

Об утверждении Правил расследования аварийных случаев с судами

Утративший силу

Постановление Правительства Республики Казахстан от 8 июля 2011 года № 780.
Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 10 августа 2015 года № 623

Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 10.08.2015 № 623 (вводится в действие со дня его первого официального опубликования).

П р и м е ч а н и е Р Ц П И !

В соответствии с Законом РК от 29.09.2014 г. № 239-V ЗРК по вопросам разграничения полномочий между уровнями государственного управления см. приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 23 февраля 2015 года № 147.

В соответствии с подпунктом 21) пункта 2 статьи 4 Закона Республики Казахстан от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании" Правительство Республики **Казахстан** **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемые Правила расследования аварийных случаев с **с у д а м и**.
2. Настоящее постановление вводится в действие по истечении десяти календарных дней со дня первого официального опубликования.

П р е м ь е р - М и н и с т р

Республики Казахстан

К. Масимов

У т в е р ж д е н ы

постановлением

Правительства

Р е с п у б л и к и

К а з а х с т а н

от 8 июля 2011 года № 780

Правила расследования аварийных случаев с судами

1. Общие положения

1. Настоящие Правила расследования аварийных случаев с судами (далее - Правила) разработаны в соответствии с Законом Республики Казахстан от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании".

2. Настоящие Правила определяют порядок расследования аварийных случаев с судами во время плавания или на стоянке.

3. Действие настоящих Правил распространяется на находящиеся в эксплуатации морские суда, плавающие:

- 1) под Государственным флагом Республики Казахстан;
- 2) под флагом иностранного государства во время их плавания или стоянки в территориальных и внутренних водах Республики Казахстан.

4. Настоящие Правила не распространяются на суда, плавающие под флагом Военно-Морских Сил Республики Казахстан и морских частей пограничной службы.

5. В настоящих Правилах используются следующие основные понятия:

1) аварийный случай - событие с судном, приведшее его к бедствию и повлекшее утрату мореходных качеств, повреждение судном другого судна (судов), средств навигационного оборудования, берегового сооружения, подводного кабеля, подводного трубопровода, потеря судном буксируемого объекта;

2) территориальное подразделение Комитета - территориальное подразделение Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан;

3) навигационная безопасность - степень точности и достаточности нагрузки навигационных карт и пособий для плавания, своевременность оперативной навигационной информации о смещении средств навигационного оборудования со штатных мест и изменении их характеристик, полнота и надежность гидрографического обеспечения района плавания, стабильность характеристик радионавигационных средств, качество прогнозирования погодных условий и рекомендаций о безопасных путях плавания и другие факторы, обеспечивающие безопасность мореплавания;

4) эксплуатационные ограничения - установленные уполномоченным органом определенные изъятия 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 аварийного случая;

5) сюрвейер - эксперт, занимающийся обследованием судов и грузов и дающий заключение об их состоянии, размере повреждений при аварийном случае, о мореходности судна;

6) мореходные качества - совокупность требований к прочности, остойчивости, плавучести и непотопляемости судна;

7) уполномоченный орган - Комитет транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

6. Органом расследования аварийного случая является Морская администрация порта (далее - МАП), возглавляемая капитаном морского порта.

7. Аварийный случай, связанный со столкновением судов, принадлежащих разным судовладельцам, а также аварийный случай, произошедший на акватории морского порта Республики Казахстан, расследуется МАП с участием представителей судовладельца аварийного судна.

8. Аварийный случай, произошедший из-за недостатков навигационно-гидрографического обеспечения, расследуется МАП с участием представителей Военно-Морских Сил Республики Казахстан.

9. Аварийный случай, затрагивающий интересы иностранных государств, повреждения судна, полученные при плавании в ледовых условиях, при проведении аварийно-спасательных работ, при плавании в районах или условиях, когда не обеспечивается навигационная безопасность, расследуется МАП.

10. Аварийный случай, произошедший с судном, плавающим под Государственным флагом Республики Казахстан, расследуется МАП, если иное не предусмотрено международными договорами.

11. Капитан судна о произошедшем аварийном случае незамедлительно сообщает судовладельцу. Если аварийный случай произошел в территориальных водах Республики Казахстан или на акватории казахстанского порта, сообщение направляется также в МАП, которая немедленно информирует о произошедшем аварийном случае территориальное подразделение Комитета и транспортную прокуратуру.

Территориальное подразделение Комитета незамедлительно сообщает об аварийном случае в уполномоченный орган.

12. Об аварийном случае, имевшем место в иностранных территориальных водах, капитан судна, плавающего под Государственным флагом Республики Казахстан, сообщает судовладельцу, уполномоченному органу, в дипломатическое представительство или консульское учреждение.

О произошедшем аварийном случае также информируется представитель страховой организации, в которой застраховано судно.

13. О всех случаях повреждения средств навигационного оборудования судовладельцу подлежит немедленно сообщить МАП, соответствующей службе Военно-морских Сил Республики Казахстан или государственному предприятию водных путей в зависимости от того, в чьем ведении находилось поврежденное оборудование.

14. О всех аварийных случаях судовладелец сообщает в МАП.

15. Сообщение об аварийном случае должно содержать следующие сведения:

1) название судна, позывные, тип (серия), год и место постройки. При ледовом аварийном случае указать фактическую категорию ледовых усилений корпуса;

2) дата, судовое время;

- 3) район (порт, причал, пролив, залив, рейд, внутренние или территориальные воды, открытое море), координаты;
- 4) последний пункт выхода судна и куда оно следует;
- 5) в грузу или балласте, род груза (если наливное судно, то сведения о дегазации, системе инертных газов);
- 6) гидрометеорологические условия (направление и сила ветра, волнение моря, зыбь, течение, видимость, характеристика ледяного покрова, прогноз погоды);
- 7) присутствие на борту лоцмана, использование буксира;
- 8) обстоятельства аварийного случая:
при столкновении: курс, скорость, состав вахты, кто управлял судном, ситуация (обгон, следование встречным, пересекающимся курсом);
при посадке на мель: характер грунта, осадка (носом, кормой) до и после аварийного случая, потеря осадки, крен, курс, величина прилива, число тонн на один сантиметр осадки, размещение груза по трюмам, танкам, палубный груз, наличие и размер буксирного троса и троса для браги;
- 9) название судов, вовлеченных в аварийный случай, их флаг, порт приписки, сведения о владельцах;
- 10) потеря мореходных качеств судами, вывод причала (объекта) из эксплуатации;
- 11) количество пострадавших людей с указанием фамилии, имени, отчества, должностей;
- 12) загрязнение водной среды, объем, место, предполагаемая причина, вид и количество сброшенных с судна нефтепродуктов и других вредных веществ;
- 13) принимаемые меры по оказанию помощи и спасению людей, ликвидации повреждений и последствий загрязнения моря. Количество и тип спасательных средств, спущенных на воду;
- 14) координация действий по борьбе за живучесть, связь с судами и береговыми станциями;
- 15) фамилия, имя, отчество капитана, год рождения, образование, стаж работы в должности капитана, время работы на данном судне;
- 16) дополнительные сведения, характеризующие обстоятельства аварийного случая и его последствия.

2. Порядок расследования аварийных случаев

16. Капитан судна, с которым произошел аварийный случай, после прибытия судна либо его экипажа в первый казахстанский порт сообщает о произошедшем аварийном случае судовладельцу, а также представляет или направляет в течение

двадцати четырех часов в МАП письменное заявление на имя капитана морского порта об аварийном случае и утвержденный им технический акт для регистрации а в а р и й н о г о с л у ч а я .

17. Письменное заявление об аварийном случае пишется в произвольной форме с указанием даты, времени, место случая и с кем произошел случай.

18. В техническом акте указываются следующие сведения:

- 1) дата, место, борт судна;
- 2) должность, фамилия, имя, отчество лиц, составивших акт;
- 3) вид, место и дата аварийного случая;
- 4) подробное описание повреждений и перечисление ущерба;
- 5) списки пострадавших людей, перечень утраченного груза (имущества, инвентаря, оборудования, снабжения, копии радиограмм);
- 6) в конце акта проставляются подписи лиц составивших акт.

19. Регистрация аварийного случая производится должностным лицом МАП в Журнале регистрации аварийных случаев при получении заявления об аварийном случае и технического акта.

МАП вносит в Журнал регистрации аварийных случаев сведения о классификации аварийных случаев.

После рассмотрения представленных капитаном судна документов, МАП классифицирует аварийный случай.

20. МАП требует своевременного представления капитаном судна необходимых для расследования документов.

21. Капитан судна подает в органы расследования документы об аварийном случае и оформляет, в соответствии с законодательством Республики Казахстан о торговом мореплавании, морской протест.

22. Капитан судна в течение трех суток после прибытия судна либо его экипажа в первый казахстанский порт представляет в МАП следующие документы :

- 1) подробное сообщение об аварийном случае, которое составляется в произвольной форме с указанием обстоятельств, причин, последствий аварийного случая и причастных к нему лиц;
- 2) выписки из судовых документов;
- 3) объяснения причастных к аварийному случаю лиц и свидетелей;
- 4) при необходимости - ленты самописцев, их расшифровку, путевую карту с прокладкой ;
- 5) схему маневрирования, радиолокационные планшеты;
- 6) схемы и чертежи повреждений;
- 7) документы относящиеся к аварийному случаю по требованию МАП.

23. В процессе расследования капитан судна по требованию МАП

представляет следующие дополнительные документы, позволяющие оценить полученные в результате аварийного случая повреждения судна:

- 1) акт водолазного осмотра и/или докового осмотра;
- 2) акт технического осмотра работниками классификационного общества или Регистра судоходства;
- 3) фотографии повреждений;
- 4) предварительную калькуляцию ремонта;
- 5) счета специализированных организаций, производивших устранение аварийных повреждений;
- 6) документы, позволяющие оценить повреждения судна;
- 7) справка о размере убытков при аварийном случае, подписываемая судовладельцем, которая содержит следующие сведения:
 - название судна, наименование судовладельца;
 - дата и место аварийного случая;
 - общая сумма убытков по аварийному случаю (в тенге с точностью до одной десятой тысячи);
 - стоимость устранения аварийных повреждений для восстановления мореходных качеств судна;
 - стоимость спасательных операций и/или буксировки аварийного судна и/или его сопровождения;
 - стоимость утраченного груза и/или убытки от его повреждения, переукладки, перегрузки в результате аварийного случая.

В случае невозможности по объективным причинам представления МАП указанного документа, капитан судна самостоятельно либо с помощью независимого сюрвейера, составляет и представляет ориентировочный расчет убытков по аварийному случаю.

24. При необходимости поиска доказательств по аварийному случаю, капитаны морских портов, куда прибыли, вовлеченные в аварийный случай, суда, принимают участие в сборе необходимой информации.

25. Аварийные случаи классифицируются на:

- 1) кораблекрушение;
- 2) авария;
- 3) аварийное происшествие;
- 4) эксплуатационное повреждение.

26. К кораблекрушению относятся следующие аварийные случаи:

- 1) в результате которого произошла гибель судна или его полное конструктивное разрушение, после чего, проведение восстановительного ремонта нецелесообразно;
- 2) в результате которого потерян буксируемый судном объект.

27. К аварии относятся следующие аварийные случаи:

- 1) повлекшие гибель человека (людей). Случай классифицируется аварией, если гибель человека (людей) явилась следствием аварийного случая;
- 2) с пассажирским судном, 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.

28. К аварийному происшествию относятся следующие аварийные случаи:

- 1) 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;

- 2) в результате которого произошло повреждение судном подводного кабеля, подводного трубопровода, средств навигационного оборудования, берегового сооружения и других объектов, приведшее к выводу их из эксплуатации;

- 3) в результате которого судно находилось на мели двадцать четыре часа и более, независимо от размера и характера полученных и/или нанесенных повреждений;

- 4) в результате которого на судне произошло смещение перевозимого груза, и/или изменение его физико-химических свойств, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств судна;

- 5) в результате которого произошло повреждение судном другого судна, создавшее препятствие в производственной деятельности судна (судов), в связи с проявлением каких-либо эксплуатационных ограничений;

- 6) в результате которого произошла намотка тросов и/или сетей на гребной винт и/или руль, создавшее препятствие в производственной деятельности судна (судов), в связи с проявлением каких-либо эксплуатационных ограничений на период сорок восемь часов и более.

29. К эксплуатационному повреждению относятся следующие аварийные случаи:

- 1) в результате которого произошло повреждение судна или другого судна, или смещение перевозимого груза и/или изменение его физико-химических свойств, не подпадающие под признаки, указанные в подпунктах 1), 4), 5), 6) пункта 28 настоящих Правил;

- 2) в результате которого произошло повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время плавания в ледовых условиях, независимо от утраты мореходных качеств;

- 3) в результате которого произошло повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время плавания в районах или условиях, когда не

обеспечивается навигационная безопасность, независимо от утраты мореходных качеств ;

4) в результате которого произошло повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время проведения аварийно-спасательных операций, независимо от утраты мореходных качеств;

5) в результате которого судном нанесено повреждение средствам навигационного оборудования, не приведшее к выводу его из эксплуатации;

6) в результате которого произошло повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время проведения швартовых, и/или перегрузочных и/или бункеровочных операций в море, не подпадающее под признаки, указанные в подпункте 1) пункта 28 настоящих Правил;

7) в результате которого судно находилось на мели менее двадцати четырех часов, 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 повреждений;

8) аварийный случай, связанный с незначительным повреждением судном подводного кабеля, подводного трубопровода, берегового сооружения и других объектов, не приведшим их к выходу из эксплуатации.

30. Аварийные случаи классифицируются по видам, причинам, последствиям в соответствии с классификационной таблицей аварийных случаев.

31. Срок расследования аварийного случая исчисляется с момента его регистрации, о чем сообщается в уполномоченный орган и территориальный уполномоченный орган.

Расследование аварийного случая производится МАП в течение тридцати рабочих дней со дня его регистрации.

По итогам расследования МАП составляет заключение и копию материалов расследования направляет уполномоченному органу, судовладельцу и в транспортную прокуратуру в течение пяти рабочих дней. В случае обнаружения правонарушений копии указанных материалов направляются в правоохранительные органы.

32. По каждому обоснованному представлению МАП уполномоченный орган продлевает срок расследования на десять рабочих дней.

33. В результате расследования аварийного случая МАП должно быть установлено следующее :

1) соответствие судна, экипажа, снабжения, оборудования установленным требованиям ;

2) анализ навигационной обстановки;

3) условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай;

4) причины, приведшие к аварийному случаю, его последствия и

к л а с с и ф и к а ц и я ;

5) оценка действий причастных к аварийному случаю лиц с учетом воздействия на них внешних факторов, их психологического состояния, степени у с т а л о с т и ;

6) перечень должностных лиц, действия которых привели и/или способствовали возникновению аварийного случая, с указанием кем и какие нормативные требования нарушены, не выполнены, не соблюдены;

7) соответствие совершенных действий установленным требованиям по безопасности мореплавания с учетом оправданного риска.

Риск признается оправданным при одновременном наличии следующих у с л о в и й :

1) риск должен соответствовать цели, ради которой он предпринимается;

2) цель не может быть достигнута обычными, не связанными с риском д е й с т в и я м и ;

3) риск не должен переходить в заведомое причинение ущерба;

4) предметом риска являются материальные объекты.

34. В ходе расследования аварийного случая должностным лицом МАП проводится опрос причастных к аварийному случаю лиц и свидетелей.

При опросе причастных к аварийному случаю лиц и свидетелей ведется п р о т о к о л о п р о с а .

Вызов для опроса причастных к аварийному случаю лиц и свидетелей, производится путем официального уведомления судовладельца или капитана судна. Если лицо, подлежащее опросу, не находится в месте расположения органа расследования, опрос осуществляется в аналогичном органе расследования по месту нахождения этого лица или свидетеля по отдельному поручению органа расследования. В случае, если опрашиваемый не владеет языком на котором ведется опрос, приглашается переводчик, участие которого о т р а ж а е т с я в п р о т о к о л е .

35. В процессе расследования, проводимого МАП, к работе могут привлекаться переводчики, соответствующие специалисты, проводятся лабораторные и иные анализы или экспертизы.

Необходимость привлечения переводчиков, соответствующих специалистов к расследованию, проведению лабораторных или иных анализов и экспертиз о п р е д е л я е т М А П .

Судовладелец оказывает всемерное содействие МАП в производстве расследования а в а р и й н о г о с л у ч а я .

36. При несогласии судовладельца с заключением МАП, судовладелец в течение десяти рабочих дней после получения материалов расследования направляет свои возражения в уполномоченный орган. Копия письма с

возражениями направляется также в МАП.

37. Уполномоченный орган рассматривает заключение МАП и материалы по аварийному случаю в течение тридцати рабочих дней со дня их представления, после чего выносит по нему одно из следующих решений с учетом возражений судовладельца, если таковое имело место:

- 1) утверждает заключение;
- 2) направляет на доработку с указанием замечаний по заключению;
- 3) направляет на дополнительное расследование сроком на тридцать к а л е н д а р н ы х д н е й .

38. После получения заключения судовладелец проводит профилактические мероприятия, предотвращающие повторение подобных случаев в будущем, привлекает к дисциплинарной или материальной ответственности работников, действия которых привели и/или способствовали возникновению аварийных случаев, а также предъявляет судно к освидетельствованию классификационному обществу или Регистру судоходства, с целью определения технического состояния, условий дальнейшей эксплуатации и/или ремонта.

Если аварийный случай произошел в иностранном порту или таковым является первый порт захода, в котором нет возможности предъявления судна к освидетельствованию уполномоченному органу, то данное судно предъявляется иностранному классификационному обществу, признанному Республикой К а з а х с т а н .

39. Подлежат учету МАП следующие убытки при аварийных случаях, представляемые судовладельцем:

- 1) в случае гибели судна - его балансовая стоимость (за вычетом износа) на первое число предшествующего кораблекрушению месяца;
- 2) стоимость ремонта повреждений, полученных в результате аварийного с л у ч а я :

расходы, затраченные на восстановление мореходных качеств судна;
стоимость спасательных операций или буксировки аварийного судна;
стоимость утраченного и/или убытки от повреждения груза в результате а в а р и й н о г о с л у ч а я .

Для определения стоимости устранения повреждений, полученных в результате аварийного случая, следует использовать сметную калькуляцию на выполнение работ по устранению аварийных повреждений, которая составляется в соответствии со сметой организации (казахстанской или иностранной), выполнившей эти работы. В сметную калькуляцию входят затраты на рабочую силу, использованные материалы, накладные расходы судоремонтной организации и стоимость докования.

Если убытки по аварийному случаю выражены в свободно конвертируемой

валюте, то ее сумма переводится в тенге по курсу, установленному Национальным Банком Республики Казахстан на дату аварийного случая.

40. Контроль за проведением мероприятий, проводимых судовладельцем по заключению МАП, утвержденному уполномоченным органом осуществляет территориальный уполномоченный орган.

41. По окончании расследования аварийного случая все материалы расследования подшиваются в отдельную папку, листы нумеруются, составляется перечень документов. Папка именуется "Аварийное дело".

42. Орган расследования, на основании соответствующего разрешения уполномоченного органа, приостанавливает расследование аварийного случая полностью или частично до отпадения обстоятельств, послуживших основанием для его приостановления. По их отпадению оно возобновляется решением уполномоченного органа.

В случае приостановления расследования орган расследования уведомляет о приостановлении расследования и основаниях его приостановления заинтересованных лиц и транспортную прокуратуру в течение трех рабочих дней

Расследование аварийного случая полностью или частично приостанавливается в следующих случаях:

1) временно психического расстройства или иного тяжелого заболевания лица, причастного к аварийному случаю, удостоверенного в предусмотренном законом порядке;

2) нахождения лица, причастного к аварийному случаю вне пределов Республики Казахстан;

3) действия непреодолимой силы, временно препятствующей дальнейшему производству аварийного расследования;

4) проведения соответствующей экспертизы.

После отпадения указанных обстоятельств расследование аварийного случая осуществляется согласно порядку, установленному настоящими Правилами.