

СТИХИЯ РИСКА



П.Г. Макаров – капитан Калининградского государственного морского рыбного порта

АВАРИЙНОСТЬ НА СУДАХ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Весной 2002 г. в Калининграде состоялась I Региональная конференция по безопасности мореплавания. В таком представительном составе проблема безопасности мореплавания не обсуждалась в регионе с 1996 г. Как правило, эти вопросы регулярно рассматривались на совещаниях служб безопасности мореплавания судовладельческих компаний и решались в рабочем порядке.

Нет необходимости напоминать, что рыболовство – это вид деятельности на море, сопряженный с большим риском для людей и судов. С учетом специфики работы рыбопромыслового флота Минрыбхоз СССР, а затем Госкомрыболовство России уделяли серьезное внимание безопасности мореплавания. Функции организационного и материального обеспечения безопасности мореплавания осуществляли Главгосрыбфлотинспекция и ее подразделения на бассейнах и в портах.

Материально-технические меры безопасности мореплавания осуществляли отряды аварийно-спасательных судов, которые круглый год несли дежурство во всех районах промысла Мирового океана и при возникновении аварийных ситуаций оказывали экстренную эффективную помощь. Часто приходилось проводить сложные операции по снятию судов с мели и восстановлению их мореходных качеств при столкновениях. Например, ТР «Остров Сибирякова» буксировали на ремонт. Во время урагана оборвались буксирные тросы, судно было выброшено на камни. Наши спасатели помогли, но погиб буксир «Славный».

Как известно, в 1988 г. Главгосрыбфлотинспекция была ликвидирована, а ее функции переданы портам, и в частности службам капитанов портов. Вскоре началась приватизация флота, и из-за отсутствия четкого регулирования государством этого процесса аварийно-спасательные суда были включены в уставной

капитал акционируемых предприятий. В результате флот лишился спасательного обеспечения.

Главная цель обеспечения безопасности мореплавания – сохранение человеческих жизней. На достижение этой цели направлены положения всех международных Конвенций, разработанные и принятые Международной морской организацией (ИМО): СОЛАС-74, ПДМНВ-78/95, МКУБ и др., а также принятые в их развитие руководства, наставления, инструкции.

На сегодняшний день в Калининградском государственном морском рыбном порту зарегистрированы в Государственном Реестре (т.е. являются поднадзорными Российскому Морскому Регистру судоходства) 257 судов, которые находятся в собственности 89 компаний. В судовой книге зарегистрировано 210 судов, принадлежащих 95 физическим и юридическим лицам, не поднадзорных РМРС.

Как обстоят дела с аварийностью рыбопромыслового флота, приписанного к нашему порту? С начала 2000 г. зарегистрировано 28 аварийных случаев. Кораблекрушений и аварий, к счастью, не было. Аварийных происшествий случилось семь, эксплуатационных повреждений навигационного характера – шесть, аварийных происшествий технического характера – восемь, эксплуатационных повреждений технического характера – два, нарушений режима плавания – одно, нарушений правил рыболовства – одно. Нами расследовано 20, в стадии расследования находятся три случая.

По видам эти аварии выглядят следующим образом: столкновений – два. Учебный парусник «Крузенштерн» 9 мая 2000 г. в Кадисском заливе столкнулся с хорватским судном. В результате у нашего парусника был вырван и потерян левый становой якорь с 10 смычками якорь-цепи. В Баренцевом море 10 апреля 2000 г. произошло столкновение СРТМ «Шклов» с

СРТМ «Капелла» на свободном ходу. Причина – отсутствие должного наблюдения. Виновные вахтенные помощники обоих судов лишены диплома на звание специалиста морского флота сроком на один год.

При швартовках крупнотоннажных судов в море произошло два навала. Причины – неправильная оценка капитанами гидрометеобстановки, недостаточная кранцевая защита транспортных судов и ошибки в маневрировании.

Не избежали и посадок на грунт, их произошло три. Самая тяжелая по последствиям – аварийный случай с ТСМ «Альбакор» ЗАО «Запрыбфлот». Это произошло во время следования судна на промысел вследствие навигационной ошибки, а скорее всего, из-за разгильдяйства вахтенного помощника капитана, который, будучи нетрезв, посадил судно на мель в районе шведского порта Трёлеборг. Два других случая – это посадки в Калининградском морском канале на мель без особых последствий.

Случались и намотки на винт. Основной их причиной явилась большая загрязненность моря в районах интенсивного судоходства и промысловых районах с плавающими и притопленными остатками орудий лова. Последствия – повреждение дейдвудных капролоновых подшипников, внеочередное докование. Имели место повреждения главной силовой установки. Основные причины – взрывы паров масла в картерах двигателей с повреждением коленчатых валов, фундаментных рам, требующих заводского ремонта с большими затратами.

К сожалению, не удалось избежать человеческих жертв. 24 февраля 2002 г. у побережья, в районе пос. Янтарный, перевернулась рыбацкая лодка и утонули четыре человека. Владелец лодки пренебрег выданными ему лабораторией КГТУ рекомендациями по сохранению остойчивости судна и соблюдению балльности моря: в штормовую погоду вышел в море. Несколько лет назад владельцы восьми лодок, переоборудованных из списанных спасательных шлюпок в рыболовецкие, организовали в пос. Янтарный кооператив и выбрали для базирования бывший карьер, образовавшийся после выборки янтара и не приспособленный для стоянки судов. Гидрология моря в этом районе такова, что даже при умеренных ветрах образуется сильная прибойная волна, и моряки знают, что при нахождении судна на гребне волны, когда длина ее соизмерима с длиной судна, последнее теряет остойчивость и переворачивается. Так, к сожалению, и произошло в данном случае. Эти суда мы зарегистрировали в августе

сентябре 2001 г. согласно приказу Госкомрыболовства России № 135 от 11 мая 2001 г. Ознакомившись с условиями базирования, мы дважды давали предписания о переводе этих рыбацких лодок в оборудованный портпункт Пионерский, но эти предписания были проигнорированы. Считаю, что к решению этой проблемы необходимо подключиться рыбохозяйственному совету Администрации Калининградской области, Запбалтрыбводу, Калининградскому региональному управлению Федеральной пограничной службы РФ.

Анализ аварийных случаев вскрывает ряд основных проблем, решать которые необходимо совместными усилиями портовым, региональным и федеральным властям, судовладельцам, учебным заведениям и всей морской общественности.

Во-первых, по-прежнему основной причиной аварийности на флоте остается человеческий фактор. Крайне отрицательно сказалась практика выделения из состава судовладельческих компаний кадровых служб и создание так называемых «круинговых компаний», большинство из которых не занимаются подбором, расстановкой и подготовкой кадров. Между рейсами моряки предоставлены самим себе. Комплектация судовых экипажей происходит спешно, стихийно, а руководители круинговых компаний не несут никакой ответственности за плохую подготовку и комплектацию экипажей. До настоящего времени в отрасли отсутствует система сертификации таких компаний. Более того, согласно новому Федеральному закону «О лицензировании отдельных видов деятельности», принятому Госдумой 13 июля 2001 г., деятельность, связанная с трудоустройством граждан Российской Федерации внутри страны, уже и не ли-

цензируется. Федеральное правительство ратифицировало международную Конвенцию о найме и трудоустройстве моряков, которая предполагает наличие «компетентного органа», уполномоченного издавать нормативные акты, приказы или инструкции, имеющие обязательную силу в отношении найма и трудоустройства моряков, но дальше ратификации у нас дело не двинулось и круинговые компании делают, что хотят. Дополнительная подготовка кадров, организованная Минтрансом при морских администрациях торговых портов, по отзывам авторитетных специалистов флота, носит чисто формальный характер и не приносит должного эффекта.

Во-вторых, некоторые капитаны и судовладельцы пытаются скрывать аварийные случаи на судах. Считаю, что эта порочная практика сейчас потеряла всякий смысл. Дело в том, что различные программы страхования все увереннее внедряются в практику российского судопользования. При наступлении страхового случая все эти программы требуют для минимизации убытков немедленной и полной информации о происшедшем. А отсутствие или несвоевременное донесение об аварийном случае дает страховой компании повод для непризнания этого случая страховым либо для значительного уменьшения размера возмещения ущерба. Судовладельцы порой сами инструктируют капитанов не давать донесения, особенно в службу капитана порта, и тем самым подвергают себя дополнительным убыткам.

В-третьих, качество судоремонта и технической эксплуатации судовых механизмов всегда влияло на аварийную статистику. Особую злободневность эта проблема приобрела в последние годы. Суда стареют, механизмы изнашиваются и требуют более заботливого ухода и качественного ремонта. Однако анализ аварийных случаев показывает, что в этой сфере деятельности снизился контроль, ответственность и профессиональный уровень специалистов судоремонтных предприятий. Имеются случаи, когда суда выходят на промысел с выработанным моторесурсом. Такая практика некоторых судовладельцев приводит к неизмеримо большим убыткам и подвергает опасности жизни моряков.

В-четвертых, с принятием под надзор маломерных судов, не поднадзорных Регистру судоходства, согласно требованиям приказа ГРП № 135 резко возросла нагрузка на работников службы капитана порта. Если с подобными судами колхозной системы, традиционно находившими-

ся под нашим надзором, проблем нет, то с судами частных предпринимателей их хоть отбавляй. Эти суда, как правило, — переоборудованные для ловли рыбы плавсредства различных типов, на которые отсутствует какая-либо документация. Над освидетельствованием и приведением в порядок документации этих судов в настоящее время работает Отраслевая лаборатория прочности и остойчивости судов КГТУ. Совместно с морским колледжем решаем проблему начальной морской подготовки рыбаков по сокращенной программе, обучения их элементам личной безопасности и помощи на воде. Совместно с мореходной школой разрабатываем механизм обучения и дипломирования этой категории специалистов.

Но одними организационными мерами достичь желаемого результата по снижению аварийности невозможно. Необходимо возродить аварийно-спасательный флот. Тогда в случае с севшим на мель ТСМ «Альбакор» судовладельцу и страховщику не пришлось бы платить иностранной компании 500 тыс. долл. США за его спасение. Наше поколение моряков помнит, что гораздо более сложные спасательные операции успешно выполняли наши ведомственные спасатели. МЧС сейчас не готово спасать людей и суда в сложных морских условиях. Это наглядно показал случай с СРТМ «Люблино».

4 декабря 1999 г. у нас был шторм, ветер 34 м/с, волной повредило рулевое устройство, судно дрейфовало на косу. Нам необходимо было снять людей. Обращались во все инстанции, МЧС и т.д. Нам заявляли, что, когда ветер будет менее 20 м/с, вертолет сможет вылететь. То же самое нам заявили военные спасатели. Между тем, в критической ситуации оказались 27 человек, начало темнеть. Только подобный СРТМ с пятой попытки смог подать буксирный трос. Мы вздохнули с облегчением.

Вспоминается виденное у берегов Англии, когда в аналогичную ситуацию попало маленькое суденышко, над которым зависает вертолет и спасает таким образом людей. Вспомните, как потерпела аварию плавбаза «Пионерск», на борту которой было 200 человек. Во время шторма вертолетами англичане сняли весь экипаж.

В свое время наши спасательные буксиры «Калининградец» и «Неотразимый» были переданы МЧС, но они занимаются коммерческой работой и на них нет средств спасения. Проблему спасательного флота нам одним не решить. Нужна поддержка и финансирование региональных и федеральных властей.

