



В зале СУДС «Раскат» в Санкт-Петербурге

## БЕЗОПАСНОСТЬ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

**В. Попов,  
зам. руководителя Федеральной  
службы по надзору в сфере  
транспорта\***

Вопросы безопасности мореплавания, как показали проведенные инспекторские проверки судоходных компаний, а также расследования аварийных случаев (АС), остаются по-прежнему актуальными.

Проверки выявили нарушения, которые имеют место в ряде судоходных компаний. За последние 10 лет наблюдается рост числа АС.

Международная морская организация ИМО резолюцией А.788(19) приняла «Руководство по осуществлению международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями» и рекомендовала всем администрациям — сторонам конвенции разработать и внедрить это «Руководство» с учетом особенностей законодательства своей страны.

Несмотря на имеющиеся документы по данному вопросу, в Российской Федерации до

\* Из доклада на общем собрании СОРОССа 26.01.2007 г.

настоящего времени отсутствуют национальные требования и рекомендации по реализации положений МКУБ. Поэтому кодекс стал применяться как подзаконный нормативный акт прямого действия, хотя таковым не является. Отсутствие национальных норм позволяет компаниям осуществлять трактовку положений МКУБ по своему усмотрению, исходя из коммерческой выгоды, что недопустимо.

Система управления безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения моря в России может превратиться в малоэффективную «бумажную» систему, почти не влияющую на безопасность мореплавания.

В рамках МКУБ система управления касается прежде всего судовладельцев и поэтому должна разрабатываться, управляться и совершенствоваться ими. Не стоит полностью полагаться на сторонних консультантов при разработке системы. В таком случае служащие компании не будут ощущать своей причастности к системе, что усложнит процесс сознательного внедрения МКУБ.

В 2007 г. Парижский меморандум намерен провести компанию концентрированных проверок по внедрению МКУБ в РФ.

Исторически международное морское сообщество рассматривало проблемы безопасности на море под техническим углом зрения, т.е. как применение технологических и инженерных решений, повышающих уровень безопасности и позволяющих уменьшить тяжесть последствий морских аварий и инцидентов. Соответственно, стандарты безопасности в основном касались требований к конструкции и оборудованию судна.

Российским мореплавателям старшего поколения известно, что подавляющая часть положений современного международного кодекса МКУБ уже давно была реализована на государственном уровне системой нормативных документов ММФ СССР. Однако та система была сверхцентрализованной, зачастую со слабой обратной связью «флот — берег». Она неоправданно завышала меру ответственности судовой администрации по сравнению с судовладельцем. Как раз МКУБ устанавливает международный стандарт для безопасных администрирования и эксплуатации судов и предотвращения загрязнения моря.

Надо помнить, что в ходе 96-й сессии Совета ИМО рассматривался вопрос добровольного аудита судовладельцев — членов ИМО, затронутый также на заседании коллегии Минтранса в мае 2006 г.

Можно полагать, что аудит станет обязательным уже до 2010 г. Ряд международных ассоциаций судовладельцев (Интертанко, Интеркарго) приняли решение сделать участие флага в системе проверки критерием членства в ассоциациях.

Целенаправленная деятельность ИМО уже привела к тому, что неременным условием, дающим возможность судовой компании на достойное участие в торговом мировом судостроении, является соответствие ее деятельности требованиям МКУБ и международному стандарту качества оказываемых услуг — серии 9000.

На сегодняшний день снижение аварийности — самый острый вопрос. Навигационная аварийность преобладает над остальными видами аварийности. В 2005 г. в российском судостроении доля навигационных аварий составила 45 случаев (68 %), а в 2006 г. — уже 56 случаев (76 %), причем АС по вине экипажа (человеческий фактор) — 44 случая, или 79 % общего числа навигационных АС.

Вот наиболее характерные АС.

22.09.2006 г. капитан самоходной баржи «Алюмка», принадлежащей ООО «Артель старателей Чукотка» (г. Анадырь), грубо нарушил требования по загрузке судна и правила плавания, вышел за пределы установленного района плавания, в результате чего баржа потеряла остойчивость и опрокинулась в Анадырском

лимане, при этом погибли 5 и пропали без вести 2 пассажира.

16.03.2006 г. на теплоходе «Вайново» при проведении сварочных работ в порту Архангельск погиб капитан.

14.07.2006 г. на пассажирском пароме «Уссурийский залив», при стоянке в порту Владивосток у причала № 36 возник пожар. Возможная причина — скачок напряжения, паром был подключен к береговому энергообеспечению.

9 ноября и 24 декабря прошлого года произошли случаи возгорания в машинном отделении парома «Балтийск». Расследование еще не завершено, но предварительные результаты показывают, что, по меньшей мере, в одном случае (24.12.2006 г.) имело место нарушение регламентных работ при подготовке зимнего топлива.

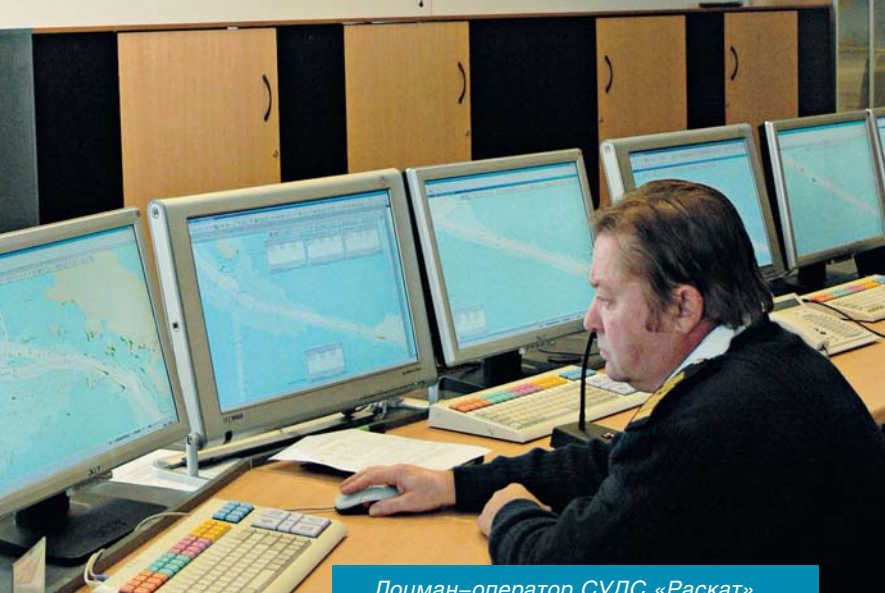
Как свести к минимуму основную причину АС — человеческий фактор? Почему при реальном совершенствовании организации обучения и повышения квалификации плавсостава отмечается слабый уровень подготовки судовых специалистов? Почему при проведении аттестации лиц, ответственных за безопасность мореплавания и предотвращения загрязнения окружающей среды, выявляется их слабая подготовка по практическому применению МКУБ? Очевидно, что не все рычаги разумного администрирования используются при решении этих проблем.

В соответствии с приказом Минтранса РФ об образовании в портах инспекций надзора контроль судов в морских торговых портах осуществляется следующим образом. В 2006 г. в порты Российской Федерации зашло 68 982 судна, проверено 37 415 (54,24 %) судов; выявлены недостатки на 9316 (24,9 %) судах; отказано в выдаче разрешений на выход из морских портов (задержано) 249 (0,67 %) судов.

**Контроль российских судов в российских портах** (Flag State Kontrol). В 2006 г. в порты РФ зашло 42 578 российских судов, проверено 34 080 (80,04 %) судов; выявлены недостатки на 6521 (19,13 %) судне; отказано в выдаче разрешения на выход из морских портов 113 (0,33 %) судам.

**Контроль иностранных судов в российских портах** (Port Control). В 2006 г. в порты Российской Федерации зашло 26 044 иностранных судов, проверено 3649 (13,82 %) судов; выявлены недостатки на 2795 (76,6 %) судах; задержано за невыполнение требований международных конвенций 136 (3,73 %) судов.

**Контроль российских судов в иностранных портах.** Благодаря предпринимаемым совместным усилиям со стороны Министерства транспорта РФ, Ространснадзора, Росморречфлота, Российского морского регистра судостроения и судовладельцев России удалось выйти из «черных списков» региональных соглашений в



Лоцман-оператор СУДС «Раскат»

области портового контроля (Парижский, Токийский и Черноморский меморандумы). По итогам 2005 — 2006 гг. положение Российской Федерации в соответствующих списках улучшилось, что еще более отдалило порог «черного списка».

Однако отдельные судоходные компании по-прежнему эксплуатируют суда под государственным флагом Российской Федерации с грубыми нарушениями международных конвенций, национального законодательства, правил Российского морского регистра судоходства.

В 2006 г. в иностранных портах проверено 1605 российских судов, в том числе: в портах Парижского меморандума (25 стран) суда проверялись 972 раза (60,56 %); в портах Токийского меморандума (18 стран) суда проверялись 450 раз (28,04 %); в портах Черноморского меморандума (5 стран) суда проверялись 183 раза (11,40 %).

На проверяемых в иностранных портах российских судах органами портового контроля (PSC) выявлены несоответствия на 1049 (65,36 %) судах, задержано за невыполнение требований международных конвенций 82 (5,11 %) российских судна.

Необходимо усилить и обеспечить надлежащий контроль со стороны Российского регистра судоходства, инспекций государственного портового контроля и капитанов морских портов.

Наиболее часто российские суда задерживались в странах: Парижского меморандума — 59 задержаний (71,95 %); Токийского меморандума — 12 (14,63 %); Черноморского меморандума — 11 (13,41 %), а также в Италии — 12, Великобритании — 7, Японии — 7, Франции — 6, Турции — 6, Испании — 5, Бельгии — 5, Португалии — 4, Голландии — 4, Украине — 3, Польше — 3, Греции — 3.

Начавшийся 2007 г. не внес особых изменений в состояние аварийности и даже показал некоторый ее рост. Только с 3 по 19 января 2007 г.

произошли четыре аварийных случая с российскими судами.

03.01.2007 г. теплоход «Челябинск» Дальневосточного морского пароходства при стоянке на якоре на внутреннем рейде порта Таранто (Италия) при силе ветра 17 м/с начал дрейфовать в район устричных заколов. При попытке вывести судно из этого района произошла намотка сетей на винт, а затем посадка судна на грунт. Ущерб оценивается итальянской стороной в \$ 6 млн. Предположительная причина АС: несвоевременное принятие мер по выходу судна в безопасный район. Капитан, находясь на мостике 30 мин, наблюдал за дрейфом и никаких мер не предпринимал.

15.01.2007 г. в Японском море в условиях хорошей видимости произошло столкновение теплохода «Пионер Холмска» (судовладелец — ОАО «Сахалинское морское пароходство») с транспортным рефрижератором «Татарстан» (судовладелец — «Востоктранссервис»). Оба судна получили повреждения, требующие заводского ремонта с выводом из эксплуатации. Причина АС: нарушение правил МППСС-72, неадекватное наблюдение за движением судов.

15.01.2007 г. при выходе из порта Петропавловск-Камчатский контейнеровоз «Капитан Артюх» (ОАО «Дальневосточное морское пароходство») получил пробоину в районе машинно-котельного отделения, которое было затоплено. На судне находилось около 300 контейнеров. Причина АС: судно, управляемое старшим помощником, значительно уклонилось от линии створа и коснулось грунта. В результате теплоход получил значительные повреждения.

19.01.2007 г. на теплоход «Волго-Балт-246» совершило навал турецкое судно «Едипе-С» при маневрировании для постановки на якорь. Оба судна задержаны для выяснения обстоятельств.

Комиссия Ространснадзора закончила работу по расследованию кораблекрушения теплохода «Синегорье» (судовладелец — ООО «Транзит-Север-Восток»), которое произошло 23.10.2006 г. Основными причинами трагедии стали грубые нарушения требований по безопасности мореплавания со стороны судоходной компании. Погибли 7 человек.

Считаем, причины данного кораблекрушения должны быть исследованы морской общественностью, судовладельцами, органами государственного портового контроля и классификационных обществ. Необходимо своевременно информировать о подобных случаях общественность — во избежание некорректных информационных в прессе.

В осенне-зимний период 2006 г. на Дальнем Востоке произошло 8 аварийных случаев с российскими и иностранными судами (с рос-

сийскими экипажами), вышедшими из российских портов Ванино, Пластун и Находка. Все аварийные случаи связаны со сбросом палубного лесного груза, который представляет реальную угрозу безопасности мореплавания и причинения вреда окружающей среде, на что уже имеется ряд серьезных обращений от зарубежных стран.

Следует учитывать, что указанные аварийные случаи находят широкий резонанс в средствах массовой информации прибрежных с Россией государств и препятствуют объективному восприятию государственными органами и гражданами этих государств реальных шагов России по выполнению международных обязательств, связанных с обеспечением безопасности мореплавания.

В настоящее время Ространснадзором направлены циркулярные письма капитанам морских портов, Российскому морскому регистру судоходства и судовладельцам по поводу недопущения подобных случаев в будущем, а также готовится представление в суд об аннулировании лицензии на перевозку грузов морским транспортом компанией ООО «Транзит-Север-Восток».

В последнее время отдельные судовладельцы привлекают к расследованию аварийных случаев адвокатов и общественные организации. Это является нормальной практикой. Однако, в ряде случаев общественными организациями — еще до начала расследования — в средствах массовой информации делаются поспешные выводы, которые не отражают истинных причин происшедшего.

Необходимо в короткие сроки исключить или значительно уменьшить влияние так называемого «человеческого фактора» на безопасность мореплавания. В этом вопросе роль СО-РОССа должна возрастать. Прямое администрирование ощутимых результатов не принесет, поэтому дать ответы на эти вопросы предстоит Администрации в тесном сотрудничестве с общественными организациями, ориентированными на работу с водным транспортом.

**Таблица 1**  
**Динамика аварийных случаев с судами**

Классификация АС	Годы				
	2002	2003	2004	2005	2006
Кораблекрушения	3	6	7	7	7
Аварии	4	1	4	1	3
Аварийные происшествия	55	35	37	58	64
<b>Всего</b>	<b>62</b>	<b>42</b>	<b>48</b>	<b>66</b>	<b>74</b>

**Таблица 2**  
**Состояние аварийности на морском транспорте в 2006 г.**

Классификация АС	Годы		Тенденция (+/-)
	2005	2006	
Кораблекрушения	7	7	0
Аварии	1	3	+2
Аварийные происшествия	58	64	+6
<b>Всего аварийных случаев</b>	<b>66</b>	<b>74</b>	<b>+8</b>
Аварийные случаи, повлекшие загрязнение окружающей среды	—	—	0
Количество пострадавших	13	16	+3
из них — погибших	1	15	+15

**Таблица 3**  
**Соотношение аварийности по видам АС**

Вид АС	Годы		Увеличение (уменьшение)
	2005	2006	
Навигационные	45	56	+24%
Технические	15	13	-13%
Взрывы и пожары	6	5	-17%
<b>Итого</b>	<b>66</b>	<b>74</b>	<b>+12%</b>

## ПРИНЯТ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»

Президент Российской Федерации В. Путин подписал закон «О транспортной безопасности», принятие которого продиктовано рядом факторов — таких, как возросшая террористическая угроза для объектов транспортного комплекса, необходимость реализации международных требований в области транспортной безопасности (как обязательного условия конкурентоспособного присутствия российских перевозчиков на мировом рынке перевозок грузов и пассажиров), создание единой системы обеспечения транспортной безопасности в российском законодательстве и в том числе информационной системы ее обеспечения, в которую входит автоматизированная база персональных сведений о пассажирах.