

ЗАДАЧА РА

2. В октябре 1981 года ПЛ «С-178» возвращалась на базу и подходила к острову Скрыплева в надводном положении со скоростью 9 узлов. Погода была штатной: дул слабый юго-восточный ветерок силой до 6 метров в секунду, волнение моря – 2 балла, видимость – отличная. На лодке держали генеральный курс 5 градусов, что являлось кратчайшим путем до базы. В это же время из порта Владивосток выходил «Рефрижератор-13», принадлежащий Крайрыболовпотребсоюзу, что было явным отступлением от Правил плавания по акватории залива Петра Великого. Правила требовали, чтобы рейд был закрыт до тех пор, пока подводная лодка или надводный корабль не проследуют до места назначения. 21 октября 1981 года в одиннадцати кабельтовых мористее острова Скрыплева в хорошую видимость сухогруз «Рефрижератор-13» столкнулся с дизельной торпедной подводной лодкой Тихоокеанского флота «С-178». Удар был настолько силен, что лодка была буквально разрезана форштевнем встречного судна на две неравные части по 6-му отсеку. Через несколько секунд лодка затонула. Погибло 32 подводника: 16 – в момент столкновения, 16 – в процессе спасения.

Вопросы:

К какому виду аварийного случая относится описанное происшествие.

Выявите причины аварии.

Кто несет ответственность за указанную аварию.

Какой вид и размер ответственности в данном случае предусмотрен в законе для правонарушителя.

Обоснуйте ответ ссылками на нормативные акты.

Ответ:

Данный аварийный случай относится к навигационной аварии (столкновение).

Причиной данного аварийного случая послужила халатность экипажа «Рефрижератор-13», который грубо нарушил правила навигации, в результате чего было допущено столкновение.

В данном случае начало аварийной ситуации в контролируемой зоне ответственности было положено оперативным дежурным бригады кораблей ОВР (охрана водного района), поскольку он разрешил вход в бухту ПЛ С-178 и не сказал об этом мичману, тот, в свою очередь, разрешил выход «Рефрижератору-13». Такое решение и является противоречием пункта 8.2.14 Правила 8 Правил плавания в портах залива Петра Великого и на подходах к ним (2007). Таким образом, роль сыграл человеческий фактор.

Так как подводная лодка С-178 шла в надводном положении, она обладала меньшей устойчивостью и маневренностью соответственно, чем

«Рефрижератор-13». В свою очередь, согласно Правилу 18 МППСС-72: «Общий принцип распределения обязанностей между судами состоит в том, что судно с лучшими маневренными возможностями уступает дорогу судну менее маневренному».

Также, согласно Правилу 20 МППСС-72, на судне должны быть включены специальные огни, которые будут работать от восхода до восхода солнца, а также при любой погоде. В свою очередь, «Рефрижератор-13» не имел ходовых огней, поэтому подводной лодкой был обнаружен лишь за 100 метров до столкновения.

За указанную аварию ответственность несёт старший помощник командира корабля «Рефрижератора-13» (Виталий Курдюков) за нарушение правил кораблевождения, повлекшее гибель судна, а также человеческие жертвы.

Командир подводной лодки С-178 (Валерий Маранго) несет ответственность за оставление погибающего военного корабля, не выполнив до конца свои служебные обязанности.

В первом случае наказание по ст. 254 УК РСФСР составляет срок от трех до десяти лет, а по ст. 352 УК РФ срок до 7 лет лишения свободы.

Во втором случае наказание по ст. 262 УК РСФСР составляет срок от пяти до десяти лет, а по ст. 345 УК РФ наказывается ограничением по военной службе на срок до двух лет, либо содержанием в дисциплинарной воинской части на срок до двух лет, либо лишением свободы на срок до пяти лет.