штормовые ветры со скоростью более 15 м/с в этом районе отмечаются в

среднем в 28% дней в году), отсутствие каких-либо естественных укрытий для судов, возможность образования смерчей представляет собой мину замедленного действия, которая рано или поздно должна была взорваться. В Керченском проливе в принципе нельзя было организовывать такой нефтехимический порт.

Мотивом подобного решения стали большие экономические выгоды от такой перевалки опасных грузов. Экологические угрозы, которые несла рейдовая перевалка опасных грузов в Керченском проливе, оказалась на втором плане. Интересы частных компаний, заинтересованных в перевалке опасных грузов для государственных органов оказались важнее экологической безопасности.

При этом, ни в порту Кавказ, ни в Керченском порту не были организованы эффективные системы ликвидации аварийных разливов нефти. Эти порты не были обеспечены необходимыми техническими средствами для сбора разлившейся нефти. В порту Кавказ даже отсутствуют емкости для сбора нефти в результате разливов, и сейчас разлившуюся нефть, которая будет собрана, просто некуда девать.

Власти и компании виновны также в том, что для перевалки опасных грузов в Керченском проливе использовались суда, технически не пригодные к эксплуатации в сложных штормовых условиях. Иначе бы танкер "Волгонефть-139" не раскололся бы надвое как скорлупка.

Масштабное загрязнение моря нефтью, безусловно, является наиболее серьезным последствием случившихся кораблекрушений в Керченском проливе. Но 7 тысяч тонн серы, которые лежат сейчас на дне пролива, также сулят мало хорошего. Тем более, что эта сера не находится в контейнерах, как об этом заявляют официальные лица. Она лежит насыпом в трюмах затонувших кораблей.

Тем временем, шторм в Керченском проливе вновь усиливается, что сводит на нет попытки прекратить утечку нефти в море и организовать ее сбор с поверхности. Черное нефтяное пятно захватывает все большую акваторию и катастрофа приобретает все больший масштаб.

Итак, древняя земля Тамани в полной мере "вкусила" что такое нефть. Это отнюдь не экономическое процветание, как ей сулили и сулят многочисленные инвесторы. Это мертвые птицы и рыба, загаженные море и пляжи. Осевший на дно мазут оставит об этой катастрофе "долгую память", продолжая отравлять морскую акваторию региона в течение многих лет.

В целом, катастрофа в Керченском проливе должна стать уроком для властных структур России. Они обязаны прислушаться к мнению местного населения и общественных экологических организаций, которые уже более 10 лет пытаются доказать им, что Таманский полуостров – не место для нефтехимических портов.

Андрей РУДОМАХА
Виктория КУЧЕРЕНКО
(Экологическая Вахта по Северному Кавказу)

Дополнительная информация:
Экологическая Вахта по Северному Кавказу:
тел.: (8772)540607
e-mail: <ies@rambler.ru>
Общественная организация "За спасение Тамани!"
тел.: (918)4554986
e-mail: <taman-igor@yandex.ru>