

Дело № 1-57/19  
(801795)

**ПРИГОВОР  
ИМЕНЕМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

г. Южно-Сахалинск

02 апреля 2019 года

Южно-Сахалинский городской суд Сахалинской области в составе председательствующего судьи Сморгуновой О.В.,

при секретаре Щербаковой О.В.,

с участием:

государственного обвинителя Корчака Е.Э.,

подсудимого Абрамова С.Г.,

защитника – адвоката Балабас Е.В.,

рассмотрев в открытом судебном заседании уголовное дело в отношении

**Абрамова Сергея Геннадьевича**, 26.10.1966 года рождения, уроженца г. Кемерово, гражданина РФ, имеющего высшее образование, состоящего в браке, трудоустроенного генеральным директором в ООО «Сахморфлот», военнообязанного, зарегистрированного и фактически проживающего по адресу: Сахалинская область, Анивский район, с. Новороицкое, ул. Центральная, д. 10, ранее не судимого, задержанного в порядке ст.ст. 91, 92 УПК РФ и в последующем содержащегося под домашним арестом с 19.10.2015 года по 31.12.2015 года,

обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 263 УК РФ,

**УСТАНОВИЛ:**

Абрамов Сергей Геннадьевич, являясь генеральным директором ООО «Сахморфлот», нарушил правила безопасности движения и эксплуатации морского транспорта, в силу занимаемой должности обязанный соблюдать эти правила, что повлекло по неосторожности гибель 4 человек, находившихся на борту судна «Парамушир», при следующих обстоятельствах.

На основании решения общего собрания учредителей ООО «Сахморфлот» Абрамов С.Г. в соответствии с приказом №5-ОД от 18.12.2012 года вступил в должность генерального директора ООО «Сахморфлот», осуществляющего деятельность в сфере морского транспорта и имеющего на праве собственности морские суда.

Согласно, п. 1.5 Должностной инструкции генерального директора ООО «Сахморфлот», утвержденной учредителями указанной организации Камянской Ю.Г. и Соколовым В.В. 25.12.2015 года (далее – должностная инструкция) генеральный директор должен знать законы, указы, постановления, распоряжения, приказы, другие нормативные и руководящие документы, касающиеся работы предприятия.

В соответствии с п. 2.1 должностной инструкции, генеральный директор руководит в соответствии с действующим законодательством производственно-хозяйственной и финансово-экономической деятельностью предприятия, неся всю полноту ответственности за последствия принимаемых решений.

На основании п.2.3. должностной инструкции, генеральный директор принимает меры по обеспечению предприятия квалифицированными кадрами, рациональному использованию и развитию их профессиональных знаний и опыта, созданию безопасных и благоприятных для жизни и здоровья условий труда.

В соответствии с п. 3.5. должностной инструкции генеральный директор вправе издавать приказы и давать указания, обязательные для исполнения всеми работниками ООО «Сахморфлот».

Кроме того, на основании п. п.4.1, 4.3 и 4.4 должностной инструкции генеральный директор несет ответственность за соблюдение условий должностной

инструкции, положения устава ООО «Сахморфлот», а так же действующего законодательства РФ, осуществление повседневного руководства деятельностью, контроль работы ООО «Сахморфлот».

В соответствии с ч. 1 ст. 60 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее - КТМ) судовладелец обязан обеспечить членам экипажа судна безопасные условия труда, охрану их здоровья.

Таким образом, на Абрамова С.Г. в полном объеме были возложены полномочия и обязанности генерального директора ООО «Сахморфлот», в том числе по соблюдению правил безопасности движения и эксплуатации морских судов.

Согласно п. 6.2 Приказа Минтранса РФ № 63 «О мерах по повышению безопасности мореплавания» от 26.07.1994 года (Далее –Приказ № 63), все судовладельцы, независимо от форм собственности, должны назначить в составе управления лиц, ответственных за осуществление норм контроля за соблюдением норм безопасности и предотвращением загрязнений, связанных с эксплуатацией своих судов, а также за оказание необходимой помощи судовым экипажам в обеспечении безаварийной работы.

В соответствии с п. 6.8 Приказа № 63, всеми судовладельцами должны быть разработаны организационно-технические мероприятия, обеспечивающие высокоэффективную и безаварийную эксплуатацию судов.

Согласно приказу № СМФ0000034/1 от 02.03.2015 года в ООО «Сахморфлот» на должность заместителя генерального директора по безопасности мореплавания принят Пирогов Г.И., при этом последний принят на работу по совместительству, до окончания предъявления СУБ компании.

10.06.2015 года Пироговым Г.И. получен отчет Российского морского регистра судоходства № 15.03700.172 от 10.06.2015 года об освидетельствовании СУБ компании ООО «Сахморфлот», после чего он перестал исполнять обязанности заместителя генерального директора ООО «Сахморфлот» по безопасности мореплавания.

Кроме того, в соответствии с п. 9 Постановления Правительства РФ № 876 от 30.08.1993 «О мерах по обеспечению устойчивой работы авиационного, морского, речного и автомобильного транспорта в 1993 году» в целях обеспечения безопасности судоходства и движения транспортных средств установлено, что на предприятиях и в организациях независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности и (или) в их подразделениях, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов, на должности исполнительных руководителей и специалистов, связанные с обеспечением безопасности движения, могут быть назначены только лица, прошедшие специальную подготовку, подтвержденную соответствующими документами.

Лица, занимающие должности, связанные с обеспечением безопасности судоходства проходят периодическую аттестацию на право занятия этих должностей.

Согласно удостоверению № 4633 выданного Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, Пирогов Г.И. аттестован на право занятия должности ответственного за безопасность судоходства и предотвращение загрязнения окружающей среды до 26.08.2015 года.

Из указанного следует, что Пирогов Г.И. не мог исполнять обязанности заместителя генерального директора ООО «Сахморфлот» по безопасности мореплавания после окончания срока действия названного удостоверения.

Из «Должностной инструкции о правах и обязанностях заместителя генерального директора по безопасности мореплавания, ответственного за безопасность мореплавания и предотвращение загрязнения окружающей среды», утвержденной генеральным директором ООО «Сахморфлот» С. Г. Абрамовым 23.12.2012 года, обязанности ответственного за осуществление норм контроля за соблюдением норм безопасности и

предотвращением загрязнений, связанных с эксплуатацией судов ООО «Сахморфлот», возлагаются на заместителя генерального директора по безопасности мореплавания (далее - по БМ). В соответствии с должностной инструкцией, заместитель генерального директора по БМ, в частности, должен:

- контролировать исполнение на судах требований международных, национальных и установленных в компании норм и правил в области обеспечения безопасности мореплавания;

Заместителю генерального директора по БМ для исполнения возложенных на него обязанностей предоставлены полномочия по:

- контролю соблюдению норм безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения окружающей среды судами и подразделениями компании, связанными с эксплуатацией каждого судна компании;

- отмене распоряжения работников компании, если они создают угрозу или предпосылки аварий или противоречат требованиям нормативных документов по безопасности мореплавания;

- остановке или запрету производства грузовых операций или рабочих процессов, если они производятся с отступлением от нормативных требований и могут привести к аварийной ситуации, несчастному случаю, загрязнению окружающей среды;

- запрету выхода в море и плавание судов компании в случаях обнаружения недостатков, которые снижают мореходное состояние судна и создают угрозу или предпосылки аварийного случая.

В период с 11.10.2015 года по 20 часов 30 минут 16.10.2015 года судно «Парамушир» находилось в морском терминале Северо-Курильск, где под руководством капитана судна Кузнецова В.В. и с согласия Абрамова С.Г. осуществлялась погрузка на его верхнюю палубу груза: контейнер весом 1,8 тонн, буровая установка на базе автомобиля ЗИЛ весом 9 тонн, экскаватор весом 25 тонн, металлоломом весом 81,31 тонн, в числе которого имелся судовый двигатель.

В соответствии с п. 44 «Правил безопасности морской перевозки грузов», утвержденных Приказом Минтранса России от 21.04.2003 года № ВР-1/п (далее – Правила перевозки), размещение и крепление стандартизированных грузов осуществляется на основании «Наставления по креплению грузов» и судовой эксплуатационной документации.

Груз – металлолом в соответствии с п. 34 Правил перевозки следует рассматривать как «нестандартизированный структурообразующий груз», поскольку перевозка грузов данного вида не предусмотрена судовым «Наставлением по креплению грузов».

Грузы, перевозка которых не предусмотрена «Наставлением по креплению грузов», - экскаватор, буровую установку на базе автомобиля ЗИЛ-131 и двигатель - следует рассматривать как «нестандартизированные грузовые места», то есть грузы, размещение и крепление которых производится в индивидуальном порядке путем соединения каждого грузового места с конструкциями корпуса судна.

В соответствии с п. 2.20.11 «Правил безопасности морской перевозки металлопродукции» (РД 31-11-21-23-96), утвержденных Приказом Росморфлота от 29.11.1996 года № 44 (Далее – Правила безопасности морской перевозки металлопродукции) запрещается производить погрузку металлолома на верхнюю палубу судов.

17.10.2015 года в 11 часов 00 минут (время Северо-Курильское) судно «Парамушир», согласно заявлению капитана на отход, вышло из морского терминала Северо-Курильск в порт Петропавловск-Камчатский с вышеуказанным грузом и пятью членами экипажа на борту, при этом крепление двигателя как нестандартизированного

грузового места осуществлено с нарушениями требований Правил перевозки путем обкладывания последнего металлоломом без крепления с конструкциями корпуса судна.

17.10.2015 года в период времени с 14 часов 00 минут до 14 часов 50 минут (время Сахалинское) в координатах 50.44.6 северной широты, 156.35.5 восточной долготы, при следовании из морского терминала Северо-Курильск в морской порт Петропавловск-Камчатский произошло опрокидывание судна «Парамушир» ввиду смещения части палубного груза – металлолома, расположенного на верхней палубе судна.

Вместе с тем, 17.10.2015 года Абрамов С.Г., находясь в г. Южно-Сахалинске Сахалинской области, осуществляя руководство в рамках полномочий генерального директора ООО «Сахморфлот», являясь ответственным и руководящим лицом за организацию грузовых перевозок и управление судами, обязанный осуществлять меры по повышению безопасности мореплавания, действуя легкомысленно, зная об отсутствии в ООО «Сахморфлот» лица ответственного за безопасность мореплавания, обязанного, исходя из своих должностных обязанностей контролировать выполнение требований Правил безопасности морской перевозки металлопродукции в течение навигации, остановить или запретить производство грузовых операций, связанных с погрузкой металлолома на верхнюю палубу судна «Пармушир» в вышеназванный период времени, запретить выход в море указанного судна с наличием на верхней палубе металлолома, предвидя возможное наступление общественно-опасных последствий, в виде гибели судна «Парамушир», находящихся на борту членов экипажа и груза вследствие отсутствия должного и квалифицированного контроля за эксплуатацией судна со стороны руководства ООО «Сахморфлот», но без достаточных к тому оснований самонадеянно, рассчитывая на их предотвращение, в нарушение ч. 1 ст. 60 КТМ, п.п. 6.2, 6.8 Приказа № 63, п. 2.20.11 Правил безопасности морской перевозки металлопродукции, 34 Правил перевозки своим бездействием допустил движение и эксплуатацию судна «Парамушир» с находящимся на нем членами экипажа, грузом – металлоломом на верхней палубе и незакрепленным в установленном порядке нестандартизированным грузовым местом - двигатель.

В соответствии с ч. 1 ст. 53 Кодекса торгового мореплавания (далее – КТМ) каждое судно должно иметь на борту экипаж, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен по численности для:

- 1) обеспечения безопасности плавания судна, защиты морской среды;
- 2) выполнения требований к соблюдению рабочего времени на борту судна;
- 3) недопущения перегрузки членов экипажа судна работой.

16.10.2015 капитаном судна «Парамушир», принадлежащего в соответствии со свидетельством о праве собственности на судно серии МР IV, № 0003998 (запись в Государственном судовом реестре Российской Федерации от 31.10.2013 № 25808808, идентификационный номер 8932871, порт регистрации Корсаков) ООО «Сахморфлот» и находящегося в морском терминале Северо-Курильск морского порта Невельск (далее – морской терминал), Кузнецовым В.В. через агента в инспекцию государственного портового контроля морского терминала Северо-Курильск (далее – ИГПК) в соответствии с п. 57 «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», утвержденных Приказом Минтранса РФ от 20 августа 2009 г. № 140 (далее – Общие правила), подан пакет документов для оформления указанного судна на отход из морского терминала в порт Петропавловск-Камчатский, в том числе судовую роль, в которой указан экипаж судна в составе капитана Ермилова С. А., старшего помощника капитана Кузнецова В.В., старшего механика Гаврина А.В., матросов Широкова Д.В. и Радивилова Э.В., а также второго механика Белозерова Е.А., при фактическом наличии на судне экипажа в составе

капитана Кузнецова В.В., старшего помощника капитана Хохлачева В.В., старшего механика Гаврина А.В., матросов Степина А.А. и Радивилова Э.В.

По результатам проведения проверки судна «Парамушир», инспектором ИГПК Нудьгой А.А. в судовой роли проставлен штамп и разрешен отход указанного судна из морского терминала.

Вместе с тем, 17.10.2015 года Абрамов С.Г., находясь в г. Южно-Сахалинск Сахалинской области, осуществляя руководство в рамках полномочий генерального директора ООО «Сахморфлот», являясь ответственным и руководящим лицом за организацию грузовых перевозок и управление судами, обязанный осуществлять меры по повышению безопасности мореплавания, действуя легкомысленно, зная об отсутствии в ООО «Сахморфлот» лица ответственного за безопасность мореплавания, обязанного, исходя из своих должностных обязанностей контролировать выполнение требований Правил безопасности морской перевозки металлопродукции в течение навигации, остановить или запретить производство грузовых операций, связанных с погрузкой металлолома на верхнюю палубу судна «Пармушир» в вышеназванный период времени, запретить выход в море указанного судна с наличием на верхней палубе металлолома, предвидя возможное наступление общественно-опасных последствий, в виде гибели судна «Парамушир», находящихся на борту членов экипажа и груза вследствие отсутствия должного и квалифицированного контроля за эксплуатацией судна со стороны руководства ООО «Сахморфлот», но без достаточных к тому оснований самонадеянно, рассчитывая на их предотвращение, в нарушение ч. 1 ст. 60, ч. 1 ст. 53 КТМ, п.п. 6.2, 6.8 Приказа № 63, своим бездействием допустил движение и эксплуатацию судна «Парамушир» с составом экипажа, не отвечающего минимальным требованиям.

Таким образом, Абрамов С.Г., являясь генеральным директором ООО «Сахморфлот», то есть лицом, обязанным в силу занимаемой должности соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации морского транспорта, а также требования безопасности жизни и здоровья членов экипажа, допустил нарушения правил и требований, предусмотренных:

- ч. 1 ст. 60 КТМ, требующей обеспечить членам экипажа судна безопасные условия труда, охрану их здоровья;

- п. 6.2 Приказа № 63, согласно которому все судовладельцы, независимо от форм собственности, должны назначить в составе управления лиц, ответственных за осуществление норм контроля за соблюдением норм безопасности и предотвращением загрязнений, связанных с эксплуатацией своих судов, а также за оказание необходимой помощи судовым экипажам в обеспечении безаварийной работы.

- п. 6.8 Приказа № 63, устанавливающего обязанность всеми судовладельцами разработать организационно-технические мероприятия, обеспечивающие высокоэффективную и безаварийную эксплуатацию судов.

- п. 9 Постановления Правительства РФ № 876 от 30.08.1993 «О мерах по обеспечению устойчивой работы авиационного, морского, речного и автомобильного транспорта в 1993 году», которым в целях обеспечения безопасности судоходства и движения транспортных средств установлено, что на предприятиях и в организациях независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности и (или) в их подразделениях, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов, на должности исполнительных руководителей и специалистов, связанные с обеспечением безопасности движения, могут быть назначены только лица, прошедшие специальную подготовку, подтвержденную соответствующими документами. Лица, занимающие должности, связанные с обеспечением безопасности судоходства проходят периодическую аттестацию на право занятия этих должностей.

- п. 34 Правил перевозки, требующего рассматривать металлолом, погруженный на верхнюю палубу судна «Парамушир» как «нестандартизированный структурообразующий груз», поскольку перевозка грузов данного вида не предусмотрена судовым «Наставлением по креплению грузов». Двигатель, погруженный вместе с металлоломом - рассматривать как «нестандартизированное грузовое место», то есть груз, размещение и крепление которого производится в индивидуальном порядке путем соединения каждого грузового места с конструкциями корпуса судна.

- п. 2.20.11 Правил безопасности морской перевозки металлопродукции, согласно которому запрещается производить погрузку металлолома на верхнюю палубу судов;

- ч. 1 ст. 53 КТМ, согласно которому каждое судно должно иметь на борту экипаж, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен по численности для обеспечения безопасности плавания судна, выполнения требований к соблюдению рабочего времени на борту судна, недопущения перегрузки членов экипажа судна работой.

Авария и ее последствия обусловлены не одним нарушением правил и требований безопасности движения и эксплуатации судна, жизни и здоровья граждан, а совокупностью этих нарушений, каждое из которых во взаимодействии с другими, создало реальную возможность наступления общественно-опасных последствий и явилось необходимым условием их наступления.

Противоправные действия генерального директора ООО «Сахморфлот» Абрамова С.Г. по нарушению правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта состоят в прямой причинно-следственной связи с наступившими последствиями в виде гибели судна «Парамушир» и находящихся на борту членов экипажа в количестве 4 человек, а именно:

1. Степина А.А., смерть которого могла наступить в результате:

- механической асфиксии от закрытия дыхательных путей водой при утоплении и согласно пункту 6.2.10. медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, квалифицируется как телесное повреждение, причинившее тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни.

- общего переохлаждения организма от воздействия низкой природной среды на организм и согласно пункту 6.2.10. медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, квалифицируется как телесное повреждение, причинившее тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни.

2. Хохлачева В.В., смерть которого могла наступить в результате:

- механической асфиксии от закрытия дыхательных путей водой при утоплении и согласно пункту 6.2.10. медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, квалифицируется как телесное повреждение, причинившее тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни.

- общего переохлаждения организма от воздействия низкой природной среды на организм и согласно пункту 6.2.10. медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, квалифицируется как телесное повреждение, причинившее тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни.

3. Радивилова Э.В., смерть которого могла наступить в результате:

- механической асфиксии от закрытия дыхательных путей водой при утоплении и согласно пункту 6.2.10. медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, квалифицируется как телесное повреждение, причинившее тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни.

- общего переохлаждения организма от воздействия низкой природной среды на организм и согласно пункту 6.2.10. медицинских критериев определения степени тяжести

вреда, причиненного здоровью человека, квалифицируется как телесное повреждение, причинившее тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни.

4. Кузнецова В.В., смерть которого могла наступить в результате:

- механической асфиксии от закрытия дыхательных путей водой при утоплении и согласно пункту 6.2.10. медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, квалифицируется как телесное повреждение, причинившее тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни.

- общего переохлаждения организма от воздействия низкой природной среды на организм и согласно пункту 6.2.10. медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, квалифицируется как телесное повреждение, причинившее тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни.

В судебном заседании Абрамов С.Г. вину в инкриминированном ему деянии не признал и в силу своих физических особенностей с помощью защитника огласил свои письменные показания из которых следует, что последним выражается несогласие с предъявленным ему обвинением. Со ссылками на п.п. 4.1, 4.2, 4.4, 4.5 раздела 4 «Правил технической эксплуатации морских судов. Основное руководство», РД 31.20.01-97, утвержденные распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 08.04.1997 г. № МФ-34/672, утверждает, что общее руководство подготовкой судна осуществляет капитан судна; при обнаружении неисправностей судна, СТСиК (судовые технические средства и конструкции), ставящих, по мнению капитана, под сомнение безопасность мореплавания, людей, окружающей среды, сохранность груза, ничто не ограничивает капитана в принятии решения о невыходе судна в рейс; капитан судна при утверждении каргоплана должен убедиться в том, что требования инструкции по загрузке, информации об остойчивости и непотопляемости судна выполняются на протяжении всего рейса (с учетом обледенения, если оно может ожидаться). В противном случае каргоплан должен быть изменен так, чтобы эти требования были выполнены. Кроме того, должны быть произведены предварительные расчеты загрузки судна, остойчивости, прочности и непотопляемости, в том числе для случая затопления одного или нескольких отсеков, уделяя особое внимание размещению и креплению груза, расчету удельных нагрузок; при составлении каргоплана и при погрузке должна учитываться величина изменения осадки судна в рейсе с тем, чтобы во всех случаях не было допущено плавание с надводным бортом меньшим, чем это установлено для судна его грузовой маркой (для данного времени года и района плавания). При проведении грузовых операций необходимо контролировать нагрузку на корпус судна и возникающие напряжения и моменты, не допуская превышения установленных норм. Однако, указанный нормативно-правовой акт следствием во внимание не принят.

Оспаривая пункт обвинения об отсутствии в штате «Сахморфлот» должностного лица, осуществляющего контроль за соблюдением требований по обеспечению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения окружающей среды, указывает, что в качестве нормативно правовых требований, которые по ошибочному мнению следствия им нарушены, приведены нормы из Приказа Минтранса РФ от 26.07.1994 года № 63 «О мерах по повышению безопасности мореплавания» (п. 6.2 и п. 6.8) и Постановления Совета Министров - Правительства РФ от 30.08.1993 года № 876 «О мерах по обеспечению устойчивой работы авиационного, морского, речного и автомобильного транспорта в 1993 году» (п. 9). Судно «Парамушир» в период события преступления использовалось судовладельцем - ООО «Сахморфлот» в соответствии с установленными технико-эксплуатационными показателями для перевозок морским транспортом грузов. Обращает особое внимание на тот факт, что ранее вид деятельности перевозки морским транспортом грузов был лицензируемым видом деятельности. В настоящее время, а так же в момент события преступления лицензирование

предпринимательской деятельности в сфере перевозок морским транспортом грузов было отменено. Постановлением Правительства РФ от 16.02.2013 № 122 «О внесении изменений в Правила представления уведомлений о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности и учета указанных уведомлений» были утверждены изменения в Правила представления уведомлений о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности и учета указанных уведомлений, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 16.07.2009 года № 584 «Об уведомительном порядке начала осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности». Перевозки морским транспортом грузов (за исключением опасных грузов), вид деятельности, в отношении которого применяется уведомительный порядок. С февраля 2013 года, вместо лицензирования применяется вышеприведенный уведомительный порядок и наличие в штате ООО «Сахморфлот» при осуществлении перевозок морским транспортом «специального сотрудника» – должностного лица, осуществляющего контроль за соблюдением требований по обеспечению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения окружающей среды, имеющего высшее профессиональное образование по специальности «морское судоходство» и диплом, подтверждающий право занимать соответствующую должность командного состава морского судна, а также аттестованного на право занятия должности в установленном порядке, не требуется. Полагает, что органом расследования необоснованно взяты в приоритет положения Приказа Минтранса РФ от 26.07.1994 года № 63 и Постановление Правительства РФ от 30.08.1993 года № 876, и считает что Постановление Правительства РФ от 16.07.2009 года № 584 обладает более высокой юридической силой, приоритетом специальной нормы перед общей, приоритетом нормы, принятой позднее. На отсутствие необходимости наличия в штате ООО «Сахморфлот» на период события преступления должностного лица, осуществляющего контроль за соблюдением требований по обеспечению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения окружающей среды, указывают: заключение №ОСА02/15, показания свидетеля Турицева И.П.; ответы, эксперта Семина А.А. данные им в заключении судоводительской экспертизы от 29.08.2016 года. Считает, что эксперты Дмитриев В.И. и Яцук Ю.В. пришли к неправильным выводам ввиду неверного применения норм материального права. Обратил внимание на то, что в заключении комиссионной повторной судоводительской судебной экспертизы указано, что комиссия пришла к выводу об отсутствии у него (Абрамова С.Г.) оснований для подписания приказа, поскольку у ООО «Сахморфлот» в период с 11 июня по 17 октября 2015 года не был заключен трудовой договор с Пироговым Г.И., однако данное нарушение не имеет непосредственного отношения к гибели судна. Считает, что следствием не установлено и не доказано наличие причинно-следственной связи между отсутствием в штате ООО «Сахморфлот» на период события преступления должностного лица, осуществляющего контроль за соблюдением требований по обеспечению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения окружающей среды, и наступлением общественно опасных последствий - кораблекрушения судна «Парамушир» и гибели 4 человек.

Указывает, что следствием вменяется ему в вину то, что капитан теплохода Кузнецов В.В. намеревался вывести судно за пределы разрешенного района эксплуатации однако в имеющихся в уголовном деле №801795 доказательствах содержатся сведения о том, что судно «Парамушир» опрокинулось до того, как покинуло разрешенную 20-мильную зону вблизи п. Северо-Курильск.

Обращает внимание на то, что ему вменяется в вину отсутствие на судне одного члена экипажа. При этом материалами уголовного дела установлено отсутствие субъективной стороны по данному пункту обвинения. Он не знал об отсутствии на судне 6-го члена экипажа, данный факт доказан показаниями свидетелей: Матвеева Г.А.,



Снегур А.А., Таратовой Е.А., вещественными доказательствами: судовой ролью от 06.10.2015, судовой ролью судна «Парамушир», поданной при заходе в порт 07.10.2015 года, судовой ролью судна «Парамушир», поданная при отходе из порта 16.10.2015 года. Никто: ни портовый контроль, ни судовые агенты, ни капитан Кузнецов В.В., ни специалист по кадрам ООО «Сахморфлот» Таратова Е.А. не сообщали ему об отсутствии на судне «Парамушир» 6-го члена экипажа. Специалисты указали следствию на отсутствие причинно-следственной связи между отсутствием 6-го члена экипажа на судне «Парамушир» в момент события преступления и наступлением общественно-опасных последствий – кораблекрушения судна «Парамушир» и гибели 4 человек.

Ссылаясь на письмо №284135 от 23.10.2015 года ФАУ Российский морской регистр судоходства, полагает, что следствием применено неправильное толкование нормы п. 2.20.11 «Правил безопасности морской перевозки металлопродукции» (РД 31-11-21-23-96), смысл данной нормы вырван из контекста. Считает, что смысл вышеуказанной нормы в своем полном значении заключается в том, что запрет на погрузку металлолома на верхнюю палубу судов установлен для традиционных судов, имеющих трюмовые помещения, т.к. штивка происходит в трюмах. Полный смысл нормы заключается в недопустимости размещения металлолома на верхней палубе при наличии полостей в трюмовых помещениях, если не производилась штивка груза. Рассматриваемое судно является самоходной баржей-площадкой, не имеющей грузовых пространств. Судно приспособлено для перевозки грузов только на верхней палубе. Для этих целей палуба ограждена по бортам высоким фальшбортом для удержания штабеля перевозимого груза и предотвращения волнового воздействия на него. Самоходный рейдовый плашкоут СРП 150-32 проекта 698, в последствии «ПАРАМУШИР», был построен в г. Советская Гавань в 1978 году. Тип судна: самоходный плашкоут прибрежного плавания (сухогрузный теплоход-площадка), судно перевозит грузы, используя грузовое пространство, которым является грузовая палуба. Назначение судна: перевозка палубных грузов.

Относительно инкриминированного ему органом расследования не выполнения требований предусмотренных п. 45 Правил безопасности морской перевозки грузов от 21.04.2003 года № ВР-1/п, касающегося размещения и крепления нестандартизированных грузов (буровой установки на базе автомобиля ЗИЛ весом 9 тонн, экскаватора весом 25 тонн, металлолома весом 81,31 тонна, в числе которого имелся судовой двигатель), показал, что материалами уголовного дела установлено, что на территории морского терминала Северо-Курильск в период погрузки судна «Парамушир» с 11.10.2015 года по 17.10.2015 года не было работников (представителей) судовладельца – ООО «Сахморфлот». Погрузка судна «Парамушир» осуществлялась силами экипажа судна, размещением и креплением груза руководил капитан Кузнецов В.В. При указанных выше обстоятельствах следствием должна была быть применена ст. 71 КТМ РФ, согласно которой капитан судна в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного капитану судна имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца. Тот факт, что капитан судна «Парамушир» Кузнецов В.В. в период погрузки судна действовал как представитель, судовладельца подтверждается коносаментом, подписанным капитаном т/х «Парамушир» с оттиском судовой печати т/х «Парамушир».

Относительно его обвинения в том, что на судне «Парамушир» нельзя было перевозить металлолом, сослался на положения Правил безопасности морской перевозки грузов (утв. приказом Минтранса РФ от 21.04.2003 года № ВР-1/п) металлолом и положения пункта 2.20 «Правил безопасности морской перевозки металлопродукции» (РД 31.11.21.23-96), резюмировав, что ему не ясно как именно он нарушил п. 34 Правил

безопасности морской перевозки грузов и в чем это выразилось. Обратил внимание суда на то, что согласно п. 50 названных Правил, при отсутствии на судне условий для размещения и крепления груза, обеспечивающих его несмещаемость в рейсе, капитан вправе отказаться от приема груза к перевозке и положения пунктов 4.1, 4.2, 4.4, 4.5 РД 31.20.01-97 «Правила технической эксплуатации морских судов. Основное руководство».

Давая дополнительные пояснения к письменным показаниям подсудимый выразил мнение, что, вопреки доводам следствия, смещения груза на палубе судна не происходило; причиной крушения судна явилась остановка главного двигателя и как следствие потеря хода судна, поступление воды в балластные танки. Указал, что был лишен возможности принимать участие и организовывать спасательную операцию, поскольку был фактически задержан сотрудниками следственных органов, а в ООО «Сахморфлот» производились обыски, парализовавшие работу предприятия.

Выражая свое отношение к предъявленному обвинению в начале судебного следствия, подсудимый указал, что обвинение сфальсифицировано. В ООО «Сахморфлот» фактически имелся человек, который отвечал за безопасность мореплавания, двигатель, на который указывает следствие, не был в сборе и как единый агрегат его рассматривать нельзя, поскольку по сути это металлолом; ответственным за погрузку является то предприятие, которое эту погрузку и выполняет; выход судна в рейс к его компетенции не относится, а является прерогативой капитана и портовых служб; о том, что численность экипажа не соответствовала установленным нормам ему никто не докладывал.

В ходе судебного заседания стороной обвинения представлены следующие доказательства

Потерпевший Гаврин А.В. суду показал, что в ООО «Сахморфлот» он работал в должности старшего механика судна «Парамушир». Экипаж состоял из 6 человек. В его обязанности входило следить за техническим состоянием судна. Когда вышли в рейс, на борту были капитан – Кузнецов, матрос Радивилов, старший помощник капитана Хохлачев, Снегин и он. На судне они везли груз: экскаватор, металлолом. Они пришли в порт, произвели погрузку судна, выходили из Северо-Курильска. Когда вышли из одного пролива и начали переходить к другому проливу началось смещение двигателя, который они везли в качестве груза. Данный двигатель был раскреплен на четырех точках. Вокруг двигателя, который они перевозили, навалом лежал металлолом. Когда была погрузка то сначала разложили груз, а потом натянули тросы. Был скандал при погрузке. Погрузчики им сказали не вмешиваться в раскрепление груза, так как они знают лучше как и что крепить. Капитан контролировал погрузку, однако, имело место давление со стороны руководства по телефону. Предположил что со стороны Абрамова С.Г. и его помощника. Абрамову С.Г. было известно какой груз им предстояло перевозить. Он лично наблюдал на судне смещение груза. При качке груз начал двигаться, крен становился все больше, их заваливало на борт, а потом полностью опрокинуло. Ему единственному удалось спастись, остальные члены экипажа погибли. Отвечая на вопросы стороны защиты показал, что у них также был второй механик, который в момент аварии находился в каюте и отдыхал. Непосредственно его местом несения вахты являлось машинное отделение. Указал, что покинул вахту на пять минут, что является допустимым. Указанное обстоятельство его и спасло. Груз на судне помогали раскреплять старший помощник капитана и матрос.

Из оглашенных показаний потерпевшего Гаврина А.В., исследованных в порядке ч. 3 ст. 281 УПК РФ, следует, что в ООО «Сахморфлот» он работал в должности старшего механика судна «Парамушир» с 09.06.2015 года. Трудоустроился по предложению своего знакомого Радивилова Эдуарда, который также работал на данном судне, на данном предприятии. Имеет действующие документы службы капитана порта о

занятии должностей механика. Судно занималось перевозками генерального груза - перевозили уголь, цемент, металл. На судне он занимался заведованием по механической части. Грузоподъемность судна составляла 150 тонн. Вопросами загрузки судна, размещения на нем груза занимались на судне старший помощник капитана судна и его капитан. Судно проходило проверки регистром до того, как он трудоустроился на судно. В его присутствии судно проходило проверки инспекторами администрации морского порта Северо-Курильск. Экипаж судна официально составлял 6 человек, по судовым документам и документам о минимальном составе экипажа, а именно: старший механик - он, капитан - Кузнецов Вячеслав Владимирович, старший помощник капитана - отчество Владимирович (Фамилии и имени не запомнил, так как он работал на судне лишь второй рейс), второй механик - Степин Александр, матросы - Радивиллов Эдуард, Широков Денис. Насколько он знает, все имели действующие документы, квалификацию, опыт работы и работали официально. Порядок несения вахты на судне был следующим - он и второй механик несли вахты 6 часов через 6, а капитан нес вахту по очереди со старшим помощником капитана. На судне имелись спасательные средства на количество членов экипажа - гидротермокостюмы, спасательные жилеты, спасательные круги, 2 спасательных плота ПСН - 6. При нем спасательные средства на судне не менялись, на проверку не сдавались. Исправны ли они были и истекли их сроки годности он достоверно не знает, но он думает, что были, так как в противном случае судно бы не было выпущено портовым контролем. В первых числах октября 2015 года судно вышло из порта Петропавловск-Камчатский рейсом в порт Северо-Курильска. Шли несколько дней без происшествий, аварий и чрезвычайных ситуаций. Экипаж судна составлял 5 человек, так как Широков в рейс не пошел по личным причинам. По прибытии в порт Северо-Курильск судно разгрузилось и встало под загрузку. На судно стала производиться загрузка груза. Загрузка груза осуществлялась, насколько он знает, людьми грузоотправителя. От перевозчика загрузку, насколько ему известно, контролировали капитан и старший помощник капитана. Уровень загрузки контролировался указанным им способом. Практически весь груз был загружен при помощи берегового крана, лишь экскаватор загрузился своим ходом на судно. На судне трюмы отсутствуют, в связи с чем весь груз являлся палубным. Груз составляли: экскаватор, главный двигатель от шхуны Виера (весом, как он слышал при погрузке, 20 тонн), буровая машина ЗИЛ-131, контейнер на 3-5 тонн (фирма ООО «ГАСК») и лом металла, которым указанные выше крупные объекты были окружены. По размещению груза на палубе он прилагает рисунок. Двигатель располагался в средней части судна, экскаватор, контейнер и буровая машина ближе к надстройке. Креплением груза на судне занимался их экипаж, а именно матрос и старший помощник капитана. Подробностей крепления груза на судне он не знает, но груз крепился. Груз крепился при помощи тросов, талрепов, лебедки при креплении груза не применялись. Насколько он знает, количество принятого груза не превышало предельно допустимое количество для данного судна. После загрузки было проверено - грузовая марка судна находилась над водой. В течении нескольких дней судно загруженным находилось в порту ожидая разрешения на выход из порта. При этом судно проверялось и инспектировалось портовым контролем, пограничниками - на судно приходили проверяющие. Насколько он знает, проблем с оформлением судна не было. Происшествий, чрезвычайных ситуаций в порту с судном не происходило. Насколько он знает, в ночь перед выходом остальные члены экипажа судна отмечали рождение сына у второго механика - употребляли спиртное. Сам он с ними спиртное не употреблял. Также не употреблял спиртное Хохлачев, который не был выпивающим человеком. 17.10.2015 года спиртное члены экипажа при нем не употребляли. Примерно в 10 часов 30 минут 17.10.2015 года по Сахалинскому времени он запустил и в течении примерно 40 минут прогрел двигатель,

после чего судно вышло из порта Северо-Курильск в рейс в порт Петропавловск-Камчатский. Судно шло ходко, скоростью которая сначала достигала 9 узлов, но ближе к первому Курильскому проливу снижалась от 9 до 4,5 узлов. В течении нескольких часов судно дошло до первого курильского пролива. Погода по ходу движения была следующей - волна - 1,5-2 метра, ветер западный скоростью 15 м/с (по последней переданной капитаном информации), осадков не было. В этот период поломок и аварий не было, все было штатно. Судно проходило пролив со стороны Тихого океана. В это время капитан и второй механик судна отдыхали после вахты в каютах. В рубке находились он, старший помощник капитана и матрос. Старший помощник капитана управлял судном, он и матрос находились в рубке и беседовали. В какой-то момент, примерно в 14 часов 00 минут Сахалинского времени судно стало крениться на правый борт. В это время он находился в рубке у левой двери. Старший помощник капитана стал выворачивать судно влево в сторону острова Шумшу, намереваясь с его слов выброситься на берег, так как крен достиг 10-15 градусов, то есть критического значения и продолжал увеличиваться. Старший помощник судовую тревогу не объявил, так как все произошло очень быстро. С момента появления крена до опрокидывания прошло не больше минуты. Сразу после того как он стал маневрировать судном, в борт стали бить волны ложа судно. При этом он не видел, держались ли тросы и раскрепы. Груз в основной части не сместился, визуально было видно, что сместился двигатель шхуны, в связи с чем судно стало ложиться на борт. Старший помощник капитана и матрос бросились вниз за спасательными жилетами, а он стал выбираться из рубки наружу и крикнул остальным тоже вылезать. Выбравшись из рубки, он пополз к плоту, но увидел, что он уже под водой. В это время дверь рубки захлопнулась. Он пытался открыть дверь, но у него не получалось, изнутри тоже не было видно попыток открыть дверь. Судно постепенно перевернулось вверх дном, а он в этот момент стоя находился на привалочном бруске, который шел вдоль палубы судна. Он думал о том, как залезть на днище судна, но стал наблюдать. В это время видел, как всплыл один спасательный круг судна. В это время двигатель судна еще работал и через какое-то время постепенно прекратил работу. Через некоторое время всплыл один из спасательных плотов. При этом он всплыл вместе с контейнером, то есть в не раскрытом состоянии. Он поплыл к плоту и приблизившись к нему стал тянуть за лить пытаясь его открыть. Через некоторое время спасательный плот раскрылся. При этом он раскрылся вверх дном. Его попытки перевернуть спасательный плот результата не принесли, в связи с чем он постепенно забрался на днище плота и стал ожидать спасения. По ощущениям через несколько часов ему послышался звук работающего двигателя, через некоторое время он услышал крик, увидел судно, приближавшееся к нему и подал сигнал рукой, а с судна прозвучал гудок. За то время пока находился на плоту других спасательных средств, людей и тел он не видел. После этого судном пытались его зацепить - стреляли с линемета, бросали выброски. Судно трижды заходило, но его не могли зацепить довольно продолжительное время. В одну из указанных попыток он, схватив лить, обмотал его через руку и получил в результате попыток его вытащить, травму руки. С третьего захода судно все-таки подошло ближе, и плот с ним подтянули к штурмтрапу судна, по которому он самостоятельно смог подняться на палубу, где ему оказали медицинскую помощь. В результате происшедшего он получил телесные повреждения - в виде травмы головы, которую получил, спасаясь с тонущего судна в результате удара головой о части судна, ссадины на руках и ногах, которые получил, борясь за свою жизнь при указанных выше обстоятельствах, но как точно, он не помнит. Кроме того, он получил переохлаждение, отравление вылившимися при аварии судна нефтепродуктами. Травму руки в виде следа от литья он получил при попытках поднять его в ходе спасательных мероприятий.

Обычно замеры воды в отсеках судна СРП «Парамушир» делались перед выходом судна в рейс. Замером занимались матросы судна. На вопрос о том, велся ли на судне «Парамушир» журнал замеров балласта и других отсеков по судну, он затрудняется ответить, так как ведение данного журнала являлось обязанностью старшего помощника капитана судна и он в этот вопрос не вникал, предполагает, что такой журнал велся. Случаев захлестывания воды через борт в отсеки судна «Парамушир» за период его работы на судне не было. Отсеки судна «Парамушир» были водонепроницаемы, герметичны, случаев водотечности не было. Цементных ящиков или упоров, хомутов или других приспособлений для прекращения поступления воды на судне «Парамушир» он не видел (т. 3 л.д. 111-116).

Оглашенные показания потерпевший Гаврин А.В. подтвердил в полном объеме. Причин несообщения в этих показаниях о конфликте при погрузке груза и давлении со стороны руководства предприятия назвать не смог.

Потерпевшая Хохлачева Э.Н, суду показала, что об обстоятельствах крушения судна ей ничего не известно. Ее супруг находился на судне «Парамушир» в составе экипажа. Супруг перед отходом судна из порта прислал ей фотографию крана (экскаватора), ковш которого свешивался за борт, что говорило о неправильной погрузке. Данная фотография у нее не сохранилась, так как она ее удалила.

Из исследованных в порядке ч. 3 ст. 281 УПК РФ показаний потерпевшей Хохлачевой Э.Н. следует, что с Хохлачевым В.В. она состояла в браке с 1996 года. Он на протяжении длительного времени ходил в рейсы на морских судах - в первое время на рыбодобывающих, в дальнейшем (с 2011 года) на транспортных судах. В 2011 году ее муж получил средне-специальное образование в г. Петропавловске-Камчатском. После получения образования муж ходил в рейсы в качестве старшего помощника капитана - преимущественно на судах, относящихся к типу плашкоутов. Работал он в основном в населенных пунктах Камчатского края. 09.09.2015 года муж по объявлению в газете трудоустроился в ООО «Сахморфлот» на судно «Парамушир». В дальнейшем ее муж был допущен к исполнению обязанностей старшего помощника капитана судна. Свои документы муж направил работодателю через капитана судна. В то же время, ни трудовой договор, ни приказ о приеме на работу ее муж не получил. Со слов ее мужа судно «Парамушир» занималось перевозкой грузов между Петропавловск-Камчатским и Северо-Курильском. Ее муж ходил на данном судне в рейсы 2 раза в качестве старшего помощника капитана судна. Так, в первый рейс судно ушло 15.09.2015 года в порт Северо-Курильск. Со слов мужа судно было загружено продуктами питания, сигаретами, также на судне перевозился автомобиль. Вернулось судно из рейса в порт Петропавловск-Камчатский буквально через несколько дней и было со слов мужа практически без груза, а именно с загрузкой в количестве примерно 17,5 тонн. Со слов мужа на судне были неисправности - он говорил о поломке двигателя, а также о том, что заклинивало дверь в рулевую. Об аварийных происшествиях и чрезвычайных поломках, угрозах гибели людей муж не говорил. В последний рейс судно вышло 05.10.2015 года в порт Северо-Курильск. О подготовке и оформлении судна в рейс она у мужа не интересовалась. В период рейса судна и его нахождения в порту Северо-Курильск она практически ежедневно созванивалась с мужем и разговаривала с ним. Муж говорил, что судно готовится к выходу в последний рейс, но находится в ожидании погодных условий. Как она потом поняла, муж опасался, что судно не успеет выйти в связи с закрытием навигации 15.10.2015 года. Насколько она знает, муж ответственным за крепление и укладку на судне груза не был. Она этими вопросами не интересовалась, но из их разговоров она знает, что крепился груз на судне силами всего экипажа. При последних телефонных разговорах муж жаловался и возмущался, нервничал на отсутствие порядка с загрузкой судна, говорил о существенном количестве крупного груза. В частности, он говорил о том, что на судно погружен экскаватор, у которого ковш находится за пределами корпуса судна, также имеется крупный двигатель (с судна «Виера» на

котором ее муж ранее работал), который установлен вертикально. По словам мужа, он, ссылаясь на пояснения капитана, говорил, что двигатель установлен неправильно и его нужно размещать лежа. Муж говорил, что Абрамов (директор предприятия) требует установить двигатель так, чтобы сохранить находящееся в нем масло. Разговор был коротким, так как муж спешил и он сказал, что судно оформило документы в порту (последний разговор был 17.10.2015 в 12 часов 40 минут) и готовится к выходу из порта. Более она с мужем не общалась, с ним не созванивалась. О том, что с судном «Парамушир» произошла авария, она узнала со слов подруги 19.10.2015 года (т. 3 л.д. 5-9).

Оглашенные показания потерпевшая Хохлачева Э.Н. подтвердила в полном объеме.

Потерпевшая Степина В.П. суду показала, что погибший Степин А.А. являлся ее сыном. Он являлся вторым механиком на судне «Парамушир» в компании «Сахморфлот». В результате гибели сына ей причинены моральные и нравственные страдания. Какие-либо обстоятельства крушения судна ей неизвестны.

Потерпевшая Стычкевич А.М. суду показала, что погибший Степин А.А. являлся ее сожителем, с которым она состояла в фактических брачных отношениях. У нее имеется ребенок Стычкевич Я.А., 16.10.2015 года рождения, отцом которого являлся Степин А.А. Погибший являлся вторым механиком на судне «Парамушир». В результате его гибели ей причинены моральные и нравственные страдания. Она разговаривала по телефону со Степиным А.А. и он переживал, что их не выпустят в рейс, поскольку были нехорошие погодные условия. Обстоятельства крушения судна ей неизвестны.

Потерпевшая Жездюк Н.С. суду показала, что погибший Радивилов Э.В. являлся ее сожителем с которым она поддерживала фактические брачные отношения на протяжении 10 лет. Радивилов Э.В. являлся старшим матросом на судне «Парамушир». В результате гибели Радивилова Э.В. ей причинены моральные и нравственные страдания. Перед выходом судна в рейс они созвонились и Радивилов Э.В. ей рассказал, что экипаж переживает из-за неправильной погрузки груза на судне: за борт выширал ковш экскаватора, неправильно был установлен двигатель. Радивилов Э.В. говорил, что капитан судна ругался из-за неправильной погрузки груза по телефону с Абрамовым С.Г.

Все потерпевшие, заявленные ими на досудебной стадии производства по делу искивые требования, поддержали.

Из оглашенных показаний свидетеля Матвеева Г.А., исследованных в порядке п. 1 ч. 2 ст. 281 УПК РФ, следует, что в обязанности по его должности входит оформление прихода и отхода судов, контроль за ними в порту, проверка судов, наличия на них документов, регистрации и регистровых документов, документов СУБ, наличия разрешительных документов на промысел, дача разрешения на выход, проверка спасательного имущества на предмет соблюдения сроков их проверок, проведение учебных тревог, проверка остойчивости, безопасности судов, исправности технических средств судовождения, навигации и связи, очищенности палубы, комплектация экипажа в соответствии со свидетельством о минимальном составе экипажа и проверка документов членов экипажа на предмет соответствия занимаемым должностям. В целом в его обязанности входит контроль соответствия судна требованиям нормативных документов по безопасности мореплавания, а также оформление прихода и отхода морских судов в порту. Как правило, и в основном, он занимался работой с рыболовными судами. Осмотр судов производится в соответствии с требованиями руководящих документов Министерства транспорта РФ, в соответствии с которыми суда подлежат полной непосредственной проверке инспектором портового контроля 1 раз в три месяца. В рамках данной проверки проводится проверка судна на предмет его соответствия требованиям ведомственных документов в соответствии с должностными обязанностями, указанными выше, а также наличие документов регистра и устранение недостатков по результатам предыдущих освидетельствований судна. По результатам осмотра составляется акт осмотра судна, в котором отмечается соблюдение на судне требований безопасности и соответствия его предъявляемым руководящими документами

требованиям. Выявленные нарушения указываются в акте, в связи с чем капитану предписывается устранить нарушения. Перед выходом в рейс из порта судно подает в службы капитана порта документы для разрешения выхода судна в рейс. Применительно к транспортным судам такими документами являются заявление на отход, судовая роль, свидетельство о безопасном составе экипажа, акт о готовности судна к рейсу, документы экипажа судна, регистровые документы судна, документы о последней проверке судна в портовом контроле, а также документы о погодных условиях по маршруту движения. Применительно к грузу предоставляются сертификат о безопасной укладке груза, документы о расчете остойчивости, акт о готовности судна к выходу, наставление о креплении груза, грузовой план, сертификаты о креплении груза. Часть документов в копиях оставляется в службе капитана порта. Документы, как правило, передаются в службу капитана порта для проверки представителями судовладельца, экипажем судна либо агентами. При проверке документов дежурным инспектором проверяется их достаточность, правильность оформления, наличие препятствий для выхода судна. Выезд инспекторов для проверки полноты и правильности документов, поданных на отход судна в рейс, осуществляется на суда с ограниченным районом плавания. Выезд осуществляется к фактическому отходу судна в целях проверки загрузки судна, правильности укладки груза и его крепления, поскольку зачастую на такие суда судовладельцы укладывают большее количество груза, чем разрешено и в неправильном порядке. В отдельных случаях проверка осуществляется на основании судовых документов без выезда на судно. Дежурный инспектор по результатам проверки представленных ему документов проставляет свою подпись на документах (заявлении капитана на отход), штамп на судовой роли об отходе судна, подписывает разрешение на право выхода судна из порта, что является достаточным для разрешения судну на выход из порта.

Судно «Парамушир» он ранее на приход в порт Петропавловск-Камчатский и отход из порта никогда не проверял и не оформлял, в периодических проверках данного судна не участвовал. 06.10.2015 года он находился на дежурстве на рабочем месте в администрации порта. В службу портового контроля обратился работник предприятия ООО «Восточный берег» по имени Алексей, который, как ему известно, осуществлял полномочия агента по представлению документов для оформления прихода и отхода судов. Алексей сообщил, что судно «Парамушир» готово к выходу в рейс из порта Петропавловск-Камчатский в порт Северо-Курильск для перевозки груза. Поскольку в тот момент на месте отсутствовал инспектор Рак А.А., который, как правило, занимается оформлением транспортных судов, несмотря на то, что он обычно занимается рыболовными судами, он принял документы для оформления отхода судна. Алексею были представлены заявление капитана на отход, судовая роль, регистровые документы судна, документы о последнем освидетельствовании судна службой капитана порта, документы о погодных условиях, подлинники документов на членов экипажа судна. Кроме того, были предоставлены такие документы как план и схема перехода, расчет остойчивости, проверка остойчивости, программа статической остойчивости, грузовой план, сертификат (акт) безопасной укладки и крепления груза, инструкции и план перехода судна, документы о сдаче загрязняющих веществ, а также коносамент на груз. Проверив представленные ему документы, он установил, что число и состав членов экипажа судна, указанных в судовой роли, соответствует составу, согласно свидетельству о безопасном минимальном составе экипажа судна. Количество и состав принятого груза, его размещение и крепление являлись достаточными для обеспечения безопасной эксплуатации судна, то есть неправильного размещения и крепления груза, перегруза судна, согласно документам, не наблюдалось. По периоду плавания навигация судна «Парамушир» должна была закончиться 15.10.2015 года, так что с данной стороны препятствий для выпуска судна также не имелось. Погодные условия, согласно представленным документам не препятствовали выходу судна из порта в рейс по маршруту движения. Согласно документам судно «Парамушир» являлось судном с ограниченным районом плавания, в связи с чем плавание судна производилось с

сопровождением другого судна. На его вопрос агент сообщил, что судно «Парамушир», как правило, ходило в сопровождении судна «Гипанис», того же судовладельца, но в настоящее время «Гипанис» в ремонте. Со слов агента им в службе капитана порта Петропавловск-Камчатский получено разрешение на осуществление перехода судна без сопровождения. Такой документ агент не предоставил, заверив, что он имеется и передан им в службу капитана порта. Он доверился агенту в данном вопросе и не стал отказывать в оформлении судна из-за отсутствия данного документа, так как причин не доверять ему у него не было, поскольку он знает, что практика выдачи подобных разрешений имеется. Проверив документы, он вместе с агентом выехал на место стоянки судна для фактической проверки его и выпуска. Кто именно составлял и подписывал документы для оформления отхода судна, ему неизвестно. Судно стояло ошвартованным правым бортом у причала № 9 «Нацрыбресурс». Прибыв на судно, он прошел на него совместно с агентом и приступил к проверке судна. В этих целях он осмотрел груз судна и его загрузку, в результате чего было установлено, что грузовая марка судна над водой. Судно было загружено грузом в соответствии с представленными документами, то есть на судне находились 1 контейнер в 20 футов, 1 контейнер в 3 фута, автомобиль, щебенка навалом. При проверке правильности и безопасности крепления груза было установлено, что контейнера, автомобиль и щебенка были закреплены тросами, талрепами по штатному. Было установлено, что крепление груза соответствует имевшемуся на судне наставлению по креплению груза. Неправильное и опасное крепление груза допущено не было, метацентрическая устойчивость судна и его остойчивость при креплении груза нарушены не были, в связи с чем препятствий для выхода судна в рейс по данному направлению не было. С членами экипажа судна он знаком не был. На его вопрос о том, все ли члены экипажа судна на борту и соответствуют ли судовой роли, агент сказал, что состав экипажа соответствует поданным документам и все члены экипажа на борту. Он лично членов экипажа не пересчитывал, так как они были заняты работами на судне. Личность находившихся на судне членов экипажа судна он не проверял, доверившись словам агента. Визуально он видел на судне 5-6 человек, в связи с чем посчитал, что нарушений с данной стороны нет. В связи с этим он дал разрешение на выход судна из порта. Сойдя совместно с агентом на берег, он присутствовал при отходе судна от причала. Судно в стандартном порядке отшвартовалось от причала и направилось к выходу из акватории порта, а он вернулся на рабочее место. О том, что судно «Парамушир» погибло, он узнал после происшествия, причины гибели судна ему неизвестны. На момент оформления отхода судна «Парамушир» 06.10.2015 года на нем нестандартного и крупногабаритного груза, который бы не подходил под судовое наставление о креплении груза на было. Перевозка крупногабаритного и нестандартного груза имеет свои особенности. Для такого груза судовладельцем либо грузоотправителем при помощи лиц, имеющих лицензию (сюрвейеров), должны разрабатываться специальные декларации на перевозку конкретного груза. В частности насколько он знает, на судне «Парамушир» на момент его гибели находились двигатель от судна и экскаватор. Данный груз является нестандартным и крупногабаритным, в связи с чем его крепление и размещение должно быть описано отдельно разработанными документами (т. 4 л.д. 51-55).

Свидетель Таратова Е.А. суду показала, что она является специалистом по кадрам ООО «Сахморфлот». В ее обязанности входит ведение кадровой документации, оформление приема на работу, увольнение людей, подготовка кадровых документов на подпись генеральному директору. Приказы о приеме и увольнении подписываются только генеральным директором. Пирогов Г.И. ей известен, он являлся заместителем генерального директора по безопасности мореплавания, в конце 2014 года он был уволен. После увольнения Пирогов Г.И. более в ООО «Сахморфлот» не трудоустроивался, однако, мог приходить и выполнять неофициально какую-нибудь работу. С момента ухода Пирогова Г.И. и до конца 2015 года должность заместителя генерального директора по безопасности мореплавания замещена не была. Ермилов ранее был капитаном судна «Парамушир», а после его увольнения был назначен Кузнецов. Об этом соответственно было известно Абрамову С.Г. Капитан судна по вопросам перевозки



грузов взаимодействовал с Абрамовым С.Г. и Соколовым В.В. посредством телефонной связи. Кто на предприятии неофициально занимался вопросами безопасности мореплавания, ей не известно. Пирогов Г.И. после увольнения приходил в офис предприятия, но цели его визитов ей не известны. Непосредственно после крушения судна на обучение по вопросам безопасности мореплавания в г. Владивосток от их предприятия направлялся Андреев. О том, что указанная должность не была замещена, подсудимому было известно; в период незамещения этой должности обязанности, связанные с безопасностью мореплавания, ни на кого не возлагались.

Из исследованных в порядке ч. 3 ст. 281 УПК РФ показаний свидетеля Таратовой Е.А. следует, что она работает в ООО «Сахморфлот», в ее обязанности входит ведение кадровой документации, оформление приема на работу, увольнение людей, кроме того она начисляет заработную плату, готовит кадровые документы на подпись генеральному директору. Все приказы по кадровому составу подписываются только им. Кадровые документы о приеме на работу и увольнении, перемещение внутри компании, особенно назначение на должность, Абрамовым С.Г. всегда изучаются, им задаются уточняющие вопросы. В головном офисе компании на постоянной основе работают: генеральный директор Абрамов С.Г., директор по эксплуатации Соколов В.В., главный бухгалтер, бухгалтер Волкова Л.В. Пирогов Г.И. с июня 2012 года работал по совместительству заместителем генерального директора по безопасности мореплавания, но 28.11.2014 года официально уволен. После увольнения Пирогова Г.И., последний в «Сахморфлот» не устраивался, какие-либо выплаты за проделанную работу не получал. Ермилов С.А., капитан судна «Парамушир», уволился 08.09.2015 года. После его увольнения на эту должность был назначен Кузнецов В.В. Белозеров Е.А. был уволен 10.09.2015 года, и на его место сразу же принят Степин А.А. Почему в судовой роли в качестве капитана указан Ермилов С.А., а в качестве 2-го механика Белозеров Е.А., она не знает, но экипаж «Парамушира» был полностью укомплектован. Заявления о приеме на работу от лиц, находящихся за пределами Южно-Сахалинска, а так же увольнении, направляются посредством электронной почты. Экипаж на «Парамушире» всегда был укомплектован полностью. В компании «Сахморфлот» имеются лицензии на перевозку пассажиров на теплоходе «Гипанис» и перевозку грузов, так же имеется лицензия на перевозку опасных грузов, а именно угля, иных лицензий на осуществление перевозки опасных грузов не имеется. До нее доходила информация, что на судне «Парамушир» употребляют спиртное. Один раз по данному поводу весной 2015 года Соколовым В.В. на Кузнецова В.В. составлен рапорт о нахождении последнего в состоянии алкогольного опьянения на рабочем месте. На основании указанного рапорта Кузнецов В.В. был смещен с должности капитана судна, а старший помощник Ермилов С.А. назначен капитаном «Парамушира», где и проработал до увольнения. По вопросам основной деятельности (перевозка грузов, оплата, объемы перевозимого груза) капитаны судов взаимодействуют только с Абрамовым С.Г. Без ведома Абрамова С.Г. никакой груз на корабли капитаны судов не принимали. Связь с капитанами судов Абрамов С.Г. поддерживал посредством телефонной связи. На судах имелся спутниковый телефон, с помощью которого капитаны докладывали о своем месте нахождения. Что конкретно произошло на судне «Парамушир», она не знает. Относительно последнего рейса «Парамушира» ею составлялись два договора с фирмой «ГАСК» и «Изыскатель», которые были подписаны Абрамовым С.Г. и направлены ею контрагентам посредством электронной почты. Иные документы ей не передавались (т. 4 л.д. 154-157, 200-203).

Оглашенные показания свидетель Таратова Е.А. подтвердила в полном объеме.

Свидетель Плеско М.А. суду показала, что с августа 2013 года по июль 2017 года она работала бухгалтером в ООО «Сахморфлот». Пирогов Г.И. был уволен в 2014 года и более его она в офисе предприятия не видела, какие-либо выплаты после увольнения Пирогову Г.И. не производились. Сообщила, что выплат лицам, замещающим должность заместителя директора по безопасности мореплавания, не производилось. Ермилов был

капитаном судна «Парамушир», однако он был уволен до крушения судна, что было достоверно известно Абрамову С.Г.

Из исследованных в порядке ч. 3 ст. 281 УПК РФ показаний свидетеля Плеско М.А. следует, что она работает в компании ООО «Сахморфлот» и в ее обязанности входит контроль движения финансовых средств, составление отчетности, налоговое сопровождение, выдача заработной платы, отчисления в фонды. В головном офисе компании на постоянной основе работают: генеральный директор Абрамов С.Г., технический директор Соколов В.В., инспектор по кадрам Таратова Е.А., бухгалтер Волкова Л.В. Пирогов Г.И. с 2012 года работал по совместительству заместителем генерального директора по безопасности мореплавания, но 28.11.2014 года официально уволен. После увольнения Пирогова Г.И., последний в «Сахморфлот» не устраивался, какие-либо выплаты за проделанную работу не получал. Кроме того, на теплоходе «Гипанис» работает бухгалтер Змазнева М.С., ее фактическое место работы находится в Петропавловске-Камчатском. Контроль за заключением договоров по финансово-хозяйственной деятельности ведет генеральный директор, прием на работу оформляется приказом, приказы составляет Таратова Е.А. Ермилов С.А., числившийся на судне «Парамушир» как капитан, был уволен по состоянию здоровья на основании личного заявления 09.09.2015 года, официально как работник ООО «Сахморфлот» Ермилов С.А. на указанном судне 06.10.2015 года в качестве капитана в рейс выйти не мог. Приказ на увольнение и приказ на расчет подписывает генеральный директор, т.е. в данном случае Абрамов С.Г. знал об увольнении Ермилова С.А. Все заключения договоров, прием груза капитанами судов, оформлялся по согласованию с Абрамовым С.Г. Полагает, что Абрамов С.Г. был в курсе погрузочных операций, количестве груза, кадрового состава судна перед его отправлением, так как поддерживал связь с капитаном «Парамушир» Кузнецовым посредством телефона. Договоры и коносаменты на отправку груза передаются посредством электронной почты с подписями капитана и грузоотправителя, в последующем оригиналы документов приходили простой почтой. По судну «Парамушир» не разработаны тарифы на перевозку груза, ценообразование является свободным, цены устанавливает Абрамов С.Г. Судно «Парамушир» приобретено в июне 2013 года, после приобретения поставлено на капитальный ремонт в порту Корсаков, большую часть работ выполняла компания «Сервисдок». В последний рейс «Парамушир», согласно официальным документам, загрузился буровой установкой, принадлежащей фирме «Изыскатель», экскаватором и контейнером, принадлежащим фирме «ГАСК». Более по бухгалтерии никаких грузов не проходило. Что могло быть загружено еще кроме перечисленных ею грузов, она не знает (т. 4 л.д. 170-173).

Оглашенные показания свидетель Плеско М.А. подтвердила в полном объеме.

Свидетель Пирогов Г.И. суду показал, что он работал в ООО «Сахморфлот» заместителем директора по безопасности мореплавания. В 2015 году на указанном предприятии он не работал и каких-либо консультаций, как специалист по безопасности мореплавания, не давал. Кто занял эту должность после его увольнения он не знает. Один раз он беседовал с человеком, который должен был работать в ООО «Сахморфлот» после него, однако, этот человек не стал там работать.

Из исследованных в порядке ч. 3 ст. 281 УПК РФ показаний свидетеля Пирогова Г.И. следует, что с 2010 года по ноябрь 2014 года он работал в ООО «Сахморфлот» по совместительству на должности заместителя генерального директора по безопасности мореплавания и также он являлся назначенным лицом компании в указанный период. В его основные должностные обязанности, согласно должностной инструкции, входило в том числе обеспечение безопасности судовождения, подготовка судовых документов, получение документов в морском регистре судоходства либо у капитанов портов. Флот организации состоит из трех судов: «Гипанис» - пассажирское судно, «Парамушир» - грузовое судно, «Борис Пастернак» - пассажирское судно, такая информация у него была на момент увольнения в ноябре 2014 года. При оборудовании судна в 2013 году на территории Корсаковского СРЗ проводилось переоборудование судна с типа «танкер»,

для перевозки пресной воды, на судно типа «генгруз». В процессе переоборудования были проведены следующие работы: увеличение высоты надстройки для увеличения числа экипажа, дополнительно установлена емкость для дизельного топлива для увеличения дальности перехода, другие изменения ему неизвестны, поскольку он лично не присутствовал при изменениях конструкции, этим занимался технический директор Соколов В.В. Все конструктивные изменения были согласованы с морским регистром судоходства. Судно «Парамушир» осуществляло перевозку угля, по вопросам перевозки грузов капитан судна связывался с генеральным директором Абрамовым С.Г., его в известность не ставили по данному поводу. Расчет остойчивости судна «Парамушир» он также не проводил, поскольку данными вопросами ведал капитан судна. Кроме того, проверку расчета остойчивости проводит ИГПК при отходе судна из порта. Учитывая, что он находился в г. Южно-Сахалинске, а судно работало на Камчатке и северных Курильских островах, фактическую проверку он не мог осуществлять, а документацию по загрузке ему никогда не присылали, загрузкой заведовал генеральный директор, он отдавал все распоряжения капитану судна. Инспекторскую проверку он проводил один раз в 2013 году, пока судно было в порту Корсаков, после этого оно ушло в Северо-Курильск и он больше его не проверял. В 2013 году при выпуске судна в п. Корсаков было проведено освидетельствование спасательных средств, на судне имелось два плота ПСН-6, было ли что-то еще, он не знает, оформлением судна и спасательных средств занимался технический директор ООО «Сахморфлот» Соколов В.В. С марта 2015 года по 10.06.2015 года он снова был трудоустроен в ООО «Сахморфлот» на должность заместителя директора по безопасности мореплавания, при этом при заключении договора им с генеральным директором ООО «Сахморфлот» были оговорены условия, в соответствии с которыми он исполнял свои обязанности только в той части, в которой это необходимо для ежегодного предъявления СУБ компании. Так и было прописано в приказе о приеме работника на работу. 10.06.2015 года он получил в морском регистре судоходства отчет об освидетельствовании СУБ компании и с этого момента согласно условиям договора он считался не работающим в ООО «Сахморфлот». Таким образом с 10.06.2015 года он не работает в ООО «Сахморфлот» и никаких функции в данной организации не исполняет. Иногда по просьбе Абрамова С.Г. он его консультировал по вопросам составления необходимых документов, это происходило в устном порядке либо он им по электронной почте отправлял письма, содержащие нормативные документы по интересующим их вопросам. После 10.06.2015 года он в ООО «Сахморфлот» заработную плату не получал, обязанности заместителя директора не исполнял. Согласно лицензии и свидетельству о пригодности судна для перевозки навалочных грузов, судно «Парамушир» из категории опасных грузов могло перевозить только уголь. На судне «Парамушир» имеется лишь одна грузовая палуба (она же главная и верхняя). По поводу произошедшей аварии с судном «Парамушир» он пояснил, что об обстоятельствах крушения данного судна ему ничего неизвестно, члены экипажа ему не знакомы. С генеральным директором Абрамовым С.Г. по обстоятельствам крушения он не разговаривал.

Ознакомившись с документами, изъятыми в ходе обыска 19.10.2015 года по уголовному делу № 801795 по адресу: Сахалинская область, г. Северо-Курильск, ул. Набережная, д. 2, среди которых содержалась ксерокопия приказа № 73-од от 30.09.2015 года «О подготовке т/х «Гипанис» и т/х «Парамушир» к работе в осенний зимний период 2015-2016 г. и разработке плана организационно-технических мероприятий», пояснил, что текст документа он не готовил, такой документ ему никогда не предъявлялся для ознакомления. В графе рядом с его фамилией и инициалами стоит не его подпись и выполнена она не им. Данную подпись он не мог ставить, поскольку 26.08.2015 года у него закончился срок действия удостоверения Ространснадзора о прохождении аттестации на право занятия должности ответственного за безопасность судоходства и предотвращение загрязнения окружающей среды ООО «Сахморфлот». Фактически, если после его увольнения в ООО «Сахморфлот» никого не приняли на указанную должность, то в организации отсутствовало назначенное лицо компании и фактически СУБ

компании не действовал. Также среди документов, предъявленных ему на ознакомление, содержалась копия плана организационно-технических мероприятий по обеспечению безопасности мореплавания судов на осенне-зимний период 2015-2016 г.г., утвержденный 30.09.2015 года генеральным директором ООО «Сахморфлот» Абрамовым С.Г. Ознакомившись с данным документом, он пояснил, что в графе рядом с его фамилией и инициалами на последнем листе плана стоит не его подпись и выполнена она не им. Поставить подпись в данном документе он не мог по вышеуказанным причинам (т. 4 л.д. 174-177, 180-185).

Оглашенные показания свидетель Пирогов Г.И. подтвердил в полном объеме.

Из исследованных в порядке ч. 1 ст. 281 УПК РФ показаний свидетеля Абрамова Я.С., следует, что его родителями являются Абрамов С.Г. и Камянская Ю.Г. В должности генерального директора ООО «Сахморфлотсервис» он состоит с 2012 года. Учредителем компании является Абрамов С.Г. ООО «Сахморфлотсервис» занимается перевозками грузов на арендуемых судах, в том числе суда брались в аренду в ООО «Сахморфлот», а именно СРП «Парамушир», арендовался вместе с экипажем. Относительно перевозок СРП «Парамушир», он ничего не может сказать, насколько ему известно, судно было в технически исправном состоянии, полностью укомплектовано экипажем и всем необходимым для осуществления деятельности. Когда СРП «Парамушир» уходил в последний рейс, он не был у него в аренде (т. 4 л.д. 158-161).

Из исследованных в порядке ч. 1 ст. 281 УПК РФ показаний свидетеля Камянской Ю.Г. следует, что в ООО «Сахморфлот» она работает в должности финансового директора. В круг ее обязанностей входит обеспечение финансовой дисциплины, контроль за расходованием средств, подготовка отчетов в министерство транспорта Сахалинской области, так как их организация является дотационной, т.е. они получают компенсацию на затраты, понесенные на перевозки грузов и пассажиров по линии Петропавловск-Камчатский-Северо-Курильск. Кроме нее в данной компании работает в качестве генерального директора Абрамов С.Г., технический директор Соколов В.В., заместителем по безопасности мореплавания у них работает Пирогов Г.И. Так же в офисе «Сахморфлот» работает Елена, которая занимается кадрами, главный бухгалтер и помощник бухгалтера. Вопросами организации перевозок занимается только Абрамов С.Г., Соколов В.В. занимается только обеспечением судов и организацией ремонтов. Капитаны держат связь с руководством фирмы через спутниковый телефон (т. 4 л.д. 165-168).

Свидетель Синева В.А. суду показал, что он был включен в состав комиссии по расследованию причин гибели судна «Парамушир», он давал трактовку нормативно-правовым актам. Полагает, что причиной гибели судна является смещение палубного груза. На судне имелся экскаватор, тяжелый груз, который был раскреплен. Однако не исключил, что причиной аварии могла стать остановка двигателя, неблагоприятные погодные условия, после чего судно потеряло ход, его развернуло на волну, палубный груз сместился и судно опрокинулось. Полагает, что у экипажа имелось время покинуть судно. У судна «Парамушир» имелись ограничения только по удалению и погодным условиям. От капитана судна сигнала бедствия не поступало, хотя, по его мнению, он имел возможность его подать. Отвечая на вопросы стороны защиты показал, что механику только в редких случаях разрешено покидать место несения вахты, после крушения потерпевшим бедствие судном должны заниматься специальные службы, такие есть в Петропавловске-Камчатском, в Корсакове. Через морской спасательный центр информируется суда, находящиеся рядом с терпящим бедствие судном, которые направляются для оказания помощи.

Из исследованных в порядке ч. 3 ст. 281 УПК РФ показаний свидетеля Синева В.А. следует, что он 20.10.2015 года на основании приказа ДВУ Госморнадзора был включен в комиссию по расследованию аварийного случая с судном «Парамушир», произошедшего 17.10.2015 года в первом Курильском проливе, недалеко от о. Парамушир. На основании данного приказа в комиссию также были включены представители ДВУ Госморнадзора Турищев И.П., Ермоленко А.Н., Москаленко О.В.,

Кудрявцев П.П., а также представители Камчатского ЛО Климович А.В. и Сахалинского ЛО, он и Ельников В.Л. Расследование аварийного случая проводилось с момента создания комиссии до 01.03.2016 года. По результатам расследования аварийное происшествие с судном «Парамушир» было квалифицировано как очень серьезная авария. Расследование проводится следующим образом. Проводится сбор необходимой документации, в том числе документы по организации судовладельца, документы на судно, все документы по оформлению судна в рейс, сводки о погоде и иные документы в зависимости от обстоятельств произошедшей аварии. Также производятся опросы очевидцев и иных лиц, имеющих отношение к судну и организации-судовладельцу. После сбора необходимой информации производится анализ полученных материалов и на основании нормативных актов в области мореплавания принимается решение о причинах аварии и лицах, допустивших нарушения, в результате которых произошла авария. Также даются рекомендации по выполнению мероприятий, направленных на недопущение в будущем подобных нарушений. Касательно расследования аварии судна «Парамушир» он пояснил, что расследование проводилось в вышеуказанном порядке. Так, он и Ельников В.Л. выполняли работу в части сбора информации о судне, организации-судовладельце, также они проводили опросы руководства организации «Сахморфлот» и иных лиц, кроме того с их участием проводились допросы данных лиц.

В ходе расследования было установлено, что судно «Парамушир» является самоходным плашкоутом, данный тип судов предназначен для перевозки грузов. Все необходимые документы для работы судна были оформлены в надлежащем порядке. Судно было пригодно для перевозки грузов. Однако, в ходе расследования были выявлены нарушения, которые и привели к гибели судна и членов экипажа. Так, одной из причин аварии комиссией признано смещение груза, находящегося на палубе в результате его ненадежного крепления и недостаточной остойчивости судна. Данное нарушение допущено капитаном судна, поскольку он непосредственно должен был следить за загрузкой и остойчивостью судна, а также за креплением груза на палубе судна, аналогичные нарушения допустило ООО «Сахморфлот», которые непосредственно должны были проверить загрузку судна и обеспечить безопасность судна перед выходом в рейс, либо поручить данный контроль кому-либо. Следующей причиной аварии комиссией признано то, что при выходе в рейс 17.10.2015 не были учтены ограничения по гидрометеословиям, установленные Регистром судоходства. Лицами, допустившими нарушения в данной части, были признаны ООО «Сахморфлот» и старший помощник капитана судна. При загрузке судна «Парамушир» нестандартизированным грузом, указанные лица должны были учесть, что его маневренные характеристики изменятся и принимать решение с учетом данного обстоятельства, однако руление старшим помощником капитана было неверным, что и привело, по мнению комиссии, к гибели судна. Касательно нарушения по численности экипажа, то в данном случае количество членов экипажа вряд ли могло повлиять на ситуацию, поскольку авария произошла ввиду вышеуказанных причин и наличие еще одного члена экипажа ничего бы не изменило. Все нормативные акты, требования которых были нарушены ООО «Сахморфлот», капитаном судна и старшим помощником капитана указаны в заключении по расследованию аварии (т. 4 л.д. 149-153).

Оглашенные показания Синев В.А. подтвердил, почему при допросе не указывал на остановку двигателя как возможную причину аварии пояснить не смог, вероятно данная версия была исключена комиссией.

Свидетель Снегур А.А. в судебном заседании показал, что является генеральным директором ООО «Восточный бриз», основным видом деятельности которого является комплексное обслуживание морских судов. Он отправлял судно «Парамушир» из Петропавловска-Камчатского в Северо-Курильск. Ему капитан судна давал все дипломы согласно судовой роли, он отдал их в администрацию морского порта перед досмотром.

Из исследованных в порядке ч. 3 ст. 281 УПК РФ показаний свидетеля Снегура А.А. следует, что одним из видов деятельности возглавляемого им предприятия является оказание агентских услуг согласно договорам агентирования предприятиям-

судовладельцам. Одним из предприятий с которым на протяжении 4 лет ООО «Восточный бриз» состояло и состоит в настоящее время в договорных отношениях на основании договора агентирования является ООО «Сахморфлот», местом нахождения которого является Сахалинская область. Судами данного предприятия, применительно к которым оказываются агентские услуги, являются т/х «Гипанис» и т/х «Парамушир». Агентские услуги согласно договоров включают в себя помощь в оформлении судов на приход и отход в органах портового контроля и других контролирующих органах, контроль составления экипажем документов, подлежащих представлению в контролирующие органы, а также решение по поручению судовладельца различных проблем и вопросов, связанных с нахождением судна в порту Петропавловск-Камчатский. Применительно к судну «Парамушир» он выполнял следующие агентские полномочия: контроль составления экипажем документов, подлежавших предоставлению в органы портового контроля морского порта Петропавловск-Камчатский при приходе и отходе судна, подача заявки на причал, к которому швартовалось указанное судно. Иных полномочий применительно к данному судну, в том числе в части подбора экипажа, снабжения судна топливом, какого-либо участия в загрузке судна «Парамушир», он не принимал. Данное судно он оформлял на приход и отход при каждом заходе в морской порт Петропавловск-Камчатский и выходе из данного порта. Процедура оформления судна на отход из порта Петропавловск-Камчатский осуществлялась следующим образом. Он поддерживал связь с руководством ООО «Сахморфлот», а именно Абрамовым и Соколовым. От них он получал информацию о необходимости оформления судна. Получив сведения, он связывался с капитаном судна, либо старшим помощником капитана и в свою очередь говорил о необходимости подготовки документов для предоставления их в портовый контроль. Капитан о вопросах загрузки судна связывался непосредственно с судовладельцем, он к этим вопросам отношения не имел. В число документов, подлежавших предоставлению в службу портового контроля, входили применительно к судну «Парамушир» - заявление на отход, судовая роль, свидетельство о минимальном составе экипажа, акт о готовности судна к выходу, документы экипажа судна (дипломы и классификационные свидетельства), судовые и регистровые документы данного судна, документы о последней инспекторской проверке судна в портовом контроле, а также документы о погодных условиях по маршруту движения, документы о загрязняющих веществах. Применительно к грузу предоставляются сертификат о безопасной укладке и креплении груза, расчет остойчивости судна, наставление о креплении груза, грузовой план, сертификаты о креплении груза, коносаменты и другие документы на груз. Часть документов в копиях оставляется в службе капитана порта. Проверив документы, он лично доставлял их в администрацию морского порта Петропавловск-Камчатский и предоставлял инспектору портового контроля для проверки. Инспектор, изучив документы и признав их достаточными для выпуска судна из порта, вместе с ним прибывал на судно, где проверялось крепление груза, наличие, размещение груза, грузовую марку судна, то есть готовность судна к выходу из порта. По проверке и при отсутствии замечаний инспектор давал разрешение на выход судна из порта. В период осуществления им агентских полномочий применительно к судну «Парамушир» случаев запрета выходу судна не было. Ему известно, что судно «Парамушир» имеет ограничения по району плавания. Со слов капитана и старшего помощника он знает, что, как правило, судно ходило в сопровождении других судов. Вопрос о том, имеет ли судно «Парамушир» право плавания без сопровождения, поднимался однажды при оформлении судна инспектором Кубатченко. Он консультировался по данному вопросу с руководством морского порта Петропавловск-Камчатский и выход судна без сопровождения был разрешен. Экипаж судна составляли 6 человек: капитан, старший помощник капитана, старший механик, второй механик, 2 матроса. Из экипажа по вопросам оформления судна он общался со старшим помощником капитана и капитаном. Капитаном судна и старшим помощником капитана являлись Ермилов и Кузнецов. Как один, так и другой занимались составлением предоставляемых ему документов. В то же время, последние 2 рейса при подготовке

отходных документов он на борту судна капитана Ермилова лично не наблюдал. На судне имелись его документы, ходил ли он реально в данные рейсы, он не знает. Что касается оформления судна «Парамушир» в рейс 06.10.2015 года, то оно происходило при следующих обстоятельствах. Кто именно – Абрамов или Соколов позвонил ему, он не помнит, но он, связавшись с судном, сказал приготовить документы, после чего, получив сообщение об их готовности, прибыл на судно. На судне он общался с Кузнецовым. Ермилова на судне он не видел. Загрузка судна была окончена, груз закреплен, по словам Кузнецова судно было готово к рейсу. Проверив документы, он забрал их и проследовал в администрацию морского порта Петропавловск-Камчатский. Дежурным инспектором являлся Матвеев, который принял у него документы, проверил их, после чего он его доставил на судно. На судне Матвеев осмотрел груз, судно, крепление груза, после чего сообщил, что разрешает отход судна. Визуально проверку наличия и сличение состава присутствовавшего на борту экипажа Матвеев не осуществлял.

В части обеспечения достоверности сведений в представляемых в органы портового контроля, он пояснил, что в его обязанности как агента не входит проверка достоверности информации, содержащейся в судовой роли и документах на груз. Это является прямой обязанностью командного состава судна и судовладельца. Так, он проверяет наличие надлежащих документов на лиц, включенных в судовую роль в качестве членов экипажа. Если по документам в рейс выходят лица, не включенные в состав экипажа, то ответственность за это несут лица, составившие соответствующие недостоверные документы. Аналогично он не проверяет характер и количество груза. Он проверяет наличие необходимых отходных документов, в том числе документов на груз. Проверка документов осуществляется инспектором портового контроля, в функции которого и входит пресечение нарушений по загрузке и креплению груза (т. 4 л.д. 58-61).

Оглашенные показания свидетель Снегур А.А. подтвердил.

Свидетель Флоринский А.В. суду показал, что он проживает и трудится в г. Северо-Курильске. У него имеется кран, который им был предоставлен для осуществления погрузки судна «Парамушир». На судно загружали технику, экскаватор, металлолом. Чтобы грузили целый двигатель, он не помнит, в его понимании двигатель это нечто целое, а там были части. Тот металлолом, который грузили на «Парамушир», забирали с его площадки, но так как документов на него не имеется, то он ему не принадлежит. Члены экипажа «Парамушира» не жаловались на оказание давления со стороны руководства предприятия, на котором работали. Капитан «Парамушира» был человеком суровым и не стал бы что-то делать, если не хотел бы этого.

Из исследованных в порядке ч. 3 ст. 281 УПК РФ показаний свидетеля Флоринского А.В. следует, что он является индивидуальным предпринимателем. Род его деятельности заключается в оказании услуг автотранспорта на территории Северо-Курильского района. Примерно в период с 12 по 14 октября 2015 года он безвозмездно одолжил принадлежащий ему 20-ти тонный японский автокран «Като», грузоподъемностью 20 тонн, руководителю ООО «Сахморфлот» Абрамову С.Г. для осуществления погрузки металлолома на теплоход «Парамушир» в морском порту Северо-Курильска. Это он сделал по просьбе Абрамова С.Г. за день до данной погрузки. После этого к нему в г. Северо-Курильск подъехал крановщик Трофимов Сергей, он ему отдал ключи от крана, сам при данной погрузке не присутствовал. В этот же день к нему позвонил Трофимов и сказал, что ему не удастся поднять краном металлолом, поскольку не хватает вылета стрелы, то есть короткая стрела на автокране. Далее он позвонил Акимову В.В., который работает в ООО «Спиро» крановщиком, и попросил помочь в погрузке данного металлолома. Акимов В.В. в течение часа подъехал в морской порт к первому южному пирсу, где стояло судно «Парамушир», и начал грузить лежащий на пирсе металлолом 50-ти тонным автокраном «Тадана». Также на пирсе в куче металлолома стоял двигатель от судна, которое разбиралось на металлолом. Он также подъехал к месту швартовки судна «Парамушир». У причала находился капитан данного судна, который руководил погрузкой. До его прибытия в порт на судне «Парамушир»

уже был погружен трехтонный контейнер, экскаватор, автомобиль ЗИЛ с буровой вышкой и металлолом. Акимов В.В. начал осуществлять погрузку металлолома, находящегося на пирсе, в том числе, входящий в его состав двигатель, который был конструктивно разобран, примерно на 50 процентов. Высотой двигатель был примерно 2 метра, в ширину около 1,5 метров. Акимов В.В. погрузил двигатель на середину палубы судна, чуть ближе к передней части судна на доски. Тоннаж груза ему не известен. Судовладельца при погрузке не имелось. При данной погрузке инспектора портнадзора отсутствовали, поскольку погрузка была не завершена. На следующий день он также находился в порту и видел, как члены экипажа судна «Парамушир» укрепляли погруженный на судно металлолом. Двигатель был закреплен тросами-талрепами, двигатель и металлолом был на растяжке. Весь остальной груз на палубе также крепились талрепами и тросами. Вышка на резиновых колесах стояла на голой палубе, экскаватор стоял на досках. Груз был плотно скомпонован, пустого места на палубе не было. Вышеупомянутый им двигатель обозначает металлолом, конструктивно разобранный. По поводу имеющейся товаротранспортной накладной, подписанной им, поясняет, что данную накладную он, возможно, подписывал, но он ее не читал, поскольку ему ее на подпись предоставил капитан судна «Парамушир» за пару дней до отхода судна из порта Северо-Курильск. При этом он сказал ему, что это накладная за груз, который прибыл ему из г. Петропавловск-Камчатский в г. Северо-Курильск в виде трех коробок, который он получил ранее и в его получении необходимо расписаться. К металлолому он никакого отношения не имеет (т. 4 л.д. 247-250).

Оглашенные показания свидетель Флоринский А.В. подтвердил. Также дополнил, что ковш экскаватора за палубу не свисал, стрела была выдвинута за палубу, и ее угол был направлен вверх.

Свидетель Плетенской Е.В. суду показал, что при осуществлении погрузки на судно «Парамушир» в порту Северо-Курильска, Флоринский попросил у него кран для погрузки двигателя, массой 17 тонн, так как кроме их крана груз такой массой никто загрузить не мог. Он сам при погрузке не присутствовал. Насколько ему известно, грузили экскаватор, массой 20 тонн, буровую, массой 10 тонн, двигатель, массой 17 тонн, металлолом, принадлежащий Флоринскому.

Из исследованных в порядке ч. 3 ст. 281 УПК РФ показаний свидетеля Плетенского Е.В. следует, что он является генеральным директором двух строительных фирм - ООО «Спиро», ООО «Парамушир-Строй», логистической фирмы ООО «Главк», главой крестьянско-фермерского хозяйства «Велес», которые расположены на территории г. Северо-Курильска. В его фирме ООО «Спиро» работает механик-крановщик-водитель Акимов В.В., который управляет японским 50-ти тонным автокраном «Тадана». Он может самостоятельно по своему усмотрению без согласования использовать данный кран для погрузки грузов. Примерно за день до отхода судна «Парамушир» он прибыл в г.Северо-Курильск из г. Петропавловск-Камчатский, после чего заехал по служебным делам в морской порт Северо-Курильск, где увидел стоящее на первом причале полностью загруженное судно «Парамушир». Его груза там не находилось, никаких договоров с ООО «Сахморфлот» он не заключал и не присутствовал при загрузке данного судна. 15 или 16 октября 2015 года он видел, что на палубе судна стоит двадцатифутовый контейнер, экскаватор, автомобиль ЗИЛ с буровой вышкой и металлолом. Возможно там находился также трехтонный контейнер, но он его мог не заметить. В куче металлолома по центру палубы стоял судовой двигатель высотой около двух метров, шириной около метра, вокруг него располагался металлолом. Никакими тросами, оттяжками, такелажем металлолом и груз закреплен не был. Членов экипажа он не встретил. Экскаватор весит около 20 тонн, буровая около 8-9 тонн, судовой двигатель около 14 тонн, пустой двадцатифутовый контейнер весит около 2 тонн. Был ли в нем груз, он не знает. Точный тоннаж ему не известен, кому принадлежал данный груз, он не знает (т. 4 л.д. 215-217).



Оглашенные показания свидетель Плетенской Е.В. подтвердил. Дополнил, что он наблюдал отход судна, в тот момент, когда проезжал мимо. Был ли груз раскреплен, он не видел.

Свидетель Акимов В.В. суду показал, что он трудоустроен механиком в ООО «Спиро». По просьбе Флоринского он в порту Северо-Курильска на кране осуществлял погрузку двигателя, массой примерно 18 тонн, на судно «Парамушир». Двигатель был примерно 3 метра в высоту, стоял вертикально, на судно он его поставил именно таким образом. Погрузкой руководил Ларцев А. Двигатель был поставлен на палубу, на железо. Его также просили погрузить экскаватор, но ему не позволяла грузоподъемность, так как экскаватор весил около 30 тонн. Двигатель представлял собой судовой дизель, был ли он в рабочем состоянии, ему не известно, но на вид он был целым.

Из исследованных в порядке ч. 3 ст. 281 УПК РФ показаний свидетеля Акимова В.В. следует, что он работает в г. Северо-Курильск в ООО «Спиро» в должности механика и по совместительству крановщиком и водителем. Примерно 12.10.2015 года около 13 часов дня, ему позвонил Флоринский А.В. и попросил подъехать загрузить двигатель в морском порту г. Северо-Курильска с судна, которое порезали на металлолом, поскольку они своими силами не могут этого сделать, на что он согласился. Потом перезвонил Ларцев А. и сказал, что они ждут его на пирсе. Ларцева А. он знает как местного предпринимателя, который ранее был связан со сбором металлолома. Он исполнял просьбу Флоринского А.В. по погрузке, поскольку он и руководитель ООО «Спиро» имеют партнерские отношения и безвозмездно помогают друг другу в делах. Примерно через час он подъехал в морской порт, выставил японский 50-ти тонный автокран «Тадана» к первому южному пирсу, где стояло судно «Парамушир». Также на пирсе стоял двигатель от судна. К нему подошли Флоринский А.В. и Ларцев А. и сказали, что этот двигатель надо поставить на судно «Парамушир». Далее двое стропальщиков, как он понял, из команды Ларцева А., осуществили зацеп зацепного устройства крана на данном двигателе. При подъеме динамометр на его кране показал, что вес двигателя более 18 тонн и примерно равен 18 т. 700 кг. Ларцев А. показал ему, куда поставить двигатель на судне и он поставил его на переднюю часть палубы судна по центру. На палубе был и другой груз, а именно: японский экскаватор «Хитачи», буровая вышка на базе ЗИЛа 131 и металлолом. Двигатель он поставил на ровную поверхность палубы, на участок, где не было металлолома. Двигатель был поставлен вертикально и представлял собой двигатель, стоящий на поддоне из-под самого двигателя, как его непосредственной части. Члены экипажа судна в это время были в рубке. Далее он слышал, как Ларцев А. сказал кому-то из членов экипажа, что они собираются обкладывать данный погруженный на судне двигатель металлоломом. Далее он уехал и не видел, что данный двигатель чем-то укрепляют. Сколько весил погруженный ранее металлолом и вышка он не знает. Предполагает, что вышка весила около 10 тонн, поскольку сам ЗИЛ 131 весит 7 тонн, а сама установленная на нем буровая 3 тонны. Судовладельца в момент погрузки не было, экипаж судна с рубки теплохода не выходил. Ларцев А. указал на место на судне, куда поставить данный двигатель. За пару дней до указанных событий руководитель ООО «Спиро» Плетенской Е.В. просил его погрузить экскаватор на судно, но он отказался, поскольку тот весил 24 тонны, а его кран на такой большой вес не рассчитан (т. 4 л.д. 257-259).

Оглашенные показания свидетель Акимов В.В. подтвердил.

Допрошенный в судебном заседании свидетель Крыгин С.А. показал, что с апреля 2014 года он состоит в должности инспектора государственного портового контроля инспекции государственного портового контроля морского терминала Северо-Курильск морского порта Невельск. По факту крушения судна «Парамушир» показал, что видел, что судно оформлялось документально. Оформлением документов занимался Нудьга. Судно видел на погрузке, грузили металлолом, экскаватор видел на борту. При правильном креплении металлоломом на данном типе судна можно перевозить на верхней палубе. После этой трагедии вышел приказ, запрещающий перевозку металлолома на

таких судах. Отвечая на вопрос защиты, показал, что на судне «Парамушир» верхняя палуба располагается там, где находится мостик, где также находятся шлюпки.

Свидетель Братилев С.П. суду показал, что в исследуемый период времени работал в «ГАСК»; поступило распоряжение погрузить на судно «Парамушир» технику, а именно: экскаватор, массой 24 тонны, трехтонный контейнер и буровую установку. Когда осуществлялась погрузка этих предметов на судно, металлолома на палубе еще не было. Погрузкой вышеуказанного груза на судне руководил кто-то из рубки судна «Парамушир», кто именно он не видел. Когда грузили эту технику, судно было еще совсем пустое и груз в его присутствии не раскрепляли.

Свидетель Соколов В.В. суду показал, что является техническим директором в ООО «Сахморфлот». Считает, что причиной крушения судна «Парамушир» явилась остановка двигателя судна. Второй механик должен был контролировать подачу топлива с цистерны. Судно потеряло скорость, его развернуло лагом, и от силы волны перевернуло. Полагает, что смещения груза на судне не было, имела место неправильная работа штурмана. Если бы двигатель не заглох, то судно дошло бы до места назначения. Судно «Парамушир» находилось в хорошем состоянии, незадолго до аварии был осуществлен его ремонт, оно прошло проверку. Должность заместителя директора по безопасности мореплавания занимал Пирогов Г.И. После увольнения Пирогов Г.И. продолжил заниматься этими вопросами, но без оформления трудовых отношений на предприятии. Утверждает, что он лично видел, как Абрамов С.Г. платил Пирогову Г.И. за оказанные услуги, но даты и суммы назвать затруднился. Потом они наняли Андреева на должность заместителя директора по безопасности мореплавания, он получил аттестацию, а после уехал в Китай, но числился на предприятии. Механик должен всегда находиться на вахтенном месте, если ему необходимо выйти, то он по внутренней связи должен связаться с рубкой и попросить его заменить. Считает, что механик пренебрег правилами и находился не на своем рабочем месте, а на верхней палубе, где находится дизель-генератор. Судно после крушения еще долго находилось на плаву, однако следственные органы помешали осуществить спасательную операцию. Если бы груз на судне был плохо закреплен или не закреплен, то судно в рейс бы не выпустили. Полагает, что наличие в штате лица, замещающего должность заместителя директора по безопасности, не повлияло бы на рассматриваемые события. Вопросы выхода судна в рейс решает капитан, равно как и то, какой груз будет перевозить судно. По поводу причин аварии, установленных по результатам расследования, показал, что нарушение по численности экипажа – ответственность капитана и лиц, согласовывающих выход судна в рейс; ответственность по креплению груза также лежит на капитане судна, палубной команде, портнадзоре, дающем разрешение на выход судна в рейс; соблюдение погодных условий – усмотрение капитана, генеральный директор не может заставить капитана выйти в рейс. Относительно обстоятельств загрузки судна «Парамушир» показал, что капитан посредством телефонной связи сообщил о завершении загрузки судна, о том, что надзорными ведомствами судно проверено и готово выйти в рейс.

Свидетель Турищев И.П. суду показал, что он являлся председателем комиссии по расследованию причин гибели судна «Парамушир». В ходе расследования было установлено нарушение норм остойчивости судна, нарушение численности экипажа, превышение единиц техники по наставлению – крепление груза не должно превышать 6 тонн, а было 9 тонн колесной техники. Руководство предприятия и специалист по безопасности должны были следить за районом плавания, численностью экипажа, выходе судна в рейс в определенные погодные условия. Погрузка груза на судно является обязанностью экипажа. В ходе расследования причин аварии установлено, что Абрамов С.Г. непосредственно принимал участие – руководил погрузкой судна. На предприятии такого рода обязательно должно было быть лицо, ведающее вопросами безопасности мореплавания. В машинном отделении также несет вахта, при этом покидать помещение без подмены нельзя. Отсутствие вахтенного матроса влечет необеспечение наблюдения за окружающей обстановкой. Предельная высота волны для судна такого типа составляет 2 метра. Погодные условия, имевшие место в период аварии, для судна

того типа, которым являлся «Парамушир» критичны, регистром запрещено выходить в море в таких условиях, так как это ведет к нарушению остойчивости судна. отвечая на вопросы стороны защиты показал, что исходя из сложившейся практики, капитаны судов согласовывают с судовладельцем вопросы выхода в рейс; руководство компании должно владеть информацией о погодных условиях и пр.

Из исследованных в порядке ч. 3 ст. 281 УПК РФ показаний Турищева И.П. и подтвержденных им в судебном заседании следует, что он работает в ДВУ Госморнадзора с 01.10.2012 года. В должности начальника ДВУ Госморнадзора он состоит с 21.05.2014 года. На момент крушения судна «Парамушир», то есть 17.10.2015 года, он также состоял в должности начальника ДВУ Госморнадзора. В его должностные обязанности, входит, в том числе, организация и осуществление учета, оформление и расследование транспортных происшествий в зоне ответственности ДВУ Госморнадзора. 20.10.2015 года им был издан приказ за № 64-А о создании комиссии по расследованию аварийного случая, произошедшего 17.10.2015 года с т/х «Парамушир», на основании которого была создана комиссия по расследованию аварийного случая. Он являлся председателем комиссии. Порядок проведения расследования аварийных случаев регламентируется Положением о порядке расследования аварий или инцидентов на море (ПРАИМ-2013), утвержденным Приказом Министерства транспорта РФ от 08.10.2013 года № 308, Методическими рекомендациями по применению ПРАИМ-2013 от 11.04.2014 года за № АК-10/8-0434, Руководством по оказанию помощи лицам, проводящим расследование, в осуществлении кодекса расследования аварий, принятой 04.12.2013 года Международной морской организацией (ИМО). После поступления сообщения об аварийном случае, им издается приказ, в соответствии с которым создается комиссия по расследованию аварийного случая, далее комиссией производится сбор информации об аварийном случае, ее анализ, после чего готовится проект заключения по расследованию аварийного случая, который отправляется на согласование в Ространснадзор. Он, как председатель комиссии, осуществлял общий контроль за проведением расследования аварийного случая. Груз, погруженный на судно «Парамушир» перед выходом в море 17.10.2015 года, являлся крупногабаритным и тяжеловесным. Индивидуальные проекты для крепления данного груза были нужны. «Правила безопасности морской перевозки грузов», утвержденные Приказом Минтранса России от 21.04.2003 № ВР-1/п, в данном случае применимы. Причинами, приведшими судно к гибели, является загрузка судна без осуществления контроля остойчивости, в результате чего фактически остойчивость судна не соответствовала требованиям Информации об остойчивости; с большей вероятностью, наличие небольшого количества воды во всех сухих отсеках; ненадлежащее крепление палубного груза, приведшее к его начальному смещению при крене судна около 10 градусов, в условиях плавания на попутном волнении с видимой высотой волны 1,5-2 метра. Кроме того, при расследовании данного аварийного случая было установлено, что на борту судна находилась различная колесная техника, каждая единица которой весила свыше 9 тонн, несмотря на то, что разрешенная максимальная масса для единицы техники составляет 6 тонн (т. 4 л.д. 4-7).

Из показаний Нудьга А.А. в судебном заседании, следует, что на момент гибели судна «Парамушир», равно как и сейчас, он является инспектором государственного портового контроля инспекции государственного портового контроля морского терминала Северо-Курильск морского порта Невельск. Отход судна «Парамушир» должен был состояться по улучшенным погодным условиям. Он не заходил на судно для его оформления, поэтому сообщить о том, был ли раскреплен груз на судне, он не может.

Из исследованных в порядке ч. 3 ст. 281 УПК РФ показаний Нудьга А.А., следует, что он с 13.01.2015 года состоит в должности инспектора государственного портового контроля инспекция государственного портового контроля морского терминала Северо-Курильск морского порта Невельск. В его должностные обязанности входит оформление прихода и отхода судов, наблюдение за безопасностью мореплавания, проверка и надзор за судами, проверка судовых документов, дипломов командного состава,

классификационных свидетельств членов экипажа судов, надзор за техническим состоянием судов, проверка различных судовых документов, в соответствии с Кодексом торгового мореплавания, рекомендациями Министерства транспорта РФ 2002 года, общими правилами плавания по морскому порту Невельск и другими приказами и конвенциями. В процедуру оформления грузовых судов на отход из морского терминала Северо-Курильск входит проверка судовых, регистровых документов судов, на их техническое состояние. Проверка личных документов экипажа, т.е. их дипломов, квалификационных свидетельств, дающих права на занимающую должность. Также из документов проверяются санитарные книжки, санитарный журнал, пассажирская роль в пассажирских судах, расчет остойчивости, грузовой план, судовая роль, заявление на отход, судовой журнал, журнал нефтяных операций, машинный журнал, журнал операций с мусором. Паспорт, военные билеты и документы, удостоверяющие личность, инспектором не проверяются, так как это не входит в его должностные обязанности, поскольку это работа пограничников. Фотографии членов экипажа есть на подаваемых в инспекцию дипломах и свидетельствах. Лица с фотографий на этих документах с лицами экипажа, инспектора государственного портового контроля не сличают, поскольку это не входит в их должностные обязанности. Инспектора сличают фамилии на дипломах и свидетельствах с фамилиями лиц в других судовых документах и документах поданных экипажем. Согласно приложению к приказу № 140 Минтранса РФ, оформление судов на выход и на приход проходит с проверкой перечисленных в нем документов, при этом документы, удостоверяющие личность экипажа, в данный перечень не входят. Процедура оформления судна на отход в Северо-Курильском порту начинается с личного обращения капитана или помощника капитана судна к дежурному инспектору государственного портового контроля инспекции государственного портового контроля морского терминала Северо-Курильск морского порта Невельск. Инспектор дежурит в здании инспекции, расположенной около морского порта по адресу: Сахалинская область, г. Северо-Курильск, ул. Набережная д.2. При данном обращении инспектору подается заявление на отход судна, судовая роль, расчет остойчивости судна и исполнительный грузовой план, свидетельство о минимальном составе экипажа. После получения данного пакета документов, инспектор заносит в журнал отходов судов данные о названии судна, времени отхода, судовладельце, фамилию капитана, валовую вместимость судна, количество экипажа, район плавания. При этом судну дается 24 часа на выход из порта. После этого инспектор идет непосредственно на судно в порту, которое подало документы, и проверяет наличие на судне спасательных, противопожарных средств, различных журналов, карт, пособий, регистрового радиооборудования, санитарных книжек, санитарного журнала, пассажирской роли, грузового плана, судового журнала, журнала нефтяных операций, машинного журнала, журнала операций с мусором, дипломов и свидетельств, количества пассажиров, наличие подписанного капитаном грузового плана и расчета остойчивости судна в рейсе. Проверяется осадка судна, заявление на отход и расчет остойчивости, соответствие укладки и крепление груза требованиям судового наставления по креплению грузов, наличие сертификатов на используемые съемные средства крепления грузов, используемых в работе, наличие предыдущего акта осмотра судна. Проводится фактическая сверка поданных при подаче на отход документов с имеющимися на судне данными. При этом укомплектованность членов экипажа по судовой роли не проверяется на самом судне, поскольку судовая роль с лицами уже есть. Проверяется соответствие количества поданных дипломов и свидетельств членов экипажа. Если замечаний после данной проверки нет, инспектор идет в инспекцию и ставит штамп инспекции на судовой роли о разрешении судна на выход. На штампе заполняются данные о названии судна, районе его плавания, количестве членов экипажа, пассажиров при их наличии, время и дата отхода. Затем эти данные заносятся в информационную систему гражданских судов, которая размещается на электронном сайте Интернета. Контролем за оформлением судов и проверкой судна и документов на отход из морского терминала занимаются инспектора государственного портового контроля инспекции государственного портового контроля морского

терминала Северо-Курильск морского порта Невельск. Общее руководство инспекцией осуществляет ее начальник.

По состоянию на 16 и 17 октября 2015 года исполнял обязанности инспектора Марьясов А.А. Погрузка судов в морском терминале Северо-Курильска осуществляется множеством местных организацией и коммерсантов. Одной из них является ООО «Сахморфлот». Оформлением судна «Парамушир» на отход из морского терминала занимался непосредственно он, поскольку был на суточном дежурстве в качестве инспектора государственного портового контроля инспекции государственного портового контроля морского терминала Северо-Курильск морского порта Невельск с 08 часов утра 16.10.2015 года до 08 часов утра 17.10.2015 года. Он находился в рабочем кабинете. 16.10.2015 года в 20 часов 30 минут к нему в инспекцию обратился агент ООО «Скат» Зернов А.И., который принес пакет документов на отход судна «Парамушир». ООО «Скат» занимается посредническими услугами при оформлении документов на оформление приходов и отходов судна. В данном пакете находилось заявление на отход судна, судовая роль на 6 человек, свидетельство о минимальном составе экипажа, грузовой план, расчет остойчивости, документ о проверке остойчивости, расчет осадок, план перехода, акт на предмет готовности судна к работе в период навигации, расписание по борьбе экипажа с обледенением судна, диаграмму статистической остойчивости; копии актов осмотра судна инспекторами «а» и «б» от 28.07.2015 года с чек-листами, который проводится раз в 3 месяца их инспекцией, копией плана мероприятий по обеспечению безопасности судов ООО «Сахморфлот», копией приказа ООО «Сахморфлот» о подготовке судна к работе. Отход судна, со слов агента, они хотели осуществить сразу после подачи данного заявления. В самом заявлении время выхода они не указывали. Он сразу же записал в журнале отходов судов время оформления отхода судна на 20 часов 30 минут 16.10.2015 года. 16.10.2015 года примерно в 21 час вечера он вышел из здания инспекции и направился пешком к судну «Парамушир», которое стояло на первом южном причале морского порта Северо-Курильск. Он находился в форменном обмундировании инспектора портового контроля. С собой он взял документы, поданные агентом, чтобы сличить их непосредственно с тем, что имеется на судне. Никто его при следовании до судна не видел. По прибытию на судно его встретил его капитан, который был в гражданской одежде. Он знал, что он капитан, поскольку он ранее приходил к ним в инспекцию, представлялся капитаном теплохода «Парамушир» и интересовался рабочими вопросами. Он ему сказал, что суточный прогноз плохой, поэтому отход переносится до улучшения погодных условий. Потом он начал осматривать груз, находящийся на судне, согласно грузовому плану. На судне находились: буровая установка на базе грузовика, экскаватор на гусеницах, трехтонный контейнер и гора металлолома. Экскаватор стоял около рубки, контейнер стоял у правого борта судна, буровая установка у левого борта судна. Посередине судна располагалась гора металлолома, высотой около 2 метров. Двигателя в этой горе металлолома он не видел. Экскаватор стоял на деревянных досках, закреплен стальными тросами и талрепами. Буровая установка стояла по ровной поверхности металлической палубы и была закреплена металлическим тросами. Контейнер также стоял на палубе и закреплен металлическим тросами. Металлолом был перетянут и укреплен металлическими тросами. Место установки груза на палубе он указал на собственноручно нарисованной схеме, которую он прилагает к протоколу допроса. Он убедился в том, что груз был закреплен. Капитан сказал ему, что наставления по укреплению палубного груза есть в наличии. Он его посмотрел и убедился в том, что крепления соответствуют данному наставлению. Далее он с берега посмотрел осадку судна и убедился, что соответствует заявленным в документах цифрам и допустимо согласно расчету остойчивости судна. Он посмотрел наличие на судне 4 дипломов на капитана, старпома, двух механиков и 2 квалификационных свидетельств на матросов из членов экипажа. Непосредственное наличие на судне всех 6 членов экипажа он не устанавливал, так как не обязан этого делать. По документам на данном судне в рейсе должно было быть минимум 6 человек. Далее он ушел к себе в инспекцию, где пробыл до окончания смены. Сколько

непосредственно членов экипажа вышло на судне из порта 17.10.2015 года он не знает. 17.10.2015 года его сменил инспектор Трофимов А.А. В этот день он узнал, что данное судно затонуло около острова Шумшу.

Как он уже сказал, по поводу оформления данного судна он сделал следующее: получил заявление на право выхода судна из порта; проверил наличие в действительности у членов экипажа судна дипломов, подтверждений, удостоверяющих их выдачу, квалификационных и специальных свидетельств специалистов членов экипажа и льготных разрешений лиц командного состава судна. Хотя при данной проверке он непосредственно этих лиц на судне не видел. Соответствие количества пассажиров, принятых на борт, свидетельству о безопасности пассажиров судна, он не проверял, поскольку их не заявлялось. Также он проверил соответствие спасательных средств количеству имеющихся документов на членов экипажа, заявленных в судовой роли. Хотя самих членов экипажа кроме капитана и старпома он не видел. Он проверил наличие подписанного капитаном судна исполнительного грузового плана и расчета остойчивости судна в рейсе, состояние загрузки судна по грузовой марке и осадке судна. Наличие сертификатов на используемые съемные средства крепления грузов, используемых в рейсе, не проверял, поскольку таковых на судне не имелось. Наличие на судне навигационных карт и пособий на предстоящий рейс, откорректированных на дату выхода судна из порта, наличие акта пожарно-технического состояния судна, наличие предыдущего акта осмотра судна, им также было проверено. Где именно осуществлялась погрузка судна «Парамушир» ему не известно, очевидцем этого он не являлся. Кто со стороны инспекции портового контроля контролировал ход погрузки и укладки груза на данное судно «Парамушир», ему не известно. Это не входит в обязанности инспекторов. Капитаном судна «Парамушир», ему подавался план перехода и грузовой план судна перед выходом из морского терминала. Грузовой план подписан старшим помощником капитана Кузнецовым В.В. и утвержден капитаном Ермиловым, согласно имеющимся на данном плане подписям. Проверку грузового плана проводил он. Кто проводил проверку плана перехода он не знает. 16.10.2015 года он проводил проверку расчета остойчивости судна, поданного командным составом судна «Парамушир», о чем он указал выше, при этом замечаний у него не имелось. Перед отходом судна 17.10.2015 года он ничего не проверял, в этом не было необходимости, поскольку им уже все было проверено, замечаний, подлежащих устранению, сделано не было. Пришедшему на смену инспектору Трофимову А.А. он сказал, что отход судна «Парамушир» оформлен, имеется задержка до улучшения погоды. Он проводил проверку крепления груза визуально, дергал имеющиеся крепления для определения их силы натяжения. Капитаном судна «Парамушир» индивидуальный проект на размещение и крепление нестандартизированных грузов (экскаватор, двигатель, металллом) не представлялся. Капитаном судна наставление по креплению груза на судно «Парамушир» предоставлялось в виде справочника на нескольких листах. Кем он был подписан он не помнит. В нем были указаны характеристики креплений, их длина, разрывное усилие и другие параметры. Из груза был металллом, экскаватор, буровая вышка и контейнер. Про закрепления двигателя в документах ничего не говорилось. Его он на судне не видел. Также на судне «Парамушир» одна палуба и на ней, согласно информации об остойчивости судна, можно перевозить металллом на главной и единственной палубе. Информация об остойчивости судна представляет собой многостраничный документ, который находился на судне и выдавался российским морским регистром судоходства. Наличие данного документа он видел на судне. На судах данной категории можно перевозить металллом. Фотографию на дипломе капитана он не смотрел и не с чем не сличал (т. 4 л.д. 219-225).

По оглашенным показаниям Нудьга А.А., воспользовавшись ст. 51 Конституции РФ, пояснения давать отказался.

Свидетель Комков И.В. суду показал, что в исследуемый период времени он состоял в должности второго помощника капитана судна «Алдан». Когда они получили сигнал о том, что судно терпит бедствие, были плохие погодные условия. Прибыв к

месту аварии он увидел судно, перевернутое вверх дном, и одного спасшегося человека, которого они доставили на Камчатку. Со слов спасшегося человека стало известно, что причиной аварии стали плохие погодные условия, повлекшие смещение груза, в результате чего судно опрокинулось. Выживший мужчина не был пьян.

Из исследованных в порядке ч. 3 ст. 281 УПК РФ показаний свидетеля Комкова И.В. следует, что в должности второго помощника капитана судна «Алдан» (ОАО «Сахалинское морское пароходство») он работает с августа 2013 года. В круг обязанностей входит несение вахт, санитарное состояние, пожарная безопасность, медицина, запас продуктов питания. Судно осуществляет перевозки генерального груза. Судно «Алдан» с грузом вышло из порта Владивосток рейсом в порт Петропавловск-Камчатский. Судно следовало курсом без происшествий до 17.10.2015 года. 17.10.2015 года в 16 часов 00 минут он нес ходовую вахту. Поступило сообщение с т/х «Брамс» о том, что Северо-Курильским портом передано сообщение о координатах 4 раза сработавшего аварийного буя. Он доложил капитану, после чего судно изменило курс в направлении координат предположительно терпящего бедствие судна, по информации – т/х «Парамушир». Примерно 30-40 минут они следовали к координатам срабатывания аварийного буя. Срабатывание буя произошло в проливе севернее острова Шумшу. По прибытию к месту проведения спасательной операции погодные условия были следующими - было светло, волнение было, на его взгляд, не сильное - волна не более 1 метра, ветер - 15 м/с. Прибыв в район бедствия они издали увидели судно, которое находилось в перевернутом вверх дном состоянии и дрейфовало. Судно «Алдан» при этом первым прибыло к району бедствия и приступило к спасательным мероприятиям. Поисковые мероприятия заключались в визуальном поиске спасшихся и спасательных средств. Визуально был обнаружен 1 спасательный плот, который находился в перевернутом состоянии. В дальнейшем было обнаружено, что на перевернутом плоту находился один человек, который привлек к себе внимание, подняв свою руку. Они приступили к спасению. Судно подходило трижды к плоту и ему бросали выброски, а также стреляли линеметом. При этом шлюпку не спускали, так как ее могло разбить волнением моря. С третьего раза спасшийся зацепился за выброску, после чего его подтянули к штурмтрапу. На вопрос о том, сможет ли подняться на палубу, он ответил, что попробует, после чего постепенно самостоятельно поднялся по штурмтрапу на судно. В дальнейшем на судно был поднят спасательный плот. К этому моменту стемнело и дальнейшие спасательные мероприятия результата не принесли: людей, тел и спасательных средств обнаружено не было. Примерно в течении часа они продолжали поисковые мероприятия, освещая при помощи прожектора, но это результата не принесло - никто найден не был. Капитан доложил о ситуации координатору поиска и с его разрешения судно «Алдан» продолжило следовать в порт назначения. Насколько он знает, через несколько часов в район поиска должны были прийти другие суда для продолжения спасательных мероприятий. Они проследовали своим курсом и прибыли в порт Петропавловск-Камчатский примерно 12 часов 18.10.2015 года местного времени, где спасенный был передан для доставки в медицинское учреждение, а плот был в дальнейшем изъят. Спасенный, на момент, когда поднялся на борт, был без спасательного жилета. Визуально у спасенного были телесные повреждения - травма на голове и руке. Кроме того, у него визуально было сильное переохлаждение, особенно нижних конечностей. Визуально в состоянии опьянения он не находился, рассуждал и рассказывал внятно и вел себе вполне адекватно, но находился в состоянии стресса. Спасенному незамедлительно оказали медицинскую помощь. Он беседовал с ним и тот сообщил, что являлся старшим механиком судна «Парамушир», следовавшего рейсом из Северо-Курильска в Петропавловск-Камчатский с грузом более 100 тонн металлолома и техникой на борту. По словам его коллег, спасенный утверждал, что экипаж погибшего судна непосредственно до аварии употреблял на борту спиртное - праздновали день рождения дочери второго механика. Кто именно употреблял спиртное, он не знает. О случившемся он рассказал, что судно неожиданно и беспричинно стало резко крениться. Члены экипажа, кроме спасенного, бросились за жилетами, а спасшийся, с его слов, не

побежал, так как понял, что не успеет. Он не мог внятно объяснить, как оказался в плоту, но говорил, что один из плотов не всплыл. О судьбе остальных членов экипажа он ничего сообщить не смог, сказал, что двое возможно отдыхали, а двое, помимо него, присутствовали на мостике, и именно они при крене судно направились за жилетами. О причинах происшедшего спасенный упоминал, что считает, что причиной гибели судна стали нарушения при креплении груза, и как следствие, его смещение. Он акцентировал внимание на том, что у него были сомнения в правильности крепления груза (т. 4 л.д. 29-32).

Оглашенные показания свидетель Комков И.В. подтвердил.

Протоколом обыска от 18.10.2015 года зафиксировано обнаружение и изъятие в помещениях, занимаемых ООО «Сахморфлот», расположенных по адресу: Сахалинская область, г. Южно-Сахалинск, ул. Сахалинская, д. 2 следующих предметов: трудовых книжек на имя Хохлачева Владимира Владимировича 1968 года рождения, Кузнецова Вячеслава Владимировича 1965 года рождения, Гаврина Андрея Викторовича 1976 года рождения, Степина Александра Александровича 1990 года рождения, Радвиллова Эдуарда Викторовича 1969 года рождения, Широкова Дениса Валерьевича; папки-скоросшивателя белого цвета, с надписью: «Широков Денис Валерьевич, матрос т/х «Парамушир», телефон 8-924-783-54-05». В указанной папке обнаружена сшивка 21 листа формата А4, представляющих собой кадровые документы работника ООО «Сахморфлот» Широкова Д.В.; папки-скоросшивателя белого цвета, с надписью: «Гаврин Андрей Викторович, старший механик т/х «Парамушир», телефон 8-914-024-17-01». В указанной папке обнаружена сшивка 16 листов формата А4, представляющих собой кадровые документы работника ООО «Сахморфлот» Гаврина А.В.; папки-скоросшивателя белого цвета, с надписью: «Степин Александр Александрович, второй механик т/х «Парамушир», телефон 8-914-988-42-64». В указанной папке обнаружена сшивка 18 листов формата А4, представляющих собой кадровые документы работника ООО «Сахморфлот» Степина А.А.; папки-скоросшивателя белого цвета, с надписью: «Радвиллов Эдуард Викторович, матрос т/х «Парамушир», телефон 8-961-960-99-52». В указанной папке обнаружена сшивка 24 листов формата А4, представляющих собой кадровые документы работника ООО «Сахморфлот» Радвиллова Э.В.; папки-скоросшивателя белого цвета, с надписью: «Кузнецов Вячеслав Владимирович, капитан т/х «Парамушир», телефон 8-902-557-82-34». В указанной папке обнаружена сшивка 43 листов формата А4, представляющих собой кадровые документы работника ООО «Сахморфлот» Кузнецова В.В.; папки-скоросшивателя белого цвета, с надписью: «Хохлачев Владимир Владимирович, старший помощник капитана т/х «Парамушир», телефон 8-924-695-24-15, 8-914-794-31-45». В указанной папке обнаружена сшивка 18 листов формата А4, представляющих собой кадровые документы работника ООО «Сахморфлот» Хохлачева В.В. (т. 6 л.д. 3-13).

Изъятые в ходе обыска документы осмотрены следователем в соответствии с требованиями ст. 177 УПК РФ (т. 6 л.д. 14-21), признаны и приобщены в качестве вещественных доказательств по уголовному делу (т. 6 л.д. 61-63).

Протоколами обысков от 19.10.2015 года и от 20.10.2015 года зафиксировано обнаружение и изъятие в помещениях, занимаемых ООО «Сахморфлот», расположенных по адресу: Сахалинская область, г. Южно-Сахалинск, ул. Сахалинская, д. 2, документов и предметов, в том числе: папки, содержащей должностные инструкции административно-управленческого персонала ООО «Сахморфлот», утвержденные 25.12.2012 года (генерального директора, директора по эксплуатации, заместителя генерального директора по безопасности мореплавания – в 2-х экземплярах, главного бухгалтера, бухгалтера, бухгалтера-кассира, специалиста по кадрам, финансового директора); папки с надписью «Отчетность 2015», системных блоков, двух папкок-скоросшивателей с документацией, документов в трех прозрачных файлах, 9 листов бумаги формата А4, 7 штампов (т. 6 л.д. 67-142, 145-153).



Изъятые в ходе обыска 19.10.2015 года документы 22.10.2015 года осмотрены следователем в соответствии с требованиями ст. 177 УПК РФ (т. 6 л.д. 154-158), признаны и приобщены в качестве вещественных доказательств по уголовному делу (т. 6 л.д. 169).

Протоколом осмотра предметов (документов) от 11.11.2015 года зафиксирован осмотр предметов и документов, изъятых из сейфа при производстве обыска в ООО «Сахморфлот» 19.10.2015 года, среди которых папка синего цвета с надписью «Документы т/х Парамушир». Осмотром содержимого папки установлено, что в ней находятся: заключение о соответствии судовых радиостанций, разрешение на судовую радиостанцию, копии регистрационных документов на судно т/х «Парамушир», подлинник свидетельства о праве собственности на судно. Кроме того, в папке содержатся копии следующих документов: свидетельства о праве плавания под государственным флагом РФ судна «Парамушир», отчета по освидетельствованию судна «Парамушир» Российским морским регистром судоходства, свидетельства о пригодности судна для перевозки навалочных грузов, классификационного свидетельства, мерительного свидетельства, свидетельства о минимальном составе экипажа судна, свидетельства о грузовой марке. Указанные документы в копиях приобщены следователем к данному протоколу в качестве приложения № 5 на 19 листах. Кроме того, рассмотрено находящееся в полимерной папке синего цвета удостоверение о повышении квалификации Абрамова С.Г. по программе «Подготовка лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъектах транспортной инфраструктуры (перевозчиках)», с данного удостоверения следователем изготовлена копия и приобщена к протоколу в качестве Приложения № 4 (т. 7 л.д. 1-34).

Из протокола обыска, проведенного 19.10.2015 года в помещениях, занимаемых инспекцией государственного портового контроля морского терминала Северо-Курильск морского порта Невельск, расположенных по адресу: Сахалинская область, г. Северо-Курильск, ул. Набережная, д. 2, следует, что при производстве данного следственного действия изъяты предметы и документы, в том числе заявление капитана судна «Парамушир» № 1378 от 07.10.2015 на заход судна в порт, судовая роль судна «Парамушир», поданная при заходе в порт 07.10.2015, в которой указан экипаж судна в составе капитана Ермилова С.А., старшего помощника капитана Кузнецова В.В., старшего механика Гаврина А.В., матросов Широкова Д.В. и Радивилова Э.В., а также второго механика Белозерова Е.А., заявление капитана на отход судна «Парамушир» из морского терминала Северо-Курильск № 1406 от 16.10.2015, в качестве палубного груза указан контейнер весом 1,8 тонн, буровая – 9 тонн, экскаватор – 25 тонн, металлолом 81,31 тонны, судовая роль судна «Парамушир», поданная при отходе из порта 16.10.2015 года, в которой указан экипаж судна в составе капитана Ермилова С.А., старшего помощника капитана Кузнецова В.В., старшего механика Гаврина А.В., матросов Широкова Д.В. и Радивилова Э.В., а также второго механика Белозерова Е.А., план перехода Северо-Курильск – Петропавловск-Камчатский с указанием мест убежищ, грузовой план судна «Парамушир», составленный Кузнецовым В.В., расчет остойчивости в рейсе № 6 судна «Парамушир», проверка остойчивости, расчет осадок, диаграмма статической остойчивости, свидетельство о минимальном составе экипажа судна «Парамушир», акт о готовности работы судна «Парамушир» к работе в период тяжелой навигации в осенне-зимний период 2015-2016 года, приказ № 73-од о разработке плана мероприятий по подготовке судов к эксплуатации в осенне-зимний период 2015-2016 года, расписание по борьбе экипажа с обледенением судна, акт осмотра судна от 28.07.2015, чек-лист пожарной проверки, проверочный чек-лист расширенной инспекции (т. 7 л.д. 91-98). Изъятые в ходе данного обыска документы 24.10.2015 года осмотрены следователем в соответствии с требованиями ст. 177 УПК РФ (т. 7 л.д. 99-106), признаны и приобщены в качестве вещественных доказательств по уголовному делу (т. 7 л.д. 107-108).

Протоколом выемки от 18.10.2015 года зафиксировано изъятие в помещении Сахалинского отделения ДВФ ФГУ «РМРС», расположенном по адресу: Сахалинская область, г. Холмск, ул. Советская, д. 93а, CD-R диска «Verbatim» с номерами 9333 49 RF 2143 ze0695-CDR-A80A AZO, а также документов: сшивки листов формата А4 - информации об остойчивости судна «Парамушир» 150.32-901-007 на 66 листах, сшивки листов формата А4 - вспомогательных расчетов к информации об остойчивости судна «Парамушир» 150.32-901-005 на 23 листах, сшивки листов формата А4 – дополнения к информации об остойчивости № 150.32-901-007 150.32-901-007АА на 10 листах, наставление по креплению грузов судна СРП-150-32 Д1408-901-001 на 49 листах (т. 7 л.д. 113-122). Указанные документы и диск 24.10.2015 года и 28.11.2015 года осмотрены следователем в соответствии с требованиями ст. 177 УПК РФ (т. 7 л.д. 123-130, 132-134), признаны и приобщены в качестве вещественных доказательств по уголовному делу (т. 7 л.д. 131, 135).

Согласно выписке из ЕГРЮЛ от 11.02.2016 года, генеральным директором ООО «Сахморфлот» является Абрамов С.Г. Указанное общество расположено по адресу г. Южно-Сахалинск, ул. Сахалинская, д. 2, одним из видов деятельности общества является деятельность морского грузового транспорта (т. 8 л.д. 1-6)

Из копии приказа № 5-ОД от 18.12.2012 года следует, что Абрамов С.Г. вступил в должность генерального директора ООО «Сахморфлот» с 25.12.2012 года (т. 8 л.д. 7). Указанные сведения соответствуют данным, указанным в трудовой книжке подсудимого.

В соответствии с должностной инструкцией, генеральный директор ООО «Сахморфлот», согласно п. 1.5, должен знать законы, указы, постановления, распоряжения, приказы, другие нормативные и руководящие документы, касающиеся работы предприятия. В соответствии с п. 2.1 должностной инструкции, генеральный директор руководит в соответствии с действующим законодательством производственно-хозяйственной и финансово-экономической деятельностью предприятия, неся всю полноту ответственности за последствия принимаемых решений. На основании п.2.3, генеральный директор принимает меры по обеспечению предприятия квалифицированными кадрами, рациональному использованию и развитию их профессиональных знаний и опыта, созданию безопасных и благоприятных для жизни и здоровья условий труда. В соответствии с п. 3.5. должностной инструкции генеральный директор вправе издавать приказы и давать указания, обязательные для исполнения всеми работниками ООО «Сахморфлот». На основании п. п.4.1, 4.3 и 4.4 должностной инструкции генеральный директор несет ответственность за соблюдение условий должностной инструкции, положений устава ООО «Сахморфлот», а так же действующего законодательства РФ, осуществление повседневного руководства деятельностью, контроль работы ООО «Сахморфлот».

Согласно должностной инструкции о правах и ответственности заместителя генерального директора по безопасности мореплавания, ответственного за безопасность мореплавания и предотвращение загрязнения окружающей среды, утвержденной 25.12.2012 года генеральным директором ООО «Сахморфлот» Абрамовым С.Г., заместитель генерального директора по безопасности мореплавания является ответственным исполнителем работ по безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения окружающей среды, предусмотренных деятельностью компании (п.1.1). В основные задачи и функции указанного должностного лица, в том числе, входят: обеспечение безопасности мореплавания и безопасной перевозки грузов/пассажиров, пожарной безопасности и охраны судов компании в соответствии с Политикой безопасности и защиты окружающей среды, путем внедрения и контроля исполнения на судах требований СУБ, международных, национальных и установленных в компании норм и правил в области обеспечения безопасности мореплавания и сохранения окружающей среды; постоянный контроль за местоположением судов компании и гидрометеорологической обстановки в районе нахождения судов; выдача рекомендаций и указаний капитанам судов по обеспечению безопасности мореплавания; обеспечение соответствия требованиям нормативных правовых актов в области безопасности

мореплавания при осуществлении деятельности компании; осуществление контроля за обеспечением укомплектованности экипажей судов по штатной численности квалифицированным персоналом в соответствии с требованиями Международной конвенции ПДНВ-78 с поправками (п.п. 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.5, 2.1.6). При этом, заместитель генерального директора по безопасности мореплавания, в том числе, вправе: давать указания капитанам судов по вопросам обеспечения безопасности мореплавания, безопасной перевозки грузов/пассажиров, пожарной безопасности и охраны судов и требовать их выполнения; останавливать или запрещать производство грузовых операций или рабочих процессов, если они производятся с отступлением, от нормативных требований и могут привести к аварийной ситуации, несчастному случаю, загрязнению окружающей среды; запрещать выход в море и плавание судов компании в случаях обнаружения недостатков, которые снижают мореходное состояние судна и создают угрозу или предпосылки аварийного случая (п.п. 3.1.4, 3.1.8, 3.1.9).

Согласно лицензии серии МР-1 № 001706 от 02.06.2015 года, выданной Ространснадзором Минтранса России, ООО «Сахморфлот» вправе осуществлять деятельность по перевозке морским транспортом опасных грузов 4 класса (уголь навалом). Согласно приложению № 1 к указанной лицензии, она распространяет свое действие на судно «Парамушир», ИМО 8932871 (т. 1 л.д. 124-126).

Согласно копии свидетельства о государственной регистрации права 65 АВ № 023962 от 25.12.2008 года, Южный причал расположен по адресу Сахалинская область, г. Северо-Курильск, Северо-Курильский район, портпункт (т. 8 л.д. 142).

Согласно договору купли-продажи от 29.05.2013 года № 1, судно «СРП-150-32» («Парамушир») продано ООО «Росторг» ООО «Сахморфлот» (т. 6 л.д. 35-37).

Из копии свидетельства о праве собственности на судно «Парамушир» МР-VI № 0006008 от 07.05.2014 года следует, что указанное судно принадлежит на праве собственности ООО «Сахморфлот», тип судна «грузовое», порт регистрации Корсаков, ИМО 8932871 (т. 8 л.д. 11).

Из свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации МР-П № 0002763 следует, что судно «Парамушир», ИМО 8932871, разрешено плавание под Государственным флагом Российской Федерации (т. 1 л.д. 116-117)

В соответствии с классификационным свидетельством, выданным 16.05.2014 года должностным лицом РМРС Шипиловым С.П., судно «Парамушир» присвоен класс КМ L3 R3. Класс подтвержден 24.04.2015 года, свидетельство действительно до 16.05.2019 года (т. 1 л.д. 120-121).

Из копии свидетельства о грузовой марке судна «Парамушир» следует, что данному типу судна в зимний навигационный период разрешено портовое, рейдовое и прибрежное плавание с удалением от места убежища до 20 миль, при силе ветра не более 15 м/с и интенсивности волнения моря с высотой волны 3%-ой обеспеченности не более 2 м., в условиях, исключающих обледенение (т.7 л.л. 33-34).

В мерительном свидетельстве № 08.10544.171 содержатся сведения о том, что судно СРП-150-32, в дальнейшем переименованное в «Парамушир», 1978 года выпуска, имеет валовую вместимость 161 тонну и чистую вместимость 59 тонн, длина судна составляет 33,61 м., ширина 7 м., теоретическая высота борта 2,4 м. (т. 6 л.д. 33, 34).

Согласно приказу генерального директора ООО «Сахморфлот» Абрамова С.Г. от 28.11.2014 года № СМФ0000108, Пирогов Г.И. уволен 28.11.2014 года с должности заместителя генерального директора по безопасности мореплавания (т. 4 л.д. 188).

Приказом генерального директора ООО «Сахморфлот» Абрамова С.Г. от 02.03.2015 года № СМФ0000034/1, Пирогов Г.И. принят на работу в ООО «Сахморфлот» на должность заместителя генерального директора по безопасности мореплавания по совместительству до окончания ежегодного предьявления СУБ компании (т. 4 л.д. 186). Из копии удостоверения, выданного Пирогову Г.И. аттестационной комиссией, следует, что он в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 30.08.1993 года № 876 аттестован Федеральной службой по надзору в сфере транспорта на право занятия

должности ответственного за безопасность судоходства и предотвращение загрязнения окружающей среды ООО «Сахморфлот» до 28.08.2015 года (т. 4 л.д.189).

Из отчета № 15.03700.172 об освидетельствовании СУБ компании ООО «Сахморфлот» от 10.06.2015 года следует, что по результатам освидетельствования СУБ компании выявлено 3 несоответствия, из них значительных 0 (т. 6 л.д. 177)

Из копии журнала регистрации трудовых договоров и дополнительных соглашений ООО «Сахморфлот», содержащего записи за период с 23.01.2013 года по 14.10.2015 года, копии журнала регистрации приказов по личному составу (о предоставлении отпусков, направлении в командировку, о применении дисциплинарного взыскания) ООО «Сахморфлот», содержащего записи за период с 29.01.2015 года по 08.06.2015 года, копии журнала регистрации приказов по личному составу (прием, перевод, увольнение, поощрения премирование и т.д.), содержащей записи за период с 22.01.2013 года по 14.10.2015 года, следует, что записи о приеме на работу в ООО «Сахморфлот» Кузнецова В.В. и Пирогова Г.И. отсутствуют (т. 6 л.д. 179-217).

В то же время, из приказа № 73-од, датированного 30.09.2015 года, генеральным директором ООО «Сахморфлот» Абрамовым С.Г. поручено разработать план организационно-технических мероприятий по подготовке судов к эксплуатации в осенне-зимний период 2015-2016 гг. В приказе имеется графа ознакомления, из которой следует, что с текстом приказа якобы ознакомлен Пирогов Г.И.

Согласно плану организационно-технических мероприятий по обеспечению безопасности мореплавания судов компании на осенне-зимний период 2015-2016 годов, утвержденному 30.09.2015 года генеральным директором ООО «Сахморфлот» Абрамовым С.Г., выход судов из порта осуществляется при полном соответствии судовых документов, судовых технических средств и корпусных конструкций требованиям международных конвенций и регистру; погрузка груза должна производиться в соответствии с информацией об остойчивости и непотопляемости судна, требованиями инструкций по загрузке; перед погрузкой груза должны быть произведены предварительные расчеты загрузки судна, остойчивости, прочности и непотопляемости, после окончания погрузки должен быть произведен окончательный расчет остойчивости, прочности и непотопляемости с записью результатов расчета в судовой журнал. Перед выходом судна в рейс должны быть выполнены все требования, предписания и рекомендации РШС, Правил технической эксплуатации судов, МКУБ и других национальных и международных нормативных актов. Капитанам судов следует обеспечить контроль за загрузкой и остойчивостью судна в море (т. 1 л.д. 112-115).

Из акта, составленного от имени Гаврина А.В., Хохлачева В.В., Радивилова Э.В., Ермилова С.А., представленному в числе вещественных доказательств, следует, что судно «Парамушир» готово к работе в период тяжелой навигации в осенне-зимний период 2015-2016 гг.

Согласно трудовым книжкам, Хохлачев В.В. 10.09.2015 года принят в ООО «Сахморфлот» на должность старшего помощника капитана т/х «Парамушир», Кузнецов В.В. 03.09.2015 года принят в ООО «Сахморфлот» на должность старшего помощника капитана т/х «Парамушир», а с 10.09.2015 года переведен на должность капитана этого же судна, Степин А.А. 11.09.2015 года принят в ООО «Сахморфлот» на должность второго механика т/х «Парамушир», Радивилов Э.В. 03.06.2015 года принят в ООО «Сахморфлот» на должность старшего матроса т/х «Парамушир», согласно копии трудовой книжки (т. 6 л.д. 47-49) Гаврин А.В. принят 09.06.2015 года в ООО «Сахморфлот» на должность старшего механика т/х «Парамушир». Материалами личных дел Хохлачева В.В., Кузнецова В.В., Степина А.А., Радивилова Э.В., Гаврина А.В., приобщенных к делу в качестве вещественных доказательств, подтвержден факт осуществления последними трудовых функций и наличие у них трудовых правоотношений с ООО «Сахморфлот», директором которого является подсудимый.

В судовой роли судна «Парамушир», поданной при заходе в порт, датированной 06.10.2015 года и подписанной от имени капитана Ермилова С.А., указано, что экипаж судна состоит из капитана Ермилова С.А., старшего помощника капитана Кузнецова

В.В., старшего механика Гаврина А.В., матросов Широкова Д.В. и Радивилова Э.В., а также второго механика Белозерова Е.А.; при этом второй экземпляр судовой роли, содержащийся среди вещественных доказательств, по своему содержанию идентичен вышеназванной судовой роли.

Однако копией капитанского приемо-сдаточного акта от 09.09.2015 года установлен факт сдачи судна «Парамушир» капитаном Ермиловым С.А. капитану Кузнецову В.В., и принятие последним указанного судна, принадлежащего на праве собственности ООО «Сахморфлот», тип судна «грузовое», порт регистрации Корсаков, ИМО 8932871 (т. 8 л.д. 143-148).

Из заявления капитана Кузнецова В.В. № 1378 следует, что судно «Парамушир» 07.10.2015 года в 23 часа 00 минут прибыло с командой в количестве 6 человек, с грузом массой 107,1 тонна.

Согласно договору морской перевозки от 08.10.2015 года № 51, заключенному между ООО «Сахморфлот» (перевозчиком) и ООО «Изыскатель» (отправителем), силами ООО «Сахморфлот» из пункта отправления «Северо-Курильск» в пункт назначения «Петропавловск-Камчатский» должна была осуществляться перевозка груза – буровой установки на базе ЗИЛ-131 (т. 1 л.д. 129-131). Из коносамента № 13/10 к договору морской перевозки между ООО «Сахморфлот», ООО «ГАСК» и ООО «Изыскатель», следует, что в рамках указанного договора должна была осуществляться перевозка груза - буровой установки ЗИЛ 131, массой 9 тонн (т. 1 л.д. 128). Согласно счету на оплату № 129 от 08.10.2015 года, ООО «Изыскатель» (заказчик) надлежит оплатить ООО «Сахморфлот» за выполнение услуги, а именно перевозки буровой установки на базе ЗИЛ-131, массой 8 тонн, по маршруту «Северо-Курильск–Петропавловск-Камчатский в сумме 130 000 рублей (т. 1 л.д. 127).

Из коносамента № 12/10 между ООО «Сахморфлот» (перевозчик) и ООО «ГАСК» (грузоотправитель и грузополучатель), следует, что должна была осуществляться перевозка грузов «Экскаватор» и «Контейнер 3», массой 25 и 1,8 тонн соответственно (т. 1 л.д. 132).

Из коносамента № 14/10 между ООО «Сахморфлот» (перевозчик), Флоринским А.В. (грузоотправитель) и ООО «Металлторг» (грузополучатель), следует, что должна была осуществляться перевозка груза «Металлолом», массой 81,31 тонн (т. 1 л.д. 133).

Согласно грузовому плану судна «Парамушир», составленному Кузнецовым В.В., на судне в качестве палубного груза указаны контейнер весом 1,8 тонн, буровая весом 9 тонн, экскаватор весом 25 тонн, металлолом весом 81,31 тонн.

Согласно заявлению капитана на отход судна «Парамушир» из морского терминала Северо-Курильск № 1406 от 16.10.2015 года, составленного от имени Ермилова С.А., в качестве палубного груза указаны контейнер весом 1,8 тонны, буровая весом 9 тонн, экскаватор весом 25 тонн, металлолом весом 81,31 тонны.

Из копии судовой роли судна СРП «Парамушир» от 17.10.2015 года, порт отправления «Северо-Курильск», подписанной капитаном Кузнецовым В.В., следует, что в состав членов экипажа СРП «Парамушир» входили: капитан Кузнецов В.В., старший помощник капитана Хохлачев В.В., старший механик Гаврин А.В., второй механик Степин А.А., матрос Радивилов Э.В., т.е. общей численностью экипажа 5 человек (т. 1 л.д. 147).

При этом, согласно свидетельству о минимальном составе экипажа судна «Парамушир», представленному в числе вещественных доказательств, указанное судно отнесено к судам грузового типа и оно считается безопасно укомплектованным экипажем, если при выходе судна в море на нем находится экипаж, состоящий как минимум из 1 капитана, 1 вахтенного помощника капитана, 2 вахтенных механиков, 2 вахтенных матросов. В этом же сертификате указано, что район плавания в зимний навигационный период предполагает удаление от мест убежища до 20 миль, при силе ветра не более 15 м/с и интенсивности волнения моря с высотой волны 3% обеспеченности не более 2 м., в условиях исключаящих обледенение.

В качестве вещественных доказательств также представлены расчет устойчивости в рейсе № 6 Северо-Курильск – Петропавловск-Камчатский судна «Парамушир», составленный от имени капитана Ермилова С.А., проверка устойчивости, расчет осадок, составленная ст. помощником капитана Кузнецовым В.В., диаграмма статической устойчивости, расписание по борьбе экипажа с обледенением судна, акты осмотра судна от 14.07.2015 года, чек-лист пожарной проверки от 28.07.2015 года, проверочный чек-лист расширенной инспекции от 28.07.2015 года.

В плане перехода Северо-Курильск-Петропавловск-Камчатский, представленном в числе вещественных доказательств, указаны места убежищ, а именно: п. Северо-Курильск, залив Марии, бухта Вестник, бухта Ходукта, бухта Асача, бухта Березовая, бухта Лиственничная, бухта Русская, бухта Жирова, бухта Саранная, Авачинская Губа.

Из справки о погодных условиях № 7-3/1598 от 22.10.2015 года следует, что в период с 19 часов 00 минут 16.10.2015 года по 16 часов 00 минут 17.10.2015 года по данным метеостанции Северо-Курильск в районе г. Северо-Курильск имели место погодные явления в виде преобладающих осадков – дождь, снег, ветер западный, северо-западный скоростью от 7 до 9 м/с с порывами до 19 м/с (т. 8 л.д. 141).

Из первичного донесения об аварийном случае (происшествии) МСПЦ Петропавловск-Камчатский, следует, что 17.10.2015 года в 07 часов 49 минут по московскому времени в Тихом океане, в 5 милях от о. Шумшу, в координатах СШ 50-45,4 и ВД 156-35,4 произошло опрокидывание судна СРП «Парамушир» (т. 1 л.д. 99).

Из экспертных заключений №№ 17, 18, 19, 20 от 05.03.2016 года следует, что п. 6.2.10. Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека (приложение к приказу МЗ и соц. Развития РФ от 24.04.2008 года № 194 Н) факторами, которые могут вызвать угрожающее жизни состояние, т.е. представлять опасность для здоровья и жизни человека, могут быть следующие: различные виды механической асфиксии, последствия общего воздействия высокой или низкой температуры, последствия высокого или низкого атмосферного давления, последствия воздействия технического или атмосферного электричества, последствия других форм неблагоприятного воздействия (обезвоживание, истощение, перенапряжение организма).

Учитывая обстоятельства происшедшего, условия среды (согласно информации о погодных условиях ФГБУ «Камчатское УГМС») в которой находились потерпевшие, и, анализируя сведения специальной медицинской литературы, экспертом сделан вывод о том, что обстоятельства, при которых пропали без вести Степин А.А., Хохлачев В.В., Кузнецов В.В., Радивилов Э.В. представляли опасность для жизни и здоровья.

Проведенный анализ сведений специальной медицинской литературы, применительно к рассматриваемой ситуации (аварийная ситуация в условиях водной среды), позволяет высказаться о том, что нахождение Степина А.А., Хохлачева В.В., Кузнецова В.В. и Радивилова Э.В. в холодной воде могло привести к переохлаждению, утоплению, либо в сочетании переохлаждения с утоплением.

Таким образом, по результатам проведенного анализа экспертом высказано суждение о том, что смерть без вести пропавших Степина А.А., Хохлачева В.В., Кузнецова В.В., Радивилова Э.В. могла наступить:

1) в результате механической асфиксии от закрытия дыхательных путей водой при утоплении. В случае наступления смерти от механической асфиксии, согласно пункту 6.2.10. Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека (приложение к приказу МЗ и социального развития РФ от 24.04.2008 года № 194 Н), квалифицируется как телесное повреждение, причинившее тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни;

2) в результате общего переохлаждения организма от воздействия низкой природной температуры на организм. В случае наступления смерти от механической асфиксии согласно пункту 6.2.10. Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека (приложение к приказу МЗ и социального

развития РФ от 24.04.2008 года № 194 Н) квалифицируется как телесное повреждение, причинившее тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни.

Учитывая комбинированное воздействие внешних факторов и возможные (вероятные) причины смерти потерпевших, анализируя сведения специальной медицинской литературы, смерть потерпевших Степина А.А., Хохлачева В.В., Кузнецова В.В. и Радивилова Э.В. могла наступить до 30 - 60 минут от момента попадания их в воду. Согласно данным специальной медицинской литературы при попадании человека в холодную воду смерть может наступить очень быстро от так называемого холодового шока. Пребывание в воде при температуре +1 °С неминуемо ведет к смерти, а при +2—5 °С уже через 10 - 15 мин вызывает угрожающие жизни осложнения (Tikusis P., 1995; Carter N., 1995). При температуре ниже +10°С в течении 30 - 60 минут приводит к смерти от охлаждения. Нередко охлаждение в воде сочетается с утоплением. В случае волнения на море, волна, накрывшая человека, может привести к утоплению в воде раньше, чем разовьется общее переохлаждение организма (т. 5 л.д. 209-215, 238-244, 267-272, 295-301).

Из заключения эксперта от 11.10.2016 года № 1545 следует, что у Гаврина А.В., имелось общее переохлаждение организма, которое образовалось в результате его длительного пребывания в холодной воде, и ушибленная рана правой теменной области, которая образовалась от действия твердого тупого предмета или при ударе о таковой. Каждое из указанных телесных повреждений квалифицируется как телесное повреждение, причинившее легкий вред здоровью по признаку кратковременного расстройства здоровья не более 21 дня. Указанные телесные повреждения образовались 17.10.2015 года – 18.10.2015 года, по данным представленной медицинской документации (т. 5 л.д. 324-325).

Из заключения № ОСА 02/15 Дальневосточного УГМН по расследованию очень серьезной аварии т/х «Парамушир», произошедшей в Тихом океане 17.10.2015 года от 01.01.2016 года, следует, что причинами аварийного случая с судном т/х «Парамушир» являются смещение палубного груза в результате его ненадежного крепления и недостаточной остойчивости груза; не учет ограничений по гидрометеоусловиям, установленных РС; несоблюдение вахтенным старшим помощником капитана общепринятых приемов и способов управления судном. ООО «Сахморфлот» не контролировало проведение грузовых операций, обеспечение безопасности т/х «Парамушир» перед выходом судна в рейс и в рейсе, не учло прогноз погоды с учетом ограничений, наложенных классом судна, при плавании в осенне-зимний период, не контролировало надлежащей численности экипажа. Капитаном т/х «Парамушир» допущены такие нарушения, как загрузка судна без контроля остойчивости (фактическая остойчивость судна не соответствовала требованиям Информации об остойчивости), а также ненадежное крепление палубного груза, приведшее к его начальному смещению. Старшим помощником капитана т/х «Парамушир» допущены такие нарушения, как не учет влияния гидрометеорологических условий и состояния судна на его маневренные характеристики; выполнение циркуляции влево. Выполнение циркуляции влево после получения первоначального крена на правый борт привело судно в положение, когда левый борт оказался под ударами волн и крен на правый борт увеличился, в результате чего произошло последующее смещение груза на правый борт и судно т/х «Парамушир» опрокинулось (т. 5 л.д. 2-11).

Согласно выводам заключения комиссионной повторной судоводительской судебной экспертизы от 09.03.2017 года, непосредственной причиной опрокидывания судна явилось смещение части палубного груза. К крушению судна привела совокупность следующих факторов и обстоятельств: несоблюдение требований «Правил безопасности морской перевозки металлопродукции»; неверная оценка остойчивости судна при подготовке к рейсу; несоблюдение требований и правил безопасности судоходства, а также неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязанностей по занимаемым должностям судовладельцем и командным составом экипажа при подготовке судна к плаванию; нарушения должностными лицами контролирующими

органов при оформлении судна на отход; неверные действия старшего помощника капитана Хохлачева В.В. в аварийной ситуации.

Авария и ее последствия обусловлены не одним нарушением правил и требований безопасности движения и эксплуатации судна, жизни и здоровья граждан, а совокупностью этих нарушений, каждое из которых во взаимодействии с другими создавало реальную возможность наступления вредных последствий, и являлось необходимым условием их наступления.

После того как произошло смещение груза, возможности предотвратить опрокидывание судна, скорее всего, не было. Вероятно, имелась возможность обеспечить своевременную подачу сигнала бедствия и организованное оставление судна экипажем. Для этого старшему помощнику капитана Хохлачеву В.В. следовало удерживать судно носом против волны. Конструктивных недостатков и изменений судна, повлиявших на его крушение, в ходе работы комиссии выявлено не было.

При оформлении на отход были допущены нарушения:

1) В соответствии с «Судовой ролью» т/х «Парамушир», на борту судна должно было находиться шесть человек. Как следует из показаний потерпевшего Гаврина А.В., фактически на судне находились пять человек. «Судовая роль» была предоставлена от имени капитана Ермилова С.А., фактически отсутствовавшего на судне и не имевшего трудовых отношений с ООО «Сахморфлот». Инспектор Нудьга А.А. допустил нарушение требований Статьи 80 Кодекса торгового мореплавания, статьи 57 «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» и «Свидетельства о минимальном составе экипажа судна» в процессе проверки дипломов и квалификационных свидетельств членов экипажа. Инспектор Нудьга А.А. должен был выявить факт отсутствия на борту судна документов Широкова Д.В. и Ермилова С.А. (а также, вероятно, Белозерова Е.А.) и запретить выход т/х «Парамушир» в море.

2) В соответствии со «Свидетельством о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность» т/х «Парамушир», судну была разрешена «работа в пределах акватории порта, работа в одну дневную смену». Планировавшийся переход Северо-Курильск – Петропавловск-Камчатский не может рассматриваться как «работа в пределах акватории порта». В соответствии с «Планом перехода Северо-Курильск - Петропавловск-Камчатский», предполагаемая продолжительность перехода составляла 28 часов, что не может рассматриваться как «работа в одну дневную смену». Инспектор Нудьга А.А. допустил нарушение требований статьи 53 Кодекса торгового мореплавания и «Свидетельства о минимальном составе экипажа судна». Инспектор Нудьга А.А. должен был установить, что экипаж т/х «Парамушир» в составе шести (а фактически - пяти) человек не имеет права эксплуатировать судно в предполагаемом районе и запретить выход т/х «Парамушир» в море.

3) В «Правилах о грузовой марке морских судов» Российского морского регистра судоходства (РМРС), установлено, что весь предполагаемый маршрут движения теплохода «Парамушир» находился в пределах «зимней сезонной зоны северной части Тихого океана», для которой период с 16 октября по 15 апреля считается «зимним». Как следует из «Классификационного свидетельства» № 14.06060.172, теплоходу «Парамушир» было установлено ограничение по району плавания в зимний навигационный период с удалением от места убежища не более 20 миль, при силе ветра не более 15 м/с и интенсивности волнения моря 3%-ной обеспеченности не более 2 м. Дальность перехода между местами убежища залив Марии и бухта Вестник, указанными в «Плане перехода Северо-Курильск – Петропавловск-Камчатский», составляет около 70 миль, что существенно превышает максимально разрешенную дальность перехода между местами убежища  $2 \times 20 = 40$  миль. Таким образом, по «Плану перехода» и «Классификационному свидетельству», капитан теплохода Кузнецов В.В. намеревался вывести судно за пределы разрешенного района эксплуатации. Инспектор Нудьга А.А. не выявил этот факт при оформлении отхода т/х «Парамушир», тем самым допустив нарушение требований статьи 80 Кодекса торгового мореплавания и ограничений, установленных в «Классификационном свидетельстве» судна.



4) «Расчет остойчивости» судна был сфальсифицирован и не соответствовал «Грузовому плану т/х «Парамушир», который является исходным документом для расчета. Инспектор Нудьга А.А. совершил нарушение требований статьи 80 КТМ РФ и статьи 57 «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» не проконтролировав соответствие «Расчета остойчивости» и «Грузового плана». При этом, как следует из выполненного комиссией контрольного расчета остойчивости, у капитана Кузнецова В.В. имелась возможность представить расчет, формально соответствующий требованиям «Правил классификации и постройки морских судов». Таким образом, следует считать, что данное нарушение со стороны инспектора Нудьги А.А. не имеет непосредственного отношения к гибели теплохода «Парамушир», однако является косвенной причиной крушения, поскольку способствовало созданию чувства безответственности у капитана Кузнецова В.В.

5) Экспертом приняты во внимание представленные ему показания свидетеля Ермилова С.А. от 27.10.2015 года и показания свидетеля Широкова Д.В. от 05.11.2015 года, согласно которым за время их работы на т/х «Парамушир» с февраля 2015 года по октябрь 2015 года судно совершило несколько рейсов по маршруту Петропавловск-Камчатский – Северо-Курильск с экипажем, состоящем из шести человек. В ходе этих рейсов были нарушены требования статьи 53 Кодекса торгового мореплавания и «Свидетельства о минимальном составе экипажа», выданного капитаном порта Корсаков 08.04.2015 года и в соответствии с которым судну была предписана работа в акватории порта в одну дневную смену. Данные факты не были выявлены инспекторами Инспекций государственного портового контроля в Петропавловске-Камчатском и Северо-Курильске при оформлении отходов и приходов судна и при прохождении осмотра т/х «Парамушир» в п. Северо-Курильск 28.07.2015 года, что способствовало созданию чувства безответственности как у капитана Кузнецова В.В., так и у судовладельца, и явилось косвенной причиной крушения судна. Комиссия не может указать полный перечень лиц, причастных к данному нарушению.

Со стороны судовладельца при эксплуатации судна в сентябре-октябре 2015 года также имелись нарушения. Судовладелец допустил следующие нарушения, имеющие отношение к крушению судна:

Эксперт ссылается на показания свидетелей Ермилова С.А. и Широкова Д.В., из которых следует, что за время их работы на т/х «Парамушир» с февраля 2015 года по октябрь 2015 года судно совершило несколько рейсов по маршруту Петропавловск-Камчатский – Северо-Курильск с экипажем, состоящем из шести человек. В ходе этих рейсов были нарушены требования статьи 53 Кодекса торгового мореплавания и «Свидетельства о минимальном составе экипажа», в соответствии с которым судну была предписана работа в акватории порта в одну дневную смену. Таким образом, можно считать установленным, что ООО «Сахморфлот» эксплуатировало т/х «Парамушир» с систематическими нарушениями требований статьи 53 Кодекса торгового мореплавания и «Свидетельства о минимальном составе экипажа»; в период с 11 июня по 17 октября 2015 года не осуществлялся контроль за выполнением капитаном судна требований «Правил безопасности морской перевозки металлопродукции»; судя по «Плану перехода Северо-Курильск – Петропавловск-Камчатский», рейсовое задание, выданное судовладельцем, предполагало вывод т/х «Парамушир» за пределы установленного района эксплуатации, поскольку в зимний навигационный период судну разрешено удаление от места убежища на расстояние не более 20 миль.

Генеральный директор ООО «Сахморфлот» Абрамов С.Г. после увольнения из компании Пирогова Г.И. 10.06.2015 года должен был либо возложить обязанности заместителя генерального директора по безопасности мореплавания на другого сотрудника, либо приостановить эксплуатацию судов, находящихся под управлением ООО «Сахморфлот», либо заключить договор о передаче судов ООО «Сахморфлот» под управление другой судоходной компании. Таким образом, Абрамов С.Г. нарушил требования Приказа Минтранса РФ № 63 (т. 5 л.д. 145-188).

Кроме того, в качестве вещественных доказательств представлены: наставление по креплению грузов т/х «СРП-150-32, разработанное ООО «Далмис-М», одобренное Российским морским регистром судоходства в г. Владивостоке 25.06.2010 года; информация об остойчивости т/х «Парамушир», дополнение информации об остойчивости т/х «Парамушир», вспомогательные расчеты к информации об остойчивости т/х «Парамушир», разработанные ООО «Дарина-ДВ» и одобренные Сахалинским отделением Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства 13.05.2014 года.

В материалах уголовного дела также содержится постановление о прекращении уголовного преследования от 28.04.2017 года, согласно которому, уголовное преследование в отношении Кузнецова В.В., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 263 УК РФ, прекращено в связи со смертью обвиняемого. Также постановлением заместителя руководителя Сахалинского следственного отдела на транспорте Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ от 17.06.2017 года принято решение о выделении в отдельное производство материалов уголовного дела в отношении Нудьга А.А., обвиняемого по ч. 3 ст. 293 УК РФ.

Государственным обвинителем наряду с вышеприведенными доказательствами в обоснование вины Абрамова С.Г. также представлено заключение судоводительской экспертизы от 09.08.2016 года, согласно выводам которого, нарушения, допущенные инспектором государственного портового контроля портпункта Северо-Курильск Нудьга А.А., представителем судовладельца Абрамовым С.Г. не явились причиной гибели теплохода «Парамушир». Вины грузоотправителя не усматривается. Судно потерпело крушение по причине поступления воды в машинное отделение либо в сухой отсек № 2 (т. 5 л.д. 88-95).

Стороной защиты в судебном заседании представлены следующие доказательства.

Часть спецификации, разработанной Ленинградским центральным проектно-конструкторским бюро на самоходный рейдовый плашкоут г/п 150 т.

Среди представленных стороной защиты документов содержится незаверенная копия письма от имени Середнева А.Ф., не содержащая идентификационных признаков, из которого следует, что 22.10.2015 года им был приобретен МКРТМ «Виера» с целью демонтажа судовых двигателей и вспомогательных механизмов, при этом блок главного двигателя в связи с непригодностью был оставлен в корпусе судна.

Также стороной защиты представлена незаверенная копия ответа на адвокатский запрос, подготовленная от имени ЗПКМ Наумчука В.А. и капитана т/х «Гипанис», принадлежащего ООО «Сахморфлот», Радюкевича А.Г. о местах укрытий по маршруту Северо-Курильск – Петропавловск-Камчатский.

Отчет о научно-исследовательской работе «Анализ аварийного случая с т/х «Парамушир» произошедшего 17.10.2015 года», в дальнейшем поименованный рефератом, не содержащий сведений о квалификации лиц его подготовивших и их подписей, содержит выводы о причинах аварии т/х «Парамушир», к которым автором реферата отнесены потеря остойчивости судна на вершине волны и брочинга, следствием которых стало смещение груза и опрокидывание судна; брочинга, следствием которого было смещение груза и опрокидывание судна.

Оценивая в соответствии со ст. 88 УПК РФ документальные доказательства, представленные стороной защиты, суд приходит к следующему.

Так, представленная часть спецификации, разработанная ленинградским центральным проектно-конструкторским бюро на самоходный рейдовый плашкоут г/п 150 т. не является относимым доказательством, поскольку не имеет отношения как к деятельности Абрамова С.Г. в качестве директора ООО «Сахморфлот», так и непосредственно к потерпевшему крушению теплоходу «Парамушир».

Представленные копия письма Середнева А.Ф., о приобретении МКРТМ «Виера», содержащего блок главного двигателя, объяснение Трофимова С.Н. об обстоятельствах

погрузки двигателя на судно «Парамушир», а также поименованный отчетом о научно-исследовательской работе «Анализ аварийного случая с т/х «Парамушир» произошедшего 17.10.2015 года», реферат, суд признает недопустимыми доказательствами.

Согласно ст. 74 УПК РФ, доказательствами по уголовному делу являются любые сведения, на основе которых суд, прокурор, следователь, дознаватель в порядке, определенном УПК РФ, устанавливает наличие или отсутствие обстоятельств, подлежащих доказыванию при производстве по уголовному делу, а также иных обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела.

Исходя из требований ст. 75 УПК РФ, доказательства, полученные с нарушением требований УПК РФ, являются недопустимыми.

Объяснение Трофимова С.Н., т.е. документ, полученный не процессуальным путем, может рассматриваться лишь в качестве источника требующих подтверждения фактов и сам по себе не может служить объективным средством для установления обстоятельств уголовного дела, и, по смыслу уголовно-процессуального закона, не является вещественным доказательством, если сам не служил средством совершения преступления или не сохранил на себе следы преступления.

Незаверенное письмо Середнева А.Ф., источник происхождения которого неизвестен, в силу ст. 75 УПК РФ также нельзя признать допустимым доказательством.

Сведения, представленные в ответе о местах укрытий по маршруту Северо-Курильск – Петропавловск-Камчатский, подписанном Радюкевичем А.Г., капитаном судна «Гипанис», также принадлежащего ООО «Сахморфлот», т.е. лицом, чья служебная деятельность непосредственно связана с подсудимым Абрамовым С.Г. в связи с чем указанный свидетель объективно имеет служебную заинтересованность в наличии положительных отношений между ним и подсудимым, не влияет на выводы суда о доказанности вины Абрамова С.Г. в вышеописанном деянии. Кроме того, исходя из комплекта документов, поданных при отходе судна, у капитана судна имелись документальные сведения только о тех убежищах которые приведены в плане перехода Северо-Курильск – Петропавловск-Камчатский.

Отчет о научно-исследовательской работе «Анализ аварийного случая с т/х «Парамушир», произошедшего 17.10.2015 года» по своей сути и форме не является ни заключением специалиста, ни заключением эксперта, данный документ, в дальнейшем по тексту поименованный рефератом, не соответствует требованиям, предъявляемым ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в РФ», не содержит сведений о разъяснении лицу, проводившему «исследование», предусмотренных уголовно-процессуальным законом прав и обязанностей, и, следовательно, данный документ не отвечает требованиям УПК РФ и в силу положений ст. 75 УПК РФ является недопустимым доказательством. Кроме того, из текста отчета следует, что его расчеты и выводы в наиболее важных частях базируются на предположениях и допущениях. Так, при расчете предполагаемой скорости движения судна используется не фактический, а вероятный маршрут его движения; период времени, прошедший с момента выхода судна из порта до его крушения определяется по времени срабатывания аварийного буя, при этом время первого и последующих сигналов значительно различаются и характеризуются различной вероятностью их приема. Указанное ставит под сомнение дальнейшие расчеты и выводы авторов отчета. Более того, в отчете, его авторы фактически полностью игнорируют вопросы, связанные с креплением перевозимого судном груза, при том, что указанное обстоятельство является важнейшим элементом в определении причин смещения груза и дальнейшего развития аварийной ситуации.

Одновременно с изложенным, суд учитывает, что исходя из положений уголовно-процессуального закона, уголовное судопроизводство осуществляется на основе состязательности сторон, при этом суд не выступает на стороне обвинения или стороне защиты, создавая необходимые условия для исполнения сторонами их процессуальных обязанностей и осуществления предоставленных им прав. Стороны, в том числе сторона

защиты, не заявляли о вызове Трофимова С.Н. для его допроса непосредственно в судебном заседании, где предполагается разъяснение допрашиваемому лицу его процессуальных прав и обязанностей, равно как не заявлялось ходатайств о привлечении к участию в производстве по уголовному делу специалистов в соответствии со ст. 58 УПК РФ, также как стороны не заявляли ходатайство о назначении и проведении дополнительных экспертиз, направлении запросов и пр.

Представленные стороной защиты в ходе судебного разбирательства Правила безопасности морской перевозки генеральных грузов, устанавливающие требования к размещению, креплению и морской перевозке подвижной техники и не разрешают вопроса о правильном наименовании палуб судне «Парамушир».

Кроме того, вышеприведенные документы, представленные стороной защиты, по мнению суда, не свидетельствуют о невиновности Абрамова С.Г. в инкриминированном ему деянии, а также в силу вышеприведенных причин не могут быть использованы в качестве доказательств невиновности последнего.

Оценивая в совокупности доказательства, представленные стороной государственного обвинения, суд находит их относимыми, поскольку они имеют непосредственное отношение к рассматриваемому судом уголовному делу, допустимыми, так как они получены из источников, предусмотренных уголовно-процессуальным законом, с соблюдением процессуальных требований, а их совокупность достаточной для разрешения дела по существу.

Заключения судебно-медицинских экспертиз суд признает достоверными доказательствами, поскольку они даны экспертами, компетентными в области проводимых ими исследований, на основании постановления надлежащего должностного лица следственного органа, с соблюдением установленных УПК РФ требований, выводы экспертиз мотивированы, обоснованы и не вызывают сомнений в своей достоверности.

Давая оценку исследованным в судебном заседании заключениям судоводительских экспертиз, проведенных по факту гибели теплохода «Парамушир», суд приходит к следующему.

Заключение эксперта, так же как и любое другое доказательство, не имеет для суда заранее установленной силы и должно оцениваться в совокупности с иными доказательствами.

Так, в основу обвинительного приговора суд кладет заключение комиссионной повторной судоводительской экспертизы от 09.03.2017 года, поскольку данное заключение подготовлено комиссией экспертов, имеющих многолетний, 56 лет и 25 лет, соответственно, стаж работы по специальности, с разъяснением экспертам их процессуальных прав и обязанностей, предоставлением экспертам в распоряжение всех материалов уголовного дела, данное заключение не содержит каких-либо внутренних противоречий, а его выводы надлежащим образом, полно, всесторонне мотивированы и не вызывают у суда сомнений.

При этом, суд не принимает во внимание выводы судоводительской экспертизы от 09.08.2016 года, поскольку исследовательская часть экспертизы, несмотря на наличие выводов, производство которых возможно только путем математических расчетов с применением установленных формул, таковых расчетов не содержит, при этом суд констатирует противоречивый характер данного заключения по причине недостаточной мотивированности и противоречивости выводов, содержащихся в исследовательской части экспертизы, его выводам. Кроме того, выводы данного заключения существенно противоречат выводам вышеуказанной комиссионной экспертизы, положенной судом в основу приговора.

Как иной документ суд принимает во внимание заключение № ОСА 02/15 Дальневосточного УГМН по расследованию серьезной аварии т/х «Парамушир»,

произошедшей в Тихом океане 17.10.2015 года, поскольку его выводы согласуются с заключением комиссионной экспертизы.

Оценивая документальные доказательства, представленные государственным обвинителем, в том числе, вещественные, суд признает содержащими недостоверные сведения следующие из них.

Так, суд признает недостоверным приказ № 73-од от 30.09.2015 года генерального директора ООО «Сахморфлот» Абрамова С.Г., приведенный выше, содержащий сведения об ознакомлении с ним Пирогова Г.И. Однако, учитывая, что в судебном разбирательстве путем исследования документальных доказательств, а также посредством допроса самого Пирогова Г.И. установлено, что он в 2015 году в ООО «Сахморфлот» работал по срочному договору, до окончания предъявления СУБ компании (10.06.2015 года), а срок предоставленных ему аттестационной комиссией полномочий по замещению должности ответственного за безопасность судоходства и предотвращения загрязнения окружающей среды ООО «Сахморфлот» истек 28.08.2015 года, суд считает данный документ, якобы имеющей целью возложения на лицо, занимающееся вопросами безопасности мореплавания функции по разработке плана организационно-технических мероприятий по подготовке судов к эксплуатации в осенне-зимний период 2015-2016 гг. недостоверным, так как помимо фактического отсутствия в указанное время Пирогова Г.И. в штате ООО «Сахморфлот» установлено отсутствие иных лиц, на которых в указанном Обществе была возложена функция по обеспечению безопасности мореплавания. Кроме того, будучи допрошенным, Пирогов Г.И. сообщил, что данный документ он не подписывал, в исследуемый период времени в ООО «Сахморфлот» не работал, а после окончания срока аттестации не имел права занимать такого рода должности. Кроме того, из показаний свидетелей Таратовой Е.А. и Плеско М.А. следует, что Пирогов Г.И. в исследуемый период в штате ООО «Сахморфлот» не состоял.

По этим же причинам суд считает недостоверным план организационно-технических мероприятий по обеспечению безопасности мореплавания судов компании на осенне-зимний период 2015-2016 годов от 30.09.2015 года, утвержденный генеральным директором ООО «Сахморфлот» Абрамовым С.Г., и содержащий сведения о его подписании не только Пироговым Г.И., но и капитаном т/х «Парамушир» Ермиловым С.А., который 09.09.2015 года сдал судно капитану Кузнецову В.В. и, согласно копиям приказа о прекращении трудового договора от 09.09.2015 года № СМФ00000112, подписанного Абрамовым С.Г., а также копии трудовой книжки, (т. 4 л.д. 78-83), уволен по собственному желанию из ООО «Сахморфлот» с 09.09.2015 года, т.е. задолго до издания данного документа.

Кроме того, содержащими недостоверные сведения суд также признает акт, составленный от имени Гаврина А.В., Хохлачева В.В., Радивилова Э.В., Ермилова С.А. о готовности судна «Парамушир» к работе в период тяжелой навигации в осенне-зимний период 2015-2016 гг.; судовую роль судна «Парамушир», поданную при заходе в порт, датированную 06.10.2015 года и подписанную от имени капитана Ермилова С.А., в которой указано, что экипаж судна состоит из капитана Ермилова С.А., старшего помощника капитана Кузнецова В.В., старшего механика Гаврина А.В., матросов Широкова Д.В. и Радивилова Э.В., а также второго механика Белозерова Е.А.; расчет остойчивости в рейсе № 6 Северо-Курильск – Петропавловск-Камчатский судна «Парамушир», составленный от имени капитана Ермилова С.А. Как указано выше, судом установлено, что капитан Ермилов С.А. с 09.09.2015 года в ООО «Сахморфлот» не работал, также установлено и отсутствие в рейсах, имевших место 06.10.2015 года и 17.10.2015 года, матроса Широкова Д.В. и механика Белозерова Е.А.; содержание в данных документах недостоверных сведений ставит под сомнение достоверность изложенных в указанных документах данных и без подтверждения их содержания иными доказательствами, суд не видит оснований для признания их достоверными доказательствами.

Одновременно с изложенным, сведения, содержащиеся в заявлении капитана на отход судна «Парамушир» из морского терминала Северо-Курильск № 1406 от 16.10.2015 года о том, что в качестве палубного груза имеется контейнер весом 1,8 тонн, буровая весом 9 тонн, экскаватор весом 25 тонн, металлоломом весом 81,31 тонн, суд, несмотря на составление данного документа от имени Ермилова С.А., признает достоверными, поскольку указанная информация подтверждается иными доказательствами, как документальными, так и показаниями свидетелей-очевидцев.

Иные документальные доказательства, представленные стороной обвинения, признаются судом достоверными.

Приведенные выше показания потерпевших Хохлачевой Э.Н., Степиной В.П., Стычкевич А.М., Жездюк Н.С., Гаврина А.В., свидетелей Турищева И.П., Комкова И.В., Матвеева Г.А., Снегур А.А., Таратовой Е.А., Абрамова Я.С., Плеско М.А., Пирогова Г.И., Плетенского Е.В., Крыгина С.А., Братилева С.П., Акимова В.В., суд признает достоверными доказательствами, поскольку они логичны, последовательны, согласуются между собой и взаимодополняют друг друга, существенных противоречий, влияющих на выводы суда о доказанности вины Абрамова С.Г. в совершении вышеописанного деяния, не имеют. Сведения, изложенные в показаниях названных участников уголовного судопроизводства, объективно подтверждаются совокупностью приведенных выше документальных доказательств по уголовному делу.

Достаточных оснований, в силу которых потерпевшие и указанные свидетели, предупрежденные об уголовной ответственности за лжесвидетельство, могли бы оговорить подсудимого, судом не установлено.

Вопреки доводам стороны защиты, суд не усматривает какой-либо заинтересованности в сообщении недостоверных сведений потерпевшим Гавриным А.В., поскольку ни одно из исследованных доказательств не свидетельствует о какой-либо, даже незначительной, степени его вины в произошедшей аварии. Кроме того, сообщаемые Гавриным А.В. сведения об обстоятельствах крушения судна, в том числе и иным лицам, допрошенным по делу в качестве свидетелей, являются неизменными и последовательными с момента его спасения экипажем судна «Алдан» до его допроса в судебном заседании.

Показания свидетеля Камянской Ю.Г. о том, что заместителем директора по безопасности мореплавания в ООО «Сахморфлот», в том числе, на момент производства ее допроса 02.12.2015 года являлся Пирогов Г.И., суд признает недостоверными, как данные из желания оказать помощь своему супругу Абрамову С.Г. избежать уголовного преследования.

Показания свидетеля Синева В.А. о причинах гибели судна «Парамушир», судом признаются недостоверными и надуманными, поскольку свидетель, имея юридическую профессию, не обладает той степенью познаний, которая давала бы оснований считать его специалистом в области судовождения. Кроме того, утверждения Синева В.А. об остановке двигателя, повлекшей смещение груза и опрокидывание судна, опровергаются выводами комиссионной повторной судоводительской экспертизы от 09.03.2017 года. При этом суд учитывает, что при производстве расследования комиссией причин аварийного случая с судном «Парамушир», функция Синева В.А. сводилась к трактовке нормативно-правовых актов, регламентирующих деятельность, связанную с мореплаванием, а не производства технических расчетов, что предполагает наличие специальных познаний.

По этим же причинам суд признает недостоверными и надуманными показания свидетеля Соколова В.В. о причинах произошедшей аварии. С учетом приведенных выше установленных судом обстоятельств прекращения трудовых отношений между Пироговым Г.И. и ООО «Сахморфлот», с учетом показаний самого Пирогова Г.И., утверждения свидетеля Соколова В.В. о фактическом выполнении Пироговым Г.И.

функций лица, отвечающего за безопасность мореплавания, и осуществлении Абрамовым С.Г. Пирогову Г.И. денежных выплат за оказанную работу, судом также признаются недостоверными. Его же показания о допущенных механиком судна «Парамушир» нарушениях, а также сообщенные сведения, содержащие оценку действиям и полномочиям генерального директора ООО «Сахморфлот» и капитана судна, суд во внимание не принимает, поскольку данная информация относится к категории специальных познаний, действия и деятельность указанных лиц регламентирована нормативно-правовыми актами, в связи с чем показания Соколова В.В. в данной части носят характер сугубо умозрительных суждений и не могут приниматься судом при принятии решения по уголовному делу.

Подобная позиция свидетеля Соколова В.В., по мнению суда, обусловлена занимаемым им служебным положением в ООО «Сахморфлот», порождающим его личную заинтересованность в исходе дела и желание приуменьшить степень допущенных на предприятии нарушений, повлекших, в том числе, гибель людей.

Показания свидетеля Флоринского А.В. о том, что двигатель на судно не был загружен, а загруженные элементы двигателя судна являются металлоломом и не являются крупногабаритным грузом, суд считает умозаключением свидетеля, основанном на его субъективной оценке произошедших событий. Его же показания о том, что капитан судна «Парамушир» ввел его в заблуждение при подписании накладной на груз, о том, что он наблюдал как члены экипажа занимаются раскреплением груза на палубе, суд признает недостоверными, полагая, что тем самым свидетель желает избежать какой-либо причастности к событиям, связанным с гибелью судна и негативных последствий для него как грузоотправителя. При данных обстоятельствах суд считает, что Флоринский А.В. выступал грузоотправителем, как металлолома, так и конкретно указанного крупногабаритного груза (двигателя). При этом, показания Флоринского А.В. о том, что члены экипажа не жаловались на оказание давления со стороны руководства предприятия, по мнению суда, не свидетельствует об отсутствии такового, поскольку сообщение свидетелю этих сведений экипажем обязательным не являлось.

Кроме того, суд считает несущественным определение факта исправности и целостности, погруженного на т/х «Парамушир» судового двигателя, считая установленным, что указанный груз (двигатель) являлся крупногабаритным, что следует из признанных судом достоверными показаний свидетеля Акимова В.В. непосредственно осуществлявшего погрузку данного двигателя на палубу и показавшего, что высота двигателя составляла 3 м., а по измерительным приборам его масса составляла около 19 тонн. Также суд учитывает, что показания свидетеля объективно подтверждаются тем, что загрузка указанного крупногабаритного груза (двигателя) потребовала привлечения именно автокрана «Тадано», грузоподъемностью 50 тонн.

В иных частях показания вышеуказанных свидетелей суд считает достоверными.

Показания Нудьга А.А., в судебном заседании суд признает достоверными, поскольку они согласуются с иными доказательствами по уголовному делу, согласно которым фактического контроля и проверки судна «Парамушир» при его отходе из порта «Северо-Курильск» 16-17 октября 2015 года должностными лицами соответствующих государственных структур не осуществлялось. Показания Нудьга А.А., данные им на досудебной стадии производства по делу, из которых следует, что проверка судна им проводилась должным образом, суд считает недостоверными, ввиду их неподтвержденности иными доказательствами.

Показания подсудимого Абрамова С.Г., по сути сводящиеся к оценке предъявленного обвинения, суд оценивает критически, считая их недостоверными. Суд расценивает указанную позицию подсудимого в качестве избранного им способа защиты

от выдвинутого обвинения.

Статьями 2, 7, 15, 18 и 37 Конституции Российской Федерации установлено, что человек, его права и свободы являются высшей ценностью. В Российской Федерации охраняются труд и здоровье людей. Должностные лица, граждане и их объединения обязаны соблюдать Конституцию Российской Федерации и законы. Права и свободы человека и гражданина являются непосредственно действующими. Они определяют смысл, содержание и применение законов. Каждый имеет право на труд в условиях, отвечающих требованиям безопасности и гигиены.

Изложенное, безусловно, свидетельствует о приоритете жизни и здоровья человека перед вопросами результативности хозяйственной, в том числе предпринимательской, деятельности.

Согласно статьям 2, 21, 22 Трудового кодекса Российской Федерации (ТК РФ), исходя из общепризнанных принципов и норм международного права и в соответствии с Конституцией Российской Федерации основными принципами правового регулирования трудовых отношений и иных непосредственно связанных с ними отношений, в том числе, признаются: обеспечение права каждого работника на справедливые условия труда, в том числе на условия труда, отвечающие требованиям безопасности и гигиены; установление государственных гарантий по обеспечению прав работников, осуществление государственного контроля (надзора) за их соблюдением.

При этом работник имеет право на рабочее место, соответствующее государственным нормативным требованиям охраны труда, а работодатель, в свою очередь, обязан соблюдать трудовое законодательство и иные нормативные правовые акты, содержащие нормы трудового права; обеспечивать безопасность и условия труда, соответствующие государственным нормативным требованиям охраны труда; исполнять иные обязанности, предусмотренные трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права.

Как следует из положений статей 210-212 ТК РФ, к числу основных направлений государственной политики РФ в области охраны труда относится обеспечение приоритета сохранения жизни и здоровья работников, реализация которого обеспечивается, в том числе, согласованными действиями органов государственной власти РФ и работодателей.

Государственными нормативными требованиями охраны труда, содержащимися в федеральных законах и иных нормативных правовых актах РФ, устанавливаются правила, процедуры, критерии и нормативы, направленные на сохранение жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности.

Государственные нормативные требования охраны труда, содержащиеся в федеральных законах и иных нормативных правовых актах РФ, устанавливающие правила, процедуры, критерии и нормативы, направленные на сохранение жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности, обязательны для исполнения юридическими и физическими лицами при осуществлении ими любых видов деятельности, в том числе при эксплуатации объектов, разработке технологических процессов, организации производства и труда.

Обязанности по обеспечению безопасных условий и охраны труда возлагаются на работодателя, который обязан обеспечить безопасность работников при эксплуатации сооружений, оборудования, осуществлении технологических процессов; создание и функционирование системы управления охраной труда; соответствующие требованиям охраны труда условия труда на каждом рабочем месте; организацию контроля за состоянием условий труда на рабочих местах; принятие мер по предотвращению аварийных ситуаций, сохранению жизни и здоровья работников при возникновении таких ситуаций.



Статьями 1-3, 5, 7, 8, 57, 60 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ) установлено, что им регулируются отношения, возникающие из торгового мореплавания, то есть деятельности, связанной в том числе с использованием судов для перевозок грузов на морской линии, включая операции по их погрузке, выгрузке и хранению.

Отношения, возникающие из торгового мореплавания, регулируются также издаваемыми в соответствии с указанным Кодексом другими федеральными законами, указами Президента РФ и постановлениями Правительства РФ (далее также – иные правовые акты РФ). Правила, установленные КТМ, распространяются, в том числе на морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям.

Государственное управление в области торгового мореплавания осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере морского транспорта (далее также – федеральный орган исполнительной власти в области транспорта), а также и другими федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции. Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта в соответствии с международными договорами РФ, КТМ, другими законами и иными правовыми актами РФ издает в пределах своей компетенции обязательные для исполнения организациями, а также гражданами правила, в том числе правила буксировки, инструкции и иные акты, содержащие нормы права, регулирующие отношения, возникающие из торгового мореплавания.

Под судном в КТМ понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания; под судовладельцем – лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

Трудовые отношения членов экипажа судна регулируются ТК РФ, принятыми в соответствии с ним другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами РФ, включая КТМ и уставы службы на судах, локальными нормативными актами, содержащими нормы трудового права, а также соглашениями, коллективными договорами и трудовыми договорами.

Судовладелец обязан обеспечить членам экипажа судна безопасные условия труда, охрану их здоровья.

Согласно статьям 115, 117, 138, 141 КТМ, по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт). Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключен такой договор.

Отправителем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза без условия предоставления для морской перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений (чартер), а также любое лицо, которое сдало груз перевозчику от своего имени.

Договор морской перевозки груза должен быть заключен в письменной форме, а его наличие и содержание могут подтверждаться чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами. Отправитель должен своевременно передать перевозчику все требуемые в соответствии с портовыми, санитарными или иными административными правилами касающиеся груза документы.

При этом перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в соответствии с законом или иными правовыми актами РФ.

Пунктом 9 Постановления Совета Министров – Правительства РФ от 30.08.1993 года № 876 «О мерах по обеспечению устойчивой работы авиационного, морского, речного и автомобильного транспорта в 1993 году» (в редакции Постановления Правительства РФ от 04.08.1995 года № 785) установлено, что в целях обеспечения безопасности судоходства, полетов и движения транспортных средств, на предприятиях и в организациях независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности и (или) в их подразделениях, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов, на должности исполнительных руководителей и специалистов, связанные с обеспечением безопасности движения, могут быть назначены только лица, прошедшие специальную подготовку, подтвержденную соответствующими документами.

Лица, занимающие должности, связанные с обеспечением безопасности судоходства, полетов и движения наземных транспортных средств, проходят периодическую аттестацию на право занятия этих должностей.

Во исполнение упомянутого Постановления, Приказом Минтранспорта РФ и Минтруда РФ от 11.03.1994 года № 13/11 «Об утверждении Положения о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта», зарегистрированным в Минюсте РФ 18.04.1994 года за № 548 и действовавшего в период рассматриваемых событий, утверждено Положение о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта (далее также – Положение).

Согласно Положению, аттестация лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов, связанных с обеспечением безопасности судоходства, проводится в целях определения пригодности их к работе по обеспечению безопасной эксплуатации транспортных средств.

Основными задачами аттестации, применительно к безопасности судоходства, являются: проверка уровня знаний нормативных правовых актов и других документов, регламентирующих безопасность судоходства и умения применять их в работе; формирование высокопрофессионального кадрового состава исполнительных руководителей и специалистов, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортных средств.

Аттестация исполнительных руководителей и специалистов проводится во всех организациях и (или) их подразделениях, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов (в дальнейшем - организации), согласно перечню должностей исполнительных руководителей и специалистов, подлежащих аттестации (на морском транспорте к их числу в том числе относятся руководители или заместители руководителей, отвечающих за безопасность мореплавания в морских организациях независимо от форм собственности и вида деятельности).

Назначение на должности исполнительных руководителей и специалистов проводится после проверки и положительной оценки знаний нормативных правовых актов, регламентирующих обеспечение безопасности движения в комиссиях, создаваемых в региональных или иных органах государственного управления на транспорте, а в случае их отсутствия – в органах, выдающих лицензии организациям.

Аттестация исполнительных руководителей и специалистов организаций проводится один раз в пять лет. Аттестация проводится после повышения квалификации аттестуемого. Для проведения аттестации в региональных (бассейновых, морских администрациях портов) или иных органах государственного управления на транспорте, а в случае их отсутствия в органах, выдающих соответствующие лицензии организациям, создаются аттестационные комиссии.

Аттестационная комиссия заслушивает сообщение аттестуемого о его работе, рассматривает представленные материалы и проверяет знания нормативных правовых актов, регламентирующих безопасность движения транспортных средств, обеспечение соблюдения которых входит в служебные обязанности аттестуемых.

По результатам аттестации аттестационная комиссия дает оценку о соответствии или о несоответствии аттестуемого назначаемой (занимаемой) должности. Аттестационный лист работника, прошедшего аттестацию, хранится в его личном деле. Прошедшему аттестацию работнику также выдается удостоверение установленной формы, подписанное председателем комиссии и заверенное печатью.

Приказом Минтранса РФ от 26.07.1994 года № 63 «О мерах по повышению безопасности мореплавания», зарегистрированного Минюстом РФ 05.08.1994 года за регистрационным номером 653, судовладельцам, независимо от форм собственности, предписано: организовать внедрение в береговых подразделениях и на судах компании МКУБ; назначить в составе персонала управления лиц, ответственных за осуществление контроля за соблюдением норм безопасности и предотвращения загрязнения, связанных с эксплуатацией своих судов, а также за оказание необходимой помощи судовым экипажам в обеспечении безаварийной работы; разработать руководящие указания и инструкции для капитанов, лиц командного состава и экипажа судов по обеспечению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения моря; установить систему, обеспечивающую получение от капитанов судов немедленной информации о всех аварийных случаях с целью принятия своевременных мер по оказанию необходимой помощи судну и людям; разработать организационно-технические мероприятия, обеспечивающие высокоэффективную и безаварийную эксплуатацию судов, обратив особое внимание в том числе на: организацию систематического изучения моряками и работниками предприятия требований и рекомендаций международных конвенций и договоров, национальных правил и нормативно-технических документов Министерства транспорта РФ, Департамента морского транспорта и их выполнения; на укрепление дисциплины, организованности и порядка, формирование высокой ответственности за выполнение обязанностей по обеспечению безопасного мореплавания и охраны человеческой жизни на море.

Пунктами 1.1.1., 1.1.2., 1.2.1., 1.2.2., 1.2.5., 2.1.1., 3.1.1., 3.1.2., 3.8.1. Правил технической эксплуатации морских судов. Основное руководство. РД 31.20.01-97, утвержденных Распоряжением Минтранса РФ от 08.04.1997 года № МФ-34/672, установлено, что указанные Правила определяют основы технической эксплуатации морских судов и других плавсредств (далее также – суда), направленные на безопасность мореплавания, сохранение человеческой жизни на море, предотвращение загрязнения окружающей среды и сохранность перевозимого груза. Под технической эксплуатацией морских судов понимается деятельность экипажей судов, сотрудников береговых предприятий и организаций, обеспечивающая поддержание судов в исправном техническом состоянии для безаварийного и эффективного их использования по назначению с проектными или заданными (установленными) технико-эксплуатационными показателями при соблюдении требований действующего законодательства РФ и международных договоров, ратифицированных правительством России (далее также – национальные и международные нормативные акты). Правила распространяются на предприятия и организации морского флота РФ независимо от форм собственности, на морские суда, которые плавают под Государственным флагом России и зарегистрированы в одном из реестров судов морских торговых портов Российской Федерации в соответствии с требованиями КТМ, а также на судовладельцев этих судов. Судовладелец несет полную ответственность за техническую эксплуатацию судов с момента их приемки в эксплуатацию или постановки на баланс предприятия.

Техническая эксплуатация морских судов должна в том числе обеспечивать: конструктивную, техническую, технологическую, санитарную, экологическую и эксплуатационную надежность и безопасность судна; безаварийное использование судна; - безопасность судового экипажа, охрану человеческой жизни на море и предотвращение загрязнения окружающей среды; сохранность перевозимого груза; безопасные условия труда, социальные условия быта и отдыха судовых экипажей.

Техническая эксплуатация судов, осуществляемая судовладельцами, должна включать: управление и организацию технической эксплуатации на судах; назначение из состава администрации судовладельца лица, в ведение которого закрепляется ответственность за обеспечение технической эксплуатации конкретных судов; контроль за выполнением на судах требований национальных и международных нормативных актов и сроками действия судовых документов; организацию связи между судовладельцем и судами, в том числе при аварийных ситуациях; обеспечение судов нормативной и конструкторско-технологической документацией, контроль за ее соблюдением; учет и контроль состава и технического состояния судов, выполнения на судах требований указанных Правил, национальных и международных нормативных актов. Порядок и периодичность контроля устанавливаются судовладельцем.

Все суда в период эксплуатации подлежат обязательному государственному и ведомственному контролю, надзору и освидетельствованию в том числе и по безопасности мореплавания и охране труда. Государственный и ведомственный надзор, контроль и освидетельствование осуществляются с целью подтверждения выполнения на судне требований национальных и международных нормативных актов. Надзор, контроль и освидетельствование осуществляются с учетом особенностей, назначения и региона эксплуатации судна.

Для проверки технического состояния судна и соответствия его требованиям национальных и международных нормативных актов, оценки деятельности членов судового экипажа по поддержанию судна в исправном техническом состоянии судовладелец проводит на судах инспекторские осмотры. Независимо от периодичности инспекторских осмотров, ответственные лица судовладельца обеспечивают постоянный надзор за техническим состоянием судна.

Пунктами 2, 3, 5, 16, 31 – 35, 40, 42 – 48 Правил безопасности морской перевозки грузов, утвержденных Приказом Минтранса РФ от 21.04.2003 года № ВР-1/п, зарегистрированного Минюстом РФ 27.06.2003 года за № 4835, а также приложению № 5 к этим Правилам, установлено, что указанные Правила применяются при перевозке различных штучных грузов, металлогрузов всех разновидностей, подвижной техники (самоходной и несамоходной, на колесном или гусеничном ходу), железобетонных изделий и конструкций, контейнеров, тарно-штучных грузов, грузов в транспортных пакетах, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, лесных грузов (далее – генеральные грузы), а также наливных и навалочных грузов. Правила устанавливают общие требования к погрузке-разгрузке судов, обеспечивающие безопасность при перевозке генеральных грузов, в том числе опасных веществ в упакованном виде, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также наливных и навалочных грузов, которые в силу присущих им свойств и особенностей могут при перевозке морем создать угрозу для жизни и здоровья людей, привести к повреждению судов и перевозимых грузов.

Грузоотправитель должен своевременно передать перевозчику все требуемые в соответствии с портовыми, санитарными или иными административными правилами касающиеся груза документы.

При подготовке генерального груза к перевозке необходимо в том числе учитывать возможность его смещения под воздействием качки.

По механической модели смещения все виды смещающихся грузов классифицируются следующим образом: абсолютно твердое тело (контейнеры, ролл-трейлеры, крупногабаритные и другие так называемые грузовые места); сплошная связно-сыпучая среда (навалочные и зерно); дискретная структура (пакеты, металлопрокат, чугун в чушках, металлолом и др.).

Грузы, а именно: подвижная техника (автомобили, ролл-трейлеры и т.д.), железнодорожные вагоны, контейнеры, платформы, поддоны, съемные цистерны, близкие к состоянию абсолютно твердого тела, находятся на судне под действием сил, не зависящих от свойств самого груза.

В зависимости от используемой системы крепления такие грузы подразделяются на: стандартизированный груз - груз, для которого судно предназначено и который закрепляется с помощью одобренной системы специальных устройств, соответствующих типу грузовых мест (контейнеры на контейнеровозах, лихтеры на лихтеровозах, вагоны на ж/д паромках и т.п.); полустандартизированный груз - груз, для которого судно предназначено и который закрепляется с помощью устройств, используемых для крепления ограниченного круга типов грузовых мест (автомобили, ролл-трейлеры и т.д.).

Грузы, состоящие из отдельных более или менее крупных и однородных частиц (зерновые и навалочные), образуют сплошную связно-сыпучую среду с постоянными или закономерно и непрерывно изменяющимися физическими и механическими свойствами. Условия смещения в такой среде зависят от прочностных свойств груза, определяемых по специальным методикам.

Нестандартизированный груз - груз, для укладки и крепления которого каждый раз требуется индивидуальный подход.

Нестандартизированные грузы разделяются на две группы: грузовые места и структурообразующие грузы.

Грузовые места – это грузы, размещение и крепление которых производится в индивидуальном порядке путем соединения каждого грузового места с конструкциями корпуса судна. Погрузочное оборудование или какие-либо его узлы, которые перевозятся на судне (судовые тягачи, погрузчики и т.п.), но стационарно не закреплены на нем, также следует рассматривать в качестве грузовых мест.

Все остальные нестандартизированные грузы являются структурообразующими, т.е. при их укладке на судне они образуют дискретные (составленные из отдельных элементов) структуры – массивы (штабели), свойства которых зависят не только от характеристик отдельных грузовых мест, но и от порядка, направления, способа их укладки. Один и тот же груз, уложенный различными способами, образует структуры, обладающие различающимися свойствами, в том числе различной устойчивостью в отношении смещения в различных направлениях под действием внешних сил.

В качестве измерителя способности штабеля структурообразующего груза противостоять смещению применяется угол статической устойчивости структуры  $\chi$  - острый угол между горизонтальной плоскостью и наклоняемым основанием штабеля в момент начала разрушения его структуры в любой форме: опрокидывания, соскальзывания или потери устойчивости структуры.

Для каждого груза, рекомендуемая структура штабеля которого достаточно хорошо изучена, значение угла статической устойчивости  $\chi$  приводится в нормативных технических актах по безопасности морской перевозки конкретных видов генеральных грузов. Во всех случаях значение угла статической устойчивости структуры штабеля  $\chi$  должно быть определено в соответствии с пунктом 34 указанных Правил.

Груз на судне должен быть размещен исходя, в том числе, из следующих условий: сохранности груза в процессе перевозки; обеспечения необходимой посадки и

устойчивости в течение всего рейса; обеспечения несмещаемости груза под воздействием качки.

Размещение груза на судне определяется грузовым планом, составляемым в два этапа: перед погрузкой судна составляется предварительный грузовой план и в процессе погрузки - исполнительный грузовой план.

Груз, принятый на судно, должен быть надлежащим образом уложен и закреплен во избежание его смещения в процессе морской перевозки. Грузы на судне, за исключением навалочных и наливных грузов, размещаются в соответствии с наставлением по креплению грузов, разработанному и одобренному в порядке, установленном Конвенцией СОЛАС и с учетом факторов мореплавания.

Крепление стандартизированных и полустандартизированных грузов – контейнеров, подвижной техники, прицепов, трейлеров, крупногабаритных и тяжеловесных грузов на специализированных судах, предназначенных для перевозки указанных категорий грузов и имеющих штатные устройства для их крепления, производится на основании наставления по креплению грузов и судовой эксплуатационной документации. В случае если в судовой документации отсутствуют необходимые данные, крепление груза осуществляется в соответствии с требованиями, настоящих Правил и нормативных технических актов, а также методических документов по безопасности морской перевозки конкретных грузов.

Размещение и крепление нестандартизированных грузов – крупногабаритных и тяжеловесных грузов производят по индивидуальным проектам, разрабатываемым грузоотправителями, судовладельцами или по их поручению компетентными организациями с учетом требований указанных Правил.

В способах укладки и крепления нестандартизированных структурообразующих грузов, приводимых в наставлении по креплению грузов, необходимо учитывать форму, размеры и прочность грузовых мест. Эти показатели необходимо использовать для создания устойчивой структуры штабеля, способной выдерживать, не разрушаясь, статические и динамические нагрузки, ожидаемые в процессе предстоящей морской перевозки.

В грузовых помещениях неудобной формы для обеспечения плотности и устойчивости штабеля должны устраиваться прочные выгородки, клетки и другие конструкции. В качестве материалов для конструкций могут служить деревянные доски, брусья, клинья и т.п.

Несмещаемость устойчивого штабеля обеспечивается закреплением его поверхности. Закрепление поверхности штабеля может производиться: путем плотной укладки устойчивого груза по всей поверхности штабеля в грузовом помещении; путем догрузки другого плотно уложенного и надежно закрепляемого груза, масса которого должна быть не менее массы поверхностного яруса закрепляемого штабеля; перед догрузкой поверхность штабеля необходимо выстилать достаточным количеством досок толщиной не менее 15 мм.; одним из способов, приведенных в нормативных технических актах, а также в методических документах по безопасности морской перевозки соответствующих видов грузов; другими способами, рекомендованными в установленном порядке.

Безопасность перевозки структурообразующего груза оценивается критерием несмещаемости.

Согласно Правилам безопасности морской перевозки металлопродукции РД 31.11.21.23-96, утвержденных Приказом Росморфлота от 29.11.1996 года № 44, ими установлены требования по размещению, укладке, креплению и морской перевозке металлопродукции, направлены на обеспечение безопасности людей, сохранности судов и перевозимых грузов. Укладка и крепление таких грузов каждый раз требуют

индивидуального подхода с учетом характеристик груза, судна с данным грузом, района и сезона предстоящей перевозки. Все эти факторы подлежат учету в виде критерия несмещаемости, общая методика применения которого приведена в приложении 5 РД 31.11.21.16-96, а особенности, определяемые характеристиками конкретного груза, приведены в соответствующих разделах указанных Правил. Судовое «Наставление по креплению груза» должно содержать схемы укладки и крепления груза, проверенные на соблюдение критерия несмещаемости.

Пунктами 1.3., 1.5, 1.7., 1.9., 1.10. этих Правил установлено, что способ укладки должен учитывать форму, размеры и прочность грузовых мест, используя эти характеристики для создания устойчивого штабеля, способного выдерживать, не разрушаясь, статические и динамические нагрузки, возникающие в процессе морской перевозки. Несмещаемость устойчивого штабеля обеспечивается закреплением его поверхности.

Рекомендации указанных Правил являются основой при разработке соответствующих разделов судового «Наставления по креплению грузов», предназначенного учесть все особенности каждого судна и каждого груза в каждом конкретном рейсе.

В качестве средств крепления при перевозке металлопродукции применяют деревянные брусья, доски, клинья, стальные цепи и тросы, ленты стальные и синтетические, скобы такелажные и строительные, талрепы, глаголь-гаки, тросовые зажимы, проволоку отожженную, гвозди, а также специальные средства крепления и устройства серийного промышленного производства или индивидуального изготовления. В отдельных случаях допускается применение сварки металлов. Средства крепления должны удовлетворять требованиям нормативной технической документации.

Указанные Правила также содержат предписания относительно укладки и крепления отдельных видов металлопродукции, перевозимых в грузовых помещениях и (или) на верхней палубе. Анализ положений Правил свидетельствует о том, что из всех видов металлопродукции размещение на верхней палубе предусмотрено только для труб стальных диаметром от 530 до 1620 мм, перевозимых поштучно.

Пунктом 2.20. Правил установлены требования по размещению на судне груза в виде металлолома. Приведена таблица с данными об указанном виде груза, включая угол статической устойчивости его штабеля.

Грузоотправителю вменено в обязанности обеспечить капитана судна, по крайней мере, следующей информацией: обозначение класса, категории и вида металлолома; габаритные размеры и масса самых тяжелых кусков; удельный погрузочный объем груза; угол статической устойчивости штабеля груза, определенный по методике приложения 1 РД 31.11.21.16-96.

При отличии отдельных данных от указанных в таблице об указанном виде груза, они должны быть уточнены в «Информации о грузе», предоставляемой грузоотправителем.

При этом, если принятое к учету значение угла устойчивости груза, соответствующее фактической высоте опирания на борта, при расчете критерия несмещаемости по приложению 5 РД 31.11.21.16-96 удовлетворяет условиям безопасного плавания в предстоящем рейсе, то никаких дополнительных мероприятий по обеспечению несмещаемости груза не требуется.

Загрузка судна металлоломом может быть начата только после получения администрацией судна от грузоотправителей сертификата, удостоверяющего его взрывобезопасность (пункт 2.20.4).

Заполнение подпалубных пространств с помощью специальных штифующих лотков или листов должно начинаться при зазоре не менее 3 м между нижней кромкой

комингса люка и поверхностью груза. Высота слоя груза в трюмах, опирающегося на борт, должна быть не менее 1 м.

Перед погрузкой металлолома на твиндеки металлические поверхности палуб должны быть застелены сплошную деревянными досками любой толщины и любого качества. Доски должны быть уложены поперек судна. Груз в твиндеках должен быть полностью разровнен и опираться на борта по всей высоте слоя. Допускается производить совместную загрузку металлическим ломом трюма и твиндека при открытых люковых крышках твиндечной палубы. При погрузке металлолома необходимо требовать его равномерного распределения по площади грузового помещения, не допуская даже кратковременного превышения допустимых удельных нагрузок на перекрытия. По окончании погрузки необходимо убедиться в отсутствии на поверхности груза неустойчивых тяжелых кусков металла, способных нанести повреждение корпусу при падении в условиях качки.

Пунктом 2.20.11. указанных Правил установлен запрет на производство погрузки металлолома на верхнюю палубу судов. При этом улучшение использования грузоподъемности судна предписано добиваться повышением качества штивки, то есть разравниваем груза в грузовых помещениях судна (т.е. в трюме и твиндеках).

Положениями Наставления по креплению грузов № Д1408-901-001, разработанном ООО «ДАЛМИС-М» для т/х «СРП-150-21» (в дальнейшем переименованного в «Парамушир») в соответствии с требованиями Конвенции СОЛАС (Международная конвенция по охране человеческой жизни на море) и одобренном Российским морским регистром судоходства, представленном в числе вещественных доказательств, установлено, что судно предназначено для перевозки на верхней (грузовой) палубе грузов общей массой 150 т., а Наставление выполнено для перевозки 20-футовых контейнеров ИСО, 3-тонных и 5-тонных контейнеров, а также перевозки передвижной техники на верхней грузовой палубе. При этом положения указанного Наставления не распространяются на перевозку какой-либо передвижной техники, кроме колесной с максимальной массой единицы до 6 тонн. Не содержит Наставление и сведений о возможности перевозки на указанном судне и груза в виде металлолома.

Как следует из содержания Информации об остойчивости т/х «Парамушир» № 150.32-901-007, включая Вспомогательные расчеты к информации об остойчивости № 150.32-901-005, а также Дополнение к информации об остойчивости № 150.32-901-007АА, представленными в числе вещественных доказательств, изначально указанное судно предназначалось для перевозки угля на открытой палубе, которая, являясь единственной грузовой палубой судна, наряду с «открытой» и «грузовой» также именуется «верхней» (таблица 4.3. Раздела 4. «Расчет нагрузки обледенения» Вспомогательных расчетов к информации об остойчивости № 150.32-901-005, лист 12). Кроме того, в этой же таблице отмечается и о наличии у судна еще одной открытой палубы – палубы рубки.

Суд отвергает доводы стороны защиты о том, что сформулированный пунктом 2.20.11. Правил безопасности морской перевозки металлопродукции РД 31.11.21.23-96, утвержденных Приказом Росморфлота от 29.11.1996 года № 44, запрет на осуществление погрузки металлолома на верхнюю палубу судов не имеет отношения к судну «Парамушир», поскольку это судно якобы имеет единственную палубу, которая не может именоваться «верхней» при одновременном конструктивном отсутствии нижних палуб. Судом установлено, что согласно содержанию Наставления по креплению грузов для т/х «СРП-15-32» (позднее переименованного в судно «Парамушир») и таблицы 4.3. Раздела 4. «Расчет нагрузки обледенения» Вспомогательных расчетов к информации об остойчивости т/х «Парамушир» № 150.32-901-005, прямо следует, что рассматриваемая



открытая грузовая палуба указанного судна является и именуется верхней палубой, а кроме нее у судна имеется как минимум еще одна открытая палуба – палуба рубки.

Кроме того, исходя из содержания Правил безопасности морской перевозки металлопродукции РД 31.11.21.23-96, утвержденных Приказом Росморфлота от 29.11.1996 года № 44, при определении операций по погрузке, размещению и креплению груза металлопродукции в виде стальных труб диаметром от 530 до 1620 мм, перевозимых поштучно, для которых Правилами предусмотрена возможность их перевозки на открытой палубе, отдельно оговариваются значимые обстоятельства, касающиеся именно открытой палубы – предписывается предварительная очистка палубы и люков от мусора, снега и льда; определяется высота минимально допустимого надводного борта судов, перевозящих трубы на верхней палубе, в зависимости от направления перевозок и бассейна плавания; определяется прочность системы крепления труб на верхней палубе при аварийном крене судна более 40° в целях аварийного сброса за борт штабеля груза, создающего запас плавучести и остойчивости для продолжения борьбы за живучесть судна; учитывается наличие воды в трубах и их обледенение на палубе.

Однако, для всех других видов металлопродукции, включая металлолом, эти же Правила не содержат никаких положений, регламентирующих вопросы их размещения на верхней открытой палубе.

Кроме того, ключевой характеристикой безопасности перевозки структурообразующего груза, к числу которого относится и металлолом, прямо влияющей на остойчивость судна (то есть его способности противостоять внешним силам, вызывающим его крен и возвращаться в первоначальное положение равновесия после прекращения их действия), является статистическая устойчивость штабеля груза, предопределяющая его несмещаемость.

Согласно положениям пункта 2.20.1. Правил перевозки металлопродукции, при рассмотрении представленной информации о грузе в виде металлолома производится сравнение отдельных данных о грузе с данными, указанными в таблице, приведенной в этом же пункте.

Как следует из пункта 2.20.1. Правил перевозки металлопродукции, если принятое к учету значение угла устойчивости груза, соответствующее фактической высоте опирания на борта, при расчете критерия несмещаемости по приложению 5 РД 31.11.21.16-96 удовлетворяет условиям безопасного плавания в предстоящем рейсе, то никаких дополнительных мероприятий по обеспечению несмещаемости груза не требуется.

Однако рассматриваемая таблица с данными о грузе в виде лома черных металлов содержит данные угла статистической устойчивости штабеля груза (35 %) только при условии высоты слоя груза более 1,0 м. у бортов в трюмах.

Таким образом, указанный нормативный акт даже не рассматривает возможность определения (сопоставления) угла статистической устойчивости штабеля груза в виде лома черных металлов, а значит и его размещения вне грузовых помещений судна, то есть на открытой палубе.

Учитывает суд и положения пункта 2.20.9. Правил перевозки металлопродукции, гласящего, что при погрузке металлолома необходимо требовать его равномерного распределения по площади грузового помещения, не допуская даже кратковременного превышения допустимых удельных нагрузок на перекрытия, что также предполагает возможность осуществления погрузки металлолома только в грузовые помещения судна и исключает возможность его размещения на открытой палубе.

В любом случае, принимая во внимание приоритет обеспечения безопасности мореплавания, сохранения жизни и здоровья членов судокomанды перед вопросами

результативности хозяйственной деятельности, подсудимый, до момента полного устранения любых сомнений в правомерности и допустимости погрузки металлолома на палубу судна «Парамушир», был обязан не допустить такой погрузки.

Принимая во внимание положения вышеперечисленных нормативных актов, суд отвергает также доводы стороны защиты о том, что обеспечение безопасности мореплавания в части погрузки судна «Парамушир» и его выхода в рейс относится к обязанностям исключительно капитана судна и должностных лиц портового надзора, в связи с чем, возложение на подсудимого схожих обязанностей якобы является неправомерным.

По мнению суда, наличие у капитана судна и уполномоченных должностных лиц государственного портового контроля обязанностей по обеспечению безопасности мореплавания не исключает и не может исключать одновременного наличия соответствующих обязанностей судовладельца по эффективному и действенному контролю за происходящими с судном событиями, а также за действиями капитана и судокоманды.

Иное понимание требований нормативно-правовых актов могло бы свидетельствовать якобы об отсутствии у капитана судна и уполномоченных должностных лиц государственного портового контроля своих обязанностей по обеспечению безопасности мореплавания на том основании, что аналогичные обязанности также возложены нормативными актами и на самого судовладельца.

При этом суд учитывает, что подсудимый, имея удостоверение, подтверждающее прохождение им подготовки по программе «Подготовка лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъектах транспортной инфраструктуры (перевозчиках)», а также лично утвердив 23.12.2012 года «Должностную инструкцию о правах и обязанностях заместителя генерального директора по безопасности мореплавания, ответственного за безопасность мореплавания и предотвращение загрязнения окружающей среды», был достоверно и детально осведомлен как обо всех нормативных требованиях, касающихся безопасности мореплавания, так и об объеме полномочий заместителя генерального директора по безопасности мореплавания, реализуя которые последний был обязан организовать эффективный и действенный контроль со стороны судовладельца – ООО «Сахморфлот» за безопасностью мореплавания судна «Парамушир».

Вопреки утверждениям подсудимого и стороны защиты суд признает доказанным и установленным, что, несмотря на наличие требований, предусмотренных п. 6.2 приказа Минтранса РФ № 63 «О мерах по повышению безопасности мореплавания» от 26.07.1994 года, а также п. 9 постановления Правительства РФ № 876 от 30.08.1993 года «О мерах по обеспечению устойчивой работы авиационного, морского, речного и автомобильного транспорта в 1993 году», на момент гибели судна «Парамушир», а равно несколько месяцев до этого, в ООО «Сахморфлот» отсутствовало лицо, ответственное за осуществление норм контроля за соблюдением норм безопасности и предотвращением загрязнений, связанных с эксплуатацией своих судов, а также за оказание необходимой помощи судовым экипажам в обеспечении безаварийной работы, прошедшее специальную подготовку, подтвержденную соответствующими документами.

Утверждения стороны защиты о том, что в ООО «Сахморфлот» имелось лицо ответственное за безопасность мореплавания, суд признает недостоверными, по мотивам, приведенным выше, а также в силу того, что журналы кадровой работы ООО «Сахморфлот», копии которых имеются в материалах уголовного дела, не содержат сведений о наличии на указанном предприятии в инкриминируемый Абрамову С.Г. период времени лица, замещающего должность заместителя директора по безопасности мореплавания.

Вопреки позиции стороны защиты о том, что в силу положений ст. 71 КТМ, капитан Кузнецов В.В. являлся представителем судовладельца при операциях с предполагаемым к перевозке посредством судна «Парамушир» грузом, что якобы освобождало судовладельца от своих обязанностей по обеспечению безопасности мореплавания, суд констатирует, что положения ст. 71 КТМ определяют капитана судна в качестве представителя судовладельца лишь в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного капитану судна имущества, к числу которых рассматриваемые сделки по перевозке груза явно не относятся, а контрольные полномочия судовладельца в отношении принадлежащих ему судов вовсе не относятся к категории сделок.

Суд не соглашается с приведенной в речи Абрамова С.Г. трактовкой норм действующего законодательства и нормативных актов о том, что действующий в настоящее время уведомительный порядок осуществления деятельности его предприятия при выполнении судном «Парамушир» морской перевозки грузов исключает необходимость наличия в ООО «Сахморфлот» аттестованного лица, отвечающего за безопасность мореплавания.

Действительно, постановлением Правительства РФ от 06.03.2012 года № 193 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте» признано утратившим силу постановление Правительства Российской Федерации от 13.08.2006 г. № 490 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте», предусматривавшим лицензирование перевозок морским транспортом грузов и содержащем в числе лицензионных требований и условий, предъявляемым при осуществлении перевозок грузов, в том числе и наличие у лицензиата (соискателя лицензии) должностного лица, осуществляющего контроль за соблюдением требований по обеспечению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения окружающей среды, имеющего высшее профессиональное образование по специальности «морское судовождение» и диплом, подтверждающий право занимать соответствующую должность командного состава морского судна, а также аттестованного на право занятия должности в установленном порядке.

Однако само требование об обязательном наличии у осуществляющей морские перевозки грузов организации такого должностного лица установлено не указанным постановлением Правительства РФ, а иными нормативно-правовыми актами, императивное действие которых само по себе не зависит от того, подлежит ли деятельность по перевозке грузов морским транспортом лицензированию или нет.

Рассматриваемое постановление Правительства РФ определяло только обязательные требования к лицензиату (соискателю лицензии) при рассмотрении вопроса о возможности выдачи ему (аннулировании) соответствующей лицензии. В частности, к числу таких требований также относились и соблюдение лицензиатом требований по обеспечению безопасности мореплавания, установленных КТМ (т.е. федеральным законом); соответствие лицензиата (соискателя лицензии) и каждого судна, используемого для перевозки грузов, требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения и Международного кодекса по охране судов и портовых средств; укомплектование лицензиатом (соискателем лицензии) судов членами экипажа, имеющими дипломы и квалификационные свидетельства, предусмотренные положением о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденным в соответствии с КТМ; наличие на каждом судне, используемом лицензиатом для перевозок грузов, судовых документов, предусмотренных отдельными статьями КТМ и т.п.

Принятие за истину позиции защиты свидетельствовало бы о том, что и все иные вышеперечисленные нормативные требования якобы утрачивают свою обязательность

для судовладельцев после отмены лицензирования рассматриваемых видов деятельности, что противоречило бы как требованиям иных соответствующих нормативно-правовых актов, в том числе федеральных законов, имеющих большую юридическую силу, так и здравому смыслу.

Принимая во внимание обстоятельства загрузки судна «Парамушир», его подготовки к рейсу и характер допущенных при этом нарушений правил безопасности мореплавания, суд полагает, что подсудимый, даже не находясь непосредственно на судне «Парамушир», при условии добросовестного исполнения своих обязанностей по осуществлению организационно-технических мероприятий, обеспечивающих высокоэффективную и безаварийную эксплуатацию судов ООО «Сахморфлот», имел реальную возможность и был обязан как собственными силами, так и (или) силами лица, назначенного в соответствии с п. 6.2 Приказа Минтранса РФ № 63 в составе управления ООО «Сахморфлот», ответственного за осуществление норм контроля за соблюдением норм безопасности и предотвращением загрязнений, связанных с эксплуатацией своих судов, а также за оказание необходимой помощи судовым экипажам в обеспечении безаварийной работы, обеспечить выявление допущенных на судне «Парамушир» нарушений правил безопасности мореплавания и запретить как дальнейшее проведение погрузочных операций, так и выход судна в рейс до полного устранения указанных нарушений. Принимая во внимание вид, содержание и объем сведений и документов, предполагаемых к предоставлению грузоотправителем, а также обязательных к составлению капитаном, иными членами судокomанды, и дальнейшему предоставлению для контроля должностным лицам портнадзора, суд считает, что допущенные нарушения правил безопасности мореплавания реально могли и должны были быть выявлены и без личного присутствия подсудимого и (или) лица, ответственного за осуществление норм контроля, на борту судна «Парамушир» и вообще муниципального образования «Северо-Курильский городской округ», поскольку современные электронные средства связи, включая телефонную, спутниковую и факсимильную, а также общераспространенные программные продукты, функционирующие с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», позволяли в кратчайшие сроки получить лицам, находящимся на территории г. Южно-Сахалинска, всю требуемую исчерпывающую достоверную информацию, включая содержание указанных документальных материалов, а также фото и (или) видеоизображения как процесса загрузки судна «Парамушир», так и окончательного варианта размещения на нем груза и способа его закрепления.

Учитывая содержание договоров морской перевозки грузов между ООО «Сахморфлот», ООО «Изыскатель», ООО «ГАСК», Флоринским А.В. и соответствующих коносаментов, суд считает установленным тот факт, что подсудимому, как генеральному директору ООО «Сахморфлот», было детально известно обо всех характеристиках планируемого к перевозке на судне «Парамушир» груза, в том числе металлолома, включая наиболее крупный и тяжелый элемент, весом около 19 тонн (двигатель шхуны).

Суд считает заслуживающими внимания сведения, сообщенные потерпевшей Хохлачевой Э.Н. и Жездюк Н.С. о наличии конфликта между капитаном судна «Парамушир» и подсудимым по обстоятельствам погрузки и предстоящей перевозки указанным судном груза.

Версию стороны защиты о том, что причиной аварии и гибели членов судокomанды явилось чрезмерное злоупотребление ими алкогольной продукцией, прекращение работы главного двигателя судна, разворот судна бортом к волне и опрокидывание именно в результате этого, суд считает несостоятельной по следующим основаниям.

Материалами дела установлено, что крушение судна произошло спустя 3 часа после выхода т/х «Парамушир» из порта. При этом прекращение работы главного двигателя судна является очевидной опасной аварийной ситуацией, наступление которой, исходя из прекращения звуковых и вибрационных явлений по корпусу судна, стало бы явной для всех членов экипажа, являющихся опытными профессиональными моряками.

По мнению суда, в отличие от воздушных судов, прекращение работы двигателей которых в период полета предполагает неминуемое падение судна и вероятное крушение в крайне ограниченный промежуток времени, выход из строя двигателей водного судна, при условии надлежащего соблюдения на судне требований безопасности мореплавания, включая размещение и крепление перевозимого груза, и отсутствия форс-мажорных погодных условий, не предполагает незамедлительного крушения такого водного судна.

При указанных условиях даже выход из строя двигателей водного судна позволяет членам его судокоманды успеть предпринять разумные и достаточные меры к подаче сигнала бедствия, борьбе за живучесть судна, а также своему спасению с использованием индивидуальных (гидрокостюмы, спасательные жилеты) и коллективных (спасательные плоты) средств спасения.

В случае принятия позиции стороны защиты за истину, следовало бы признать, полное, достаточно длительное бездействие всех иных, кроме Гаврина А.В. членов судокоманды судна «Парамушир» при наступлении очевидных признаков аварийной ситуации, угрожающей их жизни и здоровью, что могло быть обусловлено только такой сильной степенью опьянения каждого из них, включая и тех членов экипажа, которые несли вахту и осуществляли непосредственное управление судном, при которой у них полностью отсутствовало бы восприятие окружающей действительности и действие инстинкта самосохранения.

При таких обстоятельствах суд отвергает указанную версию стороны защиты, считает ее надуманной, не соответствующей действительности и данной в целях преуменьшения ответственности за содеянное и считает правдивыми и соответствующими действительно происходившим событиям показания Гаврина А.В., поскольку они подтверждаются совокупностью исследованных доказательств.

По мнению суда, указанный вывод также подтверждается фактом гибели всех иных кроме Гаврина А.В. членов команды, поскольку последние не успели воспользоваться спасательными средствами и принять действенных мер к спасению собственных жизней, что может быть обусловлено только крайне скоротечным развитием аварийной ситуации по смещению груза, вызвавшим крен судна и его дальнейшее переворачивание.

Из исследованных в судебном заседании документальных доказательств следует, что эксплуатация судна «Парамушир» допустима в зимний навигационный период при силе ветра не более 15 м/с и интенсивности волнения моря с высотой волны 3%-ой обеспеченности не более 2,0 м.

Из справки о погодных условиях № 7-3/1598 от 22.10.2015 года следует, что в период с 19 часов 00 минут 16.10.2015 года по 16 часов 00 минут 17.10.2015 года по данным метеостанции Северо-Курильск в районе г. Северо-Курильск имели место погодные явления в виде преобладающих осадков – дождь, снег, ветер западный, северо-западный скоростью от 7 до 9 м/с с порывами до 19 м/с.

Из показаний свидетеля – второго помощника капитана судна «Алдан» Комкова И.В. следует, что по прибытию к месту крушения судна «Парамушир» и проведения спасательной операции высота волны составляла не более 1 метра, скорость ветра – 15 м/с.

Указанные обстоятельства свидетельствуют об отсутствии в рассматриваемый период природных явлений форс-мажорного характера, которые были бы способны сами

по себе стать причиной стремительного развития той аварийной ситуации, которая произошла с судном «Парамушир».

При данных обстоятельствах суд считает установленным, что авария, случившаяся с судном «Парамушир», повлекшая его опрокидывание и гибель 4 членов судокomанды, была обусловлена именно смещением ненадлежащим образом размещенного и закрепленного на судне груза.

При этом, вопреки утверждениям подсудимого, заключение № ОСА 02/15 Дальневосточного УГМН по расследованию очень серьезной аварии т/х «Парамушир», произошедшей в Тихом океане 17.10.2015 года, не содержит указаний об отсутствии необходимости наличия в штате ООО «Сахморфлот» лица, отвечающего за безопасность мореплавания. Напротив, данное заключение содержит выводы о том, что ООО «Сахморфлот» не контролировало проведение грузовых операций, обеспечение безопасности т/х «Парамушир» перед выходом судна в рейс и в рейсе, не учло прогноз погоды с учетом ограничений, наложенных классом судна, при плавании в осенне-зимний период, не контролировало надлежащей численности экипажа. Отсутствие же в данном заключении ссылок на нарушение судовладельцем конкретных пунктов приказа Минтранса РФ № 63 «О мерах по повышению безопасности мореплавания» от 26.07.1994 года, а также постановления Правительства РФ № 876 от 30.08.1993 года «О мерах по обеспечению устойчивой работы авиационного, морского, речного и автомобильного транспорта в 1993 году», не свидетельствуют об установлении комиссией обстоятельства, на которое ссылается подсудимый.

Суд не соглашается с утверждениями стороны защиты о том, что, допущенное нарушение численности минимального состава экипажа судна, обеспечивающего безопасность не находится в прямой причинно-следственной связи с гибелью т/х «Парамушир», поскольку отсутствие необходимого члена команды было способно отрицательно сказаться на надлежащем обеспечении размещения и крепления груза и контроля за ним в ходе рейса.

Вопреки доводам стороны защиты, судом установлено наличие причинно-следственной связи между нарушением Абрамовым С.Г. совокупности положений вышеуказанных нормативно-правовых актов, регламентирующих вопросы в сфере безопасности мореплавания, и наступившими последствиями.

Ссылки сторон в прениях на применение принципа единообразия судебной практики ввиду состоявшегося в Южно-Сахалинском городском суде 16.11.2017 года приговора по факту гибели БАТМ «Дальний Восток», судом во внимание не принимаются, поскольку судебные постановления, вынесенные по иным делам, не относящихся к рассматриваемому, преюдициального значения для суда не имеют.

Оснований для производства выводов о причинении ООО «ГАСК» крупного ущерба, что констатировано следователем в постановлении о признании указанного юридического лица потерпевшим (т. 3 л.д. 128-130), при отсутствии указания об этом в тексте предъявленного Абрамову С.Г. обвинения, а также при изложении квалификации его действий по ч. 3 ст. 263 УК РФ, с учетом требований ст. 252 УПК РФ, у суда не имеется.

С учетом приведенного выше анализа суд квалифицирует действия Абрамова Сергея Геннадьевича по ч. 3 ст. 263 УК РФ – нарушение правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта лицом, в силу занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

В то же время допущенные Абрамовым С.Г. нарушения требований свидетельства о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность т/х «Парамушир», устанавливающим, что данному судну разрешена «работа в пределах акватории порта, работа в одну дневную смену»; требований классификационного свидетельства № 14.06060.172 устанавливающим судну «Парамушир» ограничение по

району плавания в зимний навигационный период с удалением от места убежища не более 20 миль, при силе ветра не более 15 м/с и интенсивности волнения моря 3%-ной обеспеченности не более 2 м. в совокупности с п. 2.3.1 «Правил о грузовой марке морских судов» Российского морского регистра судоходства, которым установлено, что весь предполагаемый маршрут движения теплохода «Парамушир» находился в пределах «зимней сезонной зоны северной части Тихого океана», для которой период с 16 октября по 15 апреля считается «зимним», инкриминированные подсудимому органом расследования, по мнению суда, не находятся в прямой причинно-следственной связи с обстоятельствами, повлекшими крушение судна и гибель экипажа. При таких обстоятельствах, суд исключает ссылки из объема предъявленного Абрамову С.Г. обвинения на нарушение вышеприведенных нормативных требований.

В судебном заседании установлено, что подсудимый, являясь генеральным директором ООО «Сахморфлот», обязанный соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации морского транспорта, эксплуатируемого ООО «Сахморфлот» морского транспорта – т/х «Парамушир» допустил нарушение правил, установленных судом, что повлекло по неосторожности смерть 4 членов экипажа: Кузнецова В.В., Степина А.А., Хохлачева В.В., Радивилова Э.В.

Решая вопрос об определении размера и вида наказания подсудимому, суд приходит к следующему.

При изучении личности подсудимого Абрамова С.Г. установлено, что он ранее не судим, на учетах в медицинских специализированных учреждениях не состоит, по месту жительства характеризуется в целом положительно, трудоустроен, имеет на иждивении несовершеннолетнего ребенка, страдает тяжелыми хроническими заболеваниями.

В соответствии с ч. 3 ст. 15 УК РФ, совершенное Абрамовым С.Г. преступление относится к категории средней тяжести.

В соответствии со ст. 61 УК РФ, в качестве обстоятельств, смягчающих наказание подсудимому Абрамову С.Г. суд признает: привлечение к уголовной ответственности впервые, состояние здоровья и наличие тяжелых хронических заболеваний, наличие на иждивении несовершеннолетнего ребенка, пожилой возраст, принесение извинений потерпевшим в судебном заседании.

Оснований для признания смягчающим наказанием обстоятельством «добровольное частичное возмещение морального вреда» по мотивам наличия судебных решений о взыскании с ООО «Сахморфлот» в пользу Стычкевич Я.А., Хохлачевой Э.Н., Хохлачева Р.В., Степиной В.П. компенсации морального вреда, суд не усматривает. Как следует из указанных судебных решений, исковые требования предъявлялись к юридическому лицу – ООО «Сахморфлот», а не Абрамову С.Г. при этом, названное юридическое лицо и подсудимый имеют разный процессуальный интерес. Кроме того, при рассмотрении исковых требований Хохлачевой Э.Н. и Стычкевич А.М. ответчиком представлен отзыв с позицией о несогласии с исковыми требованиями ввиду отсутствия причинно-следственной связи.

Отягчающих наказание обстоятельств, предусмотренных ст. 63 УК РФ, судом в отношении подсудимого не установлено.

Также суд не усматривает исключительных обстоятельств, связанных с целями и мотивами преступления, ролью виновного, его поведением до, во время и после совершения преступления, а также других обстоятельств, существенно уменьшающих степень общественной опасности совершенного Абрамовым С.Г. преступления, позволяющих применить в отношении него положения ст. 64 УК РФ, а равно положения ч. 6 ст. 15 УК РФ.

Не установлено судом и обстоятельств, влекущих освобождение подсудимого от уголовной ответственности или от наказания, предусмотренных главами 11, 12 и 13 УК РФ.

При решении вопроса о виде и размере наказания суд, руководствуясь положениями ст.ст. 6, 60 УК РФ, учитывает характер и степень общественной опасности совершенного преступления, обстоятельства его совершения, возраст подсудимого, наличие смягчающих и отсутствие отягчающих наказание обстоятельств, характеризующие подсудимого Абрамова С.Г. данные, влияние назначенного наказания на исправление осужденного и условия жизни его семьи.

Суд считает, что цели наказания, определенные ст. 43 УК РФ, а именно восстановление социальной справедливости и исправление осужденного, с учетом характера и высокой степени общественной опасности содеянного будут достигнуты при назначении Абрамову С.Г. наказания в виде реального лишения свободы, считая применение альтернативного наказания в виде принудительных работ нецелесообразным.

По мнению суда, наказание должно быть соразмерно содеянному, способствовать восстановлению социальной справедливости, а также понудить подсудимого в условиях изоляции от общества к осознанию общественной опасности совершенного им преступления.

При определении вида исправительного учреждения, суд, руководствуясь положениями п. «а» ч.1 ст.58 УК РФ, определяет местом отбывания наказания колонию-поселение, установив порядок самостоятельного следования к месту отбывания наказания.

Принимая во внимание, что Абрамов С.Г. был задержан в порядке ст.ст. 91, 92 УПК РФ и в последующем содержался под домашним арестом с 19.10.2015 года по 31.12.2015 года, суд, руководствуясь ст. 10 УК РФ, засчитывает указанное время в срок лишения свободы из расчета один день за два дня отбывания наказания в колонии-поселении.

Разрешая иски, суд исходит из следующего.

Потерпевшей Хохлачевой Э.Н. заявлены иски о компенсации морального вреда в размере 5 000 000 рублей, а также иски о компенсации морального вреда в пользу ее несовершеннолетнего ребенка Хохлачева Р.В. в размере 5 000 000 рублей (т. 3 л.д. 26).

Потерпевшей Степиной В.П. заявлены иски о компенсации морального вреда в размере 5 000 000 рублей, а также о возмещении материального ущерба в размере 160 000 рублей (т. 3 л.д. 49). При этом описания причиненного материального ущерба, а равно каких-либо документов, подтверждающих сумму причиненного материального ущерба, не представлено.

Потерпевшей Стычкевич А.М. заявлены иски о компенсации морального вреда в размере 5 000 000 рублей, а также иски о компенсации морального вреда в пользу ее несовершеннолетнего ребенка Стычкевич Я.А. в размере 5 000 000 рублей (т. 3 л.д. 69).

Потерпевшей Жездюк Н.С. заявлены иски о компенсации морального вреда в размере 5 000 000 рублей (т. 3 л.д. 94)

Потерпевшим Гавриным А.В. заявлены иски о компенсации морального вреда в размере 5 000 000 рублей.

Гражданским ответчиком по уголовному делу признано ООО «Сахморфлот».

Всеми истцами иски о компенсации морального вреда в судебном заседании поддержаны.

Статья 12 ГК РФ относит компенсацию морального вреда к способам защиты нарушенных прав.

Статьей 1079 ГК РФ предусмотрено, что юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих



(использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично также по основаниям, предусмотренным п. п. 2 и 3 ст. 1083 настоящего Кодекса. Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.).

По общим правилам, предусмотренным статьей 151 ГК РФ, если гражданину причинен моральный вред (физические или нравственные страдания) действиями, нарушающими его личные неимущественные права либо посягающими на принадлежащие гражданину другие нематериальные блага, а также в других случаях, предусмотренных законом, суд может возложить на нарушителя обязанность денежной компенсации указанного вреда.

Согласно статье 1100 ГК РФ компенсация морального вреда осуществляется независимо от вины причинителя вреда в случаях, когда вред причинен жизни или здоровью гражданина источником повышенной опасности.

Статьей 1101 ГК РФ предусмотрено, что компенсация морального вреда осуществляется в денежной форме.

Размер компенсации морального вреда определяется судом в зависимости от характера причиненных потерпевшему физических и нравственных страданий, а также степени вины причинителя вреда в случаях, когда вина является основанием возмещения вреда. При определении размера компенсации вреда должны учитываться требования разумности и справедливости.

Характер физических и нравственных страданий оценивается судом с учетом фактических обстоятельств, при которых был причинен моральный вред, и индивидуальных особенностей потерпевшего.

Из разъяснений, содержащихся в пункте 32 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 года N 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» следует, что при рассмотрении дел о компенсации морального вреда в связи со смертью потерпевшего иным лицам, в частности членам его семьи, иждивенцам, суду необходимо учитывать обстоятельства, свидетельствующие о причинении именно этим лицам физических или нравственных страданий. Указанные обстоятельства влияют также и на определение размера компенсации этого вреда. Наличие факта родственных отношений само по себе не является достаточным основанием для компенсации морального вреда. При определении размера компенсации морального вреда суду с учетом требований разумности и справедливости следует исходить из степени нравственных или физических страданий, связанных с индивидуальными особенностями лица, которому причинен вред, степени вины нарушителя и иных заслуживающих внимания обстоятельств каждого дела.

При принятии решения суд также учитывает наличие в материалах уголовного дела состоявшихся судебных решений Петропавловск-Камчатского городского суда от 16.12.2016 года, которым исковые требования Стычкевич А.М. в интересах несовершеннолетнего Стычкевича Я.А. удовлетворены, с ООО «Сахморфлот» в пользу Стычкевича Я.А. в лице его законного представителя Стычкевич А.М. взыскана компенсация морального вреда в размере 1 000 000 рублей; от 19.12.2016 года, которым исковые требования Хохачевой Э.Н. и Хохлачева Р.В. удовлетворены, с ООО

«Сахморфлот» в пользу Хохачевой Э.Н. и Хохлачева Р.В. взыскана компенсация морального вреда в размере 1 000 000 рублей каждому; от 17.10.2016 года, которым исковые требования Степиной В.П. удовлетворены, с ООО «Сахморфлот» в пользу Степиной В.П. взыскана компенсация морального вреда в размере 1 000 000 рублей.

Из пояснений Гаврина А.В. в судебном заседании следовало, что имело место решение о взыскании компенсации морального вреда в его пользу с ООО «Сахморфлот».

С учетом приведенных выше данных, суд не усматривает оснований для удовлетворения исковых требований Хохлачевой Э.Н. о компенсации морального вреда, а также ее требований о компенсации морального вреда в пользу ее несовершеннолетнего ребенка Хохлачева Р.В., исковых требований Степиной В.П. о компенсации морального вреда, исковых требований Стычкевич А.М., заявленных в пользу ее несовершеннолетнего ребенка Стычкевича Я.А. о компенсации морального вреда, ввиду уже состоявшихся судебных решений по исковым требованиям указанных лиц к этому же ответчику.

Исковые требования Гаврина А.В. о компенсации морального вреда, с учетом сообщенных истцом сведений, влекущих истребование дополнительных сведений, суд оставляет без рассмотрения, признавая за истцом право на обращение с иском в порядке гражданского судопроизводства.

Также суд признает за истцом Степиной В.П. право на обращение с иском в порядке гражданского судопроизводства в части возмещения имущественного ущерба, поскольку исковые требования в указанной части истцом не мотивированы, документов подтверждающих причиненный материальный ущерб не представлено.

Требования Жездюк Н.С. и Стычкевич А.М. о взыскании комбинации морального вреда с ответчика, суд считает обоснованными. Определяя размер компенсации морального вреда, подлежащего взысканию с ответчика, суд в соответствии со ст.ст.151 и 1101 ГК РФ учитывает бесспорную значительную степень нравственных страданий, причиненных истцам в результате гибели лиц с которыми они поддерживали фактические брачные отношения, выразившиеся в переживаниях, горе по поводу утраты близких им людей, невозможность данной утраты. Принимая во внимание принцип разумности и справедливости, суд полагает разумным удовлетворить заявленные требования частично.

Принимая во внимание, что гражданским ответчиком признано ООО «Сахморфлот» и Абрамов не несет ответственности по обязательствам Общества, суд отменяет, наложенный на имущество, принадлежащее Абрамову С.Г., а именно на автомобиль «Toyota Tundra», идентификационный номер 5TFBV58157X018449, государственный регистрационный знак К 600 СС 65, арест.

Судьба вещественных доказательств разрешается судом в соответствии со ст. 81 УПК РФ.

Процессуальных издержек по делу не имеется.

На основании изложенного, руководствуясь ст. ст. 304, 307, 308 и 309 УПК РФ, суд

### **ПРИГОВОРИЛ:**

Признать Абрамова Сергея Геннадьевича виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 263 УК РФ и назначить ему наказание в виде 4 лет лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении.

Определить Абрамову С.Г. порядок следования к месту отбытия наказания – самостоятельно. По вступлению приговора в законную силу осужденный обязан явиться в УФСИН России по Сахалинской области, по адресу: г. Южно-Сахалинск ул. Вокзальная, 76, для получения предписания о направлении к месту отбывания наказания, для самостоятельного следования.

Срок отбывания наказания в виде лишения свободы Абрамову С.Г. исчислять с момента прибытия в колонию-поселение.

Зачесть Абрамову С.Г. в срок отбывания наказания время его задержания порядке ст.ст. 91, 92 УПК РФ и содержания под домашним арестом с 19.10.2015 года по 31.12.2015 года, из расчета один день за два дня отбывания наказания в колонии-поселении.

Осужденному разъясняется, что в соответствии с ч. 6 ст. 75.1 УИК РФ в случае его уклонения от получения предписания, предусмотренного частью первой указанной статьи, или неприбытия к месту отбывания наказания в установленный в предписании срок, осужденный объявляется в розыск и подлежит задержанию на срок до 48 часов. Данный срок может быть продлен судом до 30 суток.

Меру пресечения Абрамову С.Г. в виде подписки о невыезде и надлежащем поведении по вступлению приговора в законную силу отменить.

Арест, наложенный на имущество, принадлежащее Абрамову С.Г., а именно на автомобиль «Toyota Tundra», идентификационный номер 5TFBV58157X018449, государственный регистрационный знак К 600 СС 65 – отменить.

Исковые требования гражданских истцов Стычкевич А.М. и Жездюк Н.С. удовлетворить частично.

Взыскать с общества с ограниченной ответственностью «Сахморфлот» в пользу Стычкевич Анны Михайловны компенсацию морального вреда в размере 2 500 000 рублей.

Взыскать с общества с ограниченной ответственностью «Сахморфлот» в пользу Жездюк Натальи Сергеевны компенсацию морального вреда в размере 2 500 000 рублей.

Исковые требования Гаврина А.В. о компенсации морального вреда, Степиной В.П. о возмещении имущественного ущерба оставить без рассмотрения, признав за указанными лицами право на обращение с исками в порядке гражданского судопроизводства.

В удовлетворении исковых требований о компенсации морального вреда Хохлачевой Э.Н., а также ее требований о компенсации морального вреда в пользу ее несовершеннолетнего ребенка Хохлачева Р.В., исковых требований Степиной В.П. о компенсации морального вреда, исковых требований Стычкевич А.М., заявленных в пользу ее несовершеннолетнего ребенка Стычкевича Я.А. о компенсации морального вреда – отказать.

Вещественные доказательства:

CD-R диск «Verbatim» с номерами 9333 49 RF 2143 ze0695-CDR-A80A AZO, сшивку листов формата А4, информацию об остойчивости судна «Парамушир» 150.32-901-007 на 66 листах, сшивку листов формата А4, вспомогательные расчеты к информации об остойчивости судна «Парамушир» 150.32-901-005 на 23 листах, сшивку листов формата А4, дополнение к информации об остойчивости № 150.32-901-007 150.32-901-007AA на 10 листах, наставление по креплению грузов судна СРП-150-32 Д1408-901-001 на 49 листах, CD-RW диск с номером «W80HS-0361», должностные инструкции административно-управленческого персонала ООО «Сахморфлот», утвержденные 25.12.2012, а именно генерального директора, директора по эксплуатации, заместителя генерального директора по безопасности мореплавания в 2-х экземплярах, главного бухгалтера, бухгалтера, бухгалтера-кассира, специалиста по кадрам, финансового директора, заявление капитана судна «Парамушир» № 1378 от 07.10.2015 на заход судна в порт, судовую роль судна «Парамушир», поданную при заходе в порт 07.10.2015, заявление капитана на отход судна «Парамушир» из морского терминала Северо-Курильск № 1406 от 16.10.2015, план перехода Северо-Курильск – Петропавловск-Камчатский, грузовой план судна «Парамушир», расчет остойчивости в рейсе № 6 судна «Парамушир», проверку остойчивости расчет осадок, диаграмму статической остойчивости, свидетельство о минимальном составе экипажа судна «Парамушир», акт о готовности работы судна «Парамушир» к работе в период тяжелой

навигации в осенне-зимний период 2015-2016 годы, приказ № 73-од о разработке плана мероприятий по подготовке судов к эксплуатации в осенне-зимний период 2015-2016 годы, расписание по борьбе экипажа с обледенением судна, акт осмотра судна от 28.07.2015, чек-лист пожарной проверки, проверочный чек-лист расширенной инспекции, папки-скоросшиватели белого цвета с надписями на лицевой стороне: «Широков Денис Валерьевич», «Гаврин Андрей Викторович», «Степин Александр Александрович», «Радивилов Эдуард Викторович», «Кузнецов Вячеслав Владимирович», «Хохлачев Владимир Владимирович» – хранить при уголовном деле;

трудовую книжку на имя Хохлачева Владимира Владимировича 1968 года рождения – вернуть Хохлачевой Э.В.; трудовую книжку на имя Кузнецова Вячеслава Владимировича 1965 года рождения – вернуть Кузнецовой Е.Э., трудовую книжку на имя Степина Александра Александровича 1990 года рождения – вернуть Степиной Валентине Павловне, трудовую книжку на имя Радивилова Эдуарда Викторовича 1969 года рождения – вернуть Жездюк Н.С.;

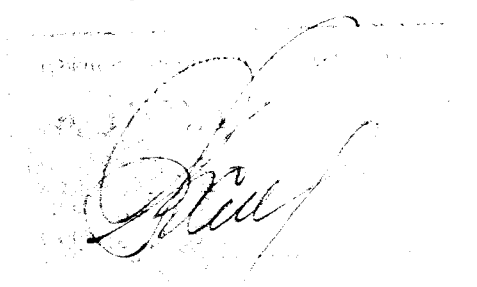
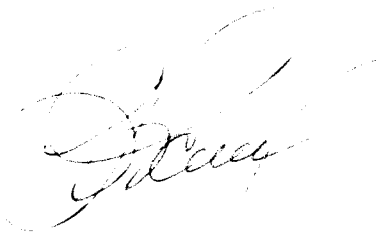
трудовые книжки на имя Абрамова С.Г. и Камянской Ю.Г. – вернуть в ООО «Сахморфлот»;

подлинники трудовых книжек на имя Гаврина А.В., Широкова Д.В., переданные следователем техническом директору ООО «Сахморфлот» Соколову В.В. (т.6 л.д. 60) – оставить в распоряжении ООО «Сахморфлот».

Судовая роль судна «Парамушир», поданная при отходе из порта 16.10.2015 года в подлиннике в числе вещественных доказательств отсутствует, в связи с чем, судьба данного документа судом не разрешается.

Приговор может быть обжалован в апелляционном порядке в Сахалинский областной суд через Южно-Сахалинский городской суд в течение 10 суток со дня его провозглашения. В случае обжалования приговора осужденный вправе принять участие в рассмотрении уголовного дела судом второй инстанции.

Судья Южно-Сахалинского  
городского суда



О.В. Сморгунова

Южно-Сахалинский городской суд  
Прошито, пронумеровано и скреплено печатью

34 листов

Подлинник документа находится

в Южно-Сахалинском городском суде

в уголовном деле (материале) № 1-38/123

Помощник судьи  Шербакова О.В.