

Большой автономный морозильный траулер с символическим названием «Дальний Восток» (порт приписки Невельск, Сахалинская область) опрокинулся и затонул рано утром 2 апреля в Охотском море в точке с координатами 56 градусов 49 минут Северной широты и 150 градусов 41 минута Восточной долготы, при этом по какой-то причине не сработал аварийный буй. Погодные условия в районе катастрофы были благоприятными. Волнение моря – 1,5 балла, ветер северо-восточный 9 метров в секунду (около 34 км/час), видимость 24 км, температура воды в районе плюс 2 градуса по Цельсию. Траулер находился на промысле минтая. На его борту находились 132 человека, из них 78 граждан России, 42 гражданина Бирмы, 3 человека – граждане Латвии, 4 человека – граждане Украины, 5 из Вануату.

По предварительным данным погибли около 70 человек.

БАТМ принадлежит ООО «Магеллан», учредителем которого является Геннадий Филиппов, сын известного сахалинского олигарха господина Филиппова, владельца ООО «Тунайча».

За последние 4 года это уже четвертая катастрофа на промысле в дальневосточных морях. СРТМ «Аметист» (порт приписки Петропавловск-Камчатский) опрокинулся и затонул в феврале 2011 года. Весь экипаж погиб. Аварийный буй не сработал.

БАТМ «Капитан Болсуновский» (порт приписки Холмск, Сахалинская область, владелец – ЗАО «Сахалин Лизинг Флот») затонул в Охотском море

4 апреля 2012 года. Траулер получил пробоину, налетев на льдину, после чего пошел на дно. Следствие установило, что у него был сильно изношен корпус. Аварийный буй не сработал.

В январе 2013 года в Татарском проливе опрокинулся и затонул краболов «Шанс-101».

Как и во всех предыдущих случаях, аварийный буй также не сработал. Из четырех приведенных выше катастроф в трех из них виноваты капитаны, в последнем случае, в катастрофе с «Дальним Востоком», ошибка капитана была особенно очевидна. Траулер шел с пус-

тыми топливными танками, да еще вытащил два трала полные рыбы (около 50 тонн) на верхнюю палубу. И на небольшой циркуляции, подставив борт волне, потеряв остойчивость, опрокинулся. Капитан траулера Александр Притоцкий был обязан для увеличения остойчивости заполнить пустующие топ-

ливные емкости морской водой и на время прекратить работу с тралом. Увы, этого сделано не было. Капитан и старший помощник, полагая, осознавая свою ошибку, ушли на дно вместе со своим кораблем. Сейчас много пишут, что рыбная отрасль хронически болеет отсутствием кадров надлежащей квалификации, качественного ремонта рыбодобывающих судов и пренебрежительным отношением к человеческой жизни.

Однако, что касается капитана БАТМ «Дальний Восток» Александра Притоцкого, то он имел высокую квалификацию, большой морской стаж плавания и хорошую морскую практику. Разумеется, можно и, наверно, нужно, обвинять в чем-то учредителей ООО

«Магеллан»: в черст-

вости к людям, нежелании общаться с прессой, но конкретно виновником этой катастрофы является капитан судна. Его безграмотные действия стоили жизни почти 70 членам экипажа.

Мне хорошо запомнилась катастрофа теплохода «Булгария» на Волге летом 2010 года. Тогда погибли 204 человека, из них 94 ребенка. Общес-

твенное мнение искало виновных везде. Люди не хотели слышать, что конкретным виновником той катастрофы являлся капитан теплохода. Из-за его преступного бездействия не были задраены иллюминаторы нижних кают, находящиеся всего в метре от поверхности воды. При шторме вода стала захлестывать нижний ярус кают, а при повороте теплоход получил дополнительный крен и буквально погрузил иллюминаторы этих кают в воду. Вода хлынула внутрь, и в считанные минуты теплоход затонул. Почему капитан теплохода, получив штормовое предупреждение, не дал указание задраить иллюминаторы? На что он надеялся? Каких знаний и навыков ему не хватало? Он продемонстрировал тупое и упрямое пренебрежение к элементарным мерам предосторожности. Тем временем пресса громила Минтранс Татарстана и Российской Федерации, учредителей предприятий, которым принадлежал теплоход. Не спорю, наверное, они виноваты в том, что судно вовремя не прошло положенный ему ремонт. Но даже при этом условии, если бы иллюминаторы на нижней палубе были задраены, теплоход бы не затонул.

Но вернемся к случаю с БАТМом «Дальний Восток». Конечно, можно обвинять и президента страны в том, что капитан не исполнил свои функциональные обязанности по безопасности мореплавания. Но если и есть в чем упрекнуть правительство, так это в том, что в районе массового промысла не находилось ни одного аварийно-спасательного судна ледового класса. Такие суда с вертолетом на борту, на мой взгляд, должны рассматриваться как необходимое приложение к району промысла. К тому же пора изменить законодательство, позволяющее бесконтрольно находиться «рабам» из Ближнего и Дальнего зарубежья на борту российского судна. Вопрос возникает и к пограничникам. Как они осматривали судно и экипаж по судовой роли и не обратили внимания на наличие большего количества людей, чем заявлено в судовой роли. Но все это вместе взятое не является причиной катастрофы.

В России в 100 процентах из 100, когда дело касается авиакатастроф, виноваты пилоты, а на море, примерно, 90 процентов катастроф происходит по вине капитанов. Причем ошибки допускают все: и опытные и неопытные. Как судоводители, так и летчики. В чем причина такого, аккуратно скажем, «раздолбайства»? Почему с ослиным упрямством мы нарушаем инструкции, которые написаны кровью предыдущих поколений? Нарушители легко рассчитываются за допущенные ошибки как своими, так и чужими жизнями. Но почему-то живым наука впрок не идет.

Есть хорошее правило в морской практике, которое всем мореходам в училищах вколачивают буквально «гвоздями» в голову. Оно гласит: всегда считай себя ближе к опасности. Похоже, нанятым матросам из микроскопической республики Вануату, работающим в России, нужно на своих набедренных повязках написать крупными буквами вышеприведенный постулат.

Когда же мы, наконец, поймем, что наше убийственное разгильдяйство, является нашим первым врагом? Хотя, с другой стороны, если мы это осознаем, то станем предсказуемыми и превратимся в обыкновенных дисциплинированных, например, немцев или японцев. Наверное, тогда нам станет скучно. Но лучше уж быть скучным, но живым, чем веселым, но мертвым.

Вячеслав СКАЛАЦКИЙ.