

СЕКЦИЯ № 11

БЕЗОПАСНОСТЬ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ЭКОЛОГИЯ

УДК 343

К.Ахетов¹

¹Астраханский государственный технический университет, г. Астрахань, Россия, k.akhetov@list.ru

РАССЛЕДОВАНИЕ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ НА МОРЕ. ПОИСК И СПАСЕНИЕ

Аннотация. Рассмотрены вопросы обеспечения безопасности мореплавания. Приведены основные нормативные акты, регламентирующие расследование аварийных морских происшествий. Приведена классификация видов аварийных случаев с судами.

Андатпа. Жүзу қауіпсіздігі мәселелері. Теңіз төтенше оқиғалардың тергеу реттейтін негізгі нормативтік актілер. Кемелермен авариялардың түрлерінің жіктелуі.

Abstract. The issues of safety of navigation are considered. The main regulatory acts regulating the investigation of accidental marine accidents are given. The classification of types of accidents with vessels is given.

Ключевые слова: безопасности мореплавания, кораблекрушение, авария, аварийное происшествие; эксплуатационное повреждение.

Түйінді сөздер: шарлау қауіпсіздік, кеме апаты, апат, төтенше оқиғалар; жедел зақымдануы.

Keywords: safety of navigation, shipwreck, accident, accident; Operational damage.

В интересах обеспечения безопасности мореплавания необходимо тщательно расследовать каждое аварийное морское происшествие, с тем чтобы выводы такого расследования способствовали предотвращению в будущем допущенных ошибок. Обязанность государств обеспечить проведение такого расследования нашла закрепление и в международном праве. Так согласно СОЛАС-74/78 (Правило 21), каждое правительство обязуется проводить расследование любого аварийного морского происшествия, случившимся с любым из его судов. Информация о результатах такого расследования должна передаваться в ИМО. Аналогичное положение содержится и в Конвенции МАРПОЛ-73/78 (ст. 12).

Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. каждое государство организует расследование квалифицированными экспертами каждого морского происшествия или навигационного инцидента в открытом море (с участием плавающего под его флагом судна), приведшего к гибели граждан другого государства или к нанесению им серьезных увечий, или серьезному ущербу судам или установкам другого государства, или ущербу морской среде. Государство флага и другое государство сотрудничают в проводимом расследовании. Расследование аварийных морских происшествий и их классификация осуществляются в соответствии с национальным законодательством.

В комплексе различных мер юридического характера, направленных на обеспечение безопасности мореплавания в России, надлежащему расследованию аварийных морских происшествий, как одному из правовых инструментов, направленных на профилактику и предупреждение аварийности на морском флоте, отводится значительная роль.

Основными нормативными актами, регламентирующими расследование аварийных морских происшествий, являются Положение о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев с судами (ПРАС-90), а также Инструкция по применению

Положения о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев с судами (ИПРАС-92)

В Положении приняты следующие понятия и определения:

- «аварийный случай» — событие с судном, приведшее его к бедствию в результате воздействия непреодолимых стихийных явлений природы или экстремально тяжелых гидрометеорологических условий плавания, различные повреждения судна (корпуса и/или технических средств), смещение перевозимого груза и/или изменение его физико-химических свойств в процессе морской перевозки, посадки судна на грунт, касание грунта, препятствующие нормальной эксплуатации (плаванию) судна, повреждение судном берегового сооружения, СНО, другого судна (судов), потеря буксируемого объекта, палубного груза, намотка троса и/ или сетей на гребной винт;

- «судно» — управляемые экипажами морские, озерные, речные, грузовые, пассажирские, ледокольные, рыбопромысловые, технические, гидрографические, экспедиционные, нефтегазоразведочные и другие плавучие средства, плавучие маяки, плавучие краны, плавучие перегружатели, подводные аппараты, системы сбора океанских данных (ССОД), дебаркадеры, плавучие буровые установки, плавучие доки, плавучие мастерские, платформы, станции и другие плавучие объекты;

- «мореходные качества» совокупность нормируемых в соответствии с Правилами Регистра судоходства или другого классификационного общества прочности, устойчивости, плавучести и непотопляемости судна;

- «эксплуатационные ограничения» — выставленные Регистром судоходства или другим классификационным обществом определенные изъятия нормируемых требований в период эксплуатации судна с учетом снижения уровня технического состояния и/или ухудшения мореходных качеств, появления недостатков в оборудовании, некомплектности снабжения, наступивших в результате аварийного случая;

- «навигационная безопасность» — это степень точности и достаточности нагрузки навигационных карт и пособий для плавания, своевременность оперативной навигационной информации о смещении СНО со штатных мест и изменении их характеристик, полнота и надежность гидрографического обследования района плавания, стабильность характеристик РНС, качество прогнозирования погоды и рекомендаций о безопасных путях плавания и другие факторы, обеспечивающие безопасность судоходства.

Действие указанного Положения распространяется на поднадзорные Регистру судоходства или другому классификационному обществу суда, принадлежащие министерствам (ведомствам), аварийный случай с которыми произошел во время их эксплуатации, ремонта или отстоя в морском или приравненном к нему районе плавания, исключая участки внутренних водных путей, где навигационно-гидрографическое обеспечение плавания судов осуществляется органами речного транспорта; на плавучие доки, мастерские, платформы, станции и дебаркадеры только на период их перегона.

Действие Положения не распространяется:

- на корабли и суда ВМФ РК, погранвойск МО РК, Министерства внутренних дел РК;

- на маломерные суда, не поднадзорные Регистру судоходства и другому признанному классификационному обществу;

- на суда, находящиеся в постройке; на судовые баржи и плоты леса.

Целями расследования аварийного случая являются его классификация, установление обстоятельств, причин, последствий, убытков, оценка действий причастных лиц, атак-же разработка профилактических мер по предупреждению аварийности.

Аварийные случаи классифицируются как:

- кораблекрушение;

- авария;

- аварийное происшествие; эксплуатационное повреждение.

Кораблекрушением считается аварийный случай, в результате которого произошла гибель судна или его полное конструктивное разрушение, после чего проведение восстановительного ремонта нецелесообразно.

Аварией считается:

- аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судна, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств и/или создавшее препятствия в произведенной деятельности в связи с появлением каких-либо эксплуатационных ограничений с убытками 50 тыс. руб. и более;

- аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судном подводного кабеля, подводного трубопровода, СНО, берегового сооружения, приведшее к выводу их из эксплуатации с убытками 50 тыс. руб. и более;

- аварийный случай, в результате которого судно находилось на мели 48 часов и более, независимо от размеров причиненных убытков;

- аварийный случай, в результате которого на судне произошло смещение перевозимого груза или изменение его свойств, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств;

- аварийный случай, повлекший гибель человека (людей).

Аварийным происшествием считается:

- аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судна, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств и/или создавшее препятствие в производственной деятельности в связи с появлением каких-либо эксплуатационных ограничений;

- аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судном подводного кабеля, подводного трубопровода, СНО, берегового сооружения, приведшее к выводу их из эксплуатации;

- аварийный случай, в результате которого судно находилось на мели менее 48 часов, независимо от размера причиненных убытков;

- аварийный случай, в результате которого на судне произошло смещение перевозимого груза и/или изменение его свойств, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств;

- аварийные случаи, связанные с потерей якоря (якорей) и/или якорных цепей, намоткой на гребной винт тросов или сетей, утратой или повреждением спасательных шлюпок и/или шлюпбалок, независимо от размера причиненных убытков.

Эксплуатационным повреждением считается:

- аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судна или смещение перевозимого груза и/или изменение его свойств, не подпадающее под аварии и аварийные происшествия;

- аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время плавания в ледовых условиях, независимо от размера причиненных убытков и утраты мореходных качеств;

- аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время плавания в районах или условиях, когда не обеспечивается навигационная безопасность, независимо от размера причиненных убытков и утраты мореходных качеств;

- аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время проведения аварийно-спасательных операций, независимо от размера причиненных убытков и утраты мореходных качеств;

- аварийный случай, в результате которого судном нанесено повреждение СНО;

- аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время проведения швартовных и/или грузовых, и/или бункеровочных операций в море;

- аварийный случай, в результате которого судно находилось на мели менее 2 часов (пассажирское) или менее 6 часов (все остальные) и сошло с мели самостоятельно (несамоходное судно с помощью буксировавшего его судна), но при этом не получило каких-либо повреждений;

- аварийный случай, связанный с незначительным повреждением берегового сооружения, приведшим к выводу его из эксплуатации и размер причиненных убытков при этом не превышает 5 тыс. руб.

Классификация аварийных случаев в соответствии с Положением осуществляется капитаном судна и капитаном морского порта.

Для определения органа расследования капитан судна производит предварительную классификацию аварийных случаев.

На основе документальных данных капитан порта производит окончательную классификацию аварийных случаев.

После аварийного случая свидетельство о годности судна к плаванию, международные свидетельства, классификационное свидетельство и другие судовые документы Регистра судоходства или другого классификационного общества утрачивают силу, в связи с чем для возобновления их действий судно должно быть предъявлено к освидетельствованию Регистру или по его поручению иностранному классификационному обществу с целью определения технической состоянием, условий дальнейшей эксплуатации и/или ремонта.

Основным органом расследования аварийных случаев является морской порт. Расследование аварийно! о случая осуществляет капитан морского порта, который в необходимых случаях под своим председательством организует комиссию по расследованию или же принимает участие в комиссии по расследованию, образованной министерством (ведомством), а после завершения расследования направляет соответствующие материалы судовладельцу, министерству (ведомству) по принадлежности судна и транспортному прокурору.

Предварительное расследование аварийного случая осуществляет капитан судна.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Постановление Межпарламентской Ассамблеи государств-участников Содружества Независимых Государств № 29–9 от 31 октября 2007 г. «О Модельном законе «О безопасности на транспорте». — [ЭР]. Режим доступа: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31527322

[2] Костенников М.В., Трофимов О.Е. Правовое регулирование транспортной безопасности и роль полиции в ее обеспечении. — [ЭР]. Режим доступа: http://e-notabene.ru/al/article_10134.html

[3] Дудышкин Б.Н. Правовые вопросы обеспечения безопасности на транспорте. — [ЭР]. Режим доступа: <http://fan-ru/pass/pass-46268.php>

[4] Закон Республики Казахстан «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г. — № — [ЭР]. Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z020000284_

[5] Закон Республики Казахстан «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г. — № 574. — [ЭР]. Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z040000574_

[6] «О присоединении к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года и Протоколу 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года». Постановление Правительства Республики Казахстан от 26 ноября 2004 г. — № 1235. — [ЭР]. Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P040001235_

[7] Тлеугалеев И.А. Обеспечение безопасности на транспорте — приоритет органов транспортной прокуратуры. — [ЭР]. Режим доступа: <http://prokuror.gov.kz/rus/o-prokurate/20-let-konstitucii-respubliki-kazahstan/obespechenie-bezopasnosti-natransporte>