

Почему погибший капитан признан невиновным в гибели «Парамушира»?

Городской суд Южно-Сахалинска приговорил к четырем годам в колонии-поселении генерального директора ООО «Сахалинский морской флот» Сергея Абрамова. Он признан единственным виновным в крушении 17 октября 2015 года в Тихом океане в пяти милях от острова Шумшу самоходного плашкоута «Парамушир».

На борту судна, следовавшего с грузом из Северо-Курильска в Петропавловск-Камчатский, находился экипаж из четырех камчатских моряков во главе с капитаном из Владивостока Вячеславом Кузнецовым. Чудом удалось спастись только старшему механику плашкоута Андрею Гаврину.

Генеральный директор судоходной компании в результате долгого судебного процесса признан виновным в совершении преступления, предусмотренного третьей частью статьи 263 Уголовного кодекса РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта, повлекшее по неосторожности смерть более двух лиц). По информации пресс-службы Дальневосточной транспортной прокуратуры, поддерживавшей обвинение, для установления обстоятельств случившегося в ходе расследования были проведены судоводительская и судебно-медицинская экспертизы, а также допрошено почти четыре десятка свидетелей.

«В судебном заседании установлено, что подсудимый допустил выход судна с нарушением требований законодательства о безопасности мореплавания, основным из которых стала погрузка металлолома на верхнюю палубу, не предусмотренную для перевозки такого груза. Численность экипажа не соответствовала свидетельству о его минимальном составе. Чтобы получить разрешение на отход судна из порта Невельск в инспекцию государственного портового контроля была представлена судовая роль с недостоверными данными», – говорится в сообщении прокуратуры.

Судебный процесс, стартовавший в Южно-Сахалинске 9 января, продолжался три месяца. При этом дело было передано в суд еще в августе 2017 года.

По словам адвоката подсудимого Евгения Балабаса, к рассмотрению по существу южно-сахалинская Фемида долго не могла приступить, поскольку заседания откладывались в связи с необходимостью ознакомления Сергея Абрамова с материалами уголовного дела, а также достаточно тяжелым состоянием здоровья подсудимого. Гендиректор «Сахморфлота» практически не видит, поэтому материалы ему необходимо было зачитывать вслух.

Напомним нашим читателям, что самоходный плашкоут с грузом техники, контейнера и металлолома, опрокинувшийся в Первом Курильском проливе, обнаружил экипаж теплохода «Алдан», который передал координаты кораблекрушения камчатским спасателям. Команда «Парамушира» не успела подать сигнал бедствия – настолько внезапно и молниеносно все произошло.

В ходе поисковой операции было обследовано свыше 300 квадратных километров акватории у берегов Камчатки, найти удалось только сам перевернутый плашкоут, остававшийся на плаву. Тела капитана Вячеслава Кузнецова и еще троих членов команды обнаружить так и не удалось.

Тогда, три с половиной года назад, журналисты «Вестей» встречались с единственным выжившим в катастрофе моряком Андреем Гавриным, который провел на спасательном плоту по пояс в ледяной воде около четырех часов. Он с сотрясением мозга, сильными ушибами ног и обморожением находился в нейрохирургическом отделении Камчатской краевой больницы имени Лукашевского.

Гаврин рассказал, что в момент крушения в проливе высота волн достигала двух метров. По словам стармеха, судно перевозило гусеничный экскаватор, буровую установку на базе автомобиля ЗИЛ-131, контейнер, содержимое которого ему неизвестно, а также металлолом. Общая масса груза составляла 117 тонн. Весь груз находился на палубе.

«Опрокидывание произошло очень быстро, не больше чем за минуту, – рассказывал нам Андрей Гаврин. – Металлолом стал смещаться, последовал удар, затем еще один, и плашкоут перевернулся. С первым ударом лег на борт, со вторым – вверх дном. Все так внезапно случилось, что даже машина еще какое-то время работала уже после крушения».

Сам старший механик находился внутри ходовой рубки у самого выхода на палубу. «Успел открыть дверь и выскочил. Дальше не помню даже то, в какой момент я травмы получил. Волей случая оказался в этот момент у этой двери. Пошел бы, например, в машину, на пять минут раньше, и все», – вспоминал он. В момент катастрофы двое из четверых членов экипажа находились в каюте и почти не имели шансов успеть выбраться наружу. Двое других находились в ходовой рубке, но замешкались, надевая спасательные жилеты.

Очутившись в воде, Андрей Гаврин увидел рядом с собой оказавшийся за бортом «Парамушира» спасательный плот ПСН. Спасательное средство раскрылось и наполнилось воздухом, как и полагается при попадании в воду, но плавало вверх дном. Перевернуть плот в нормальное положение спасшемуся моряку не удалось, хотя, по его словам он и тренировался раньше делать это в бассейне. Впрочем, море с двухметровой волной и водная гладь бассейна совсем не одно и то же. Тем не менее Гаврину удалось забраться на плот. Через некоторое время рядом с ним всплыл аварийный буй, по сигналам с которого замерзшего моряка, как он предполагает, и нашли.

По основной версии следствия, которая нашла подтверждение в ходе судебного процесса, судно перевернулось из-за плохо закрепленного груза. Металлолом придал плашкоуту дополнительный опрокидывающий момент, в результате чего катастрофа стала неминуемой.

Самоходный плашкоут «Парамушир» с дизельной силовой установкой имел весьма почтенный возраст. Он был построен в 1978 году. Судно, находившееся в собственности у компании «Сахалинский морской флот», было приписано к порту Корсаков. Габаритная длина плашкоута 35,75 метра, габаритная ширина 7,5 метра.

Небрежное крепление вторсырья на палубе, очевидно, стало не единственной, а лишь последней из целой цепочки причин случившегося. А главный вопрос заключается в том, как вообще эта рейдовая плоскодонная баржа, предназначенная для перевозок в закрытой от волнения акватории, вышла в море и направилась через пролив, известный своими штормами. Двухметровые волны в день трагедии не являются в этом районе чем-то из ряда вон выходящим.

Почему капитан корсаковского порта, к которому приписан «Парамушир», разрешил эксплуатацию плашкоута в подобных условиях и выпустил рейдовую баржу в морской

переход? Как, в конце концов, капитан плашкоута Вячеслав Кузнецов решил выйти в море вопреки всем требованиям безопасности и здравому смыслу? Почему сидеть четыре года за чужую халатность и безответственность придется только гендиректору компании-судовладельца Сергею Абрамову? Ведь он, по сути, несет ответственность только за ремонт и обеспечение судна, но не за то, что происходит непосредственно на борту.

В конечном счете именно капитан «Парамушира» Вячеслав Кузнецов нес всю ответственность за решение о выходе в море, безопасность плавания, размещение и крепление груза. Он работал в «Сахморфлоте» около года и, очевидно, не раз совершал такие рискованные рейсы. Но в данном случае, судя по всему, положившись на авось, подписал приговор себе и экипажу.

Принято считать, что если капитан погиб вместе с судном, то он таким образом заплатил своей жизнью за ошибки, которые привели к крушению. Но родственникам моряков, не вернувшихся из рокового рейса, от этого не легче. Судовладелец фактически является лишь менеджером и не присутствует в порту во время погрузки и отплытия. Он виноват только в том, что не умеет подбирать добросовестный и ответственный командный состав для своих судов. Между тем на борту «первым после бога» является капитан, который несет личную ответственность, в том числе за правильную погрузку и безопасный выход судна в море.

Другими словами, капитан всегда имеет абсолютное право в принятии решений, связанных с безопасностью судна, груза и экипажа, не ограниченное никакими обстоятельствами. Однако обратной стороной огромных прав и полномочий капитана корабля является столь же большая ответственность за судьбу судна и прежде всего находящихся на его борту людей.

В данном случае, на наш взгляд, уместно вспомнить катастрофу пассажирского теплохода «Булгария», произошедшую 10 июля 2011 года примерно в 13 часов 30 минут по московскому времени в Куйбышевском водохранилище на территории Республики Татарстан. Основной причиной крушения стало то, что экипаж не задраил иллюминаторы, и в них залилась вода, когда в результате порыва ветра и выполнения поворота возник крен. В результате крен увеличился, и суммарное количество поступающей в отсеки судна воды достигло 125 тонн в минуту. После этого все иллюминаторы и часть главной палубы правого борта погрузились в воду. За последующие 5–7 секунд произошло резкое увеличение крена от 15 до 20 градусов, в результате чего судно опрокинулось на правый борт и затонуло.

Тогда к различным срокам лишения свободы были приговорены субарендатор и эксплуатант лайнера Светлана Инякина за оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности, Яков Ивашов, старший эксперт камского филиала Российского речного регистра, Владислав Семенов и Ирек Тимергазеев из Ространснадзора выдавшие Инякиной положительные заключения на эксплуатацию теплохода, а также старпом Рамиль Хаметов, обвиненный в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации внутреннего водного транспорта.

В то же время капитан «Булгари» Александр Островский, ушедший на дно вместе с лайнером (его тело было найдено на капитанском мостике), также был в числе обвиняемых. Уголовное дело было прекращено только в связи с его гибелью, что не является реабилитирующим основанием.

Дмитрий ЧЕРНОВ