

Девятого ноября этого года в шесть часов утра от причальной стенки в бухте Богородское озеро отчалил сухогруз «Анатолий Крашенинников». Конечным пунктом прибытия для судна значился поселок Палана Тигильского района. На борту судна находилось около трехсот тонн груза (доски, бревна, металлические ограждения, строительный металл, гусеничный экскаватор и подъемный кран, легковой автомобиль и автомобиль с монтажной люлькой), восемь человек экипажа и пять пассажиров. После прохождения первого Курильского пролива примерно в пятнадцать часов судно затонуло, немного не дойдя до залива Камбальный, примерно в тридцати километрах от поселка Озерной Усть-Большерецкого района. Погибли трое моряков – капитан, старпом и вахтенный механик. Остальные члены команды и пассажиры чудом уцелели. Их подобрала находившаяся недалеко плавбаза «Дальмос». Транспортная прокуратура возбудила уголовное дело по части 3 статьи 263 УК РФ (Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта, повлекшей по неосторожности смерть двух или более лиц). Из рассказов очевидцев нам удалось составить представление об общей картине трагедии.

На сегодняшний день следователи назвали три версии случившегося: техническая неисправность судна, неблагоприятные погодные условия, нарушение правил судовождения и загрузки судна. Анализируя детали трагедии, попробуем назвать наиболее вероятную причину гибели сухогруза «Анатолий Крашенинников». Итак, излагаем свою версию трагедии.

Погода в это время года в Охотском море и Тихом океане по маршруту следования сухогруза редко бывает хорошей. Тот день девятого ноября не был исключением. Юго-западный ветер достигал в порывах 10–12 метров в секунду, высота волн на море не превышала двух-трех метров. Однако это было не опасное волнение для судна водоизмещением почти в 750 тонн. Берег находился примерно в одном километре по правому борту, а слева по борту на дистанции примерно пять километров маячила плавбаза «Дальмос». Когда за кормой остался Первый Курильский пролив, судно внезапно получило крен на левый борт. Определить, почему в трюм по левому борту поступает вода, не удалось. Судно все сильнее и сильнее кренилось на левый борт. Волны стали захлестывать грузовую палубу. Секции металлических ограждений, находившиеся на носовой части судна, сместились на левый борт, их плохо закрепили, что в свою очередь еще больше усилило крен. Семидесятилетний капитан Александр Олегович Панов никаких действий не предпринимал. Он не объявил аварийную тревогу и запретил членам команды сбрасывать на воду спасательные плоты, пообещав, если они ослушаются, всех уволить. Экипаж и пассажиры, понимая, что наступила критическая ситуация, без его команды надели гидрокombineзоны и начали готовить спасательные плоты к сбросу в воду. Один спасательный плот с левого борта, рассчитанный на десять мест, удалось сбросить, но он не раскрылся. Второй

спасательный плот с правого борта зацепился за спусковое устройство. Его удалось скинуть лишь тогда, когда судно легло на левый борт. Члены экипажа и пассажиры попрыгали в воду. К тому времени раскрылся плот с правого борта. Спасательные плоты устроены таким образом, что они всплывают после того, как погружаются на глубину 15 метров (гидростат рассчитан именно на такую глубину). Люди забрались на плот и стали ждать подхода плавбазы «Дальмос». Капитан судна никаких сигналов бедствия не подал, а радиобуй не сработал, видимо, был закрыт в каком-то помещении и поэтому не всплыл. Один из членов команды слышал, как ответил капитан на требования первого помощника, стоявшего у руля, дать SOS. Он послал помощника на ..., добавив: «Я свое пожил». Капитан Александр Панов, по моему мнению, вел себя неадекватно в экстремальной ситуации, что могло быть следствием необратимых возрастных изменений в коре головного мозга, усугубленных употреблением накануне изрядной порции алкоголя. Старший помощник почему-то не смог выбраться на верхнюю палубу. Возможно, капитан употреблял спиртное не в одиночку. Пока не ясно, почему не была приведена в действие водооткачивающая помпа. Допускаю, что ее мощности не хватало для откачивания поступающей воды. Можно было выровнять крен перекачкой топлива в цистерны правого борта и сбросить автомобиль с подъемной люлькой, находящейся на левом борту в море. Капитан Панов этого не сделал. Если бы ему удалось выровнять судно, то он имел бы хороший шанс выброситься на мель в заливе Камбальный, находящийся всего в трех километрах от него. Похоже, что он бездействовал с каким-то самоубийственным наслаждением и не давал бороться за живучесть судна своей команде, поставив под удар не только свою жизнь, но и жизнь всего экипажа и пассажиров.

Поступление забортной воды в трюм судна – событие, не удивляйтесь, стандартное. На каждом судне существуют соответствующие инструкции, как поступать в таких случаях, и команда проходит специальные тренировки по обучению тому, как справляться с подобной ситуацией. Капитан должен знать свои действия по ликвидации любой аварии на судне как таблицу умножения. К гибели сухогруза «Анатолий Крашенинников», скорее всего, привела не течь в трюме, а безграмотные действия, точнее, бездействие капитана, старшего помощника и вахтенного механика.

Полагаю, за свои ошибки они заплатили сполна.

P.S.

Осталось добавить, что судно принадлежит индивидуальному предпринимателю Андрею Николаевичу Пархомчуку. Организация «Компания морских грузоперевозок, ИП

Пархомчук А. Н.» находится по адресу: г. Петропавловск-Камчатский, улица Береговая, д. 9, телефоны: 8(415-2)46-23-09, 46-27-77.

Вячеслав Скалацкий