

Третье плавсредство за последние два месяца готово пойти на дно на территории ОАО «Пет-

ропавловская судовой верфь». Это буксир «Восточный-1», который пришвартован у причала напротив злополучного четвертого дока, о критической ситуации на котором наша газета писала в прошлом номере от 16 апреля.

По словам капитана судна Евгения Логинова, с 20 января нынешнего года в машинном отделении началась течь, устранить которую можно только в доке. А пока экипаж, несмотря на многомесячные задержки зарплаты, продолжает круглосуточно нести вахту и откачивать воду. Денег здесь не видели уже 10 месяцев, и команда буксира всерьез настроена приостановить работу. В соответствии со статьей 142 Трудового Кодекса РФ моряки имеют право на это после письменного уведомления работодателя, если задержка зарплаты превысит 15 дней. Терпение экипажа «Восточного-1» уже истекло. Сегодня аварийный буксир не может даже отойти от причала, не говоря уже о выполнении каких-либо работ. Если перестать откачивать из машинного отделения воду, он затонет максимум через неделю. Но обращения к капитану петропавловского порта о возможности чрезвычайной ситуации, а также в прокуратуру по поводу беспрецедентной задержки зарплаты пока остаются без ответа.

Не реагирует на бедственное положение моряков и судоремонтников и региональное управление МЧС. Неужели надо дожидаться трагедии, когда погибнут люди, чтобы принять меры к руководству экипажей плавсредств, терпящих бедствие у собственных берегов? О том, что последний действующий на судовой верфи четвертый док оказался отрезанным от берега, мы уже сообщали. Когда перевернулся и затонул понтон, соединяющий сооружение с причалом, рабочие целую неделю были вынуждены добираться на вахту по тонкому льду.

Сегодня, когда лед окончательно растаял, их доставляют к рабочим местам на катере, но менять таким образом дежурную смену каждые сутки для финансово несостоятельного предприятия слишком дорого. Срок каждой вахты продлен до нескольких суток. При этом ситуация на доке ухудшается с каждым днем.

Продукты судоремонтникам всякий раз приходится брать с собой. Запасов продовольствия в доке не осталось ни крошки. Еду готовят на газовой плитке, не считаясь с угрозой пожара. Дизель запускают только в темное время суток. «Топлива осталось впритык, и экономить приходится каждую каплю», – рассказывает старший механик дока Александр Матчугов. Если возникнет необходимость, пожарные и скорая помощь просто не смогут добраться до места происшествия.

Такая опасность отнюдь не выглядит гипотетической. Уже сейчас на доке находиться жутко. В отсеках освещение практически нулевое. Трапы дышат на ладан. Так происходит уже не один год. Несколько лет назад один человек здесь разбил голову, другой спотк-

нулся и сломал ключицу. Рабочие откровенно говорят, что док держится на честном слове. В таком техническом состоянии он может протянуть только до первого шторма. Два дока здесь уже затонули несколько лет назад. Если подобное произойдет и с четвертым доком, он перекроет вход в ковш. Ни одно судно не сможет ни зайти, ни выйти. И док уже не поднимешь, ведь это гигантское сооружение грузоподъемностью восемь с половиной тысяч тонн.

Но и уволиться с «Пет-

ропавловской судовой верфи» девять судоремонтников, работающих на четвертом доке,

тоже не могут. Александр Матчугов говорит, что в таком случае те, кто уйдет, вообще не смогут рассчитывать на зарплату, которую здесь не получают с июля прошлого года. Пока руководство акционерного общества продолжает неофициально платить рабочим за каждую вахту по пять тысяч рублей. Этого достаточно только для того, чтобы им и их семьям не умереть с голоду.

Только за последнее время возле злополучного дока затонули уже два ржавых и дырявых понтона, которые зимой держались на поверхности лишь потому, что стояли на крепком льду. А в 2013 году на территории агонизирующего предприятия ушли на дно, как минимум, два рыболовных судна.

Первым у третьего причала судоверфи погиб сейнер «Тунец», принадлежащий ООО «Пымта». А затем та же участь у причала

№ 4 ремонтной набережной постигла MPC-225-01, которым владеет индивидуальный предприниматель Ирина Зверева. Последний случай особенно показателен. Авария произошла после того, как экипаж малого сейнера покинул судно из-за задержки зарплаты. Вахту никто не нес более десяти дней. Неудивительно, что беспризорное судно отправилось на дно.

Петропавловский городской суд по искам транспортной прокуратуры обязал владельцев организовать подъем утонувших сейнеров. Ведь в соответствии с Водным Кодексом РФ «сброс в водные объекты и захоронение в них отходов производства и потребления, в том числе выведенных из эксплуатации судов и иных плавучих средств (их частей и механизмов), запрещаются». А согласно статье 210 Гражданского Кодекса РФ, собственник несет бремя содержания принадлежащего ему имущества. Но денег на извлечение никому уже не нужных судов из пучины у судовладельцев нет.

Ржавеющие годами корпуса затонувших судов отравляют акваторию. В воду попадают соли тяжелых металлов. Но наибольшую опасность представляют собой льяльные воды. Это мертвый запас топлива, который содержится в цистернах, механизмах и топливных магистралях.

По данным контролирующих органов, в акватории Авачинской бухты сегодня насчитывается 73 затонувших и брошенных судна различного водоизмещения общим весом около 260 тысяч тонн. И никто не даст гарантий, что уже в ближайшие дни к ним не присоединится протекающий буксир «Восточный-1». У нас в этой связи напрашивается лишь один вопрос: «Где МЧС?».

Дмитрий ЧЕРНОВ.