



ЭТАПЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРОМЫСЛОВЫХ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

Н.Р. Мубинов – аспирант МГЮА

Согласно ст. 3 Международного кодекса проведения расследования аварий и инцидентов на море 1997 г. положения данного Кодекса применяются тогда, когда «одно или более государств имеют существенный интерес в аварии на море, в которую вовлечено судно, находящееся под их юрисдикцией». Иначе говоря, объектом расследования является аварийный случай (АС) с промышленным судном даже тогда, когда в АС участвует только одно судно (например, посадка на мель, намотка сетей на винт и пр.). При этом в упомянутом Кодексе дается понятие «существенно заинтересованное государство», под которым понимается: 1) государство флага аварийного судна; 2) государство, в водах которого произошел АС; 3) государство, на территории или акватории которого произошло аварийное загрязнение окружающей среды; 4) государство, территории или объектам которого грозил или был причинен аварийный ущерб; 5) государство, обладающее важной для расследования информацией; 6) государство, чьи граждане погибли или были ранены в результате АС; 7) государство, интерес которого к расследованию признается расследующим государством как значительный.

Главное расследующее государство «принимает на себя ответственность за проведение расследования по взаимной договоренности между значительно заинтересованными государствами». При этом упомянутый Кодекс обязывает государства, проводящие расследование, «принимать во внимание любые рекомендации или документы, опубликованные ИМО или МОТ, в особенности относящиеся к человеческому фактору», а также «любые другие рекомен-

дации и документы, принятые другими организациями» (ст. 5.1.7). Головное расследующее государство совместно с существенно заинтересованными государствами вырабатывает общую стратегию расследования, принимает меры для закрепления доказательств, проводит консультации со всеми заинтересованными государствами, извещает их о проводимом расследовании, сотрудничает с ними и обнародует результаты расследования (ст. 6–10 Кодекса).

Обязательность расследования и его этапы предусмотрены не только упомянутым Кодексом, но и Положением о расследовании аварий морских судов 1990 г. (ПРАС-90), а также другими национальными нормативными актами и международными конвенциями, имеющими иное содержание и направленность. Так, в Правиле 21 части «С» главы 1 СОЛАС-74/98 указано: «Каждая Администрация обязуется проводить расследование любой аварии, происшедшей с любым из ее судов, к которым применяются положения настоящей Конвенции, если она считает, что такое расследование может способствовать определению того, какие изменения было бы желательно внести в настоящее Правило». В пункте «б» той же статьи указано: «Каждое Договаривающееся правительство обязуется передавать Организации (т.е. ИМО) информацию о результатах таких расследований. Никакие доклады или рекомендации, составленные Организацией на основе такой информации, не должны разглашать принадлежность или национальность причастных к этому судов, возлагать прямую или косвенную ответственность на какое-либо судно или лицо, либо подразумевать ее». Другими словами, расследованию подлежит

любая авария с морскими судами, а не только та, в результате которой погибли люди или судно (с грузом) или произошло загрязнение окружающей среды. При этом целью расследования в данном случае является использование в рамках ИМО материалов расследований аварий и выработка на этой основе дополнений и изменений норм СОЛАС-74/98.

Обязательность расследования любых промышленных АС на море подтверждается пунктом «а» Правила 21 СОЛАС-74/98, где говорится о любом из судов, «к которым применяется настоящая Конвенция». В свою очередь, в пункте «а» Правила 1 указано, что «настоящие Правила применяются только к судам, совершающим международные рейсы». Следовательно, «любое» из судов означает судно, совершающее «международный рейс». Определение «международного рейса» дано в пункте «д» Правила 2 главы 1 СОЛАС-74/98, где таковым признается «рейс из страны, к которой применяется настоящая Конвенция, до порта за пределами этой страны или наоборот».

Учитывая, что обрабатывающие и добывающие суда осуществляют промысел в любых морских водах – внутренних, территориальных, в рыболовной и экономической зоне, открытом море, где практически в любой момент они могут встретиться с иностранным судном, занимающимся перевозками или иным видом мореплавания, можно утверждать, что работа промышленных судов в море имеет международный характер. Иначе говоря, понятие «международный рейс» применительно к промышленному судну имеет более широкое содержание, чем применительно к транспортному, направляющемуся в иностранный порт.

С целью приведения Правила 2 главы 1 СОЛАС-74/98 в соответствие с практикой международного промыслового мореплавания следовало бы изменить пункт «д» данного Правила следующим образом: «д) Международный рейс означает рейс из страны, к которой применяется настоящая Конвенция, до порта за пределами этой страны или наоборот, а также рейс добывающего или обрабатывающего судна в любой морской район промысла».

Так как район промысла и порт отправления промыслового судна могут находиться в пределах одного моря, т.е. промысловый рейс является каботажным, а не «международным», было бы целесообразно Правило 2 главы 1 СОЛАС-74/98 изложить в следующем виде: «Настоящее Правило распространяется на все суда Договаривающихся государств независимо от того, является рейс, в котором произошла авария, международным или каботажным». Иначе говоря, расследованию подлежит любой АС с добывающим или обрабатывающим судном.

В расследовании промысловых АС можно выделить пять этапов. Первый этап – донесение капитана аварийного судна, адресованное судовладельцу, начальнику промысловой экспедиции и капитану порта приписки или порта, где произошел АС. Если АС затрагивает иностранные интересы, капитан направляет донесение также министерству, консулу или Посольству РФ, страховой компании, транспортному прокурору. При повреждении средств навигационного оборудования (СНО) судовладелец сообщает об АС территориальному подразделению ГУНИО Минобороны РФ.

Второй этап расследования – определение на основе флагов участвующих в АС судов головного расследующего государства и существенно заинтересованных государств.

На третьем этапе определяется орган расследования промыслового АС. Согласно ст. 4.7 Кодекса 1997 г. таким органом является «инспектор по расследованию аварий», под которым имеются в виду «лицо или лица, квалифицированные и назначенные расследовать аварию или инцидент по заложенным в национальное законодательство процедурам с целью поддержания безопасности на море и защиты морской окружающей среды».

Согласно ст. 3 ПРАС-90 органы расследования в РФ представляют капитан порта, судовладелец и капитан аварийного судна. При этом капитан порта расследует кораблекрушения и аварии, а также аварийные происшествия с иностранными судами; судовладелец – аварийные происшествия, а капитан судна – эксплуатационные повреждения.

В ФРГ расследование АС осуществляют четыре специальные независимые комиссии

и Главная федеральная комиссия (Bik, 1988). В Нидерландах расследование морских АС проводят Инспекция по судоходству и Совет по судоходству (Rosen, 1996); в Швеции – Комитет по расследованию аварий (Steen, 1989). В Великобритании аварии расследуются капитанами морских портов, Спасательной ассоциацией Ллойда, Инженерным бюро и Лондонской спасательной ассоциацией. В США расследования проводит Береговая охрана (Maclean, 1989).

Основным органом расследования является капитан порта. Другие органы расследования АС способствуют привлечению для этой цели различных специалистов, использованию достижений научно-исследовательских центров, опыта профессионалов. Материалы расследований, поступающие в ИМО, служат основой для выработки рекомендаций по вопросам расследования аварий и предупреждения аварийности. Иначе говоря, расследование АС является важной международной обязанностью государств, направленной на повышение безопасности международного мореплавания.

Помимо национальных органов расследования существуют и специальные международные комиссии, занимающиеся расследованием промысловых АС на основе межгосударственных соглашений. В мире заключено несколько десятков таких (обычно двусторонних) соглашений, в том числе с участием РФ. Например, Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Норвегии о порядке урегулирования претензий, связанных с повреждением орудий лова, от 23 марта 1993 г. Соглашение предусматривает создание Комиссий в Москве и Осло. В каждую Комиссию входят по два человека с одним голосом на двоих. Претензии рассматриваются в Комиссии в стране ответчика. Предусмотрено назначение технических экспертиз. Претензия судовладельца должна быть подана в Комиссию в своей стране в течение 7 мес. со дня нанесения ущерба. Получив претензию, Комиссия незамедлительно уведомляет ответчика и требует от него подробных разъяснений на специальном бланке, разработанном Комиссией. Свои разъяснения ответчик должен отправить в течение 7 мес. со дня получения извещения о предъявлении претензии. Если ответчик не представит свои разъяснения, Комиссия будет руководствоваться разъяснениями истца. При наличии уважительных причин срок в 7 мес. для ответчика может быть продлен Комиссией. Ответчик вправе предъявить встречную претензию, которая рассматривается вместе с первоначальной.

Комиссия может обратиться к сторонам с предложением достичь примирения путем

взаимных уступок. Если таковое не состоялось в течение 60 дней с момента получения разъяснений, Комиссия в течение 120 дней «подготавливает заключение, содержащее выводы относительно фактов, послуживших основанием для предъявления претензии, и размера возмещения ущерба за повреждение орудий лова» (ст. 4 упомянутого Соглашения). Комиссия может «дополнительно рекомендовать ответчику возместить потери улова и времени, понесенные в результате происшествия» (ст. 4 Соглашения).

Возмещение ущерба, рекомендованного Комиссией, должно быть произведено в течение 3 мес. с момента получения ответчиком заключения Комиссии. Правительства стран должны стремиться к тому, «чтобы не чинилось никаких препятствий своевременному возмещению ущерба, причиненного орудиям лова» (ст. 6 Соглашения 1993 г.).

Если Комиссия не пришла к единому выводу или с заключением не согласна любая из спорящих сторон, Комиссия обращается к истцу и ответчику с предложением договориться о разрешении спора путем арбитража в МАК в Москве, если ответчиком выступают российский судовладелец или владделец орудий лова. Если стороны не достигли соглашения о рассмотрении спора в МАК или если ответчиком является норвежский судовладелец, то одна из сторон может потребовать рассмотрения спора в третейском суде, два члена которого назначаются каждой из сторон, а третий избирается назначенными членами суда. Правительства договаривающихся сторон взяли на себя обязательства ознакомить с настоящим Соглашением своих судовладельцев и/или владельцев орудий лова и требовать его выполнения (ст. 9 упомянутого Соглашения).

На четвертом этапе расследования промыслового АС капитан аварийного судна по согласованию с судовладельцем и капитаном порта осуществляет ряд неотложных действий по закреплению доказательств, отражающих все стороны АС.

На пятом этапе все материалы расследования передаются в распоряжение капитана порта, который самостоятельно или с привлечением экспертов классифицирует АС, устанавливает все обстоятельства, выявляет причины, противоправность, характер последствий и размер убытков, оценивает действия причастных к АС лиц и формулирует предложения профилактического характера. По результатам расследования составляется специальное заключение капитана порта, являющееся основанием для заявления претензий, предъявления иска, возбуждения уголовного дела.