

Безопасность на флоте: современные тенденции

В. А. ПОПОВ, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта — Ространснадзора Минтранса РФ



В 2010 г. в России на водном транспорте количество аварий и происшествий увеличилось в 1,7 раза по сравнению с данными за 2009 г., причем в 85 % аварийных случаев ключевую роль сыграл человеческий фактор. Для изменения ситуации необходимо усовершенствовать практическую часть подготовки кадров, а также искать новые пути контроля над соблюдением международных норм безопасности.

Безопасность, бесспорно, является одним из важнейших критериев оценки любого вида транспорта. Что же касается судоходства, то любая ошибка, допущенная на воде, вдали от берега, может быть в сотни раз опаснее просчетов на суше. Несмотря на то, что современные корабли оснащены новым, качественным навигационным оборудованием с «космической начинкой», увеличение интенсивности и скорости движения на водных путях, плавание в сложных метеорологических условиях и другие причины ставят проблему безопасности на одно из первых мест в числе проблем развития водного транспорта.

Аварийность растет

В недалеком прошлом мировая статистика свидетельствовала, что для предотвращения катастроф и серьезных аварий необходимо в первую очередь совершенствовать навигационное оборудование и, соответственно, раз-

вивать науку и практику судовождения. В настоящее время в области навигационного приборостроения и в практике судовождения достигнуты значительные успехи. Электронная картография, спутниковая навигация, совершенствование систем управления судами и энергетическими установками позволяют ожидать снижения уровня аварий и транспортных происшествий на воде. Однако, напротив, пока аварийность существенно не сокращается.

В целом в России на водном транспорте за 2010 г., по сравнению с 2009 г., количество происшествий увеличилось в 1,7 раза (166 происшествий против 99 в 2009 г.), при этом

- на морском транспорте — в 1,8 раза (в 2010 г. — 57 происшествий, в 2009 г. — 31);
- на речном транспорте — в 1,6 раза (в 2010 г. — 109 происшествий, в 2009 г. — 68).

В 2010 г. число погибших в результате транспортных происшествий увеличи-

лось на 19 человек (в 2010 г. зафиксировано 26 погибших, в 2009 г. — 7).

Очень серьезные аварии на море, повлекшие за собой гибель людей, произошли с судами смешанного (река — море) плавания: 23 июля 2010 г. в Баренцевом море в условиях шторма перевернулся и затонул плашкоут «Варнек» (судовладелец ООО «Норд Вэй»). Погибло 5 членов экипажа и 4 пассажира. 26 августа 2010 г. в море Лаптевых в условиях сильного волнения из-за нарушения герметичности корпуса и поступления внутрь забортной воды на глубине 20 м затонул буксир класса «река — море» «Алексей Кулаковский» (судовладелец ОАО «Ленское объединенное речное пароходство»). Погибли 11 членов экипажа из 14. Среди погибших 5 курсантов речных училищ.

В 2010 г. наибольший рост аварийности (в 2,1 раза) связан с навигационной аварийностью, где большую часть составила посадка на мель — 23 (40%) аварии.

Основными причинами аварийных случаев на водном транспорте являются:

- ошибки судоводительского состава в управлении судном;
- низкая квалификация членов экипажей судов;
- отсутствие обеспечения безопасных условий труда со стороны судовладельцев.

Анализ причин аварийных случаев на морском транспорте показывает, что они зачастую являются следствием недостатков системы обеспечения безопасности в судоходных компаниях.

Судя по приведенным фактам, в 85 % аварийных случаев ключевым оказался человеческий фактор: аварии явились закономерным следствием субъективных просчетов человека. Таким образом, если два направленных на снижение аварийности подхода — совершенствование техники и повышение внимания к человеческому фактору — сравнивать с точки зрения актуальности, приоритетным на сегодняшний день следует признать второй.

Не хватает практики

Безопасность на транспорте (морской флот не является исключением) в большой степени зависит не только от физического здоровья работника, но и



от его психофизиологических качеств, которые нужно воспитывать на всех этапах подготовки высококвалифицированных современных специалистов.

В октябре 2010 г. по результатам расследования аварийных случаев, связанных с гибелью людей, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта провела внеплановые проверки ряда высших и средних учебных заведений, находящихся в ведении Минтранса России. У курсантов перед направлением на суда для прохождения плавательной практики было проверено качество практической подготовки в области личного выживания.

В результате проверки, проведенной в Якутском институте водного транспорта, филиале ФГОУ ВПО «Новосибирская государственная академия водного транспорта» (НГАВТ), было выявлено, что курсанты по способам личного выживания проходят только теоретическую подготовку. Учебные суда — теплоходы «Вячеслав Минеев» и «Капитан Горовецкий», находящиеся в собственности НГАВТ, — для практической подготовки курсантов не используются. Точно так же в Осетровском филиале НГАВТ не используется для практической подготовки курсантов по способам личного выживания учебное судно «Московский 11».

При проверке ГОУ НПО «Профессиональный лицей № 5» (поселок Жатай) и ГОУ НПО «Профессиональный лицей № 6» (поселок Пеледуй) было выявлено, что в учебных программах выделено недостаточное количество часов на практическую подготовку курсантов по способам личного выживания; классы подготовки по борьбе за живучесть судна не оборудованы; учебные суда отсутствуют.

Проверка позволила назвать основные причины отсутствия у курсантов учебных заведений Республики Саха (Якутия) надлежащей практической и теоретической подготовки по вопросам личного выживания. В их число входят:

- ненадлежащая организация прохождения курсантами тренажерной подготовки в учебно-тренажерных центрах;
- отсутствие надлежащей материальной базы по оборудованию учебных классов;
- недостаточное количество часов в учебных программах, выделенное на теоретическую и практическую подготовку курсантов по вопросам личного выживания, борьбе за живучесть судна;



- неиспользование учебных судов, имеющих в распоряжении учебных заведений;

- нарушение положения о дипломировании членов экипажей судов внутреннего плавания, утвержденного Постановлением Правительства РФ (от 31 мая 2005 г., № 349).

Все российские учебные заведения, осуществляющие подготовку кадров для морского и внутреннего водного транспорта, испытывают трудности с устройством курсантов на суда для прохождения плавательной практики, а также на судоремонтные предприятия для прохождения производственной практики. В отдельных случаях прохождение практики требует материальных затрат. Например, для того чтобы курсантов взяли на практику на суда торгового флота в морском порту Новороссийск, Государ-

ственная морская академия им. адмирала Ф. Ф. Ушакова обязана выплатить более 7 тыс. руб. за каждого курсанта.

Не хватает учебных судов, те же, что имеются, в ряде случаев используются не по назначению или пришли в технически непригодное состояние. Например, Московская государственная академия водного транспорта, располагая двумя учебными судами, сдала их в аренду коммерческим структурам, которые не проводили необходимого технического обслуживание; в итоге этим судам потребовался длительный ремонт, что вылилось в большие материальные затраты. Государственная морская академия им. С. О. Макарова, имея учебное судно «Мирный», использует его для катания туристов.

Анализ ситуации, сложившейся сегодня в области подготовки кадров,

подвел нас к единственно правильному, как нам кажется, выводу. Для надлежащего технического обслуживания и эффективного использования учебных судов, принадлежащих профильным учебным заведениям, Ространснадзор предлагает создать единый отряд учебных судов.

Кроме того, для повышения безопасности мореходства считаем необходимым создание нормативного акта, который бы устанавливал требование проходить обязательную тренажерную подготовку членам экипажей судов внутреннего плавания (в соответствии с главой VI ПДНВ-78) и дополнительную специальную подготовку (предусмотренную главой V ПДНВ-78) членам экипажей танкеров и пассажирских судов.

Необходимо расширять сотрудничество судоводных компаний с учебными заведениями. К вопросам тренажерной подготовки своих специалистов судовладельцев сегодня подходит, сообразуясь скорее с ценой, чем с качеством. Но если он будет отдавать предпочтение не коммерческим структурам, а учебным заведениям, то сможет косвенно оказывать последним значительную материальную поддержку, одновременно выигрывая за счет высокого уровня подготовки.

В Республике Саха (Якутия) работают четыре учебных заведения, готовящих кадры для судов внутреннего водного транспорта, Ленского объединенного пароходства и ряда других судоводных компаний. При этом ближайший учебно-тренажерный центр, ведущий подготовку членов экипажей судов в соответствии с требованиями ПДНВ-78, находится в Новосибирске и обучение в нем требует больших затрат финансов и времени. Таким образом, необходимость создания полноценного учебно-тренажерного центра в Якутии очевидна.

Морская державность любого государства определяется мощностью потенциала морского транспорта, который складывается из флота, береговой инфраструктуры и кадров. В документах, определяющих пути возрождения морского флота России, значительное место уделяется вопросам строительства флота и портов, а также созданию условий для обеспечения конкурентоспособности морского транспорта на рынке мирового судоходства. Что же касается подготовки кадров, то, по всеобщему молчаливому согласию, в этой сфере никаких проблем нет.



Между тем судоводным компаниям следовало бы обратить более пристальное внимание на морские учебные заведения, готовящие для них кадры, отобрать те, которые могут делать это качественно, и сделать их базовыми. Вместо того чтобы создавать свои (корпоративные) учебные заведения, им стоит выступить соучредителями учебных центров на паритетных началах вместе с учебными заведениями. Также необходимо возобновить практику стажировки преподавателей на судах компании, поощрять членов экипажа за руководство практикой курсантов, направлять опытных специалистов флота для преподавания в учебных заведениях и учитывать данную деятельность при повышении в должности и при переходе этих сотрудников на работу в береговые структуры.

Международные стандарты безопасности

Помимо человеческого фактора и качественной оснащённости судна на безопасность влияет еще ряд факторов.

Безопасность судна должна закладываться уже при его рождении — проектировании и постройке. «Ангелом-хранителем» судна, отвечающим за его соответствие стандартам безопасности, становятся классификационные общества: именно они отслеживают весь жизненный цикл судна от чертежа и стапеля до разделки на металлолом. Главным инструментом классификационного общества для обеспечения безопасности судоходства является его нормативная база. Эти документы постоянно совершенствуются на основе новых достижений науки и новых документов, разрабатываемых Международной морской организацией (ИМО) Европейского союза и Международной

ассоциацией классификационных обществ (МАКО). В нашей стране таким обществом является Российский морской регистр судоходства. Он занимается техническим наблюдением за проектированием, постройкой, эксплуатацией и ремонтом судов и плавучих сооружений с атомными энергетическими установками; классификацией и техническим наблюдением за проектированием и постройкой морских стационарных и плавучих буровых платформ. В его поле зрения — проблемы повышения эффективности и эксплуатационной надежности судов ледового плавания, а также и ледоколов; освидетельствование систем безопасности и охраны судов.

В последнее время специалисты и эксперты все чаще стали употреблять понятие «формализованная оценка безопасности» (ФОБ). Данная оценка, по сути, представляет собой квинтэссенцию методологии, рекомендованной к применению ИМО. Это рациональный и систематический подход к оценке рисков, связанных с судоходством. Следует помнить, что на повышение уровня безопасности судоходства существенно влияют страховые компании, которые требуют значительных страховых ставок, если судно не отвечает тем или иным стандартам безопасности.

Мировое сообщество принимает различные меры для снижения аварийности на флоте. Помимо оснащения судов современным навигационным оборудованием и их модернизации существенную роль играют конвенции и резолюции, определяющие правила поведения на море. Однако они действуют только в том случае, если строго соблюдаются. Перед нами стоит необходимость искать новые пути контроля над

выполнением положений, включенных в документы ИМО. Требуется внедрение культуры безопасности на водном транспорте.

Стремясь обеспечить безопасность мореплавания и решить экологические проблемы, обусловленные загрязнением морской и воздушной среды, ИМО совершенствует международные конвенции МАРПОЛ, СОЛАС, ПДМНВ-78/95. МАКО и все классификационные общества, в том числе и Российский морской регистр судоходства, внедряют в практику судоходных компаний систему управления качеством в соответствии с международными стандартами ИСО серии 9000. Этот процесс идет непросто, уже хотя бы потому, что разнообразие форм собственности, организации управления флотом, систем круинга в большинстве российских судоходных компаний не допускает единого универсального подхода к проведению адекватной политики управления в целом. Чтобы понять сложность проблемы, достаточно просто взглянуть на перечень ключевых составляющих из сферы инструментария международного морского права, которое сегодня обязательно к исполнению для всех:

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г., измененная протоколом 1988 г., с принятыми ИМО поправками (СОЛАС-74);
- Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. с принятыми ИМО поправками (ПДМНВ-78);
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная протоколом 1978 г. к ней, с принятыми ИМО поправками (МАРПОЛ-73/78);
- Международная конвенция о грузовой марке 1966 г., измененная протоколом 1978 г. к ней (пересмотрена ИМО в 2003 г.) (КГМ-66);
- Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г. с принятыми ИМО поправками (МППСС-72);
- Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. с принятыми ИМО поправками (САР-79);
- Международная конвенция с протоколом 1966 г. о минимальных стандартах условий труда и обитаемости на судах (МОТ-147);
- Международная конвенция по обмеру судов 1969 г. (КОС-69);
- Международная конвенция 1992 г. о гражданской ответственности за

ущерб, причиненный загрязнением нефтью (CLC-92).

Более того, судовладелец и капитан не могут ограничиться и этим перечнем. Например, прямое указание в тексте правил конвенции СОЛАС-74 на другой, принятый ИМО и вступивший в силу документ (кодекс, наставление, резолюцию), переводит последний в статус обязательного. Ярким примером здесь являются два новых международных кодекса:

- Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ): принят резолюцией А.741(18) от 4 ноября 1993 г., введен как обязательный главой IX к СОЛАС — «Управление безопасной эксплуатацией судов»; вступил в силу поэтапно (в зависимости от типа судна) с 1 июня 1998 г. и с 1 июля 2002 г.

- Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС): принят резолюцией Международной дипломатической конференции договаривающихся правительств конвенции СОЛАС-74 по охране на море в 2002 г.; введен как обязательный через принятие новой главы XI-2 МК СОЛАС-74 — «Специальные меры по усилению охраны на море»; вступил в силу с 1 июля 2004 г.

Оба кодекса в международном масштабе устанавливают для заинтересованных сторон соответствующие правила игры, а неуклонно и достаточно жестко вводимые механизмы контроля

над их выполнением означают, что мировое судоходство вступило в новую эру — эру единой высокоорганизованной системы управления, которая координирует деятельность международных организаций, классификационных обществ, региональных систем контроля (меморандумы о взаимопонимании), причастных к внедрению кодекса. Иными словами, ИМО стало «дирижировать» процессом установления общепринятого мирового порядка, касающегося управления безопасной эксплуатацией судов и предотвращения загрязнения ими мирового океана и атмосферы.

Целенаправленная деятельность ИМО уже сейчас привела к тому, что судоходная компания получает право работать на уровне мирового рынка только в том случае, если ее деятельность соответствует требованиям МКУБ и международного стандарта качества оказываемых услуг — ISO 9002. Данные кодекс и стандарт требуют документального определения ответственности, полномочий и взаимоотношений берегового персонала и плавсостава компании, качественного выполнения и проверки работ, касающихся безопасности на море и защиты его экологии, а также подтверждения и поддержания через механизм сертификации своего делового имиджа. Кроме того, МКУБ устанавливает международный стандарт для безопасного администрирования и эксплуатации судов и предотвращения загрязнения.

