



В рамках расследования уголовного дела о крушении траулера «Дальний Восток» арестован еще один фигурант



В рамках расследования уголовного дела о крушении траулера «Дальний Восток» Следственным комитетом задержан еще один фигурант – это первый заместитель генерального директора ООО «Магеллан» Алексей Васин. Сегодня по ходатайству следствия суд избрал в отношении него меру пресечения в виде заключения под стражу. Кроме того, под домашним арестом находятся заместитель генерального директора «Магеллана» Александр Кудрицкий и капитан Анатолий Борисов, который выводил траулер в море, а затем передал управление Александру Притоцкому. Троим фигурантам уголовного дела уже предъявлено обвинение в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст.263 (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта, повлекшее смерть двух или более лиц). В отношении генерального директора «Магеллана» Егора Гащенко вынесено постановление о привлечении в качестве обвиняемого и он объявлен в розыск.



Официальный сайт Следственный комитет Российской Федерации

Для возмещения ущерба пострадавшим и родственникам погибших следствием арестовано имущество и счета компании «Магеллан» на сумму более 13 миллионов рублей, а также два судна: «Андромеда» и «Млечный путь» стоимостью более 4 миллионов долларов. При этом следствием часть средств выведена из-под ареста, чтобы компания уже сейчас могла самостоятельно выплачивать компенсации семьям погибших и пострадавшим.

По основной версии следствия непосредственно к трагедии привела потеря остойчивости, то есть способности корабля балансировать, а также несоблюдение руководством компании-судовладельца правил эксплуатации траулера. По данным следствия, на траулере был минимальный запас топлива – около 50 тонн, и его надо было либо пополнить, либо добавить в резервуары воды – для баланса. Капитан об этом, естественно, знал, находясь на судне. Знал и судовладелец, потому что он ежедневно получал сводки о состоянии судна. Но ни тот ни другой ничего не предприняли. Видимо они не хотели прерывать доходный рыбный промысел. Ведь если бы они успели заполнить морозильные камеры траулера рыбой, а это около тысячи тонн, то смогли бы по всей видимости выручить порядка 1,5 миллионов долларов США. А если бы приостановили промысел, как это должны были сделать по инструкции, и дожидались танкера для дозаправки, или просто заливали резервуары водой, уходили бы драгоценные часы, которые были для них теми самыми уплывающими от них деньгами. В итоге патологическая жадность привела и к потере судна и гибели нескольких десятков людей. Не даром в народе по этому поводу есть меткая поговорка, когда «кое-кого жадность сгубила».

Что касается количества спасательных средств. На корабле было 110 жилетов. Когда траулер вышел из порта Владивостока на его борту было 68 человек. Но у нас есть проверенная информация, что когда он оказался в открытом море, с одного из корейских судов на него было пересажено не менее 64 человек, в основном это граждане Мьянмы. Соответственно количества жилетов на всех уже не хватило. Граждане Мьянмы представляли собой неквалифицированную рабочую силу. По данным следствия российским судовладельцам ее поставляет одна из корейских фирм. Они работали за очень низкую зарплату и, естественно, не были нигде зарегистрированы. Но еще очень важная деталь заключается в том, что ни с кем из рыбаков судна, я уж не говорю про иностранных граждан, никогда не проводился инструктаж по технике безопасности. Вот и получается, что когда возникла экстремальная ситуация, люди, не имеющие понятия как действовать в подобных случаях, да еще при отсутствии достаточного количества спасательных средств были предоставлены сами себе. Кто смог выжил, ну а кто не смог были обречены. И очевидно, что гибель этих людей находится в причинно-следственной связи с действиями судовладельца и капитана корабля. Именно они допустили грубые нарушения правил эксплуатации морского судна. Поэтому мы и привлекаем к уголовной ответственности руководителей фирмы «Магеллан». Но я еще не упомянул другую важную причину, способствующую этому и другим подобным преступлениям. Это конечно же действия или бездействие конкретных чиновников контролирующих органов. И в данном конкретном случае у следствия есть информация, что чиновники, по меньшей мере, одного из ведомств, на которые возложены обязанности по контролю за соблюдением правил эксплуатации судна «Дальний Восток», не предприняли соответствующих мер, чтобы



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

устранить выявленные нарушения и не запретили эксплуатацию судна до полного устранения.

Руководитель управления В.И. Маркин

10 Апреля 2015

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/news/item/914026>