



О проблеме аварий на судах

А. Ю. Янченко

*Кандидат экономических наук, доцент,
yanchenko.au@corp.smtu.ru*

*Санкт-Петербургский государственный морской технический университет,
Санкт-Петербург, Россия*

Д. А. Шумилова

*Студент,
30secondstolord@gmail.com*

*Санкт-Петербургский государственный морской технический университет,
Санкт-Петербург, Россия*

Аннотация: В статье представлен анализ статистики последствий аварий на судах. Особое внимание уделено причинам столкновений и способам уменьшения их количества. Раскрываются виды ущерба в составе совокупного ущерба в результате аварии на судне. Приведены мероприятия по снижению уровня аварийности на речном и морском транспорте.

Ключевые слова: судоходство, столкновение судов, причины столкновений, последствия аварий, навал.

About the problem of accidents on ships

A. Yu. Yanchenko

*Cand. Sci. (Econ.), Assoc. Prof.,
yanchenko.au@corp.smtu.ru*

*Saint-Petersburg State Marine Technical University,
Saint-Petersburg, Russia*

D. A. Shumilova

*Student,
30secondstolord@gmail.com*

*Saint-Petersburg State Marine Technical University,
Saint-Petersburg, Russia*

Abstract: The article presents an analysis of the statistics of the consequences of accidents on ships. Particular attention is paid to the causes of collisions and ways to reduce their number. The types of damage as part of the total damage as a result of an accident on a ship are disclosed. Measures to reduce the level of accidents in river and sea transport are given.

Keywords: shipping, collision of ships, causes of collisions, consequences of accidents, bulk.

Безопасности на водном транспорте уделяется большое значение, в том числе, в контексте возможного экономического ущерба от аварии на судне. Превалирующий объем грузоперевозок мировой торговли осуществляется судоходной отраслью, поэтому так высока цена потери судна в результате произошедшей чрезвычайной ситуации. В количественной и качественной оценке причины возникновения аварий на судах достаточно многообразны [1]. В этой связи вопрос безопасного управления судном актуален не только в акватории порта и при прохождении сложных для маневрирования участков водных путей, но и на открытом водном пространстве в процессе применения сложного судового оборудования.

В численном соотношении аварии на судах в результате столкновений по вине физических лиц незначительно отстают от аварий по причинам пожара на судне, но не менее опасны. Мировая статистика показывает, что пожары занимают 11% от общего числа потерь судов (рис. 1). На столкновения и отказ оборудования приходится чуть меньше — 7% и 8% соответственно [2].

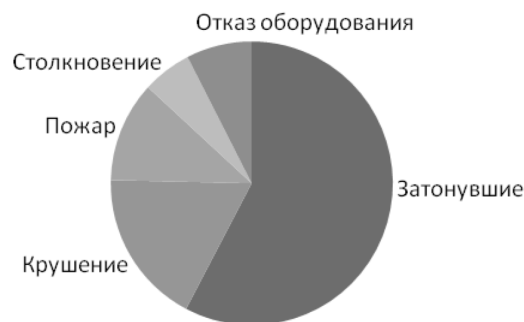


Рис. 1. Мировая статистика потерь судов за 2011–2020 годы

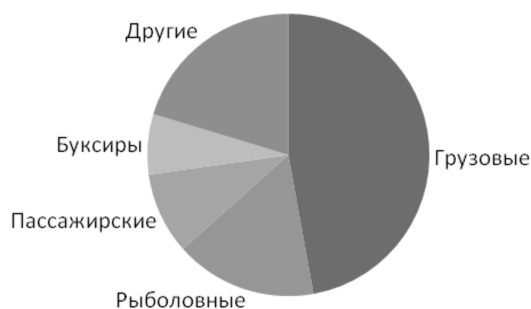


Рис. 2. Мировая статистика аварийности на водном транспорте

Аварийность непосредственно связана с типом судна. Нужно отметить, что на грузовые суда приходится более трети потерь всех судов, а вместе с рыболовными судами потери занимают более 50% от всего количества аварий (рис. 2). Собственно, такой большой показатель связан с тем, что данные типы судов являются основными в грузоперевозках.

При столкновении судов большую роль играет человеческий фактор, а значит, огромное внимание

должно уделяться в системе безопасности методам контроля и предотвращения аварий.

Навал судна происходит в результате физического столкновения двух и более судов. В российском морском праве навалом называется соприкосновение судов между собой или с неподвижным предметом, являющееся следствием ошибок в расчетах движения или сознательного действия капитана судна. В результате этого сближения или неправильного маневра другое судно может вынуждено сесть на мель.

Основными причинами столкновений являются [3]:

1. Несоблюдение общепринятых способов и приемов управления судном.
2. Отсутствие учета гидрометеорологических особенностей района плавания и стоянки судов.
3. Несоответствие компетенций экипажа профессиональным стандартам.
4. Технические неисправности оборудования.

На рисунке 3 показана статистика столкновений судов, плавающих под флагом Российской Федерации, на морях и водных путях в 2014–2020 годах [4].

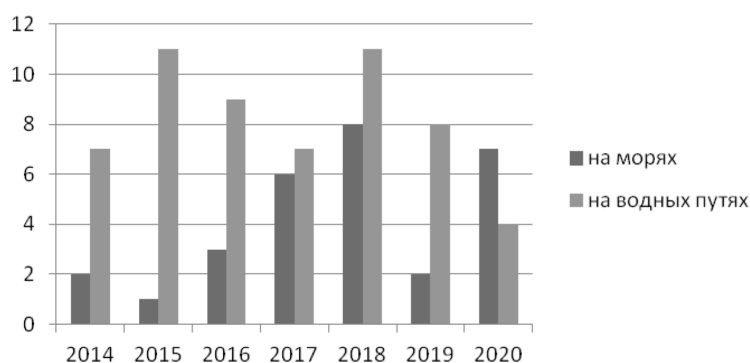


Рис. 3. Статистика столкновений судов на морях и водных путях в 2014–2020 годах

Количество столкновений на водных путях в несколько раз больше, чем число столкновений на море. Причина заключается в сложности маневрирования судов при плавании в узких местах речного русла и неверных действиях во время расхождения судов.

Для полного раскрытия информации о столкновениях судов следует проанализировать данные о мировых авариях [2]. На рисунке 4 видно линию тренда, которая показывает небольшое

снижение числа морских аварий. Это является положительным фактом для морских грузоперевозок, так как последствия морских столкновений весьма серьезны, в том числе в финансовом аспекте, а тенденция к снижению числа аварий демонстрирует повышение уровня общей безопасности и внедрение мер по предотвращению подобных ситуаций.

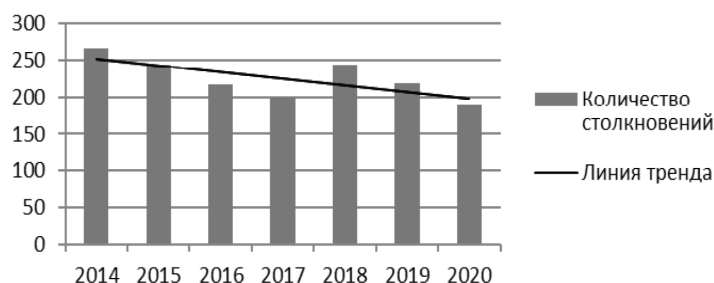


Рис. 4. Количество столкновений морских судов в мире в 2014–2020 годах

Столкновения судов могут повлечь:

- гибель людей;
- тяжкий вред здоровью людей;
- гибель судна;
- утрату груза;
- повреждения корпуса, механизмов, систем, устройств, оборудования, груза и других материальных ценностей;
- загрязнение окружающей среды;
- повреждение объектов морской инфраструктуры;
- простой судна, включая простой судна, связанный с производством аварийного ремонта.

Последствия аварий имеют также экономический характер, подразумевая совокупный ущерб в результате аварии, в том числе [5]:

- ущерб от повреждения основных фондов, уничтожения имущества;
- потери социально-экономические — компенсации персоналу и родственникам погибших;
- потери по причине выбытия трудовых ресурсов из производственной деятельности;
- экологический ущерб по каждому виду загрязнения;
- расходы на ликвидацию и расследование причин аварии;
- косвенный ущерб — сумма недополученной прибыли организации.

К числу основных мероприятий по снижению уровня аварийности на речном и морском транспорте относятся [6]:

1. Детальный анализ причин аварийных случаев.
2. Проведение профилактических работ с целью предупреждения аварийности.
3. Приведение на необходимый уровень технического состояния судна.
4. Обеспечение качественной подготовки экипажа.
5. Надзор и контроль над исполнением требований и положений нормативно-правовых актов в сфере морских и речных перевозок.

При гибели судна по причине столкновения убытком является его полная стоимость, определяющаяся как рыночная цена приобретения подобного судна на день столкновения. Если такую цену невозможно определить, потому что нет аналогичных судов, то убыток исчисляется в сумме, равной стоимости судна в день столкновения с наиболее близкими следующими характеристиками: тип, класс, возраст, характер эксплуатации, характеристики комплектации и снабжения, состояние судна, с учетом уровня инфляции и пр.

Не так много информации о конкретном ущербе от аварий можно найти в открытых источниках. Рассмотрим суммы ущерба на примере нескольких судебных практик по вопросам столкновения [7]:

1. Дело от 2014 года, где судовладелец катера «Пограничник» взыскал с владельца катера «Борей» компенсацию в размере 979 405 рублей.

2. Дело от 2015 года, где с судна «Русса» было взыскание в пользу «ВФ Танкер-6» в сумме 854 660 рублей.

3. Дело от 2020 года, где 6 317 060 306 рублей взыскано с АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» в пользу ООО «Прайм Шиппинг».

4. Взыскание с ООО «Рыбокомбинат «Островной» в пользу ООО «Маг-Си Интернешнл» 387 646 рублей.

Экономический ущерб представляет собой комплексную величину, так как на практике расходы на покрытие последствий от аварии зависят от многих факторов:

- тип судна;
- класс судна;
- возраст;
- характер эксплуатации;
- характеристики его комплектации и снабжения;
- состояние судна;
- уровень инфляции и пр.

Таким образом, аварии по причине столкновений водного транспорта приносят большие убытки и за последние годы составляют около одной трети от остальных убытков в судоходстве. Кроме прямого ущерба, связанного с нарушением конструкции корабля и выводом из эксплуатации, столкновения приводят к гибели членов экипажей, утрате грузов, а иногда к серьезным экологическим катастрофам.

Для снижения уровня аварийности следует соблюдать ряд мер:

1. Постоянное повышение квалификации экипажа.
2. Регулярный анализ причин и последствий аварий на судах.
3. Поддержание на должном уровне технического состояния судна.
4. Непрерывное профилактическое обслуживание и квалифицированный ремонт судового оборудования.
5. Соблюдение регламентированных требований обеспечения безопасности водного транспорта.

Анализ статистики причин и последствий аварий на судах очень важен для снижения риска возникновения аварийных ситуаций. В этом контексте руководству компаний-судовладельцев необходимо уделять должное внимание системе безопасности на судне и внедрению ответственного отношения к безопасности в корпоративную культуру.

Список литературы

1. Янченко А.Ю., Горчаков Е.И. Анализ статистики основных причин пожаров на судах различных типов. Неделя науки Санкт-Петербургского государственного морского технического университета. 2019. Т. 1. № 1. С. 60.
2. Официальный сайт Allianz global corporate & specialty [Электронный ресурс] – URL: <https://www.agcs.allianz.com/>.
3. Приказ Минтранса РФ от 14 мая 2009 г. № 75 «Об утверждении Положения о порядке расследования аварийных случаев с судами» [Электронный ресурс] – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/96259>.
4. Официальный сайт Министерства Транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс] -URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/>.
5. Приказ Минприроды России от 13 апреля 2009 г. № 87 «Об утверждении Методики исчисления размера вреда, причиненного водным объектам вследствие нарушения водного законодательства» [Электронный ресурс] – URL: <https://base.garant.ru/12167365/>.
6. Еремеев М.А., Солодова Е.С. Современный взгляд на проблему безопасности судоходства. Первая региональная научно-практическая конференция студентов, аспирантов и молодых учёных. 2018. С. 15–21.
7. Судебная практика – Система Юрист. Для коммерческих организаций. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.ljur.ru/#/lawpractice/found/isUseHints=false&phrase=столкновение%20судов&sort=Relevance&status=actual/>.

References

1. Yanchenko A.Yu., Gorchakov E.I. Analysis of statistics of the main reasons for fires on vessels of various types. Week of Science of St. Petersburg State Maritime Technical University. 2019. T. 1. № 1. P. 60.
2. Official site Allianz Global Corporate & Specialty [Electronic resource] – URL: <https://www.agcs.allianz.com/>.
3. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation of May 14, 2009, № 75 «On approval of the Regulation on the procedure for investigating accidents with courts» [Electronic resource] – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/96259>.
4. Official website of the Ministry of Transport of the Russian Federation [Electronic resource] – URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/>.
5. Order of the Ministry of Environment of Russia dated April 13, 2009, №87 «On approval of the methodology for calculating the size of harm caused by water bodies due to violation of water legislation» [Electronic resource] – URL: <https://base.garant.ru/12167365/>.
6. Ereemeev MA, Solodova E.S. Modern view of shipping security problem. First Regional Scientific and Practical Conference of Students, Graduate Students and Young Scientists. 2018. P. 15–21.
7. Judicial practice is a lawyer system. For commercial organizations. [Electronic resource] – URL: <https://www.1jur.ru/#/lawpractice/found/isusehints=false&phrase=Read%20Sudues&sort=relevance&status=ACTUAL/>.