Очередное плавсредство затонуло в акватории Авачинской бухты на минувшей неделе. Под воду ушел технический понтон, стоявший неподалеку от четвертого дока на территории ОАО «Петропавловская судостроительная верфь». Во время крушения никто не пострадал. Людей на понтоне не было, там лишь хранилось ненужное в данный момент для работы в доке оборудование.

Очевидцы – работники судостроительной верфи – рассказывают, что участь понтона давно была предрешена. Дырявая и ржавая коробка не утонула раньше только потому, что стояла на льду. Когда во время оттепели лед подтаял, уже ничто не могло спасти понтон. По словам рабочих, потеря понтона приведет к тому, что ремонт совгаванского СРТМК «Талер», который сейчас в четвертом доке чинит главный вал, затянется еще минимум на полтора месяца.

Это уже второе плавсредство, затонувшее в Авачинской бухте с начала нынешнего года. В ночь на 5 февраля у причала ОАО «Судоремонтный завод «Фреза» затонул РС «Снегирево». На поверхности осталась только верхушка мачты, которая напоминает о нем. До этого сейнер простоял у причала без экипажа около года. Установить причину затопления судна не удалось, так как для этого требуется подъем самого сейнера или его осмотр водолазами. Последние отказываются выполнять эту работу из-за задолженности по оплате предыдущих заданий. Было сделано предположение, что сейнер «Снегирево» затонул из-за выпавшего снега, в результате чего судно накренилось, черпнуло воды и уже безвозвратно залегло на дно.

Сейчас у берегов Авачинской бухты ржавеет больше 25 тысяч тонн металла. Это около 70 судов. На дне еще несколько сотен. Дайверы, которые регулярно совершают в этих местах погружения, говорят, что там за последние пару десятилетий вырос многоэтажный подводный город.

Больше половины этих судов – военные корабли, бывшее имущество ВМФ. А также рыболовные сейнеры, погибшие во время штормов. В последние годы чаще тонут браконьерские шхуны под «удобными» флагами стран Азии и Африки. Причем нарушителям зачастую выгоднее самим затопить судно или бросить его в бухте, чем сдать российским властям, а затем платить штрафы и выкупать собственность. Одна из самых громких таких историй случилась в 2007 году. Шхуну «Ери Кристине» пограничники отконвоировали в порт. После ее ареста судовладелец так и не объявился. Индонезийский экипаж спустя полгода депортировали на родину. А бесхозный траулер остался и вскоре ушел на дно.

Ржавеющие годами корпуса затонувших судов отравляют акваторию. В воду попадают соли тяжелых металлов – меди, кадмия, ртути. Впрочем, это не единственная угроза для обитающих в этой бухте растений и животных. Наибольшую опасность представляют собой льяльные воды, то есть, мертвый запас топлива, который содержится в цистернах, механизмах и топливных магистралях.

Подъемом затонувших судов со дна Авачинской бухты занимаются частные компании. Реализация соответствующей программы началась полтора года назад, но в настоящее время свернута из-за отсутствия финансирования. В такой ситуации судовладельцев стали обязывать самостоятельно оплачивать работы по подъему утонувших кораблей. Одно из первых подобных решений городской суд Петропавловска вынес в январе нынешнего года. Он возложил на индивидуального предпринимателя Ирину Звереву обязанность в срок до 31 мая поднять со дна принадлежащий ей малый рыболовный сейнер, который затонул в прошлом году в районе бухты Раковой. Он стоял у ремонтной

набережной ОАО «Петропавловская судостроительная верфь». Сейчас корпус судна полностью находится под водой, на поверхности видна только верхняя часть мачты с ходовыми огнями. Следов разлива нефтепродуктов на акватории в месте затопления судна не установлено.

Дмитрий ЧЕРНОВ.