

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ СТАНДАРТЫ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ДЕЙСТВИЙ ПРИ МОРСКОЙ АВАРИИ

А.Е. Наздратенко – ФГУП «Нацрыбресурс»

Чрезвычайные действия при общей и частной авариях не просто органически связаны с международными стандартами безопасности мореплавания, но и являются их особой разновидностью.

В ст. 61 КТМ РФ 1999 г. сказано, что «на капитана судна возлагается принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, защите морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению вреда судну, находящимся на судне людям и грузу». Естественно, что речь идет не только о капитане, но и об экипаже судна в целом. Кроме указанного, капитан и экипаж судна, участвующего в международном мореплавании, обязаны выполнять предписания ряда международных конвенций, касающихся обеспечения безопасности мореплавания в широком смысле, т.е. безопасности не только своего судна, но и других судов и окружающей среды. Так, согласно СОЛАС-74/98 капитан обязан сообщать о морских опасностях (лед, покинутое судно, представляющее опасность для плавания, необычное гидрометеорологическое явление и пр.), соблюдать безопасную скорость в условиях ограниченной видимости, пользоваться системами разделения движения судов, осуществлять поиск и спасание при получении сигнала бедствия, обеспечивать безопасность лоцмана, посадки и высадки пассажиров и т.д.

Капитан (и экипаж) обязаны обеспечивать меры противопожарной защиты судна, обнаружение и тушение пожара, использовать при необходимости все спасательные средства и устройства судна, аварийную радиосвязь, в том числе в рамках Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ), соблюдать международные стандарты безопасности при перевозке судном пассажиров, навалочных грузов, грузов в упаковке, зерна, опасных

грузов, в том числе нефти, газа, радиоактивных материалов и пр.

В более развернутом виде международно-правовые стандарты, соблюдение которых обязательно для экипажа судна в международном мореплавании, содержатся в материалах Международной конвенции ПДМНВ-78 и Международного кодекса ПДМНВ-95, Международной конвенции по поиску и спасанию 1979/98, Международной конвенции 1988 г. по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства; Международной конвенции о грузовой марке 1966 г.; Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г.; МППСС-72; Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.; Конвенции о торговом мореплавании (минимальные стандарты) 1976 г. (Конвенция МОТ №147); Протокола 1978 г. к Международной конвенции о грузовой марке 1966 г.; Международной конвенции о спасании 1989 г.; Йорк-Антверпенских правил 1994 г.; Международной Брюссельской конвенции 1910 г. для унификации некоторых правил

относительно столкновения судов; Международного свода сигналов 1965 г.; Международной конвенции о безопасности рыболовных судов 1977 г. и десятках других международно-правовых актов, которые содержат правила поведения капитана и экипажа как в нормальных, так и в чрезвычайных ситуациях.

Знание этих правил (стандартов) обязательно не только для капитана, который руководствуется ими и контролирует соблюдение их другими членами экипажа, но и для судовладельцев и органов государства, участвующего в соответствующей международной конвенции.

Таким образом, международно-правовые стандарты – это нормы международного морского права, содержащиеся в форме конвенционных положений или международных обычаев. Естественно, что существуют и соответствующие международным (или отличающиеся от них) национальные правовые стандарты и национальные морские обычаи.

Государства, сотрудничая в сфере безопасности международного мореплавания и создания международно-правовых стандартов, исходят, в первую очередь, из необходимости предупреждения аварийности. В этом смысле подавляющее большинство международно-правовых стандартов являются правилами эксплуатационно-нормального безаварийного мореплавания. Но поскольку аварии с судами все же случаются, то государства разрабатывают также международные стандарты и правила проведения чрезвычайных операций по спасанию людей, судов, грузов и окружающей среды.

В выработке государствами международных стандартов отчетливо просматри-



ваются четыре основных направления: 1) выработка международных технико-правовых стандартов, которым должны соответствовать современные суда; 2) выработка правил движения судов; 3) выработка стандартов безопасности мореплавания при перевозке людей, грузов, проведении научных исследований, промысле и пр.; 4) разработка международных стандартов и правил проведения чрезвычайных мероприятий при спасении человеческих жизней, имущества и окружающей среды.

Как видно из приведенных выше направлений сотрудничества государств по созданию международных стандартов, три первых направления – это создание стандартов нормальной безаварийной эксплуатации судов и только четвертое – создание стандартов чрезвычайных действий капитана и экипажа при общей и частной авариях.

Однако реальная практика мореплавания показывает, что есть целый ряд факторов, которые существенно меняют такое соотношение в сторону увеличения чрезвычайных прав и обязанностей капитана и экипажа. К числу таких факторов относятся стихия, ошибки и небрежность в действиях других судов, организаций и органов государства (внешние факторы) и ошибки и небрежность людей на аварийном судне, их усталость и переутомление, а также отказ технических средств судна и пр. (факторы внутренние). Бесчисленные случайности могут в одно мгновение превратить нормальное плавание в борьбу с чрезвычайными обстоятельствами, связанными с угрозой для людей, судна и груза. При этом не обязательно должна произойти авария, чтобы права и обязанности капитана и

экипажа по ее устранению приобрели чрезвычайный характер. Достаточно, чтобы возникла какая-то опасность для людей, судна, груза и окружающей среды.

На основе изложенного можно сформулировать четыре признака чрезвычайных правил (стандартов) поведения капитана и экипажа при особых обстоятельствах:

1) наличие потенциальной или реальной общей или частной опасности для людей, судна, груза и окружающей среды;

2) добровольное выполнение пред-аварийных или аварийных работ, т.е. выполнение их в отсутствие или за пределами должностных обязанностей;

3) заметное преобладание чрезвычайной работы экипажа в общем ее объеме, выполненном в связи с опасностью;

4) уменьшение или устранение опасности для людей, судна, груза и окружающей среды.

По указанным признакам можно определить чрезвычайные права и обязанности капитана и экипажа по предотвращению или ликвидации общей или частной аварии следующим образом: права и обязанности являются чрезвычайными, когда капитан и экипаж обязаны и имеют право действовать с помощью чрезвычайных методов и способов (применять чрезвычайные стандарты) с целью уменьшения или ликвидации опасности для людей, судна, груза и окружающей среды, даже если их действия выходят за пределы должностных обязанностей.

Если попытаться классифицировать международно-правовые стандарты чрезвычайных действий экипажа, используя различные основания, то мы получим несколько видов классификаций.

1). По целям чрезвычайные стандарты обеспечения безопасности мореплавания подразделяются на комплексные (когда опасность грозит всем видам объектов) и простые (когда только отдельные из них находятся в опасности).

2). По степени обязательности использования чрезвычайных стандартов последние подразделяются на обязательные (когда их выполнение императивно предопределено нормами международного и национального морского права) и добровольные: когда капитан и экипаж самостоятельно решают вопрос о том, следует ли им в конкретных условиях использовать чрезвычайные стандарты и выходить тем самым за пределы своих должностных обязанностей.

3). По характеру возникающих взаимоотношений участников чрезвычайные полномочия капитана и экипажа подразделяются на договорные, если их использованию предшествует заключение какого-либо договора (буксировки, перевозки и пр.), и внедоговорные, когда использование стандартов чрезвычайных действий явилось следствием какого-то происшествия (например столкновения судов).

4). По характеру морской аварии (общая или частная) стандарты чрезвычайных действий подразделяются на стандарты действий при общей и стандарты действий при частной аварии.

5). По видам морских аварий (навигационные или технические) стандарты чрезвычайных действий подразделяются на стандарты действий при навигационных и стандарты действий при технических авариях (общих или частных).

Наиболее известным сводом международно-правовых стандартов чрезвычайных действий при морской аварии (как общей, так и частной) являются Йорк-Антверпенские правила 1994 г., в цифровых правилах которых содержатся конкретные рекомендации экипажам аварийных судов по устранению общей или частной опасности путем применения стандартов чрезвычайных действий. Например пожертвование частью груза или судового снабжения ради общей или частной безопасности (Правила I, II); преднамеренная посадка судна на мель для предотвращения его потопления на глубине (Правило V); принятие помощи спасателей при потере судном мореходности в результате посадки на мель, потери хода, управления, столкновения с другим судном и пр.

В качестве примеров применения на практике международно-правовых стан-



дартов чрезвычайных действий можно указать на следующие общие или частные морские аварии.

11 апреля 2001 г. в Японском море произошло столкновение российского т/х «Сургут» с японским рыболовным судном «Тойомару». Японское судно было сильно повреждено в результате столкновения и не могло самостоятельно справиться с опасностью потопления, поэтому было вынуждено принять помощь спасательного судна, которое помогло остановить течь, а затем отбуксировало «Тойомару» в порт. В данном случае был применен международно-правовой стандарт, предусмотренный в Правиле VI Йорк-Антверпенских правил).

В июне 1989 г. рыболовное судно под флагом Австралии с грузом рыбы село на мель вблизи порта Каррата (Западная Австралия). Поскольку надвигался шторм и спасателей поблизости не оказалось, капитан принял решение пожертвовать частью судового снабжения (10 т пресной воды) и частью улова (18 т рыбы) для того, чтобы облегчить судно, севшее на мель носом, и самостоятельно сняться до наступления шторма. Расчет оказался верным, и судну удалось избежать очень серьезной опасности. Пожертвование было признано общей аварией на основе Правил I Йорк-Антверпенских правил.

В марте 1997 г. транспортный рефрижератор «Сан Хуан» под флагом Либерии потерял ход из-за поломки машины в 30 милях от порта Вуллонгонг (Юго-Восточная Австралия). На помощь пришел австралийский спасательный буксир, который отвел судно в порт, где был проведен вынужденный ремонт. Все расходы на вынужденный ремонт в связи со стандартом чрезвычайных действий, предусмотренным Правилами XIII-XIV Йорк-Антверпенских правил, были отнесены на частную аварию, так как на судне не было груза.

Одним из стандартов чрезвычайных действий является тушение пожара на борту судна, вызванного столкновением или другим навигационным аварийным случаем, с помощью воды из шлангов или путем затопления горящего трюма, в том числе с помощью пробивания отверстий в борту судна ниже ватерлинии, а также намеренная посадка горящего судна на мель, когда в результате пожара возникли течь и угроза потопления судна с грузом на глубине, причинившие убытки судну и/или грузу или любому из них (Правило III Йорк-Антверпенских правил, ч. 3, ст.292 КТМ РФ). Например, на п/х «Кубань» после окончания погрузки в порту

Находка возник пожар в трюме № 2. Ни паротушение, ни другие меры не дали результатов, поэтому единственным средством ликвидации пожара было затопление трюма. Стоимость груза, поврежденного водой при затоплении трюма, была отнесена на общую аварию.

У т/х «Гидрострой», использовавшегося в качестве судна для снабжения различных организаций, в том числе рыбопромысловых, по прибытии во Владивосток из Находки 15 марта 2001 г. из-за смещения груза возник постоянный крен 15°, что грозило опрокидыванием и потоплением судна с грузом. Во избежание потопления судно было намеренно посажено на мель ради общей безопасности (предотвращение потопления на глубине) независимо от того, могло ли оно быть снесено на берег или нет, причинив потери или убытки (Правило V Йорк-Антверпенских правил, ч. 4, ст.292 КТМ РФ).

Вместе с тем ущерб от намеренной посадки на мель аварийного судна может и не быть признан общей аварией, если будет установлена вина судовладельца в необходимости применения такого навигационного стандарта чрезвычайных действий, как посадка судна с грузом на мель.

Например в июне 1993 г. либерийская рыбопромысловая плавбаза «Африканер» с грузом рыбопродукции попала в шторм вблизи берегов Северной Африки, в результате чего оказалась в опасности: через разошедшиеся сварные швы в один из трюмов с грузом стала быстро поступать вода. Были включены все осушительные насосы судна, но, тем не менее, вода прибывала. Когда трюм наполнился водой и возникла угроза затопления второго трюма, а затем и гибели судна, капитан направил его к берегу и посадил на скалистую банку в условиях крупной зыби с моря. По сигналу бедствия к судну подошли два спасательных буксира и лихтер, на которые удалось перегрузить большую часть рыбопродукции. С усилением волнения судно, приподнимаемое волнами, начало тяжело ударяться всем корпусом об острые скалы. Появилось множество пробоин в корпусе. Несмотря на все усилия снять судно с мели, предпринятые буксирами, сделать этого не удалось, и оно, в конечном итоге, конструктивно разрушилось. После окончания шторма сильно поврежденное судно было снято с банки и утилизировано на металлолом. Весь оставшийся на судне груз рыбопродукции в коробках и бочках спасти не удалось. Экипаж судна

не пострадал, ибо с усилением шторма был снят с борта и на одном из буксиров доставлен в порт. При расследовании аварии все убытки по судну и грузу были отнесены на частную аварию, а применение экипажем международно-правового стандарта чрезвычайных действий в виде намеренной посадки судна на мель (Правило V Йорк-Антверпенских правил 1994 г.) было признано безуспешным, ибо в итоге применения стандарта капитану судна не удалось спасти судно и груз.

Одним из стандартов чрезвычайных действий экипажа судна является вынужденный заход в порт-убежище для проведения ремонта или для того, чтобы укрыться от приближающегося урагана и пр. Например, на испанском рыболовном траулере «Эль Сальвадор де Гуетерия» во время промысла у берегов Ирландии возникли перебои в работе машины. Неисправность не особенно мешала судну осуществлять промысел, однако, когда было получено штормовое предупреждение, капитан немедленно направил судно в испанский порт Пасахес. Все расходы по судну и грузу в связи с заходом в порт-убежище были отнесены на общую аварию, а расходы на ремонт машины – на частную.

Применение стандартов чрезвычайных действий вызывается самыми разнообразными причинами как субъективного, так и объективного характера. Однако главным основанием для выполнения чрезвычайных мероприятий является сама морская авария с судном (навигационная или техническая, общая или частная).

Что касается статистики технических аварийных случаев в отечественном рыбопромысловом флоте, то только за 1997 г. с одними лишь промысловыми судами РФ произошли технические аварии по следующим причинам: нарушение правил технической эксплуатации судов – 18 случаев; 2) некачественный ремонт судов – восемь; 3) изношенность судов и конструктивные недостатки – пять; 4) нарушение правил пожарной безопасности – семь; 5) случайные причины технического характера – три.

Таким образом, при возникновении морской аварии или ее угрозе обязательному применению подлежат международно-правовые стандарты чрезвычайных действий, т.е. выработанные на основе многовековой морской практики конвенционные или обычные нормы предотвращения, уменьшения или ликвидации опасности для людей, судна, груза и окружающей среды.