

Увосточного побережья Великобритании, омываемого водами Северного моря, расположена хорошо известная рыбакам рыбопромысловая банка Клондайк. С середины июля до ноября, когда здесь идет "большая рыба", суда многих северных европейских стран, а в послевоенные годы и советские моряки, неустанно трудились, чтобы обеспечить себя средствами до следующей путины. С тех пор сельдяную и скумбриевую путину в Великобритании называют клондайком, а рыболовные суда, принимающие от английских рыбаков рыбу и перерабатывающие ее, — клондайкерами.

Сельдяно-скумбриевая путина, длившаяся с августа 1993 г. по март 1994 г.,

гостеприимными погодными условиями заставила капитанов судов, а также Департамент морского транспорта Великобритании, в частности отдел по расследованию аварий на море (МАИВ), обратить особое внимание на вопросы безопасности мореплавания. Начавшиеся в ноябре сильные штормы и ветры усложнили работу клондайкеров, пополнив "черный" список потерпевших аварии и погибших судов.

Одним из первых печальных происшествий с клондайкерами был случай с мурманским БМРТ "Кандалакша". В ночь с 31 августа на 1 сентября, около 23 ч, после передачи топлива из собственных запасов остро нуждавшемуся в нем БМРТ

годы по УКВ для судов, своевременно информируя также менеджеров фирм, список потерь продолжился. Жестокий шторм в ночь 9 ноября сорвал с якоря стоящий на южном рейде латвийский БМРТ "Луноход-1" и выбросил его кормой на скалы у маяка Брессей при входе в порт Леруик, откуда вышел спасательный катер, который подобрал троих моряков. Экипаж подоспевшего вертолета спасательной службы береговой охраны дважды доставлял на берег спасенных с потерпевшего крушение судна: сначала 25, затем 31 члена экипажа.

Вторая полная драматизма спасательная операция была проведена 17 ноября около 23 ч 05 мин. Калининград-

КЛОНДАЙКЕРЫ СИГНАЛЯТ О БЕДСТВИИ

Капитан-флагман отряда судов Ф.Е. БЕРЕЗОВСКИЙ – Ленрыбпром

надолго запомнится ее участникам. В портах Питерхед, Фрейзерборо, Леруик, Аллапул и Маллейг (Великобритания) было задействовано около 90 приемно-перерабатывающих судов из России, Украины, Латвии, Литвы, Эстонии и Болгарии. Здесь, на рейдах портов, стояли промышленные суда, зафрахтованные англичанами, из Мурманска и Архангельска, Петрозаводска и Пионерска, Калининграда и Ленинграда, Новороссийска и Керчи, Севастополя и Ильичевска, Таллинна и Риги, Лиенаи и Клайпеды, Вентспилса и Владивостока.

По контрактам с известными в Великобритании и за ее пределами фирмами "Кале", "Кроан", "Джей-Марр", "Джейти", "Интератлантик" и др. плавучие фабрики-заводы принимали сельдь и скумбрию от рыболовных траулеров шотландцев, ирландцев, норвежцев и обрабатывали ее.

Большая концентрация судов на рейдах в английских портах наряду с небла-

годарно "Лапшенков" при заходе на якорную стоянку порта Питерхед (Шотландия) БМРТ "Кандалакша" сел на скалы Те-Скерри носом (потеря осадки носовой части судна составила около 1,5–1,7 м).

Из поврежденных танков вытекло мазутное и дизельное топливо. Лишь через полчаса буксир, прибывший из порта Питерхед, снял судно со скал и отбуксировал его на место якорной стоянки. Было установлено, что среди причин аварии — отсутствие на борту "Кандалакши" карты порта соответствующего масштаба и главное — выполнение не свойственных для судна функций: бункеровки другого промыслового судна.

В октябре клондайкеры перешли из портов Питерхед и Фрейзерборо (Шотландия) в порт Леруик (Шетландские острова). Здесь, на северном и южном рейдах, скопилось 88 судов. Несмотря на то что портовая радиостанция, как и во всех портах Великобритании, ежедневно передавала на английском языке прогнозы по-

ский РТМС "Бородинское поле", стоявший на якорю на северном рейде в порту Леруик, во время грозного шторма выбросило на скалы Юникорн. Судно получило пробоины в трех считавшихся водонепроницаемыми отсеках, которые постепенно стали заполняться водой. Капитан принял единственно правильное в этой ситуации решение — эвакуировать экипаж, о чем немедленно проинформировал дежурную службу порта, которая срочно передала сигнал бедствия береговой охране Шетландских островов. Без промедления с одной из баз в воздух поднялся вертолет, из Леруика вышли спасательные катера, а также портовые буксиры "Кебистер" и "Кнаб". Вскоре на помощь прибыл и вертолет береговой охраны, базировавшейся в порту Сторновой. При штормовом ветре, волнении на море и в наступившей темноте с "Бородинского поля" было эвакуировано 73 члена экипажа.

Не избежали катастроф и английские

рыболовецкие суда: они четырежды за это время терпели крушение в штормовую погоду.

В Леруик прибыла комиссия по безопасности мореплавания Департамента морского транспорта Великобритании. Ее члены внимательно изучили обстановку в районе порта, выявили готовность экипажей каждого судна независимо от государственной его принадлежности действовать в экстремальных ситуациях, тщательно проверили наличие и пригодность спасательных средств в соответствии с международными нормами. В результате этой работы в начале декабря отдел по расследованию аварий на море Департамента транспорта Великобритании издал Временные рекомендации для клондайкеров во избежание инцидентов в будущем. Документом предписывалось капитанам портов, фрахтователям, фирмам-агентам разослать Временные рекомендации капитанам судов клондайкеров, а также на фирмы, эксплуатирующие суда, возлагалась строгая ответственность за безопасность эксплуатации судов, особенно обращалось внимание на запасы топлива во время работы в портах. Документ включал в себя следующие требования по обеспечению безопасности мореплавания судов:

запасы топлива: достаточные для работы главного двигателя и дизель-генераторов, но не менее чем на трое суток полного хода;

якорное устройство: работоспособность обеих якорей во время стоянки;

навигационное оборудование: исправные и обеспечивающие длительную работу УКВ-радиостанции и радиолокатора, а также откорректированные карты районов в большом масштабе;

главные двигатели: готовые к немедленной эксплуатации, в противном случае информирование властей порта о сложившейся ситуации.

Экземпляры рекомендаций агенты обязаны доставлять на суда при оформлении их прихода в порт.

В январе 1994 г. Департамент транспорта Великобритании взамен Временных рекомендаций издал и распространил через службы капитанов портов и фирмы-агенты новый документ, регламентирующий порядок безопасной работы клондайкеров. Руководство для су-

дов, занятых переработкой рыбы на якоре в пределах территориальных вод Соединенного Королевства (в дальнейшем для краткости – Руководство) – так теперь называется этот документ. В нем несколько разделов, в частности для работы в любых условиях и для работы в суровый, осенне-зимний период (с сентября по март). Особое внимание уделяется пособиям по навигации, несению вахты, а также к якорному устройству, главным двигателям. Кроме того, повышены требования к готовности к незамедлительному и безотказному действию водонепроницаемых закрытий, противопожарного оборудования и спасательных средств. Полное соответствие безопасности судна положениям, изложенным в Руководстве, – отныне основное условие оформления прихода судов в английский порт и допуск к работе в территориальных водах Великобритании. В ином случае судно не получает лицензию и возвращается судовладельцу. Такие строгости оправданы нелегкими условиями работы на море в осенне-зимний период, чтобы избежать аварий в будущем.

Несмотря на организационные меры, принимаемые Департаментом морского транспорта Великобритании, в начале 1994 г. список аварийных ситуаций пополнился гибелью танка-траулера в 50 милях от Шетландских островов, затонувшего в результате проникновения в него воды, и аналогичным случаем гибели судна недалеко от ирландского порта Киллибегс. В обоих случаях моряки своевременно были сняты с судов вертолетами береговой охраны после получения от них сигналов бедствия.

Окончив путину в порту Леруик, флотилия приемных судов перебазировалась в порты Аллапул и Маллейг. Через три недели отряды клондайкеров перешли в порты Ирландии: Ратмаллан, Киллибегс и Каслтаун. Неприятности преследовали моряков и здесь: из-за погодных условий оба якоря потеряло калининградское судно "Маршал Василевский", одного якоря лишилась мощная севастопольская плавбаза "Восток", после чего последняя была отозвана судовладельцем. Маневрируя в узкой бухте Каслтауна, сел на мель БАТМ "Микельбака".

Анализ ситуации показывает, что некоторых аварий можно было бы избе-

жать, если бы во всех портах якорных стоянок клондайкеров существовала единая организация обеспечения безопасности эксплуатации отечественных судов на путине. К сожалению, с распадом нашей страны, развалом рыболовного флота, а также организации работы в промысловых районах требование безопасности мореплавания превратилось в унесенный штормовым ветром лозунг. И только для капитанов судов и экипажей его неуклонное соблюдение – гарантия успешного труда, сохранности судна, грузов, ответственность за жизнь людей.

Главное для клондайкеров – выбрать безопасную якорную стоянку, особенно в порту Леруик, где одновременно концентрируется много судов, и он не оснащен системой контроля безопасности на рейде с помощью радаров, аналогичной той, что установлена и эффективно действует в порте Питерхед. Да и "стараниями" некоторых фирм, имеющих 2–6 добывающих траулера, в порту собиралось до 21 приемного судна рыбопромыслового флота. А капитаны вновь прибывающих судов вынуждены изыскивать место стоянки вблизи других судов, чтобы не нарушить минимальной дистанции в соответствии с правилами совместного плавания, установленными 2 кабельтовых.

Единственной организованной флотилией, сохранившей экспедиционный уклад жизни, были суда "Севрыбы", возглавляемые начальником промрайона П.П. Ковалем. Для судов типа "Моонзунд" с большой парусностью и, как правило, быстрее всех дрейфовавших на якоре, промысловый район ограничил условия якорной стоянки при усилении ветра: если скорость ветра превышает 19–21 м/с, то суда должны сниматься с якоря и штормовать в районе порта до наступления лучшей погоды. Даже сильнейший ураган 25 января 1994 г. не застал врасплох экипажи, и поэтому ущерб клондайкерам был нанесен наименьший.

Впереди на клондайке – не один сезон совместных работ с англичанами, и все заинтересованные стороны должны выработать приемлемые условия для обеспечения безопасной работы как добывающих, так и приемных судов, чтобы клондайкерам никогда не пришлось подавать сигнал бедствия.