

"Летучие Голландцы" и перманентные банкроты

Чрезвычайная ситуация в Керченском проливе вступила в фазу ликвидации последствий. О покоящихся на морском дне семи тысячах тонн серы пока что не вспоминают вовсе: в краткосрочной перспективе она особой опасности не представляет, а там, глядишь, ее поднимут владельцы.

А если они не захотят, то найдутся другие желающие: чистая сера слишком ценный груз, чтобы оставаться на дне. Иное дело – мазут: сотрудники МЧС и универсальная бесплатная рабочая сила, студенты и солдаты собирают лопатами пропитанный им песок на пляжах и косах Таманского полуострова. Работы хватит надолго: по сообщениям наблюдателей, нефтепродуктами покрыто не менее 40 километров берегов, и до сих пор неизвестно, сколько еще их плавают в море и куда и когда их выкинет.

Тем временем в высоких кабинетах ищут виноватых. Губернатор Краснодарского края Александр Ткачев возложил всю вину на капитанов погибших и пострадавших кораблей. Премьер-министр России Виктор Зубков обещает взыскать всю сумму нанесенного ущерба с судовладельцев, а те винят во всем портовые и береговые службы. И, разумеется, все дружно ссылаются на форс-мажор – шторм, какого в этих местах не было не то 30 лет, не то все 50.

Судя по постепенно выясняющимся подробностям, там вообще много чего не было. Не было, например, никакого танкера «Волгонефть-123» – того самого, который, получив трещину в корпусе, был все же спасен экипажем. Оказывается, матросы зря старались: двум смертям не бывать, а в базе данных Парижского меморандума (регионального соглашения по контролю за судами со стороны государства порта) «Волгонефть-123» еще с 2004 года имеет статус «dead» – списанный. Вероятно, именно поэтому ни он, ни его груз не были застрахованы (как страховать корабль-призрак?), и в случае его гибели платить за ущерб было бы просто некому. Его менее везучий близнец «Волгонефть-139», чей разломившийся пополам корпус и подарил берегам пролива мазут, был более реален – у него всего лишь не было морского регистра, т. е. права выходить в море. Зато имелся протокол технического осмотра от 2004 года, зафиксировавший скверное состояние судна – в частности, изъеденность обшивки ржавчиной и трещину в корпусе. Никакого ремонта с тех пор танкер не проходил, да и немудрено: компания «Волготанкер», которой он принадлежит, с 2005 года находится в состоянии «перманентного банкротства» – все ее прибыли уходят на выплату долгов. И как г-н Зубков собирается взыскивать ущерб с основного виновника, понять трудно. Как и то, каким образом «Волготанкеру» при этом удастся регулярно получать подряды на перевозку нефтепродуктов по крупнейшим внутренним водоемам России – в том числе питьевым озерам и водохранилищам.

В свою очередь, в портах, в зоне ответственности которых произошли крушения, не было ни ПЛАРНов (планов ликвидации аварийного разлива нефти), ни необходимых технических средств – в том числе емкостей для собранных нефтепродуктов. Да и самих портов, строго говоря... не было. Еще в 1999 году в Керченском проливе был организован так называемый «рейдовый перегрузочный комплекс «Таманский» – фактически просто кусок морской поверхности без всякого обустройства, где была разрешена перевалка грузов (в основном нефтепродуктов, серы и удобрений) с маломерных судов на крупнотоннажные – прямо с борта на борт. В 2001 году украинский порт Керчь выделил под те же цели якорную стоянку 450 (где и погибла «Волгонефть-139»). Что нам стоит порт построить – нарисуем на воде!

Разумеется, ни о каком контроле технического состояния судов и экологической безопасности операций в этих виртуальных «портах» не могло быть и речи. Но было бы неверно полагать, что государство никак не влияло на происходящее в них. Таможенная служба порта Кавказ (в ведении которой находится «Таманский») больше суток не давала разрешения на откачку мазута с аварийного танкера «Волгонефть-123», поскольку этот груз уже прошел таможенную очистку. Украинские власти пошли еще дальше, приостановив уже начатую откачку содержимого из танков кормовой части погибшей «Волгонефти-139». Похоже, даже разразившаяся катастрофа не может вернуть российских и украинских чиновников к реальности.

Так что к списку того, чего не было, можно добавить главное – государство. Керченская катастрофа лишней

раз показала, что так называемая «властная вертикаль», любовно пестуемая все последние годы, не имеет ничего общего с государством, так как занята совсем другими задачами. Она может разорить неугодную компанию, отнять контрольный пакет, закрыть газету или разогнать митинг. Но нормально, грамотно, профессионально изо дня в день выполнять свою работу – будь то контроль безопасности транспортных средств, охрана среды или еще что-нибудь из числа функций нормального государства – она не в состоянии. Не под то заточена.

В этом свете обещание российского премьера Зубкова и его украинского все-еще-коллеги Януковича «выработать правила безопасного судоходства» напоминают старый цыганский анекдот: «Ой, женка, глянь, какие у нас детки чумазые! Как ты думаешь, этих отмоем или новых наделаем?»

Автор: Борис Жуков © Ежедневный журнал ЭКОЛОГИЯ, МИР 👁 3581 25.11.2007, 18:06 📌 235
URL: <https://babr24.com/?ADE=41362> Bytes: 5022 / 5022 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)