**Что ещё известно о деле по крушению БАТМ «Дальний Восток» …**

По факту крушения 02 апреля 2015 года в акватории Охотского моря рыболовецкого траулера БАТМ «Дальний Восток» и гибели 69 моряков уже была опубликована статья на полях новостного канала ИА Sakh.com. - <https://sakhalin.info/news/143045/>, затем на новостном портале интернет ресурса <http://fishkamchatka.ru/articles/the_far_east_and_siberia/22651/?sphrase_id=4854>.

После выхода публикации стало очевидно, что она вызывает массу вопросов у читателей, и это является вполне естественным. Невозможно в небольшой статье кратко, но при этом полно изложить все обстоятельства трагедии, одновременно убедительно аргументировав своё мнение о невиновности осужденных. Невозможно все рассказать и в двух публикациях, но по крайней мере можно затронуть некоторые весомые обстоятельства, которые вызывают существенный интерес.

Конечно, предложенная нами точка зрения вызвала множество споров, но это означает, что она заслуживает внимания и обсуждения, и может быть поможет кому-то сформировать правильное представление о том, что же произошло в действительности. Ну а какое мнение является правильным, решать самому читателю.

На мой взгляд в связи с большим резонансом трагедии, виновные по данному делу были необоснованно определены следствием в первые дни непосредственно после крушения судна, они же и осуждены в настоящее время.

Во всех публикациях по факту данной трагедии, впрочем, как и в приговоре суда, употребляются лишь общие фразы о том, что основной причиной крушения БАТМ «Дальний Восток» следствие и суд назвали конструктивные изменения, которые привели к крушению судна и гибели людей, а также недостаток спасательных средств, то есть нехватку спасательных жилетов и гидротермокостюмов.

Вот здесь и начинается самое интересное. Дело в том, что почти все погибшие при крушении судна члены экипажа были одеты в гидротермокостюмы. Исключение составляют только те, которые до последнего управляли судном и костюмы целенаправленно не одевали. Но ни следствие, ни суд не стали выяснять сколько погибших было без гидротермокостюмов, кто конкретно погиб по причине нехватки гидротермокостюма, и при каких обстоятельствах.

Не интересовали следствие указанные обстоятельства, поскольку довольно проще было громко заявить о том, что на судне индивидуальных спасательных средств не хватало, поэтому гибель 69 членов экипажа произошла исключительно из-за нехватки спасательных средств. Именно поэтому я хочу коснуться детально этих обстоятельств.

Документально подтверждено в судебном заседании и не оспаривается ни кем из сторон то обстоятельство, что на судне были установлены новые спасательные плоты на 300 посадочных мест, то есть по 150 посадочных мест с каждого борта.

По всем официальным документам количество спасательных жилетов и гидротермокостюмов на судне рассчитано на 124 человека. Это именно то минимальное количество спасательных средств, которое должно находиться на борту судна, и без которого данное судно никто не выпустил бы на промысел. По мнению суда, именно столько жилетов и гидротермокостюмов находилось на БАТМ «Дальний Восток» во время крушения, хотя фактическая численность членов экипажа составляла 132 человека.

В данном случае следует обратить внимание, что даже при такой официальной версии следствия и суда, жилетов и гидротермокостюмов получается на 8 единиц меньше фактических членов экипажа, но подсудимым вменяется в вину 69 человек, погибших из-за нехватки спасательных средств. Ни следствием, ни судом не устанавливалось кто из 69 человек был без гидротермокостюма, и кто остался без гидротермокостюма именно по причине нехватки индивидуальных спасательных средств, и есть ли вообще такие потерпевшие, однако все подсудимые несут ответственность за гибель 69 человек.

Данный вопрос весьма актуален, поскольку в судебном заседании был допрошен потерпевший, который спасся, но при этом не одевал гидротермокостюм. И не одевал он данное спасательное средство не потому, что ему его не хватило, а потому, что он активно боролся со стихией, и когда пришло время покидать судно, воспользоваться индивидуальными спасательными средствами не было времени. При этом было не важно в каком месте лежал бы его гидротермокостюм, в насосной или в собственной каюте, поскольку не было времени идти за ним ни в какое из этих мест.

Безусловно, нехватка индивидуальных спасательных средств даже на 8 единиц является нарушением, которое могло бы лишить кого-то возможности на спасение, но фактически обстоятельства складывались вовсе не так. Указанные в официальных документах спасательные жилеты и гидротермокостюмы представляли собой минимальный запас спасательных средств, который должен был храниться на судне. Все 124 спасательных жилета и гидротермокостюма хранились на судне на момент крушения в насосном отделении.

Можно долго спорить, надлежащим местом хранения или нет является насосное отделение, но во время крушения судна гидротермокостюмы в этом месте разобрали все до единого. Это означает, что к спасательным средствам был обеспечен достаточный доступ.

Кроме необходимых 124 гидротермокостюмов, на судне находились в избытке дополнительные гидротермокостюмы, переданных новому владельцу судна от старого владельца. Эта информация подтверждается актами ревизии, которая была проведена на судне в республике Корея во время ремонта. Конечно, у кого-то данный источник информации может вызвать недоверие, поэтому поспешу заверить, что изначально сведения о наличии на судне дополнительных гидротермокостюмов были представлены в дело не стороной защиты, а добыты следователями во время первоначальных допросов потерпевших.

Спасшиеся при данном кораблекрушении люди утверждали на допросах у следователей, а потом и в суде, что помимо зарегистрированных 124 гидротермокостюмов, на судне находилось дополнительно примерно 30-40 гидротермокостюмов, которые хранились не в помещении насосной, а в подшкиперской (форпик). Эти гидротермокостюмы во время крушения тоже доставали из форпика и раздавали членам экипажа.

Для того, чтобы указанная информация не казалась вам голословной, предлагаю обратить внимание на показания потерпевшего Петрова (фамилия изменена). Показания даны им 07 апреля 2015 года следователю следственного комитета, то есть через 5 дней после крушения судна, и цитируются в данной статье без изъятий внутри самой цитаты:

«…они почувствовали, что главный двигатель остановился. В это время капитан дал указание сливать рыбу за борт, что не предоставлялось возможным в связи с большим креном и остановкой главного двигателя, так как наносы работают от него. После, он направился в надстройку, в насосное отделение за гидрокостюмом. По пути в насосную, он встретил боцмана. В это время он услышал 7 коротких сигналов авральной сигнализации по оставлению судна. Спустившись в насосную, он увидел, что гидрокостюмов там нет. В связи с чем, направился в сторону бака, в форпик, за запасными гидрокостюмами. По пути, он встретил потерпевшего Р……, который направился с ним. Добравшись до форпика, он достал 15 гидрокостюмов, которые боцман кидал на палубу …».

Показания данного потерпевшего признаны судом достоверными и положены в основу приговора.

Обозначенные потерпевшим 15 гидротермокостюмов, это только те, которые достали из форпика, но там оставалось ещё достаточно много костюмов, которые при необходимости можно было также раздать членам экипажа. Сложив вместе 124 гидротермокостюма из насосной и 15 из форпика, мы получим 139 гидротермокостюмов, что превышает численность экипажа БАТМ «Дальний Восток» на 7 единиц индивидуальных средств спасения.

Получается, что во время крушения судна в фактическом распоряжении 132 членов экипажа было 139 гидротермокостюмов. Судно с момента получения опасного крена и до его полного затопления тонуло приблизительно 2 часа, и этого времени было достаточно, чтобы не только одеть весь экипаж в спасательные средства, но и организованно посадить людей в спасательные плоты.

В действительности проблема заключалась в том, что никто не подал вовремя команду тревоги, поэтому люди не знали, как им поступать. Указанные в показаниях 7 сигналов авральной сигнализации прозвучали только после того, когда судно уже легло на борт невозвратно и два главных двигателя были остановлены вторым механиком. В такой ситуации уже не оставалось времени одевать гидротермокостюмы, если только люди заранее не приготовились к этому, а бороться за живучесть судна было вовсе бессмысленно.

Никто из осужденных не виноват в том, что вместо команды на эвакуацию, капитан отдавал явно запоздалые и на тот момент невыполнимые команды по сливу рыбы за борт. Не виноваты осужденные и в том, что не все потерпевшие проявили собственную инициативу, не бросили самостоятельно свои рабочие места и несмотря на отсутствие команды тревоги и команды на оставление судна, не приняли мер к своему спасению.

На судне ничего не делается без команды. Некоторые моряки до последнего момента боялись сбросить в море спасательный плот и спуститься в него. А вдруг капитан действительно все держит под контролем и с судном будет все в порядке, а их в это время унесет в море далеко от судна? Из-за отсутствия команд с мостика экипаж судна с большим опозданием стал одевать индивидуальные спасательные средства. Кто-то оделся быстро в гидротермокостюм и стоял на палубе самостоятельно приготовившись к эвакуации, а кто-то спал в каюте до последнего, отдыхая после своей смены.

При вовремя отданной команде тревоги можно было организовано одеть в гидротермокостюмы всех членов экипажа в избытке, но несмотря на все указанные обстоятельства суд все равно посчитал, что спасательных костюмов не хватало. Не указал только суд сколько костюмов не хватало, кому не хватило из погибших, но не хватало, и точка. Ответственность за нехватку спасательных средств понесли:

- первый заместитель генерального директора ООО «Магеллан» Васин Алексей Владимирович;

- заместитель генерального директора по безопасности мореплавания ООО «Магеллан» Кудрицкий Александр Иванович;

- бывший капитан БАТМ «Дальний Восток» Борисов Анатолий Максимович, не являвшийся капитаном во время крушения и управлявший судном только в период с 26 декабря 2014 года по 11 января 2015 года;

- начальник отдела безопасности мореплавания, сертификации и наблюдения за флотом Харченко Николай Антонович;

- инспектор Северо-Восточного территориального управления Федерального агентства по рыболовству Никодименко Александр Олегович.

Сразу бы хотелось отметить, что инспектор Никодименко А.О. осужден за получение взятки. По версии следствия и суда взятка была дана погибшим капитаном БАТМ «Дальний Восток» за поверхностную проверку спасательных средств на судне.

В данном случае справедливо будет рассказать, что сам капитан затонувшего судна никогда не заявлял о том, что он давал кому-то взятку, и не допрошен по данному поводу, так как погиб во время крушения. До случившейся катастрофы не поступало никакой информации по взяткам, не было ни от кого никаких сообщений о подобных преступлениях.

Инспектор Никодименко А.О. тоже отрицает факт получения взятки. Денежных средств, в размере 500 долларов о которых все говорят, никто не видел, о них только рассказывают. По факту передачи взятки инспектору нет ни одного свидетеля, которые лично что-то видели, или которым погибший капитан или инспектор сообщили напрямую, что был факт передачи взятки.

Во всей этой истории со взяткой есть только друг погибшего капитана, капитан другого судна, который незадолго до крушения БАТМ «Дальний Восток» разговаривал с ним по телефону и из общей направленности разговора **сделал вывод**, что погибший капитан дал инспектору взятку, и **предположил**, что взятка была дана в размере 500 долларов. При этом в ходе разговора двух капитанов не говорилось напрямую о том, что была дана взятка, не называлась сумма в 500 долларов, друг капитана действительно предположил, что это были 500 долларов США.

Вот и получается интересная история. Взяткополучатель отрицает получение взятки, у взяткодателя не спросишь правда это или нет, предмета взятки нет, единственный свидетель предполагает, что, наверное, была дана взятка, и предположительно в размере 500 долларов США, но сидеть в тюрьме кому-то надо.

Среди некоторых читателей до сих пор витает мнение о том, что из судна типа БАТМ во время ремонта в республике Корея судовладельцы сделали чуть ли не одноотсечную шхуну, которая представляла собой решето, поэтому БАТМ «Дальний Восток» и затонул.

Данная информация не соответствует действительности. Никто и никогда официально не обвинял осужденных в том, что на БАТМ «Дальний Восток» были ликвидированы водонепроницаемые переборки, делящие судно на отсеки ниже главной палубы, и обеспечивающие его непотопляемость. В этой связи считаю необходимым рассказать откуда вообще появилась информация о конструктивных изменениях судна и на чём она основана.

Суд посчитал, что в корпусе судна были сделаны дополнительные, не предусмотренные проектом вырезы, не имеющие средств закрытия, через которые изнутри судна было видно море, а во время крушения через них поступала вода, и эти обстоятельства послужили причиной гибели судна и членов экипажа.

Суд также посчитал, что были и другие технические изменения, которые послужили причиной крушения, например, отсутствовала дверь внутри рыбного цеха на входе в помещение холодильных машин, и отсутствовали механизмы закрытия отверстий шпигатов, через которые из рыбного цеха выливается технологическая вода.

Есть еще иные технические изменения на судне, производство которых никем в принципе не оспаривается, но оспаривается мнение экспертов, которые утверждают о недопустимости производства данных конструктивных изменений. Однако такое мнение опровергается специалистами «Гипрорыбфлот», института, который являлся разработчиком проекта судов типа БАТМ. Они считают определенные технические изменения вполне допустимыми и абсолютно безопасными, не влияющими на остойчивость и непотопляемость судна.

Информация о дополнительных вырезах в корпусе судна, неисправных шпигатах и отсутствовавших дверях, была получена на предварительном следствии от небольшой группы потерпевших из общего числа спасенных членов экипажа. Из 63 выживших при крушении судна моряков, 6 человек утверждают о том, что на судне были сделаны дополнительные вырезы, не предусмотренные проектом, были неисправны механизмы шпигатов и отсутствовала дверь.

Во вторую группу потерпевших входят остальные 57 человек, которые либо утверждают о том, что таких дополнительных вырезов и других конструктивных изменений на судне не было, либо им просто об этом ничего не известно.

В судебном заседании стороной защиты было предоставлено 97 фотографий БАТМ «Дальний Восток», сделанных во время его единственного захода в п. Владивосток в конце декабря 2014 года. Достоверность данных фотографий подтверждена, и они доказывают, что в корпусе судна отсутствуют какие-либо дополнительные вырезы, то есть нет тех конструктивных изменений, на которые указывает небольшая группа потерпевших.

Данные фотографии является неопровержимым материальным доказательством отсутствия на судне дополнительных, не предусмотренных конструкцией судна вырезов, не имевших средств закрытия. Указанные доказательства полностью опровергают показания той группы потерпевших, которые сообщали на следствии и в суде о наличии таковых вырезов.

Анализ указанных мною обстоятельств свидетельствует о том, что небольшая группа определенных потерпевших сообщила на следствии и в суде ложные показания, и это установлено с помощью исследованного фото. Вполне естественно при такой ситуации не верить показаниям данных лиц, в том числе, об отсутствии двери в помещение холодильных машин и об отсутствии механизмов закрытия шпигатов. Тем более, что остальные потерпевшие утверждают обратное.

Сложно поверить в то, что группа людей может давать абсолютно одинаковые ложные показания, поэтому вполне очевидно, что эта группа имеет определенного организатора, который сплотил их к таким незаконным действиям. В роли такого организатора, сплотившего лжесвидетелей в одну группу, может выступать либо один из потерпевших, имеющий какую-то личную заинтересованность, либо какое-то лицо, проводившее предварительное следствие.

Первая версия, это заинтересованность лица, проводившего предварительное расследование, которая может заключаться в желании скрыть собственные ошибки, допущенных при определении круга обвиняемых по делу.

Как я уже отмечал, обвинение было предъявлено всем фигурантам дела в первые дни после катастрофы, когда об истинных причинах крушения судна еще никому известно не было. Очень похоже, что следователь высокого ранга торопился объявить в СМИ о задержании виновных. Далее, с помощью ложных показаний потерпевших следователь вполне мог скрывать информацию о том, что в ходе расследования допущена ошибка и к уголовной ответственности привлечены невиновные лица.

Просто представьте себе ситуацию, что следственный комитет отпустит тех, кого задержали в качестве виновных по такому резонансному делу, поскольку разобрались в ситуации и выяснили их невиновность. В первую очередь понесет ответственность руководитель следственной группы, так как именно он не разобрался в ситуации и запятнал честь мундира. То есть запятнал то один человек, но мундир при этом запятнан общий.

В такой ситуации вполне вероятно, что следователь будет идти до конца по выбранной им линии доказывания, несмотря на многочисленные несоответствия выбранной линии фактическим обстоятельствам дела. Ведь не для кого не секрет, что понятие о чести мундира далеко не у всех правильные. Далеко не все понимают, что черным цветом отбелить нельзя, а можно только перекрасить, отсюда и ложное понимание о том, как правильно сохранить своё лицо, и не запятнать государственное.

Вторая версия, заключается в том, что из числа потерпевших и свидетелей по делу также есть лица, у которых имелись причины для оговора подсудимых. Например, старший механик БАТМ «Дальний Восток», который должен был во время крушения судна бороться за его живучесть и находиться в машинном отделении, но он в это время уже находился в спасательном плоту, хотя команды покинуть судно не было, а он является третьим человеком на судне после капитана.

Полагаю, что с помощью ложных показаний о наличии дополнительных вырезов в корпусе судна и других конструктивных изменениях, данный потерпевший мог «снять» с себя ответственность за крушение судна и гибель членов экипажа.

Либо другой старший механик, который работал на БАТМ «Дальний Восток» во время осуществления ремонта в Корее, но был уволен за недобросовестное выполнение своих должностных обязанностей. По данной причине указанный свидетель имел основания для оговора подсудимых, относящихся к руководителям компании судовладельца.

Ещё одним доказательством, опровергающим показания небольшой группы потерпевших о наличии конструктивных изменений на судне, являются данные, полученные в ходе проведенного исследования затонувшего судна на дне Охотского моря.

Во время предварительного следствия, по предложению СК РФ, компанией «Магеллан» была профинансирована поисковая экспедиция к месту крушения БАТМ «Дальний Восток». Указанные обстоятельства отражены в приговоре суда. К месту крушения было отправлено специальное исследовательское судно и спущен глубоководный аппарат «Triton», исследовавший его корпус. По результатам осмотра никаких повреждений корпуса и дополнительных вырезов обнаружено не было.

Компания ООО «Магеллан» оказала следственному комитету содействие в проведении осмотра суда, полностью оплатив расходы по проведению обследования судна на дне Охотского моря в размере 32 454 706 рублей. Платежное поручение и письмо генерала следственного комитета в адрес компании предлагается для обозрения (http://www.sap-sakhalin.ru/upload/files/pismo\_i\_platzhki.pdf).

Руководство компании искренне надеялось на то, что в ходе осмотра судна следствие убедится в отсутствии нарушений его конструкции и с невиновных лиц будут сняты необоснованные обвинения по поводу внесения в конструкцию судна недопустимых изменений.

Осмотр БАТМ «Дальний Восток» производился 17 августа 2015 года. Казалось бы, что все должно делаться для определения истинных причин крушения судна, но по странным, ничем не объяснимым обстоятельствам, результаты осмотра судна глубоководным аппаратом не были представлены в дальнейшем экспертам для изучения.

Как потом выяснилось, экспертное исследование было завершено не раньше, не позже, а именно в дату проведения осмотра БАТМ «Дальний Восток» на дне охотского моря, то есть 17 августа 2015 года. Экспертиза проводилась с 24 апреля 2015 года по 17 августа 2015 года, то есть почти 4 месяца, но по сей день нет никаких аргументированных объяснений, почему нельзя было дождаться результатов осмотра судна и подвергнуть их экспертному изучению.

Что это, простое совпадение или спланированное таким образом расследование? Конечно совпадений здесь быть не может. Проведение осмотра судна на дне Охотского моря планировалось в тоже самое время, когда назначалась судоводительская, технико-эксплуатационная экспертиза. Письмо руководителя следственной группы в ООО «Магеллан» с предложением провести финансирование экспедиции датировано 17 апреля 2015 года, а экспертиза была назначена 24 апреля.

Безусловно, что все знали о предстоящем исследовании судна на дне Охотского моря, знали об этом и эксперты, проводившие экспертизу, поскольку им всегда определяется объём сведений, которые следователь может представить для изучения. Но в определенный момент следователь изменил своё решение и по формальным основаниям не представил данные осмотра судна экспертам, которые выясняли причины крушения.

Можете ли вы себе представить, что при расследовании какой-либо авиакатастрофы экспертам не предоставят обломки самолёта и они на основании свидетельских показаний сделают экспертное заключение? А вот в данном деле получилось именно так.

Конечно от такой абсурдной ситуации нет никаких средств защиты. Обвиняемые, надеявшиеся на объективность, потеряли эту надежду. Компания, преследовавшая благие цели и оплатившая обследование судна на дне моря, поняла, что их просто использовали, а потраченные средства пошли на рекламу действий следователя.

Весь эффект от поисковой операции выразился в озвучивании на центральных новостных каналах информации об успехах следственного комитета по расследованию крушения. На центральном телевидении было объявлено, что следственный комитет организовал экспедицию и провел обследование затонувшего судна БАТМ «Дальний Восток» на дне Охотского моря на глубине 250 метров с помощью использования глубоководного аппарата.

В результате эксперты, устанавливавшие причины крушения, сделали свои выводы без исследования выполненных поле ремонта судна 97 фотографий, и без исследования фото и видео материалов, на которых запечатлен БАТМ «Дальний Восток» на дне Охотского моря с помощью глубоководного аппарата.

Суд тоже не посчитал необходимым предъявить экспертам все видео и фото материалы запечатленного судна до и после его крушения. Отказано было и в ходатайстве стороны защиты о назначении повторной судоводительской, технико-эксплуатационной экспертизы, для того, чтобы эксперты изучили фото и видео материалы, на которых запечатлена корпусная конструкция судна до, и после его крушения.

Фактически, объективные фото и видео доказательства были скрыты от экспертов, как на предварительном следствии, так и в суде. Защитники в этом случае просто бессильны что-то сделать, поскольку могут только ходатайствовать об этом, не более. Так защитники ходатайствовали и о приобщении письменных заключений специалистов «Гипрорыбфлот», в качестве оснований для проведения дальнейших экспертных исследований, но суд в этом тоже отказал.

В конечном результате экспертное заключение было дано на основании показаний небольшой группы потерпевших о том, что на судне имелись конструктивные изменения. Данная экспертиза затем легла в основу приговора, поскольку суд посчитал, что в этом деле и так все ясно, и никаких дополнительных исследований не требуется. На основании такой экспертизы осуждены все фигуранты по делу.

В данной ситуации вывод можно сделать вполне однозначный. Следственный комитет при исследовании судна глубоководным аппаратом получил данные опровергающие изначально избранную следователем версию о причинах крушения судна, связанную с наличием на судне конструктивных изменений.

Чтобы уголовное дело не «расползлось по швам» следователь решил не представлять такие данные экспертам для исследования. Суд, в последующем, тоже не дал стороне защиты возможности предоставить указанный материал экспертам дополнительно и назначить повторную экспертизу. Чем руководствовался суд принимая такое решение, понять сложно. Возможно, это была совместная химчистка мундира.

Хотелось бы отметить, что имеющееся в деле и распространенное в интернет сети заключение, по результатам расследования очень серьёзной аварии, сделано также на основании показаний потерпевших, ложность которых определяется наличием объективных фотографий БАТМ «Дальний Восток» и данными, полученными с помощью глубоководного аппарата при обследовании затонувшего судна на дне Охотского моря.

Никто из специалистов, готовивших данное заключение, не видел судно своими глазами вживую, не были им представлены и фотографии для исследования, не были представлены данные осмотра затонувшего судна.

В результате первый заместитель генерального директора ООО «Магеллан» Васин А.В. понес ответственность за внесение в конструкцию судна БАТМ «Дальний Восток» изменений во время его ремонта в порту Пусан республики Корея в ноябре-декабре 2014 года. При этом сам Васин А.В. впервые в своей жизни устроился на работу в ООО «Магеллан» 27 января 2015 года, когда судно уже с 04 января 2015 года находилось на промысле и затонуло 02 апреля 2015 года.

При таких обстоятельствах вполне объективны заявления Васин А.В. о том, что он никогда не видел своими глазами БАТМ «Дальний Восток», не принимал участие в его ремонте, не имел представление о количестве спасательных средств, но суд признал его виновным, как в нехватке на судне спасательных средств, так и в производстве на судне конструктивных изменений.

Очень странно и необычно сложилась в данном деле судьба бывшего капитан БАТМ «Дальний Восток» Борисова Анатолия Максимовича. Он не был капитаном судна во время крушения. Он всего лишь в рамках заключенного контракта перегнал судно из Кореи во Владивосток, а затем в район промысла. Таким образом Борисов А.М. управлял судном только в период с 26 декабря 2014 года по 11 января 2015 года, то есть 16 дней.

Борисова А.М. сменил капитан, который впоследствии управлял судном намного дольше, в течение 2 месяцев 22 дней и погиб во время его крушения, но ответственность за крушение судна все равно понес Борисов. Он заявлял в суде, что не является работником ООО «Магеллан», и что после выполнения обязанностей по контракту на нем не лежала обязанность безопасного управления судном, но тем не менее он ответил за действия другого капитана.

В судебном заседании капитан Борисов произнес, что если бы в трагический момент именно он управлял БАТМ «Дальний Восток», то он не допустил бы не только крушения судна, но и развития самой аварийной ситуации, но такие заявления тоже не повлияли на решение суда.

Судьба осужденных Харченко Н.А. и Кудрицкого А.И. сложилась ничем не лучше остальных. Харченко Н.А. выдал временные документы на судно сроком на полгода, при условии, что он обязан был выдать данные документы после смены флага, и после того, как данное судно проверил его заместитель. В свои 71 год он получил за это 5 лет 8 месяцев колонии общего режима.

Кудрицкий А.И. понес ответственность за те же непонятные конструктивные изменения, которые кроме небольшого числа потерпевших никто не видел, и за нехватку неопределенного количества спасательных средств. Это фактически. А теоретически его привлекли за то, что его должность называется – заместитель по безопасности мореплавания.

Хотел бы пояснить, что никто не перекладывает вину на погибшего капитана БАТМ «Дальний Восток» и его старшего помощника. Эту вину нет необходимости перекладывать, они и так признаны виновными в крушении судна. Хочется просто справедливости, и абсолютно непонятно почему за их действия должны отвечать те, кто в этом невиновен. Хочется, чтобы суд разобрался, так должно быть по Закону, так нас ориентирует наш Президент.

20.12.17г. Адвокат, Е.А. Ефимчук