

**ЭЛЕМЕНТЫ ХАЛАТНОСТИ ПРИ СОВЕРШЕНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ
НА ПРИМЕРЕ 3-Х ТРАГЕДИЙ: ГИБЕЛЬ ТЕПЛОХОДА «АДМИРАЛ НАХИМОВ», ГИБЕЛЬ
ТЕПЛОХОДА «БУЛГАРИЯ», ГИБЕЛЬ ТЕПЛОХОДА «АЛЕКСАНДР СУВОРОВ».**

Варлакова Валерия Александровна

студент юридического института Владимирского государственного университета имени
Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых, РФ, г. Владимир

Удалов Максим Игоревич

заведующий кабинетом криминалистики экспертно-лабораторного комплекса, старший
преподаватель кафедры УПД Юридического института им. М.М. Сперанского Владимирского
государственного университета им. А.Г. и Н.Г. Столетовых, РФ, г. Владимир

**ELEMENTS OF NEGLIGENCE IN THE COMMISSION OF CRIMES ON TRANSPORT ON
THE EXAMPLE OF 3 TRAGEDIES: THE DEATH OF THE SHIP "ADMIRAL NAKHIMOV",
THE DEATH OF THE SHIP "BULGARIA", THE DEATH OF THE SHIP "ALEXANDER
SUVOVOROV"**

Valeria Varlakova

*Student of the law Institute of Vladimir state University named after Alexander Grigoryevich and
Nikolai Grigoryevich Stoletov, Russia, Vladimir*

Maxim Udalov

*head of the criminalistics office of the expert-laboratory complex, senior lecturer of the Department
of UPD of the Law Institute. M. M. Speransky Vladimir state University. A. G. and N. G. Stoletov,
Russia, Vladimir*

Аннотация. В статье рассматривается анализ халатности в преступлениях на транспорте.
Рассматриваются три страшных аварии произошедших на водном транспорте, как пример
элементов халатности совершения преступлений на транспорте.

Abstract. The article deals with the analysis of negligence in transport crimes. Three terrible
accidents occurred on water transport are considered as an example of elements of negligence of
Commission of crimes on transport.

Ключевые слова: халатность, преступления на транспорте.

Keywords: negligence, transport crimes.

На сегодняшний день весьма актуален вопрос о человеческой халатности при выполнении

своих обязанностей, что ведет к большому количеству преступлений на транспорте. На примере трёх страшных трагедий хотелось бы показать, как человеческое легкомыслие и халатное отношение к выполнению своих обязанностей может унести несколько сотен человеческих жизней.

31 августа 1986 года в 23 часа 20 минут потерпел крушение пассажирский пароход «Адмирал Нахимов». По официальной версии «Нахимов» столкнулся с грузовым судном «Пётр Васёв». Согласно расписанию, «Адмирал Нахимов» в 22 часа 00 минут 31 августа 1986 года отплыл от причала №34 порта Новороссийск и взял курс на Сочи. По имеющимся сведениям судно задержалось на 10 минут, чтобы принять на борт начальника КГБ А. Крикунова и его семью. Никто и подумать не мог в тот момент, что данная задержка может стать предпосылкой страшной трагедии.

В 22.20 – во время разворота судна в акватории порта борт парохода по УКВ связи принял информацию от ПРДС о том, что на пути судна, в том числе на рейде, движение других судов отсутствует. Единственное судно, которое подходит к бухте – это сухогруз «Пётр Васёв», следующий в порт на выгрузку канадского ячменя. Его прибытие в порт ожидалось к часу ночи 1 сентября. Эта информация была тут же передана капитану пассажирского лайнера В. Маркову и вахтенному – второму помощнику капитана А. Чудновскому. По правилам МППСС «Адмирал Нахимов» должен был пропустить входившее в акваторию порта судно. Но диспетчер регулирования движения не береговом посту дал команду «Петру Васёву» пропустить пассажирское судно. Так же существует версия, что об этом попросил диспетчера сам капитан «Адмирала Нахимова», Вадим Марков. Капитан грузового судна Виктор Ткаченко сообщил своему коллеге, что пропустит его. В 22.59 – за пять минут до выхода из акватории порта, и за 13 минут до столкновения с сухогрузом капитан В. Марков задаёт курс судна около 160° и передаёт управление вахтенному помощнику Александру Чудновскому, а сам спускается в каюту. «Адмирал Нахимов» продолжает следовать со скоростью 9 узлов. Чудновский видя угрозу столкновения, снова выходит на связь Ткаченко, на что тот говорит, что пропускает пассажирский пароход. Согласно показаниям помощника капитана П. Зюбюка, Ткаченко игнорировал все его предупреждения о возможном столкновении. Он работал в системе САРП, где по его словам (Ткаченко) никакой угрозы столкновения нет. Он не верил показаниям своего помощника, который видел обстановку визуально, Ткаченко больше доверял «чудо-технике». А. Чудновский с запозданием оценил надвигающуюся опасность. Предпринял не энергичное маневрирование – приказал изменить курс судна сначала лишь на 5° влево, потом ещё на 5°, потом ещё на 10°. Он до последнего надеялся на договоренность и в последние секунды перед столкновением сообщил «Перту Васеву» команду «назад», но было слишком поздно. В 23:12 «Петр Васев» протаранил «Адмирала Нахимова». «Петр Васев» почти под прямым углом ударил в правый борт лайнера «Адмирал Нахимов». В пробойну площадью около 80-90 квадратных метров хлынула вода. Скорость ее поступления, по подсчетам экспертов, была ужасающей: 29 тысяч тонн в минуту. Судно затонуло через 8 минут. Эта трагедия унесла жизни 423 человек, 64 из которых были членами экипажа. Ответственность за эту трагедию понесли только два капитана, Виктор Ткаченко и Вадим Марков, они получили по 15 лет лишения свободы, но отсидели всего 6 лет и вышли по амнистии. А. Чудновский сам вынес себе смертный приговор, он заперся в каюте и ушел на дно вместе с судном. [2]

На примере трагедии «Адмирала Нахимова» видно к каким последствиям приводит халатность и несвоевременное выполнение своих обязанностей. Но крушение «Адмирала Нахимова» не единственный случай, когда халатность членов экипажа уносила человеческие жизни. 5 июня 1983 года, недалеко от Ульяновска пассажирский теплоход «Александр Суворов» врезался в железнодорожный мост через Волгу, по которому шел грузовой состав. Это унесло жизни 176 человек.

5 июня 1983 года «Александр Суворов» на полном ходу зашел на несудоходный проем Ульяновского железнодорожного моста на реке Волге. В это время по мосту со скоростью 70 километров в час следовал грузовой поезд весом 3 тысячи 300 тонн, 11 из 53 вагонов состава, в которых находились зерно, уголь и бревна, сошли с рельсов, часть груза обрушилась на корабль. На судно так же упало несколько вагонов. Чудом не упала цистерна с бензином. Все это падало на верхнюю палубу, где было большое количество людей. Ответственность легла на рулевого по фамилии Уваров, а так же штурмана и старпома Евгения Митенкова, который

вел судно в момент катастрофы, хотя это запрещалось правилами речного судоходства 1973 года. Старпом не имел права принимать управление теплоходом на себя и управлять кораблём в одиночку.

«Адмирал Нахимов» и «Александр Суворов» не единственные теплоходы, которые запомнились нам так страшно. Восемь лет назад снова случилась страшная катастрофа, ушел под воду теплоход «Булгария». 10 июля 2011 года теплоход с 201 пассажиром утонул на реке Волга. Эта катастрофа унесла 122 человеческих жизни. Согласно отчёту «Ространснадзора», «около 12:25 10 июля «Булгария» попала под непогоду, начался сильный ливень с грозой. В этот момент судно входил в левый поворот. В результате угол крена составил 9 градусов. «При таком крене иллюминаторы правого борта вошли в воду, вследствие чего через открытые иллюминаторы за 1 минуту в отсеки судна поступило около 50 тонн забортовой воды. Чтобы уменьшить площадь воздействия ветра на левый борт, капитан решил лечь курсом «на ветер». Для этого рули были положены на 15° влево». В результате крен увеличился, в итоге это привело к тому, что количество воды поступающей в отсеки судна воды достигло 125 тонн в минуту. После этого все иллюминаторы и часть главной палубы правого борта погрузились в воду. За последующие 5—7 секунд произошло резкое увеличение крена от 15 до 20 градусов, в результате чего судно опрокинулось на правый борт и затонуло.

Согласно представлению из Министерства транспорта РФ основной причиной затопления теплохода стали открытые иллюминаторы. Комиссией Роскомнадзора же были сделаны следующие выводы: причиной затопления судна стало невыполнение капитаном судна и его помощником нормативных требований, которые регулировали безопасность судоходства, а также плохая подготовка членов экипажа. Если бы капитан и члены экипажа уделили большее внимание возникшей проблеме, то можно бы было избежать таких страшных последствий.

Три страшных катастрофы служат примером как человеческая невнимательность, халатность и просто легкомыслие может стоить большое количество жизней. Иногда люди не всегда дают отчет тому, что они делают и как они делают, к сожалению это приводит к очень печальным последствиям. Но печалит больше всего тот факт, что таких случаев на самом деле очень много, просто не все они получают такое глобальное освещение.

Список литературы:

1. Черкашин Н. А. Последний рейс «Нахимова» / Н.А. Черкашин // Писатель и время М.: Советская Россия, 1988. — 126.
2. Каменев В. Гибель парохода Адмирал Нахимов / В. Каменев // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.proza.ru/2016/02/02/747> (дата обращения 22.12.2019).
3. Морозов Б. Б. Горькая правда катастрофы / Б.Б.Морозов // Одесса: Оптимум, 2011. — 236 с.