

КЛАССИФИКАЦИЯ, РАССЛЕДОВАНИЕ И УЧЕТ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ С СУДАМИ

Положение о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев (АС) с судами (ПРАС) действует с изменениями и дополнениями, внесенными приказом Роскомрыболовства от 17 августа 1994 г., № 127. Оно состоит из разделов:

1. Общие положения;
2. Классификация АС;
3. Органы расследования;
4. Порядок донесения;
5. Порядок расследования;
6. Порядок расследования АС с иностранными судами;
7. Учет АС.

Приложения:

1. Классификационная таблица АС;
2. Перечень передаваемых судовладельцу сведений по АС;
3. Перечень передаваемых министерству (ведомству) сведений по АС.

Редакция 1994 года по сравнению с предыдущей содержит ряд изменений и дополнений принципиального характера, прежде всего, в части, касающейся классификации АС.

Раздел "Общие положения" устанавливает область применимости ПРАС и дает определения основных используемых в нем понятий.

Действие ПРАС распространяется на суда, принадлежащие судовладельцам Российской Федерации (независимо от форм собственности и подчиненности), которые плавают под Государственным флагом России и поднадзорны Российскому морскому регистру судоходства или другому классификационному обществу (далее в тексте - морскому регистру). ПРАС определяет порядок классификации, расследования и учета АС с судами во время плавания и на стоянке (в том числе в ремонте или на отстое), исключая плавание по участкам внутренних судоходных путей, где навигационно-гидрографическое обеспечение плавания судов осуществляется органами речного транспорта.

На суда под иностранным флагом ПРАС распространяется, если АС произошел во внутренних или территориальных водах России, а за их пределами - когда об этом попросил капитан аварийного судна, судовладелец или консул страны флага.

На плавдоки, плавмастерские, дебаркадеры, платформы ПРАС распространяется только на период их перегона.

Не распространяется действие ПРАС на военные корабли и суда; на маломерные суда, неподнадзорные морскому регистру; на суда в постройке; на судовые баржи и плоты леса (судовая баржа - несамоходное грузовое судно, эксплуатируемое без экипажа и приспособленное для транспортировки на баржевозах и буксировки или толкания в пределах ограниченного района плавания).

Положением определяются цели расследования аварийных случаев:

классификация АС;

установление обстоятельств, причин, последствий, убытков;

оценка действий причастных лиц (но не определение степени виновности причастных к АС сторон, что является прерогативой арбитражных или судебных органов);

разработка профилактических мер по предупреждению аварийности.

Основное понятие, используемое в Положении, - аварийный случай - определено как событие с судном, отвечающее одному из условий, содержащихся в приведенном ниже перечне.

а) Событие, приведшее судно к бедствию в результате воздействия непреодолимых стихийных явлений природы или экстремально тяжелых гидрометеорологических условий плавания.

В данном определении понятие АС дефинируется по двум признакам: причине произошедшего события - воздействию природных факторов, и последствию воздействия - бедствие. Однако определение самого понятия "бедствие" отсутствует в ПРАС, равно как и в других нормативно-правовых документах, относящихся к мореплаванию. По-видимому, при истолковании этого понятия следует исходить из определения, содержащегося в Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 г.: "Стадия бедствия - ситуация, при которой существует обоснованная уверенность, что судно или человек подвергается серьезной и непосредственной опасности и нуждается в немедленной помощи".

б) Различные повреждения судна (корпуса, устройств, судовых технических средств).

в) Смещение перевозимого груза и/или изменение его физико-химических свойств в процессе морской перевозки.

г) Посадка судна на грунт, касание грунта.

д) намотка троса и/или сетей на гребной винт или руль (намотка на руль как АС включена в ПрАС только в рассматриваемой редакции).

последние условия определяют АС по виду события (повреждение судна, намотка троса на гребной винт) и по последствиям, которые для них (и других возможных видов АС) определены как утрата мореходных качеств и препятствование нормальной эксплуатации (плаванию) судна.

е) Повреждение судном:

другого судна (судов);

средств навигационного оборудования (СНО);

берегового сооружения;

подводного кабеля, подводного трубопровода.

Пункты, касающиеся повреждения подводного кабеля и подводного трубопровода, появились только в данной редакции ПРАС.

Использование в тексте ПРАС формулировки "береговые сооружения" затрудняет отнесение к АС повреждение инженерных сооружений, не являющихся береговыми сооружениями и судами (например, буровой установки, закрепленной на грунте в удалении от берега); то же относится к воздушному кабелю или трубопроводу, проходящему над водой.

ж) Потеря судном буксируемого объекта.

Данное условие также появилось только в последней редакции ПРАС.

Понятие "судно" определено в ПРАС через перечень всех возможных видов плавучих средств, управляемых экипажами, включая дебаркадеры, плавучие буровые установки, плавучие доки, платформы и "другие плавучие объекты".

Необходимо обратить внимание на специфику определения в ПРАС понятия "мореходные качества" как совокупности нормируемых в соответствии с правилами морского регистра прочности, остойчивости, плавучести и непотопляемости судна.

Прочность - это способность корпуса судна и отдельных его конструкций выдерживать нагрузки и деформации, возникающие в процессе эксплуатации судна, без нарушения целостности как всего корпуса, так и отдельных его конструктивных элементов.

Остойчивость - способность судна, выведенного наклонением из положения равновесия, возвращаться к нему после устранения причины, приведшей к наклонению.

Плавучесть - способность судна плавать с заданным погружением, неся на себе все положенные по роду службы грузы.

Непотопляемость - способность судна после затопления части помещений держаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия.

Однако обычный перечень мореходных качеств судна включает в себя также не названные в ПРАС управляемость - способность судна следовать по заданному курсу или менять направление своего движения в соответствии с желанием судоводителя, и ходкость - способность судна перемещаться с заданной скоростью под действием приложенной к нему движущей силы, создаваемой судовыми движителями или внешней тягой.

Таким образом, содержание понятия "мореходные качества", используемого в ПРАС, отличается от того, которое вкладывается в него в теории судна, также как и от понятия "мореходность" - характеристики морского судна, определяемой предусмотренными и реализованными в его конструкции и мореходных качествах принципами, позволяющими совершать безопасное плавание в ожидаемых условиях и предусмотренных методах эксплуатации.

Остойчивость, непотопляемость и плавучесть, а также прочность корпуса судна выделяются среди мореходных качеств судна, поскольку от них зависит сохранение судна в экстремальных условиях на плаву. Эти качества нормируются классификационными обществами на основе международных норм, установленных международными конвенциями о грузовой марке, об охране человеческой жизни на море и др.

В ПРАС используется понятие "эксплуатационные ограничения", трактуемое как "выставленные Морским Регистром 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 АС".

Руководство Регистра по техническому надзору за судами в эксплуатации рассматривает эксплуатационные ограничения как ограничения, выполнение которых обеспечивает сохранение необходимой степени безопасности судна при его эксплуатации с пониженным техническим состоянием. В зависимости от обстоятельств, вводятся ограничения:

района плавания;

по величине и распределению загрузки судна (увеличение надводного борта, специальное распределение грузов и балласта, исключение перевозки тяжелых или палубных грузов);

плавания по условиям погоды (сила ветра, степень волнения), по сезону эксплуатации;

по условиям плавания во льдах;

по роду перевозимых грузов;

по мощности главных механизмов;

по пассажировместимости, а также изменения назначения судна и перевода самоходного судна в несамоходное.

С учетом трактовки понятия "эксплуатационные ограничения", содержащейся в Руководстве Регистра, под "определенными изъятиями нормируемых требований, выставленными Морским Регистром", следует понимать введенные Морским Регистром ограничения из числа перечисленных выше. Как указано в Руководстве Регистра, назначенные эксплуатационные ограничения должны отражаться в символе класса в словесных и дополнительных характеристиках и в судовых документах.

Понятие "навигационная безопасность" используется в ПРАС как безопасность плавания, обеспечиваемая внешними по отношению к судну факторами. Оно включает в себя:

степень точности и достаточности нагрузки навигационных карт и пособий для плавания (правильнее было бы сказать "руководств 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 радионавигационных систем;

качество прогнозирования погоды и рекомендаций о безопасных путях плавания;

другие факторы, обеспечивающие безопасность судоходства.

Положением установлено, какие убытки по АС, представляемые судовладельцем, подлежат определению и учету:

в случае гибели судна - его балансовая стоимость (за вычетом износа) на первое число предшествующего кораблекрушению месяца (например, если кораблекрушение произошло в ноябре, то на 1 октября того же года);

стоимость ремонта повреждений, полученных в результате АС (сметная калькуляция на выполнение ремонтных работ по устранению повреждений составляется по отраслевым унифицированным калькуляционным нормативам - УНК и единым нормам времени - ЕНВ);

расходы, понесенные на восстановление мореходных качеств судна;

стоимость спасательных операций или буксировки аварийного судна; стоимость утраченного груза или убытки от его повреждения в результате АС.

Классификация аварийных случаев, установленная ПРАС, предусматривает четыре их категории, различающихся по уровню ущерба для возможности использовать объект Ас по его назначению, причиненного в результате АС. Принципиальным отличием последней редакции ПРАС от предыдущей является то, что из нее устранено указание на выражение в деньгах суммы убытков как классификационного признака. Продолжительность пребывания судна на мели сохранена для посадки судна на мель в качестве классификационного признака, однако квалификация АС по этому признаку упрощена и градация по нему сокращена.

Кораблекрушением, как и в прежних редакциях ПРАС, считается АС, в результате которого произошла гибель судна или его полное конструктивное разрушение, после чего проведение восстановительного ремонта нецелесообразно. Кроме того, в данной редакции впервые к кораблекрушениям отнесен АС, в результате которого потерян буксируемый судном объект.

В приведенных определениях, к сожалению, усматривается нечеткость некоторых формулировок, допускающая неоднозначность из истолкования на практике. Это относится к понятию "нецелесообразность проведения восстановительного ремонта": критерий целесообразности сам по себе субъективен, и, к тому же, ПРАС не указывает, кто наделен прерогативой определять целесообразность или нецелесообразность ремонта. Руководство Регистра по техническому надзору за судами в эксплуатации дает определение понятию "кораблекрушение" без упоминания о нецелесообразности восстановительного ремонта, что однозначно предполагает в соответствующем случае квалификацию АС как кораблекрушения органом расследования.

Применение формулировки "потерян буксируемый судном объект" также допускает субъективное истолкование, поскольку она не определяет, какой именно объект имеется в виду (буксируемым объектом может быть и плавучий док, и рабочая шлюпка) и в каких случаях объект считается потерянным (по прошествии какого-то промежутка времени после обнаружения факта потери или же в случае заведомой гибели буксируемого объекта и т.п.).

Категория "авария", в отличие от предыдущей редакции ПРАС, сведена к двум видам событий, а для судна, не являющегося пассажирским - к единственному виду: это АС, в результате которого произошла гибель человека (людей) (при этом отмечено, что гибель или травмирование человека расследуются в установленном порядке, независимо от расследования АС).

Для пассажирского судна аварией, кроме того, считается АС, 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.

Понятие "авария" используется в ПРАС как частное, видовое по отношению к собирательному, родовому - "аварийный случай". Такое использование этого понятия противоречит его обычному словарному значению: авария (итал. *avaria*, от арабского "авар" - повреждение, ущерб) - неожиданный выход из строя машины, судна, самолета; происшествие, которое повлекло за собой повреждение или разрушение техники, вооружения, но без гибели людей (в последнем случае в военном деле используется термин "катастрофа"), в результате аварии техника и вооружение требуют ремонта или подлежат списанию; авария корабля - происшествие, требующее заводского ремонта продолжительностью не менее нескольких суток. в толковании ПРАС определяющим признаком квалификации события как аварии является гибель человека (людей), в то время как в обычной практике таким признаком всегда является повреждение техники. Закрепление за термином "авария" приведенного в ПРАС значения тем более неудачно, что в большинстве других нормативных документов этот термин используется в обычном словарном значении ("Наставление по предупреждению аварий и борьбе за живучесть" - в названии документа; капитан, принимающий судно, должен получить от сдающего капитана информацию о имевших место авариях - в Уставе службы на судах рыбопромыслового флота РФ, и т.д.).

В соответствии с рассматриваемой редакцией ПРАС, аварийным происшествием считается АС, 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;

произошло повреждение судном подводного кабеля, подводного трубопровода, СНО, берегового сооружения, приведшее к выводу их из эксплуатации;

судно находилось на мели 24 ч и более, независимо от размера и характера полученных или нанесенных повреждений;

на судне произошло смещение перевозимого груза и/или изменение его свойств, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств;

произошла намотка тросов и/или сетей на гребной винт, повреждение судном другого судна, создавшее препятствие с появлением каких-либо эксплуатационных ограничений.

Из перечня событий, квалифицируемых как аварийное происшествие, исключены потеря якорей или якорных цепей, утрата или повреждение спасательных шлюпок или шлюпбалок. Означает ли это, что соответствующее событие более не рассматривается как аварийное происшествие? Но потеря якорей и т.п. понижает техническое состояние судна, и для сохранения необходимой степени безопасности при его эксплуатации вводятся эксплуатационные ограничения. Если они (ограничения) создают препятствия в производственной деятельности, то рассматриваемое событие должно считаться аварийным происшествием.

Эксплуатационным повреждением считается АС, в результате которого произошло повреждение судна или другого судна, или смещение перевозимого груза и/или изменение его физико-химических свойств, не подпадающий под признаки аварийного происшествия.

Приведенное определение нельзя признать удачным, поскольку оно, устанавливая "верхнюю" границу зоны эксплуатационных повреждений, не ограничивает эту зону "снизу", оставляя возможность для ее произвольного ограничения.

К эксплуатационным повреждениям отнесены все АС, в результате которых произошло повреждение судна, независимо от утраты мореходных качеств, при правомерных действиях экипажа:

во время плавания в ледовых условиях;

во время плавания в районах или условиях, когда не обеспечивается навигационная безопасность;

во время проведения аварийно-спасательных операций;

во время проведения швартовных и/или перегрузочных и/или бункеровочных операций в море (в ПРАС оговорено, что такое событие считается эксплуатационным повреждением, если оно не подпадает под признаки аварийного происшествия, а упоминание о независимости от утраты мореходных качеств опущено).

Кроме того, к эксплуатационным повреждениям отнесены следующие АС:

в результате которого судно находилось на мели менее 24 ч, и при этом не получило повреждений, приведших к утрате хотя бы одного из мореходных качеств и/или создавших препятствие в производственной деятельности в связи с появлением каких-либо эксплуатационных ограничений;

в результате которого судном нанесено повреждение СНО, не приведшее к выводу его из эксплуатации;

связанный с незначительным повреждением судном подводного кабеля, подводного трубопровода, берегового сооружения, не приведшим его к выводу из эксплуатации.

Судно должно быть предъявлено для освидетельствования морскому регистру в порту, в котором произошел АС, или в первом порту, в который зайдет судно после АС, с целью определения технического состояния, условий дальнейшей эксплуатации и/или ремонта, после следующих АС:

авария;

аварийное происшествие;

повреждение судна;

нахождение на мели 24 ч и более;

смещение груза или изменение его свойств;

эксплуатационное повреждение;

ледовое повреждение;

повреждение при плавании в районах или условиях, когда отсутствует навигационная безопасность;

повреждение при аварийно-спасательных операциях;

нахождение на мели менее 24 ч.

Если судно не будет предъявлено к освидетельствованию, то свидетельство о годности судна к плаванию, международные свидетельства, классификационное свидетельство и другие судовые документы морского регистра утрачивают силу.

О происшедшем АС капитан судна обязан немедленно сообщить судовладельцу сведения по форме, приведенной в приложении к ПРАС; по рыбопромысловым судам - также капитану порта регистрации. Если АС произошел на акватории российского порта, донесение направляется также капитану данного порта. Об АС, затрагивающем иностранные интересы, имевшем место в иностранных или внутренних водах, капитан обязан также сообщить консульству (посольству, торгпредству) Российской Федерации и обратиться к ним за оказанием содействия и помощи.

Капитан судна производит предварительную классификацию АС - для определения органа расследования. Капитан самостоятельно расследует и классифицирует эксплуатационные повреждения, за исключением повреждений судна, полученных

при плавании в ледовых условиях, при проведении аварийно-спасательных работ, при плавании в районах или условиях, когда не обеспечивается навигационная безопасность, а также тех, которые:

произошли из-за недостатков навигационно-гидрографического обеспечения;

затрагивают иностранные интересы;

имели место в зоне внутренних судоходных путей.

Надзор за расследованием осуществляет судовладелец.

Капитан судна, с которым произошел АС, составляет судовой технический акт о случившемся по установленной министерством (ведомством) форме. Если капитан расследует АС самостоятельно, он получает объяснения причастных лиц, составляет заключение о происшедшем, при необходимости издает приказ по судну.

Основным органом расследования АС является морской порт. Капитан порта на основании документальных данных производит окончательную классификацию АС, подпадающих под признаки кораблекрушения, аварии и аварийного происшествия, а также тех эксплуатационных повреждений, расследование и классификация которых выходит за пределы компетенции капитана судна. В необходимых случаях капитан порта организует комиссию по расследованию или принимает участие в комиссии, образованной министерством (ведомством). В установленных случаях к расследованию привлекаются представители судовладельца аварийного судна и ведомств, интересы которых затронул АС. Надзор за расследованием осуществляется министерством (ведомством) по подчиненности порта.

Для АС, расследуемого капитаном порта, капитан судна после прибытия в первый российский порт представляет в течение суток капитану порта захода письменное заявление о случившемся и технический акт для регистрации АС. С момента регистрации исчисляется срок расследования АС.

В течение 3 суток после прибытия судна или его экипажа в первый российский порт капитан судна представляет капитану порта:

подробное донесение об АС, выписки из судовых документов, объяснения причастных к АС лиц и свидетелей;

при необходимости - ленты самописцев, их расшифровку, путевую карту с прокладкой, схему маневрирования, таблицы маневренных характеристик, схемы и чертежи повреждений, другие необходимые документы.

по требованию капитана порта капитан судна представляет в процессе расследования документы, позволяющие оценить полученные в результате АС

повреждения (акт водолазного или докового осмотра, акт инспекции морского регистра, фотографии повреждений и др.).

После рассмотрения документов капитан порта классифицирует АС. Если АС классифицируется как эксплуатационное повреждение, материалы возвращаются капитану судна, который проводит расследование.

капитану порта отводится на расследование 20 суток; по обоснованному представлению капитана порта министерство (ведомство) может продлить срок на 10 суток.

Расходы по привлечению специалистов, анализам и экспертизам возмещает судовладелец.

В результате расследования АС капитан порта (капитан судна - в тех случаях, когда ему возвращены материалы по АС) должен установить:

соответствие судна, экипажа, снабжения, оборудования конвенционным и национальным требованиям;

навигационный анализ плавания;

условия и обстоятельства, при которых произошел АС;

причинно-следственные связи, обстоятельства и условия, приведшие к АС, его причины, последствия и классификация;

оценку действий причастных к АС лиц;

перечень должностных лиц, действия которых привели или способствовали возникновению АС с указанием, кем и какие нормативные требования нарушены, не выполнены, не соблюдены;

соответствие совершенных действий требованиям, регламентирующим безопасность мореплавания.

Из приведенного перечня видно, что расследующему органу предписывается установить три группы атрибутов, характеризующих данный АС: условия и обстоятельства; соответствие нормативным требованиям; причинно-следственные связи. Такой подход, по существу, означает понимание аварийного случая как одномоментного события, рассмотрение аварии (в словарном значении этого понятия) в статике, в то время как в действительности ее возникновение и развитие совершается в динамике; аварийная ситуация появляется как один из возможных исходов предшествующих ей ситуаций, а последующие этапы развития событий приводят либо к локализации аварии и ликвидации ее последствий, либо к их усугублению.

Можно было бы считать, что рассматриваемая норма ориентирует расследующий орган исключительно на формальный подход к расследованию: "выполнено - не выполнено", "соответствует - не соответствует", "нарушено - не нарушено". Такой подход неоднократно подвергался справедливой критике, которая отчасти учтена в ПРАС: оценку действий причастных к АС лиц предлагается производить с учетом воздействия на них внешних факторов, их психологического состояния, степени усталости. К сожалению, в Положении не содержится никаких указаний по поводу того, каким образом могут быть получены и закреплены объективные показатели этих субъективных факторов. Психологическое состояние - не радиолокационный планшет, к материалам расследования его не приложишь. Его оценка требует специальной квалификации лиц, ее производящих, на что, по меньшей мере, требовалось бы указать в ПРАС.