## ОГЛАВЛЕНИЕ

# Введение3

Глава 1. Экологические катастрофы современности и журналистское сообщество

1.1. Экологические катастрофы: эволюция представлений о проблеме4

1.2. Международная федерация экологических журналистов как средство предотвращения глобальной экологической катастрофы

Глава 2. Специфика изображения экологических катастроф в отечественных и зарубежных СМИ (на примере катастрофы в Керченском проливе

2.1. Отражение трагедии в Керченском проливе в отечественных СМИ

2.2. Экологическая катастрофа в Керченском проливе в зеркале мировых средств массовой информации

Заключение

Библиографический список

### ВВЕДЕНИЕ

Средства массовой информации играют важную роль в освещении экологических катастроф современности. Любое событие, создающее угрозу окружающей среде, растительному и животному миру, людям, проживающим вблизи эпицентра, в считанные часы становится достоянием мировой общественности. С развитием современных информационных технологий становится все труднее скрыть какое-либо серьезное происшествие, а появление так называемой «мобильной журналистики» сократило время появления соответствующей информации в СМИ до нескольких минут.

 Вместе с тем, подходы к освещению одних и тех же событий отличаются в зависимости от того, кому принадлежит данное средство массовой информации, в какой стране выходит. Освещение экологической проблематики может быть целью журналиста, либо поводом для привлечения внимания общественности к совершенно иным проблемам. Потребность разобраться в этих аспектах, определить роль современных средств массовой информации в освещении экологических катастроф современности и обусловила *актуальность выбранной темы.*

*Объект исследования*: процесс освещения в современных СМИ экологических катастроф современности.

*Предмет исследования*: специфика отражения экологических катастроф в СМИ на примере трагедии в Керченском проливе в ноябре 2007г.

*Структура работы:* научная работа состоит из введения, двух глав, заключения и библиографического списка используемой литературы, включающего также ряд отечественных и зарубежных издания. Общий объем работы составляет 42 страницы.

Глава 1. Экологические катастрофы современности и журналистское сообщество

**1.1. Экологические катастрофы: эволюция представлений о проблеме**

Человек и среда его обитания образуют систему, состоящую из множества взаимодействующих элементов, имеющую упорядоченность в определенных границах и обладающую специфическими свойствами. Такое взаимодействие определяется множеством факторов и оказывает влияние, как на самого человека, так и на соответствующую среду его обитания. Это влияние может быть, с одной стороны, положительным, с другой – одновременно и негативным.

Негативные воздействия факторов природной среды проявляются главным образом в чрезвычайных ситуациях. Эти ситуации могут быть следствием как стихийных бедствий, так и производственной деятельности человека. В целях локализации и ликвидации негативных воздействий, возникающих в чрезвычайных ситуациях, создаются специальные службы, разрабатываются правовые основы и создаются материальные средства для их деятельности. Большое значение имеет обучение населения правилам поведения в таких ситуациях, а также подготовка специальных кадров в области безопасности жизнедеятельности.

Идея глобальных катастроф и их влияния на развитие живых организмов принадлежит выдающемуся французскому ученому XVIII ст. Ж. Кювье. Он считал, что спокойное развитие жизни на Земле много раз перерывалось революционными быстрыми изменениями катастрофического характера, вследствие которых кардинально менялся состав животных и растений, которые населяло Землю. Кювье считал, что такими катастрофами были всемирные потопы, когда континенты опускались ниже уровня океана.

С появлением эволюционного учения Ч. Дарвина теорию катастроф как движущих сил развития жизнь на Земле отвергли. Отвергли, как сегодня обнаруживается, не совсем обосновано. Дело в том, что фактический материал, собранный палеонтологами, климатологами, астрономами, свидетельствует, что в истории Земли много процессов имеет циклический характер, причем одни из отрезков этих циклов можно рассматривать как медленную эволюцию, другие же — как быстрые революционные изменения. В особенности убедительно об этом свидетельствует история органического мира. Палеонтологам ныне известны «критические эпохи» в развития биосферы, на протяжении которых вымирали большие систематические группы растений и животных, которые к тому же существовали десятки миллионов лет, а также эпохи быстрого развития отдельных систематических групп.

Идею о катастрофических событиях в истории Земли, в частности об экологических катастрофах, ныне разделяет много ученых. Обсуждаются причины и масштабы таких катастроф, их вероятность в будущем и влияние на биосферу. Среди причин катастрофически быстрых изменений, в частности и экологических, называют внутренние, обусловленные свойствами самой Земли как планеты, и внешние, космические.

К примеру, на протяжении геологической истории нашей планеты магнитное поле неоднократно снижало свою напряженность и даже изменяло знак (то есть северный и южный магнитные полюса менялись местами). Таких эпох изменения знака магнитного поля, или инверсий, ныне установлено много десятков, они отразились в магнитных свойствах горных пород. У эпохи непосредственного изменения знака магнитного поля это поле исчезало, чтобы потом снова появиться, нарастая к норме, но уже с противоположным знаком. Сколько времени длится эпоха без магнитного поля, палеонтологи сказать сегодня не могут, но предполагается, что несколько тысяч лет. «Безмагнитная эпоха» может восприниматься живыми организмами как катастрофа. Многие из них вымрут или изменят свои свойства, поскольку магнитное поле Земли является щитом, защищает жизнь на Земле от потока солнечных и космических частиц.

Раз в сто лет в нашей галактике происходит взрыв надновой звезды. На небольшом расстоянии от Земли это событие может привести к серьезным последствиям. Так в результате близкой вспышки надновой звезды несколько миллионов лет назад Земля на протяжении нескольких тысячелетий облучалась потоком жестких рентгеновских и ультрафиолетовых и космических лучей. На Земле резко повышался радиационный фон. Все это могло иметь серьезные биологические, прежде всего генетические последствия. Увеличивалась частота мутаций, которые в особенности сильно влияли на долгоживущие организмы. По мнению В. Красовского и К. Циолковского, с такой космической катастрофой может быть связана, в частности, и гибель динозавров в конце мелового периода.

Тем не менее, человек — часть природы, и наиболее опасные для нашей планеты катастрофы и загрязнение окружающей среды связаны именно с ним.

Учеными подсчитано, что за последние 6 тыс. лет люди пережили 14 513 войн, в которых погибло 3640 млн. человек. Примером экологической катастрофы, вызванной воинским конфликтом, следует считать события, которые происходили на территории Кувейта и близлежащих участков Персидского залива после операции «Буря в пустыни» в начале 1991г. Отступая из Кувейта, Иракские оккупанты подорвали взрывчаткой свыше 500 нефтяных буровых скважин. Значительная их часть вспыхнула и горела на протяжении шести месяцев, отравляя вредными газами и сажей большую территорию. Из буровых скважин, которые не загорелись, нефть била фонтанами, образовывая большие озера и стекая в Персидский залив. Сюда же вылилось большое количество нефти из подорванных терминалов и танкеров. В результате нефтью было покрыто примерно 1554 км2 поверхности моря, 450 км береговой полосы, где погибло большинство птиц, морских черепах, дюгоней и других животных. В огневых факелах ежесуточно сгорало 7,3 млн. л нефти, что равно объему нефти, которую ежедневно импортирует США. Тучи сажи от пожаров поднимались на высоту до 3 км и разносились ветрами далеко за границы Кувейта— черные дожди выпадали в Саудовской Аравии и Иране, черный снег — в Кашмире (за 2 000 км от Кувейта). Эксперты установили, что эта катастрофа сопровождалась такими явлениями:

1. Тепловое загрязнение (86 млн. квт ежесуточно). Такое же количество тепла выделяется вследствие лесного пожара на площади 200 га.

2. Сажа от горящей нефти — 12 000 т ежесуточно.

3. Углекислый газ — 1,9 млн. т ежесуточно (это составляет 2 % всего СО2, что выделяется в атмосферу Земли вследствие сжигания минерального топлива всеми странами мира).

Таким образом, можно сделать следующий вывод: экологическая катастрофа - это необратимое изменение природных комплексов, связанное с массовой гибелью живых организмов. Она может быть локальной и глобальной. Локальная экологическая катастрофа приводит к гибели или серьёзному нарушению одной или более локальных экологических систем. Глобальная экологическая катастрофа — гипотетическое происшествие, которое возможно в случае превышения допустимого предела неким внешним или внутренним воздействием (или серией воздействий) на глобальную экологическую систему — биосферу.

Энциклопедические справочники дают следующие примеры крупных экологических катастроф:

* Чернобыльская катастрофа, СССР — радиационное загрязнение территории Украины, частично Белоруссии и России
* Авария на химическом заводе в Севезо, Италия
* Выброс цианистых соединений в Бхопале, Индия
* Заражение питьевой воды мышьяком, Бангладеш, Индия
* Фосфорная катастрофа под Львовом, Украина — заражение больших площадей продуктами горения жёлтого фосфора

К примеру, фосфорная катастрофа под Львовом — это железнодорожная авария 16 июля 2007 года произошедшая недалеко от села Ожидов в Бусском районе Львовской области Украины. На 12-м километре перегона Ожидов-Красное сошел с рельсов поезд, следовавший из Казахстана в Польшу, перевернулись 15 вагонов с жёлтым фосфором, шесть из них загорелись, пожар потушили в 23:29 по московскому времени в день аварии. В тушении огня были задействованы около пятисот пожарных и 220 сотрудников милиции. Во время тушения пожара образовалось ядовитое облако из продуктов горения с зоной поражения 90 квадратных километров. Из пяти близлежащих сел было эвакуировано более 800 человек. Было госпитализировано более 160 человек.

Причины катастрофы:

* Ненадлежащее состояние путей на данном железнодорожном перегоне.
* Нарушение правил безопасности со стороны работников локомотивной бригады.
* Халатность (проигнорированы инструкции по температурному режиму перевоза особо опасных грузов).
* Ненадлежащее техническое состояние цистерн.

**1.2. Международная федерация экологических журналистов как средство предотвращения глобальной экологической катастрофы**

История создания и развития Международной федерации экологических журналистов (IFEJ) очень интересна и до сегодняшнего дня проходила, по большому счету, вне информационного поля современной России. Единственным связующим звеном был Санкт-Петербург, а точнее петербургский журнал «Экохроника», главным редактором которого является Андрей Шамрай. Благодаря этому журналу петербуржцы могли узнавать о предшествующей деятельности МФЭЖ.

Международная федерация экологических журналистов была основана в 1993 году трудами тех, кто писал на темы устойчивого развития и экологии. Всемирный саммит в Рио-де-Жанейро в 1992 году только подтолкнул журналистов-экологов всего мира объединиться в единую сеть. Задачи Федерации многоплановы, но основной её целью является освещение и содействие развитию экологической тематики в СМИ, выявление различных опасностей и потенциальных угроз, могущих привести к экологическим катастрофам на планете, решение профессиональных проблем журналистов-экологов, формирование объективной профессиональной точки зрения на глобальные проблемы устойчивого развития цивилизации, привлечение внимания общественности к вопросам экологии, повышение своего профессионального мастерства.

На данный момент в Федерацию вошли журналисты из 117 стран мира. В 2001 году новая Общероссийская журналистская организация «МедиаСоюз» стала коллективным членов МФЭЖ в лице одного из своих структурных подразделений - Гильдии экологической журналистики.

Жизнь Федерации наполнена различными интересными событиями и, сама по себе, она уже является феноменом нового времени на планете Земля. Ежегодно члены Федерации встречаются на Конгрессах для обсуждения накопившихся вопросов и согласования дальнейших совместных действий. Подобные Конгрессы уже проходили в Париже (1994), Бостоне (1995), Будапеште (1996), Себу (Филипины, 1997), Колумбии (1999), Каире (2000), Германии (2001), Париже (2002). В 2003г. Участников принял Санкт-Петербург.

На Конгрессе в Санкт-Петербурге были представлены три географические группы журналистов: зарубежные (Индия, США, Италия, Франция, Испания, Швеция, Германия, Финляндия), российские, из других городов (Владивосток, Орел, Ростов-на-Дону, Северодвинск, Казань, Владикавказ, Москва, Воронеж, Калининград, Боровичи, Архангельск, Тула, Астрахань и другие), петербургские журналисты - как приглашённые на мероприятие, так и те 15 человек, кто вошёл в новообразованное Санкт-Петербургское отделение Гильдии экологической журналистики МедиаСоюза России.

В первый день к участникам Конгресса обратились с приветственным словом председатель Совета Федерации России Сергей Миронов, председатель Комитета по природопользованию, охране окружающей среды и экологической безопасности Администрации Санкт-Петербурга Дмитрий Голубев, Президент Международной федерации экологической журналистики (IFEJ) Даррел де Монти (Индия), Вице-президент МедиаСоюза России Елена Зелинская, Председатель Российской Гильдии экологической журналистики Николай Акритов, представитель Партии Жизни Николай Львов. Генеральным спонсором Конгресса выступил Балтийский банк.

Для российских журналистов, знающих многое о собственной стране, безусловный интерес представляло выступление Даррела де Монти, приехавшего из Бомбея вместе со своей супругой Зарине. Он рассказал об истории создания Федерации, сказал, что сеть действует по всему по миру. В 2002 году Федерация отправила своих 10 журналистов на саммит по устойчивому развитию в Йоханесбург. Ещё более 10 журналистов были отправлены в Киото на Водный форум. Также, посылались люди и на всемирную антикапиталистическую конференцию в бразильский город Сан-Пауло. После выступления Президента IFEJ стало ясно, что сеть, по мере возможности, старается держать руку на пульсе мировых экологических проблем и процессов. Даррел сказал: "Сила - в сети!", и добавил: "Тогда, когда она работает, а если сеть не работает, то нет и силы".

Глава 2. Специфика изображения экологическихкатастроф в отечественных и зарубежных СМИ (на примере катастрофы в Керченском проливе).

2.1. Отражение трагедии в Керченском проливе в отечественных СМИ.

Осень 2007 года, безусловно, запомнится экологам всего мира как время очередной экологической трагедии, происшедшей в Керченской проливе. В ноябре здесь произошла локальная экологическая катастрофа.

В данном разделе будут рассмотрено, каким образом происходило освещение трагедии в Керченском проливе в различных средствах массовой информации, выходящих в Российской Федерации.

В российских сетевых изданиях особого внимания заслуживает систематический обзор газеты «Новый Регион» от 13 ноября 2007г.: «Темрюк, Краснодарский край, Ноябрь 13 (Новый Регион, Ольга Панфилова) – По данным Южного регионального центра МЧС РФ на утро вторника, в районе Керченского пролива, на побережье Азовского моря в Темрюкском районе Краснодарского края собрано более 160 тонн нефтепродуктов с судов, потерпевших бедствие в результате сильного шторма, обрушившегося на Азово-Черноморский региона в минувшее воскресенье.

Вчера в ходе воздушной разведки были обнаружены мазутные пятна вдоль косы Тузла, которые сносит течением в Азовское море. Основным источником загрязнения является нос и корма нефтетанкера «Волгонефть-139». Вдоль побережья береговая полоса загрязнена от начала косы Чушка вплоть до 150 метров выше поселка Ильич. Кроме того, обнаружены пятна нефтепродуктов в районе затопления судна «Нахичевань». Как подчеркнули в МЧС, в настоящее время ведется постоянный мониторинг акватории и побережья Азовского и Черного морей, чтобы определить возможную степень воздействия разлива нефтепродуктов на экологическую ситуацию.

Сегодня очистка береговой линии и морской акватории от мазута будет продолжена. В порт «Кавказ» из Новороссийска прибыли три автомобиля с 500 метрами боновых заграждений. Кроме того, сегодня из Новороссийска будут доставлены еще 1200 метров боновых заграждений. Однако их применение осложнено погодными условиями.

Принято решение об усилении группировки по сбору нефтеотходов. Сегодня запланирован выезд в район ЧС сводного мобильного отряда 495-го спасательного центра МЧС России.

Сейчас в ликвидации последствий экологического бедствия задействовано свыше 340 человек, используется 69 единиц специальной техники и три воздушных судна.

Накануне вечером на место аварии в Керченском проливе прибыла совместная комиссия МПР России и Росприроднадзора. В настоящее время члены комиссии во главе с заместителем руководителя Росприроднадзора Олегом Митволем оценивают последствия аварии для окружающей среды региона. Как отметил Митволь, в настоящее время основная задача штаба – установить морские боновые заграждения вокруг загрязненного участка акватории и обработать его специальными реагентами. По его словам, в ближайшее время также будут определены способы очистки загрязненного участка побережья, сообщает пресс-служба Минприроды.

Замглавы Росприроднадзора не исключил возможности кислотных дождей в районе Керченского пролива, сообщает newsru.com. «Выпадение кислотных дождей (может быть) связано с тем, что в море попало большое количество серы», – цитирует слова Митволя пресс-служба краевого управления МЧС РФ.

Сегодня на место ЧС прибудет премьер-министр Виктор Зубков. Как сообщили в пресс-службе правительства, премьер посетит порт «Кавказ» и проведет совещание с участием заинтересованных ведомств и служб. В программе визита запланирована встреча с премьер-министром Украины Виктором Януковичем. Накануне Владимир Путин поручил Виктору Зубкову срочно вылететь на место событий и разобраться в ситуации.

Напомним, что 11 ноября в результате сильного шторма в Керченском проливе и акватории Черного моря 13 судов класса река-море потерпели крушение. В результате затонуло 4 судна, были сорваны с якорей и сели на мель 6 судов, получили повреждения 2 танкера, одно судно находится на якоре. Произошел вылив около 1300 тонн мазута. На затонувших сухогрузах находится около 6800 тонн.

В ходе спасательной операции спасены 35 членов экипажа судов.

Накануне утром на берегу близ косы Тузла были обнаружены тела трех человек в спасательных жилетах, предположительно моряки с затонувшего сухогруза «Нахичевань». Судьба 5 оставшихся членов экипажа остается неизвестной.

Между тем проведение поисковой операции и сбор разлившихся нефтепродуктов в Керченском проливе осложнены неблагоприятными погодными условиями. Погода снова ухудшается. Во вторник объявлено новое штормовое предупреждение: ветер усиливается до 30 метров в секунду, а волны достигают 5 метров в высоту.

13 ноября на Таманский полуостров прилетел премьер-министр России Виктор Зубков. Осмотрев место ЧП, где в прошедшие выходные в результате шторма затонуло около десятка грузовых судов, Зубков провел совещание по вопросам ликвидации последствий шторма в Керченском проливе. По его словам, в течение недели будет подсчитан ущерб, причиненный окружающей среде, после чего судовладельцам, корабли которых находились в момент трагедии в водах Черного и Азовского морей, будет выставлен счет за ликвидацию последствий. Полный же порядок в проливе, заверил премьер, будет наведен через 40-45 дней. «Коммерсантъ» пишет, что МЧС сообщило, о том, что поиски пяти моряков с затонувшего сухогруза «Нахичевань» пока не принесли результатов: «Люди вряд ли смогли бы выжить без спасательных жилетов и других плавсредств в воде, где всего семь градусов тепла» («Русские моряки винят в гибели судов Украину»).

 Газета «Время новостей» пишет, что по словам заместителя руководителя Федеральной службы по надзору в сфере природопользования Олега Митволя, ситуация оценивается как экологическое бедствие. Но бедствие, если не принимать срочных мер, грозит перерасти в катастрофу. Главная причина надвигающейся экологической катастрофы - нефтепродукты, в основном мазут, попавший в воду из разломившегося на две части танкера «Волгонефть-139». Если накануне сообщалось, что из танкера в море попало около 1 тыс. 300 тонн мазута, то вчера в штабе по ликвидации последствий стихийного бедствия говорили уже о 2 тыс. тонн. Кормовая и носовая части танкера остаются на отмели. Другим судам подойти к ним и откачать топливо не удается из-за сильных волн. Судя по всему, мазут из разорванного танкера продолжает вытекать. Сейчас нефтепродукты, сбиваемые волнами в комки, движутся в сторону Азовского моря, и, по словам Митволя, остановить этот смертоносный для всей морской живности поток можно только одним способом - срочным строительством трехсотметровой дамбы, которая полностью перекроет пролив между островом Тузла и косой Тузла и образует залив. Причем, как подчеркивает Олег Митволь, просуществовать эта запруда должна будет не менее пяти лет («Дамба или амба»).

Митволь заявил газете «Ведомости», что расходы на ликвидацию последствий аварий еще не оценены. Позавчера называлась цифра около 3 млрд рублей. Платить придется тем, кого признает ответственным суд. Премьер-министр Виктор Зубков заявил, что в катастрофе виновата не только погода. Южная транспортная прокуратура уже начала проверку действий руководства портов и капитанов судов, а милиция возбудила уголовное дело по факту разлива нефтепродуктов («Заплатят за мазут»).

«Независимая газета» пишет, что, по мнению **председателя экологической организации «За спасение Тамани», депутата Таманского сельского поселения Игоря Голубенкова**, вина за катастрофу в Керченском проливе во многом лежит на компаниях, занимающихся перевалкой опасных грузов в «чрезвычайно ценном и уязвимом в природном отношении регионе». «Все произошло из-за того, что в 1998 году Россия, а в 2001 году – Украина решили организовать там перевалочный порт на воде. По примитивной технологии с борта на борт, в нарушение всех экологических норм, с речных судов на крупнотоннажные стали производить перевалку нефти, нефтепродуктов, серы и удобрений. В день на рейде здесь стоит до 50 малых сухогрузов и танкеров. Между тем в сложном для навигации Керченском проливе, тем более во время шторма, такие суда совершенно не пригодны к эксплуатации», – говорит Голубенков («К Керченской катастрофе шли десять лет»).

«Новые известия» сообщают, что в Федеральной службе по надзору в сфере природопользования заявили, что несколько тысяч тонн серы, попавших в Керченский пролив после кораблекрушения, могут привести к новым природным катаклизмам - кислотным дождям. Правда, специалисты в области химии и экологии говорят о том, что гораздо большую опасность для окружающей среды представляют нефтепродукты, которые в огромном количестве вылились в Черное и Азовское моря. Из-за них уже тысячами гибнут морские птицы («Мертвое море»).

 «Российская газета» пишет, что премьер-министр Украины Виктор Янукович еще до встречи двух премьеров успел сообщить, что Украина и Россия готовят совместный план ликвидации последствий экологической катастрофы в Керченском проливе. В работах по сбору мазута с поверхности моря задействованы четыре украинских и одно российское судно. Ожидается подход еще одного российского корабля. Мазут, который вынесет на берег приливом, будут собирать военнослужащие. По словам Януковича, масляное пятно удаляется от украинского берега. Тем не менее в связи со случившимся Киев уже готов предложить Москве пересмотреть судоходный режим в районе Керченского пролива, запретив проход судов, не имеющих двойных бортов. С предложением создать совместную рабочую группу по этому вопросу Янукович обратился к своему российскому коллеге («Расследование Зубкова»).

 Газета «Московский комсомолец» заявила, что по расчетам экспертов тонна нефти образует на морской поверхности пленку площадью около 9 кв. км. Если учесть, что из танкера вылилось в море уже около 2 тысяч тонн, то «поражение» поверхности моря (без работ по очистке) может составить около 18 тысяч квадратных километров - практически половину всей площади Азовского моря, которая составляет 37 605 кв. км («Пятна на море»)».

Со статьей, опубликованной в «Комсомольской правде» от 14.11.2007г., следует ознакомиться подробнее: «Азовское море станет мертвым? Министры и ученые выясняют, грозит ли России и Украине экологическая катастрофа». Авторы: Инна ЖУРАВЕЛЬ, Татьяна ЧЕРНИКОВА, Наталия НАЗАРЕНКО («КП» - Краснодар»), Антон СЕНЧЕНКО, Денис СИМОНЕНКО, Анастасия БУРОВА («КП» - Симферополь»), Надежда ИВАНОВА.  Статья начинается следующими словами: «Все Азово-Черноморское побережье - от Анапы до Керченского пролива - сейчас больше похоже на зону военных действий. Уже вторые сутки здесь летают самолеты, стягивается наземная техника. «КамАЗы», тракторы, грейдеры. Мазут с поверхности воды отсасывают с помощью специальных насосов, черпают ковшами на берегу.

Вчера из поселка Ильич, что недалеко от порта «Кавказ», вывезли 160 тонн мазута, сегодня - еще 390 тонн. К вечеру работать спасателям стало сложнее - ветер усилился до 30 метров в секунду, полил дождь, а на море опять поднялись высоченные волны.

Бойцы «Кубань-СПАС» здесь уже вторые сутки - вилами и лопатами закидывают на грузовики смесь ила, водорослей, мазута, трупов птиц и рыб.

Вчера днем в порт «Кавказ» приехали премьер-министр Виктор Зубков, глава МЧС Сергей Шойгу, министр регионального развития Дмитрий Козак, губернатор Краснодарского края Александр Ткачев. Первым делом начальство проехалось по загрязненному берегу. Главный эмчеэсник страны раскрыл карту и показал чиновникам, где море загрязнено сильнее всего.

- И так по всему побережью. - Сергей Шойгу показал на огромное пятно мазута. - Птицы, рыбы - все в опасности.

Министры и чиновники тут же наклонились к водорослям, перепачканным мазутом, и, потрогав их, стали разглядывать черные от нефти пальцы.

- Мы будем продолжать ликвидацию нефтепродуктов, пока это возможно, невзирая на шторм, - отрапортовали премьеру дорожники в оранжевых жилетах. Хотя и признались, что работать в таких условиях крайне тяжело. И морально, и физически.

Будущее Азова под большим вопросом. Официально заявлено, что даже при хорошем раскладе на очистку моря уйдет как минимум год. А при плохом? Напомним, в минувшее воскресенье в воду попало около двух тонн мазута и еще шесть тонн серы.

И хотя Азов сразу же кинулись чистить спецтехникой и понаставили заграждений, птица и рыба продолжают гибнуть. По оценкам спасателей, на берегу уже нашли более 9 тысяч рыбьих тушек - хамсы, пеленгаса, бычков.

Специалисты сходятся в одном: сера не так страшна, а вот мазут - бомба замедленного действия.

- Сера присутствует в природе, она содержится в морской воде, - говорит доктор химических наук Александр ГОЛУБЕВ. - Другое дело - нефтепродукты. Они склеивают перья птице и жабры рыбе. А сейчас нерест идет...

Из морских птиц пострадали в основном лысухи (их зимовки пролегают через Керченский пролив), а также большие бакланы, чомга, утки, чайки. Те пернатые, которые прихватили нефтепродукты, получили «гроб в рассрочку»: они обречены, ведь мазут склеил перья, и они умрут от переохлаждения - не смогут взлететь.

Экологи считают, что в Азовском море вообще может исчезнуть рыба. Ведь через Керченский пролив проходит путь миграции рыбы между Азовским и Черным морями. Об этом заявил Андрей РУДОМАХА, активист организации «Экологическая вахта по Северному Кавказу». По его оценкам, потребуются годы, чтобы восстановить в Азовском море жизнь.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|

|  |
| --- |
|  |
|  |

 |

Если мазут не собрать как можно быстрее, он может постепенно осесть на дно. Тогда возникнет угроза гибели морских обитателей.

Не дает покоя экологам и затонувший в Керченском проливе сухогруз, на борту которого было почти 2 тысячи тонн серы. Некоторые эксперты высказывают мнение, что сера неплохо растворяется в морской воде. Из-за этого в пострадавших районах могут начаться кислотные дожди.

- Сера, по-моему, особой угрозы не представляет, - успокаивает Алексей ФРИДМАН, начальник отдела радиационной и химзащиты населения управления МЧС в Крыму. - По правилам перевозок она должна быть в металлических контейнерах. И сколько бы она ни лежала на дне, никакой опасности для экологии это не представляет. Серу будут доставать водолазы, они ждут, когда пройдет шторм...»

**В статье также представлено свидетельство очевидца, повара сухогруза Нахичевань Анны Рей: «**Из 11 членов экипажа траулера пока спасли троих. 29-летняя женщина - одна из трех человек, спасенных с «Нахичевани» во время катастрофы в Керченском проливе. Она и еще два моряка провели в открытом море 40 минут. Сама Анна, может, и рассказала бы «Комсомолке» о том, что ей довелось пережить, но журналистов к ней в больницу не пускают. Поэтому рассказ спасенной женщины нам передал ее брат Иван Рей.

- Перед тем как танкер «Нахичевань» пошел ко дну, Аня прислала мне SMS, - говорит Иван. - Написала, что два корабля уже разбились, а «Нахичевань» сорвало с якоря штормом. Мы тут же начали ей звонить. Но Аня успела только прокричать в трубку: «Мы тонем!» - и связь оборвалась.

Как сообщила Аня брату, ее и еще двоих моряков сухогруза смыла за борт огромная волна. Течение было сильным, людей быстро относило в сторону - туда, где шторм был не таким разрушительным. Аня видела, как остальную команду вместе с судном накрыло волной размером с двухэтажный дом. «Нахичевань» накренился, но что было потом, девушка уже не видела...

В море Аня и двое ее товарищей болтались минут 40. К счастью, на всех были спасательные жилеты. Замерзли безумно, волны кидали людей из стороны в сторону.

Спасли женщину и двух матросов украинские моряки с буксира «Нептуния». Сейчас все счастливцы находятся в больнице в Темрюке. Мужчины в реанимации. Аня чувствует себя получше.

 - У сестры сильное переохлаждение, - переживает Иван, - воспаление легких и множество ссадин. Но это ничего, главное, что жива!

На сухогруз «Нахичевань» Анна пошла полгода назад в качестве судового повара. А всего на флоте молодая женщина прослужила четыре года. Она с детства мечтала о море. Дома Анну ждет пятилетняя дочка. Ее женщина воспитывает одна.

**В статье есть также раздел «Подробности» с заголовком «Ваня умолял взять его на корабль»: «**Для 18-летнего Ивана Косенкова, пропавшего с судна «Нахичевань», этот трагический рейс был первым…Самым молодым членом экипажа сухогруза «Нахичевань», который затонул в Керченском проливе 11 ноября, был 18-летний Иван Косенков из Астрахани. Парень очень хотел пойти в море именно на отремонтированном ростовском судне. Это был его первый рейс.

- Ваня приезжал к нам и умолял не брать никого на место матроса, очень боялся потерять работу, - вспоминают в офисе компании ООО «ДонДизельСервис», к которой была приписана «Нахичевань». - Кажется, у него были какие-то проблемы с документами, но он их быстро решил и ушел в рейс. Их была группа студентов из Астрахани: Роман Радомский, Саша Горшков и Ваня Косенков. Двое спаслись, а вот Ваня - в числе без вести пропавших... Хороший такой парень, улыбчивый... Хоть бы выжил».

В российских СМИ также вышли более официальные статьи и публикации, посвященные рассмотрению катастрофы в Керченском проливе на межгосударственном уровне. Так в «Российской газете» были опубликованы следующие материалы: «Виктор Зубков намерен разобраться не привел ли к катастрофе в Керченском проливе расчет "на русское авось"»/Елена Лашкина («РГ» от 13 ноября 2007г.) Стоило президенту Владимиру Путину выдать командировку в Керченский пролив, где еще в воскресенье прошел небывалый шторм, премьер-министру Виктору Зубкову, как глава Белого дома незамедлительно покинул Москву и отправился на место.

Навстречу Зубкову фактически одновременно выдвинулся и украинский премьер Виктор Янукович, чтобы согласовать действия по минимизации последствий шторма для окружающей среды. Зубков же прибыл в порт "Кавказ" не один. Из Москвы он взял с собой главу минрегионразвития Дмитрия Козака, главу МЧС Сергея Шойгу, замглавы Росприроднадзора Олега Митволя. Уже на месте к ним присоединился и губернатор Краснодарского края Александр Ткачев. Именно с ними он провел совещание, на котором все же призвал не винить в кораблекрушениях в Керченском проливе только погодные условия. Больше всего он хотел бы услышать о действительных причинах кораблекрушений в Керченском проливе. "Надо сказать, что причина трагедии, конечно, неблагоприятные погодные условия, но на это сваливать всю вину, наверное, нельзя, - рассуждал премьер. - Надо разобраться: то ли это фатальная неизбежность, то ли это неоперативные и несвоевременные действия служб, или это расчет на русское авось".

Зубков заметил, что "произошедшее в Керченском проливе уже названо сегодня самым массовым кораблекрушением в истории современной России".

За ликвидацию последствий шторма взялись уже практически все. Госкомрыболовство создало штаб по оценке последствий экологической катастрофы в Керченском проливе. К месту катастрофы выехали ученые и специалисты ряда институтов комитета, чтобы оценить размер ущерба рыбной отрасли. "Это настоящая экологическая катастрофа", - лишь сказали в Госкомрыболовстве. В связи с этим и российские экологи забили тревогу, призывая ужесточить законодательство, связанное с перевозкой нефти по морю, и обновить парк танкеров, чтобы избежать в будущем катастроф, подобных случившейся в Керченском проливе. Представители Всемирного Фонда дикой природы считают, что "произошедшее в Керченском проливе может произойти и в других местах, где ходят танкеры типа "река-море": и на Балтике, и в Баренцевом море, и на Дальнем Востоке, не говоря уже про Каспий.

«Сегодня на Кубани возобновились работы по ликвидации последствий катастрофы в Керченском проливе»/ Иван Карасев («РГ» от 14 ноября 2007г.) В общей сложности задействовано 198 единиц специальной техники. Вертолеты МЧС проводят мониторинг загрязненной нефтепродуктами акватории и береговой линии, а экологические службы координирую применение сорбента, 11 тонн которого доставлено спецрейсом из Москвы. Ранее в место стихийного бедствия  уже было привезено семь тонн сорбента, ожидается доставка очередной партии, хранящейся на складах в Новороссийске.

Накануне из Краснодара в порт Кавказ доставлено автотранспортом 500 метров боновых заграждений. В зоне чрезвычайной ситуации также находятся пять специальных буксиров с боновыми заграждениями. В течение всего дня ими перекрывался пролив между косой и островом Тузла. На побережье Темрюкского района уже собрано 870 тонн нефтепродуктов, которые доставлены на специальную площадку в районе поселка Сенной для утилизации.

Несмотря, что численность спасателей, работающих на месте трагедии, увеличена, штормовая погода пока не дает им возможность заняться ликвидационными работами в полную силу.

- В среду утром в керченском проливе синоптическая ситуация несколько улучшилась, - сказала корреспонденту "РГ" начальник пресс-службы ГУ МЧС по Краснодарскому краю Татьяна Кобзаренко, - скорость ветра поутихла до четырех метров в секунду, но на море - зябь, которая, по словам моряков, также таит опасность, как и высокая волна. В любой момент погода может резко ухудшиться.

Как бы там ни было, но удалось благополучно откачать весь мазут, оставшийся на судне "Волгонефть-123", который получил пробоину во время шторма. Аналогичные работы начаты и на другом пострадавшем судне - "Волгонефть-249".

Пока нерешенным остается вопрос с местом захоронения погибшей птицы. После известных событий с птичьим гриппом могильник предполагалось открыть в районе поселка Берегового, однако сейчас новое руководство Темрюкского района выступило категорически против недавнего решения.

По мнению экологов, ситуация в Керченском проливе и Азовском море близка к критической. По информации, поступающей от местных экологов, мазутное пятно уже губит птиц и рыбу. Есть все основания считать, что существенная часть мазута уже попала в Азовское море, мелководный и закрытый водоем. Если это так, то, по мнению экспертов, на очистку уйдет гораздо больше времени, чем поначалу предполагалось. Дескать, на ликвидацию последствий экологической катастрофы в Керченском проливе уйдет не менее полугода, а в прибрежной части это займет десятки лет.

Есть также информация, что при шторме мазутные пятна выброшены и на украинскую сторону.

Как раз-таки экологические вопросы и координация поисково-спасательных мероприятий обсуждались на встрече представителей властей Украины и Краснодарского края, которая прошла на острове Тузла. Как удалось узнать, претензии по возмещению ущерба нанесенной природе Крыма, о чем сообщалось в некоторых СМИ, пока официально не выдвигаются.

По словам сотрудника Южной транспортной прокуратуры Елены Великовой, Южное следственное управление на транспорте Следственного комитета при прокуратуре РФ возбудило ряд уголовных дел по фактам кораблекрушений в Керченском проливе.  По фактам крушения сухогруза "Нахичевань" и гибели членов экипажа  судна возбуждено уголовное дело по части 2 статьи 252 (загрязнение морской среды) и части 3 статьи 263 (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц) УК РФ. Еще одно уголовное дело по части 2 статьи 252 УК РФ (загрязнение морской среды) возбуждено по факту крушения теплохода "Вольногорск -123" с серой.

«Дельфины и птицы в мазуте. Природа Керченского пролива будет восстанавливаться 5-10 лет»/Татьяна Ефременко («РГ» №4518 от 15 ноября 2007г.) На очистку керченского берега понадобится несколько недель, а привести в норму море можно будет за несколько месяцев. Следующим летом, когда вода прогреется, бактерии разложат мазут, осевший на дне. На полное восстановление экосистемы понадобится 5-10 лет.

Такой прогноз высказали вчера представители экологических организаций на пресс-конференции, посвященной последствиям катастрофы в Керченском проливе.

Для ликвидации последствий аварии, по оценкам директора российского отделения Всемирного фонда дикой природы Игоря Честина, требуется от трех до четырех тысяч добровольцев, которых экологи приглашают в район катастрофы и обещают обеспечить жильем, питанием и амуницией. Впрочем, Игорь Честин посетовал, что в Краснодарском крае не оказалось заранее подготовленных волонтеров - в нормальных условиях обучение этой работе занимает 108 часов. Сейчас времени нет, и инструктаж приходится проводить более оперативно.

Президент Союза охраны птиц России Виктор Зубакин отметил, что речь идет скорее об очистке берега, нежели о спасении птиц: помощь уже попавшим в мазут пернатым, к сожалению, всегда бывает малоэффективна - они быстро переохлаждаются и гибнут. Между тем на пострадавшей территории водится 11 редких видов птиц, занесенных в Красную книгу России или Краснодарского края. В целом эта местность является важной орнитологической территорией, осенью и под зиму там скапливается огромное количество водоплавающих птиц.

Что касается рыбы, то ее массовая гибель тоже уже зафиксирована. Однако тут речь идет скорее об экономическом, нежели об экологическом ущербе: страдают промысловые, очень распространенные виды рыбы. Наконец вчера утром на берегу нашли двух безнадежно пострадавших дельфинов. И вполне вероятно, что их будет больше: как раз к зиме этот вид морских млекопитающих подходит ближе к берегам.

В российских СМИ существуют также публикации, посвященные отдельным аспектам экологической катастрофы в керченском проливе. Так внимания заслуживает публикация о бедственном положении дельфинов по материалам агентства Интерфакс в издании «Подробности» от 14 ноября 2007г.: «Российские экологи обеспокоены судьбой дельфинов в связи с разливом нефтепродуктов в Керченском проливе.

"Что касается редких млекопитающих, то у нас вызывают большое опасение дельфины. К сожалению, сегодня утром поступило сообщение о том, что на пляже нашли еще живых дельфинов - белобочек. Дельфины еще живы, но находятся в таком состоянии, что их не удастся спасти", - сказал в среду, 14 ноября, директор российского отделения Всемирного фонда дикой природы Игорь Честин. Он отметил, что в это время года дельфины подходят к берегу и в ближайшие дни будет ясен масштаб угрозы, который представляет для популяции разлив нефтепродуктов в Керченском проливе.

По словам зоозащитника, уже зафиксирована массовая гибель рыбы в Керченском проливе, в частности, бычка и хамсы. "Эти виды рыб важных для экономики, рыболовства, но им не грозит исчезновение". - сказал Игорь Честин. Со своей стороны президент Союза охраны птиц России Виктор Зубакин сказал, что  разлив нефтепродуктов представляет угрозу для птиц. В районе Керченского пролива обитает 11 видов птиц, которые занесены в "Красную книгу", в их числе кудрявый пеликан и черноголовый хохотун.

"К сожалению, этот пролив лежит на пути миграции птиц. По имеющимся у нас сведениям, речь может идти о гибели тысяч - но все-таки, видимо, не десятков тысяч - птиц", - сказал Виктор Зубакин.

При этом он сообщил, что орнитологов не привлекают для оценки ущерба от разлива нефтепродуктов». Таким образом, можно сделать следующий вывод: российские средства массовой информации чрезвычайно активно откликнулись на трагедию в Керченском проливе. Был показан ряд сюжетов по федеральным и местным телеканалам в России, сюжеты вышли и в радиоэфир, опубликованы информационные сводки и аналитические статьи в печатных и сетевых СМИ. Сетевые агентства создали специальные ленты информационных сообщений, по которым легко прослеживается хроника событий в проливе. Практически все типы российских средств массовой информации уделили внимание следующим аспектам происшествия:

* человеческие жертвы из-за шторма в проливе;
* технические проблемы с речным и морским транспортом; эксплуатация судов, срок годности которых истек более десяти лет назад;
* «русское авось», по которому многие моряки не поверили услышанному по рации штормовому предупреждению и предпочли продолжить плавание;
* административные нарушения местных властей, заставлявших рабочих эксплуатировать суда с огромным риском для жизни;
* меры и контрмеры, предпринимаемые российской стороной в сотрудничестве с украинской; поездка премьер-министра России Виктора Зубкова и его встреча с украинским коллегой Виктором Януковичем для координации мер по работе с последствиями катастрофы;
* огромный экологический ущерб, нанесенный птицам, рыбе, растениям, его материальная оценка и прогноз о возможных последствиях экологической катастрофы в Керченском проливе.

2.2. Экологическая катастрофа в Керченском проливе в зеркале мировых средств массовой информации

Катастрофа в Керченском проливе активно освещалась и в зарубежных средствах массовой информации. К примеру, в британской газете «The Times» от 13 ноября 2007г. вышла статья Тони Хэлпина под заголовком: «Разлившаяся нефть может загрязнять Черное море в течение 15 лет»: Над экологией Черного моря нависла самая серьезная за многие годы угроза, после того как в сильный шторм затонули пять судов, в том числе танкер с мазутом и два груженных серой сухогруза. Кроме этого на берег были выброшены нефтеналивные баржи, а с палуб нескольких судов было смыто больше 20 человек. В результате катастрофы танкера в Керченском проливе, соединяющем Черное море с Азовским, в воду попало не меньше 2000 тонн мазута.

Три корабля, груженных, в общей сложности, 6500 тоннами серы затонули в районе российского порта «Кавказ» при ветре 70 миль (110 км.) в час и волнах высотой 18 футов (6 метров). 40 различных судов пришлось эвакуировать из порта. Неизвестной остается судьба 15 членов команды сухогруза, потерпевшего крушение в районе украинского порта Севастополь. Кроме этого, в воскресенье из-за штормов на мель сели четыре судна, 35 моряков удалось спасти.

Экологи считают, что эти события стали самой значительной за многие годы угрозой окружающей среде региона. По словам представителя российского «Гринписа» Владимира Чупрова «тяжелые элементы мазута осядут на дно и станут источником поступления углеводорода в Азовское море. Это приведет к недостатку кислорода в водах. Уникальный животный мир сильно пострадает из-за этой аварии».

Заместитель главы российского государственного природоохранного агентства Олег Митволь утверждает, что при отсутствии серьезных усилий по очистке морского дна от нефти, последствия загрязнения могут сказываться до 15 лет.

Не далеко от поселка Ильич, расположенного между портом «Кавказ» и Новороссийском около сотни рабочих с помощью лопат и бульдозера пытаются очистить от слоя мазута восемь миль песчаного пляжа. На берегу лежат тысячи птиц, покрытых мазутом и неспособных летать. По словам рабочих, на них нападают дикие собаки. Представители российских природоохранных организаций утверждают, что затонувший груз серы в ближайшее время не будет представлять опасности для экологии. Через загрязненную область пролегают маршруты миграции сибирских гагар из Сибири на Черное море.

Министерство по чрезвычайным ситуациям заявило, что вчера недалеко от острова Тузла, на юге России, были найдены тела трех моряков одетых в спасательные жилеты. Это оказались трое из восьми пропавших без вести членов экипажа «Нахичевани», одного из сухогрузов, перевозивших серу. Корабли и вертолеты прочесывали район в поисках выживших, когда прозвучало предупреждение о втором шторме. Администрация порта Новороссийск, являющегося вторым по величине нефтеэкспортным портом в России, в связи с ухудшением погоды запретила отгрузку нефти в танкеры.

Президент Путин приказал премьер-министру Виктору Зубкову вылететь на юг России и проконтролировать проведение спасательных операций. Новое штормовое предупреждение заставило прекратить работы по подъему танкера «Волгонефть-139», затонувшего с 4800 тоннами мазута на борту. Когда погода улучшится, спасатели постараются откачать остаток мазута и отбуксировать судно в порт. Все 13 членов экипажа танкера были спасены».

Газета «The Guardian» от 12 ноября 2007г. в статье Люка Хардинга «Гибель российского танкера вызывает экологическую катастрофу» сообщила следующее: «Этой ночью и у России, и у Украины появилась серьезная проблема - вчера во время шторма вблизи Крымского полуострова потерпел крушение, разломившись пополам, танкер с 4000 тоннами нефтепродуктов на борту. Высокопоставленный российский чиновник назвал случившееся «серьезным экологическим происшествием».

К гибели российского судна, произошедшей недалеко от порта «Кавказ» и ставшей причиной самой серьезной за многие годы угрозы экологии региона, привели шторм и сильное волнение в узком Керченском проливе к югу от Азовского моря. Кроме этого, недалеко от российского порта, расположенного в 750 милях к югу от Москвы затонуло два сухогруза с серой, еще несколько судов сели на мель. Погибло, как минимум, два моряка. Один до сих пор считается пропавшим без вести. Власти официально заявили о начале работ по спасению команд всех трех судов.

Танкер «Волганефть-139» с 4000 тонн (1,3 миллиона галлонов) мазута на борту потерпел аварию примерно в трех милях от берега. Своевременно собрать разлившийся мазут помешал шторм, в результате, по официальным заявлениям, в море вытекло около 1300 тонн, а возможно, и больше. «Есть серьезные опасения, что разлив нефти продолжится, - сообщил глава Росприроднадзора, государственного агентства по охране окружающей среды, Олег Митволь в интервью российскому информационному каналу «Вести 24 часа». - Сейчас ветер дует в сторону Украины, так что это - наша общая проблема». По словам г-на Митволя, это «серьезное экологическое происшествие», и ликвидация его последствий может занять несколько лет.
 Другие экологи заявляют, что восстановление хрупкой экосистемы региона может занять 10 лет. «Это крупная авария. Я бы даже назвал ее катастрофой. Она может привести к тяжелым последствиям для экологии моря, - заявил корреспонденту The Guardian сопредседатель российской природоохранной организации «Экозащита» Владимир Сливяк. - В перспективе на ближайшее десятилетие ситуация оптимизма не внушает». По мнению Сливяка, это связано с тем, что из-за сильных штормов нефтепродукты, скорее всего, уйдут на дно, что приведет к отравлению рыб, птиц и морских животных. Он также считает маловероятным, что российские власти смогут хорошо отчистить море. «В воду попало больше, чем те 1000 тонн, о которых говорится официально. Недооценивать последствия происшедшего в традициях российских чиновников».

В настоящий момент, как считают экологи, Азовское море уже сильно загрязнено. На его окутанные туманом берега регулярно выбрасывает дохлую рыбу, анализы показывают, что вода загрязнена радиацией, тяжелыми металлами и нефтью.

По словам местного прокурора Максима Степаненко, танкер, построенный в советские времена для перевозки нефти по рекам, не мог выдержать сильного шторма. Вчера были зарегистрированы волны шестиметровой высоты и порывы ветра скоростью до 80 миль в час. «Все капитаны, находившиеся в проливе, получили предупреждение о шторме 10 ноября в 17:15. У всех у них было достаточно времени, чтобы покинуть опасное место».

 «России грозит экологическая катастрофа», пишет The New York Times. Танкер "Волганефть-139" раскололся под ударами пятиметровых волн в Керченском проливе, через который идет экспорт нефти на танкерах из России и стран Каспийского бассейна в Европу. 13 членов экипажа были спасены, однако 1,3 тыс. тонн тяжелой и вязкой нефти вылилось в море.

«Экосистеме региона нанесен серьезнейший урон, – приводит «Интерфакс» слова эколога Алексея Зименко из Всемирного фонда дикой природы. – Последствия будут сказываться еще много лет». По утверждению российских властей, капитаны судов не обратили внимания на штормовое предупреждение, однако выжившие рассказывают, что море разбушевалось внезапно и вряд ли что-то можно было сделать. «Волны были слишком высокие, и мы не смогли поднять якорь, – печально рассказал один из спасенных моряков в интервью телекомпании РТР с больничной койки в городе Тамань на юге России. – Все случилось в один миг».

Виктор Бельцов, пресс-секретарь МЧС, в телефонном интервью обвинил в катастрофе капитанов и владельцев пострадавших судов. «Все они отлично знали, что прозвучало штормовое предупреждение, – отметил он. – Руководство этих компаний просто проигнорировало данные предупреждения». Однако Всемирный фонд дикой природы в своем заявлении подчеркивает, что виноваты не только ошибочные решения капитанов – корни проблемы лежат глубже. Организация указывает, что в России существует практика использования речных танкеров, аналогичных «Волганефти», в неспокойных водах в открытом море.

«Это общая проблема системы, – заявила организация. – Большинство речных танкеров не приспособлено для подобных штормов, а морские суда не могут ходить по Дону и Волге».

Между тем разливы нефти из трубопроводов на суше – нередкое в России явление, напоминает издание.

Испанское издание La Razon полагает, что «Страшнейшая экологическая катастрофа в Черном море объединяет русских и украинцев». Как российское, так и украинское правительства назвали происшествие «беспрецедентной катастрофой», для ликвидации которой пока можно сделать очень мало, так как в зоне бедствия не прекращается сильный ветер, препятствующий прибытию плавсредств, предназначенных для очистки акватории от разлившегося мазута.

Пятно уже распространилось на значительной площади и достигло украинского берега. Некоторые российские агентства сообщают о гибели 30 тыс. птиц вследствие утечки. Тем временем 165 экипажей спасателей – суда, вертолеты и военные обеих стран – продолжают поиски пропавших без вести. Пока ни Россия, ни Украина не обращались за помощью к другим странам черноморского региона, так как пятно, скорее всего, не достигнет их берегов.

Немецкая Sueddeutsche Zeitung задается вопросом: неужели причина катастрофы – в халатности? «Как сообщают российские СМИ, капитаны потерпевших крушение судов могли бы избежать катастрофы, если бы более внимательно отнеслись к штормовому предупреждению. В ближайшее время будет возбуждено несколько уголовных дел по статье «Нарушение правил безопасности и эксплуатации водного транспорта». Аварии судов связаны также с их плохим состоянием и ошибочными действиями команды, заявил руководитель Росморспасслужбы при Минтрансе России Анатолий Янчук.

Однако судоходные компании отвергают выдвигаемые против них обвинения. «Мы убеждены, что речь идет о форс-мажорных обстоятельствах», – заявил директор судовладельческой компании «Порт Тураево», сухогруз которой «Ковель» затонул в воскресенье. «Судно находилось в нормальном техническом состоянии, им управлял капитан с большим опытом и грамотный экипаж», – добавил он.

Издание объединило сообщение об этой экологической катастрофе с информацией о подобном бедствии в США. В Сан-Франциско после аварии на танкере в море вылилось 220 тыс. литров мазута, когда судно протаранило в прошлую среду опору моста Bay Bridge, расположенного между Сан-Франциско и Оклендом. Береговая охрана полагает, что причиной стал человеческий фактор. Кроме того, сейчас проверяется, с какой скоростью судно шло в условиях густого тумана и не было ли допущено ошибок при общении с китайской командой».

В газете «Berliner Zeitung», Германия, опубликована статья «В черном море». Перевод: К.Тихомирова, Инопресса.ru: «Потерпевшие аварию нефтяные танкеры, утонувшие суда с опасным грузом – удар по чувствительной экосистеме в результате халатности

Три мертвых российских моряка оказались всего лишь предвестниками катастрофы. После того как в конце прошлой недели в результате сильнейшего шторма ко дну пошло грузовое судно «Нахичевань», их трупы вынесло в понедельник на берег косы Тузла в Керченском проливе. В те дни затонуло четыре судна, сухогрузы и танкер, еще шесть сели на мель, и в итоге в море попало 6500 тонн серы и 2000 тонн мазута.

Керченский пролив, который связывает Черное море с Азовским, превратился в зону бедствия. Обоим берегам, западному – крымскому, принадлежащему Украине, и восточному – российскому, угрожает мазутное пятно, излившееся из расколотого на две части российского танкера "Волгонефть-139", а это 1300 тонн нефтепродуктов. Российский президент Владимир Путин отправил в регион премьер-министра Виктора Зубкова. Украинский премьер-министр Виктор Янукович тоже приехал в зону бедствия.

Вчера российское побережье на протяжении 50 километров было покрыто нефтью, погибли тысячи морских птиц, сообщили специалисты из российского отделения Greenpeace. Насколько велик ущерб, нанесенный рыбным запасам, еще не установлено, рассказал губернатор Краснодарского края Александр Ткачев. Он говорит об «экологической катастрофе». В понедельник и во вторник проводились работы по очистке побережья. «На них задействовано несколько сотен морских пехотинцев, – сообщила вчера Вера Бакашева, пресс-секретарь российского отделения Greenpeace. – Им помогают десятки сотрудников российского министерства по чрезвычайным ситуациям». На берегах Тузлы и Щучки тоже начались очистные работы, говорит Андрей Рудомаха, сотрудник «Экологической вахты» по Северному Кавказу. «Но, чтобы совладать с последствиями катастрофы, не хватает людей и подручных средств».

Кроме того, вчера, после обнаружения авиационной бомбы, которую еще предстоит обезвредить, была закрыта коса Тузла. В распоряжение спасателей предоставлено 15 "КамАЗов", сообщает представитель местных органов власти. «Ущерб колоссален, – говорит Андрей Рудомаха. – Он затронул всю экосистему Керченского пролива. Только на сегодняшний день погибло 30 тысяч птиц, но это не окончательная цифра. Об их спасении никто не заботится». Даже в нормальных погодных условиях Керченский пролив – это испытание для капитанов и экипажей, свидетельствует Рудомаха. «Но, несмотря ни на что, по нему продолжают перевозить опасные грузы».

Нефтяное пятно, которое угрожает как Черному, так и Азовскому морям, – это, по первым оценкам экспертов, наиболее тяжелая катастрофа в истории данного региона. Последствия предсказуемы. Северо-восточный берег Керченского пролива находится на пути миграции перелетных птиц, стаи которых как раз сейчас отправляются на юг. Кроме того, под угрозой оказалась и без того немногочисленная популяция морских черепах. Главная опасность для них – это уменьшение содержания кислорода в воде. «Затронута вся морская фауна, – говорит Игорь Голубенков, представитель общественной организации «За спасение Тамани». – Нефть убивает птиц и моллюсков. Сейчас производится очистка берега, но судьба животных никто не волнует».

 Катастрофа обрушилась на экосистему, которая и до того была ослаблена, объясняет заместитель председателя международной организации по защите окружающей среды «Экозащита» Владимир Сливак. «Ситуация была безнадежной еще до катастрофы». По данным Greenpeace, кроме "Волгонефти-139", аварию потерпел еще один аналогичный танкер, "Волгонефть-123". Во время шторма он стоял на якоре в российском порту "Кавказ". Он тоже был загружен нефтепродуктами, сильно пострадал, и из его танков тоже произошла утечка опасного груза. Управление порта, несмотря на поступившее штормовое предупреждение, отказалось произвести разгрузку танкера, поскольку судно уже прошло таможенный досмотр. Откачка оставшегося мазута из танков "Волгонефти-123" была начата только вчера.

Тот факт, что, несмотря на штормовое предупреждение, в порту "Кавказ" находился полностью загруженный танкер, показывает, как на грузовых судах, которые ходят под российским флагом, относятся к технике безопасности, говорится в заключении Greenpeace. Танкер "Волгонефть-123", построенный в 1975 году, официально был списан еще 26 июля 2004 года и уже давно должен быть пущен в переплавку. Еще два грузовых судна, затонувших в Керченском проливе, "Волгодонск" и "Ковель", имели на борту в общей сложности 6500 тонн серы. Никакой опасности этот груз не представляет, уверяли соответствующие ведомства, контейнеры герметично закрыты. Однако российская экологическая организация "Зеленый крест" заявляет, что затонувшая сера намного опаснее для экосистемы пролива, чем вылившийся мазут.

Еще в понедельник руководитель Госморспасслужбы Анатолий Янчук заявил, что вина за аварии лежит также на капитанах и личном составе кораблей. Все суда находились далеко не в лучшем состоянии. Украинская береговая охрана выдала штормовое предупреждение, однако оно было слишком неточным. С учетом штормового предупреждения танкеру "Волгонефть-139", который впоследствии раскололся, нельзя было выходить в море, утверждает прокуратура. Танкер, построенный в 1977 году, мог не выдержать шторма. Вина за катастрофу лежит и на пароходствах, говорит Игорь Голубенков: «Они делают легкие деньги без оглядки на возможный ущерб».

Таманский залив был когда-то местом отдыха. «13 километров совершенно чистого морского пляжа и чистая вода, как в Майами или на Гавайях!». Он категорически не годится на роль перевалочного пункта для опасных грузов. Пролив слишком опасен. Кроме того, грузы перевозились на судах, предназначенных для речного судоходства, которые вообще нельзя использовать в таких сложных водоемах. «Наши бизнесмены, – говорит Игорь Голубенков, – как дети, им нельзя давать в руки спички».

Анализ представленных выше публикаций показывает, что ведущие мировые издания не смогли пройти мимо катастрофы в Керченском проливе. При этом при всех общих чертах публикаций: большое внимание фактам и цифрам, реплики из интервью с одними и теми же экологами, - можно также отметить существенные различия в смысловых акцентах.

Наиболее жестко в отношении Российской Федерации отозвались британские издания. Очевидно, их редакторы рассматривают трагедию в территориальных водах Украины как очередной повод обвинить Россию в халатности, безалаберности и некомпетентности. Британские издания особо подчеркивают, что подобного рода трагедии для России не редкость, что Россия не способна справляться ни с предотвращением таких ситуаций, ни с их последствиями. В английских газетах демонстрируется комплексный подход к исследованию ситуации: всё, в чем только можно было обвинить Россию, указано, и российскую сторону во всем возможном обвинили. Экологическая сторона вопроса интересует англичан лишь постольку, насколько им необходимы эти данные для представления России в невыгодном свете.

Американские издания также публикуют критику в адрес Российской Федерации, упоминают о том, что угроза экологической катастрофы для России не редкость.

Испанские газеты отнеслись к трагедии с большим сочувствием, выразили готовность оказать помощь России и Украине в преодолении последствий бедствия, если она понадобится. Примечательно, что британские и американские издания о вине украинцев в трагедии не упоминали вовсе, для них ответственной за все беды является Россия.

Немецкие издания представили подробный разбор ситуации. Характерной чертой всех их публикаций является большое количество ссылок на мнения, отчеты, комментарии различных экологических организаций, в особенности, Гринпис. По всей видимости это связано с тем, что «Движение зеленых» в Германии представляет собой весомую политическую силу.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Средства массовой информации играют важную роль в освещении экологических кризисов и катастроф современности. Обладая реальной способностью формирования общественного мнения, СМИ объединяются в сообщества и организации, примером одной из которых является Международная организация экологических журналистов. Задачи Федерации многоплановы, но основной её целью является освещение и содействие развитию экологической тематики в СМИ, выявление различных опасностей и потенциальных угроз, могущих привести к экологическим катастрофам на планете, решение профессиональных проблем журналистов-экологов, формирование объективной профессиональной точки зрения на глобальные проблемы устойчивого развития цивилизации, привлечение внимания общественности к вопросам экологии, повышение своего профессионального мастерства.

В рамках данной работы было осуществлено исследование ситуации с освещением экологических катастроф в СМИ, в качестве примера взята трагедия в Керченском проливе 11 ноября 2007 года. Анализ отечественных и зарубежных СМИ показал следующее:

Российские средства массовой информации чрезвычайно активно откликнулись на трагедию в Керченском проливе. Был показан ряд сюжетов по федеральным и местным телеканалам в России, сюжеты вышли и в радиоэфир, опубликованы информационные сводки и аналитические статьи в печатных и сетевых СМИ. Сетевые агентства создали специальные ленты информационных сообщений, по которым легко прослеживается хроника событий в проливе.

Практически все типы российских средств массовой информации уделили внимание следующим аспектам происшествия:

* человеческие жертвы из-за шторма в проливе;
* технические проблемы с речным и морским транспортом; эксплуатация судов, срок годности которых истек более десяти лет назад;
* «русское авось», по которому многие моряки не поверили услышанному по рации штормовому предупреждению и предпочли продолжить плавание;
* административные нарушения местных властей, заставлявших рабочих эксплуатировать суда с огромным риском для жизни;
* меры и контрмеры, предпринимаемые российской стороной в сотрудничестве с украинской; поездка премьер-министра России Виктора Зубкова и его встреча с украинским коллегой Виктором Януковичем для координации мер по работе с последствиями катастрофы;
* огромный экологический ущерб, нанесенный птицам, рыбе, растениям, его материальная оценка и прогноз о возможных последствиях экологической катастрофы в Керченском проливе.

Ведущие мировые издания также не смогли пройти мимо катастрофы в Керченском проливе. При этом при всех общих чертах публикаций: большое внимание фактам и цифрам, реплики из интервью с одними и теми же экологами, - можно также отметить существенные различия в смысловых акцентах.

Наиболее жестко в отношении Российской Федерации отозвались британские издания. Очевидно, их редакторы рассматривают трагедию в территориальных водах Украины как очередной повод обвинить Россию в халатности, безалаберности и некомпетентности. Британские издания особо подчеркивают, что подобного рода трагедии для России не редкость, что Россия не способна справляться ни с предотвращением таких ситуаций, ни с их последствиями. В английских газетах демонстрируется комплексный подход к исследованию ситуации: всё, в чем только можно было обвинить Россию, указано, и российскую сторону во всем возможном обвинили. Экологическая сторона вопроса интересует англичан лишь постольку, насколько им необходимы эти данные для представления России в невыгодном свете.

Американские издания также публикуют критику в адрес Российской Федерации, упоминают о том, что угроза экологической катастрофы для России не редкость.

Испанские газеты отнеслись к трагедии с большим сочувствием, выразили готовность оказать помощь России и Украине в преодолении последствий бедствия, если она понадобится. Примечательно, что британские и американские издания о вине украинцев в трагедии не упоминали вовсе, для них ответственной за все беды является Россия.

Немецкие издания представили подробный разбор ситуации. Характерной чертой всех их публикаций является большое количество ссылок на мнения, отчеты, комментарии различных экологических организаций, в особенности, Гринпис. По всей видимости это связано с тем, что «Движение зеленых» в Германии представляет собой весомую политическую силу.

Вместе с тем, средства массовой информации должны не только оперативно реагировать на случившиеся происшествия, но и прилагать все усилия для того, чтобы не допустить подобного в будущем. В середине XXI века мир ожидает глобальная экологическая катастрофа: стремительный рост промышленных выбросов ускорит темпы роста температуры на планете. Это в свою очередь вызовет таяние ледников, подъем уровня моря, наводнения, ураганы и т.д.

Впервые о возможном влиянии на климат планеты избытка в атмосфере газов, накапливающихся из-за быстрого роста количества промышленных предприятий, писал еще в конце XIX века физико-химик Сванте Аррениус. Согласно его гипотезе парниковый эффект заключается в том, что попадающие в атмосферу газы сильно поглощают тепло и задерживают тепловое излучение с поверхности Земли, тем самым повышая (как в замкнутом парнике или теплице) среднюю температуру Земли.

Нельзя сказать, что парниковый эффект играет только отрицательную роль. По словам доктора химических наук Михаила Хворова, без парникового эффекта на земле просто не было бы жизни. Углекислый газ (СО2) и прочие газы, вызывающие парниковый эффект, образовывались за миллионы лет до появления на земле первого человека - прежде всего за счет вулканической деятельности.

100 миллионов лет назад в атмосфере было очень много углекислого газа. Затем его концентрация стремительно падала. На планете появились зеленые растения, заработал фотосинтез, стало больше кислорода и меньше СО2. Если бы не было парникового эффекта, зеленые растения никогда бы не появились. Средняя температура на планете составила бы всего -18оС. Благодаря парниковому эффекту средняя температура оказалась иной +15оС. Однако природа не могла предусмотреть переход вида Homo sapiens к промышленному производству. Концентрация СО2 и других парниковых газов (SO2, фреона, закиси азота, метана) росла, увеличивалась среднегодовая температура.

На первом месте по выбросам парниковых газов стоят США и Канада. На втором - страны ЕС. Больше всех парниковых газов выделяют автотранспорт, тяжелая и химическая промышленность, а также ТЭЦ.

Европа и Америка не собираются снижать производство. Наоборот, они делают все, чтобы его увеличить. Благодаря современным технологиям очистки, внедрению альтернативной энергетики (биогазовые электрогенераторы, солнечные батареи, ветряки и т.д.) рост выбросов парниковых газов может немного замедлиться, но проблему это не решит. Тем более что в развивающихся странах (в том числе и в Украине), которые также вносят немалый вклад в загрязнение нашей планеты, для внедрения передовых технологий очистки и альтернативной энергетики нет ни денег, ни желания.

Рост среднегодовых температур привел к тому, что один из самых крупных ледников Антарктиды тает ускоренными темпами. С 1992 года он потерял 32 кубических километра льда. Если его таяние продолжится с той же скоростью, уровень Мирового океана поднимется на 5 метров. Процесс идет лавинообразно. Наиболее пессимистически настроенные прогнозисты-экологи утверждают, что в недалеком будущем таяние льдов Северного Ледовитого океана приведет к гибели теплого течения Гольфстрим, которое очень благоприятно влияет на климат в Европе, и подъему уровня Мирового океана на 60 метров. По мнению Михаила Хворова, на местоположение Санкт-Петербурга тогда будут указывать только торчащие из воды верхушка купола Исаакиевского собора, шпили Адмиралтейства и Петропавловской крепости. Подобная участь постигнет Лондон, Стокгольм, Копенгаген и другие приморские города.

По прогнозам экологов, если темпы выбросов парниковых газов сохранятся, через 50 лет мир войдет в полосу глобальных климатических катастроф. Абсолютно всем средствам массовой информации следует уделить внимание этой проблеме. Времени на раздумья у человечества больше нет.

## Библиографический список

1. Ионин Н., Кубеев М. Сто великих катастроф. – М.:Вече, - 1999.

2. Власов Е.К. Проблемы безопасности при ЧС., № 9, - М., 1999 – С. 140-145;

|  |  |
| --- | --- |
| 3. Иностранные СМИ о катастрофе в Керченском проливе. ИноСМИ.Ru, - Режим доступа: http://www.inosmi.ru/translation/237795.html |  |

4. Мешков Н. Основы безопасности жизни. 1998 г. №2, С. 14-23

5. Чрезвычайные ситуации. Энергия: экономика, техника, экология, 2000 г. №1, стр. 48-50 1999

6. Тютюников А. Донецкие новости, № 615 от 17.04.2003

7. Российская газета - Федеральный выпуск №4518 от 15 ноября 2007 г.

**Сетевые издания и электронные версии печатных газет:**

1. Guardian

2. La Razon

3. Sueddeutsche Zeitung

4. The New-York Times

5. The Times

6. Известия

7. Инопресса.ру

8. Иносми.ру

9. Комсомольская правда

10. Лента.ру

11. Независимая газета

12. Новая газета

13. Новые известия

14. Российская газета