

2 апреля этого года исполнилось ровно три года со дня гибели большого автономного морозильного траулера (БАТМ) с названием «Дальний Восток» (порт приписки Невельск, Сахалинская область), принадлежащего ООО «Магеллан». Траулер затонул в Охотском море. Погибли 69 человек.

Следствие длилось более двух с половиной лет.

В результате судом первой инстанции 20 ноября 2017 года были признаны виновными и получили разные сроки наказания: заместитель генерального директора по безопасности мореплавания ООО «Магеллан» А. П. Кудрицкий, первый заместитель генерального директора А. В. Васин, инспектор СВТУ Агентства по рыболовству Севвострыбвода на Сахалине А. О. Никодименко, начальник отдела по безопасности мореплавания агентства, капитан А. М. Борисов, управлявший судном задолго до его крушения.

Скрылся от следствия генеральный директор ООО «Магеллан» Егор Гащенко. Он находится в федеральном розыске.

Как указано в приговоре: «Суд пришел к выводу, что авария и ее последствия вызваны изменением судовладельцем конструкций судна, его перегрузом, а также наличием на борту минимального количества топлива. Более того, на судне отсутствовало достаточное количество гидротермокостюмов и спасательных жилетов». Наиболее интересные в этой связи показания третьего помощника капитана.

Далее цитирую по тексту обвинительного заключения: «Он (третий помощник капитана) проснулся в каюте где-то около 5 часов утра по камчатскому времени оттого, что упал холодильник. Поднялся на мостик, там находились боцман, четвертый помощник, капитан, старший помощник. В процессе приходили старший механик и второй помощник. Старший помощник выполнял указания, поступающие от капитана. Капитан был спрорсонья, ...находился в нижнем белье и накинутой куртке. Когда он поднялся на мостик, крен был статичным 24–30 градусов, динамики не было, судно лежало спокойно. Крен увеличивался медленно.

С мостика он увидел, что на палубе, на левом борту лежит трал. Другой, правый трал, был закинут на планшир левого борта. Почему правый трал был закинут на левый планшир, (третий помощник капитана) не знает, вообще он должен стоять по центру. Возможно, так произошло из-за того, что постановку трала осуществляли, когда у судна был крен на левый борт, и совершался маневр. По происходящей на мостике обстановке он понял, что такой существенный крен возник в результате выборки трала с рыбой и постановки нового трала.

После увиденного (третий помощник) предложил капитану обрезать правый трал, однако его предложение последним было отвергнуто, то есть капитан сказал ему «не лезть не в свое дело». Кроме того, уже после спасения с затонувшего БАТМ «Дальний Восток» он от кого-то слышал, что старшему по вахте (видимо, старшему помощнику капитана) предлагали не ставить правый трал, так как предполагали, что это может усугубить крен.

Чтобы выровнять судно, капитан командовал, говорил рулевому, какой нужно держать курс, как нужно держать судно, но четвертый помощник говорил, что судно не слушается руля. Когда четвертый помощник доложил, в это время двигатель работал, и судно было на ходу.

При нем (третьем помощнике капитана) поднимался старший механик на мостик, который предложил залить балласт в какой-то из танков. На предложение механика капитан дал согласие. Вроде как стали заливать.

Затем на мостик поднялся второй помощник капитана. Диалог между вторым и капитаном был недолгим, но, можно сказать, на повышенных тонах. Капитан спросил у второго за расчет остойчивости. На что второй, как бы с упреком, ответил, что какой смысл ему (второму) делать расчет остойчивости, так как капитан раньше его (второго) не слушал и принял решение, не беря во внимание произведенные последним расчеты остойчивости.

Как он понял из этого диалога, второй ранее предлагал капитану набрать балласт для обеспечения остойчивости судна, на что капитан ответил отказом. Из их разговора он не понял, в какой момент второй предлагал набрать балласт – до выборки трала, лежавшего на палубе, либо еще раньше.

Полагает, что капитан мог не отдать приказ по набору балласта, так как за несколько дней до случившегося всем было известно о том, что неподалеку от них находится перегрузчик, с которого надо бункероваться. Так как слив балласта предполагает затраты по времени, видимо, поэтому капитан решил его не набирать. За время нахождения на мостике при нем ни капитан, ни старший помощник капитана не отдавали приказы заdraивать шпигаты, загерметизировать какие-либо помещения судна. Единственное, старший помощник сказал, что спустится в рыбный цех, посмотрит, закрыты ли горловины трюмов.

Когда старший помощник вернулся на мостик, то сказал, что в рыбном цехе много воды. Про то, закрывал ли горловины, старший помощник ничего не сказал. Откуда могла взяться вода в рыбном цехе, – не знает. Может быть, вода в рыбном цехе появилась через шпигаты или иллюминаторы, когда появился значительный крен. Все команды, которые отдавал при нем капитан на мостике, сводились к выравниванию судна путем руления и набора хода.

Подавался ли сигнал SOS на БАТМ «Дальний Восток» во время крушения (третий помощник капитана) не знает (сигнал SOS не подавался. – **Авт.**). Тревога не была объявлена. Спасательной операцией никто не руководил. Никаких указаний не было. Все ожидали указаний от капитана, но их не было. Все спасались как могли и действовали по своему усмотрению. Если бы своевременно была подана команда покинуть судно и правильно организована спасательная операция, то все члены экипажа могли спастись.

Считает, что судно потерпело крушение в результате человеческого фактора. Думает, это были ошибочные действия капитана. Причиной крушения, на его взгляд, стала неправильная оценка ситуации, начиная с действий старпома по постановке трала. Если бы не было постановки трала, то все было бы нормально».

Вывод следствия, а затем суда первой инстанции, что судно при ремонте в городе Пусан (Южная Корея) претерпело конструктивные изменения (по версии следствия были удалены водонепроницаемые переборки для увеличения помещений рыбоперерабатывающего цеха), опровергались свидетельскими показаниями членов экипажа. Вывод следствия о том, что на судне не хватало гидрокостюмов, также опровергались свидетельскими показаниями.

Почему же на скамье подсудимых оказались люди, по сути дела, не имеющие отношения к аварии? Ответ на этот вопрос прост: общественному мнению нужны были виновные не мертвые, а живые. Если исходить из вышеприведенных показаний третьего помощника и других выживших свидетелей, то вся вина за случившуюся трагедию лежит на капитане судна Александре Притоцком и его старшем помощнике. Но они оба отправились на дно вместе с судном. Если бы следственные органы объявили родственникам погибших, что главные виновники ушли в мир иной, а руководство компании ни при чем, возможно, случился бы небольшой социальный взрыв. Любое социальное напряжение несет в себе угрозу исполнительным органам власти. В этой ситуации легче пожертвовать чьей-то свободой, чем получать булыжники в окна здания правительства Южно-Сахалинской области (хотя, уверен, до этого бы не дошло).

Через шесть дней после трагедии в Охотском море в газете «Вести» от 08.04.2015 № 846 была напечатана статья «Дальний Восток» пошел на дно», автором которой является ваш покорный слуга.

Привожу ее с небольшими сокращениями: «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 пустыми 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 топливные емкости морской водой и на время прекратить работу с тралом. Увы, этого сделано не было. Капитан и старший помощник, полагаю, 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 черствости 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, в том числе 94 ребенка. Общественное 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

задрать 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.

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.

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.

9 апреля Сахалинский областной суд начал рассмотрение апелляции по уголовному делу о гибели 69 моряков с БАТМ «Дальний Восток» во время промысла в Охотском море. Судья отклонил все ходатайства защиты и не выпустил из-под стражи пятерых обвиняемых под домашний арест или подписку о невыезде.

Следующее заседание суда апелляционной инстанции назначено на 16 апреля этого года. Мы будем следить за развитием событий.

Вячеслав Скалацкий