

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС
ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЙ
АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ
НА МОРЕ**

**CODE FOR THE INVESTIGATION
OF MARINE CASUALTIES
AND INCIDENTS**

Санкт-Петербург • 1998

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	3
РЕЗОЛЮЦИЯ А.849(20)	
КОДЕКС ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЙ АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ НА МОРЕ	4
ПРИЛОЖЕНИЕ	8
КОДЕКС ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЙ АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ НА МОРЕ	
1 ВВЕДЕНИЕ	8
2 ЦЕЛЬ	1 0
3- ПРИМЕНЕНИЕ	1 2
4 ОПРЕДЕЛЕНИЯ	1 6
5 ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЙ АВАРИЙ	1 8
6 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ	2 0
7 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОЛОВНОГО РАССЛЕДУЮЩЕГО ГОСУДАРСТВА	2 2
8 КОНСУЛЬТАЦИИ	2 4
9 СОТРУДНИЧЕСТВО	2 4
10 ОБНАРОДОВАНИЕ ДОКЛАДОВ	2 6
11 КАДРОВЫЕ И МАТЕРИАЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ	2 6
12 ИЗДАНИЕ ДОКЛАДОВ ОБ АВАРИЯХ И ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИХ В ИМО	2 8
13 ПОВТОРНЫЕ РАССЛЕДОВАНИЯ	2 8
14 СОДЕРЖАНИЕ ДОКЛАДОВ	
15 СВЯЗЬ МЕЖДУ АДМИНИСТРАЦИЯМИ	3 0
ДОПОЛНЕНИЕ	
РУКОВОДСТВО ИНСПЕКТОРАМ ПО ПРИМЕНЕНИЮ КОДЕКСА	
ВВЕДЕНИЕ	
1 ИНФОРМАЦИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА	
ТРЕБУЕМАЯ ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ	
2 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	
ТРЕБУЕМАЯ В СПЕЦИФИЧНЫХ СЛУЧАЯХ	44
3 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФИЗИЧЕСКИХ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ	
4 ПРИБОРЫ РЕГИСТРАЦИИ ДАННЫХ О РЕЙСЕ	56
5 ДРУГИЕ ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ	56
ПРИЛОЖЕНИЕ ОТ ИЗДАТЕЛЯ	60
ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	63

**КОДЕКС ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЙ АВАРИЙ
И ИНЦИДЕНТОВ НА МОРЕ - CODE FOR
INVESTIGATION OF MARINE CASUALTIES AND
INCIDENTS. - СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 1998. - 112 с.
(«СУДОВЛАДЕЛЬЦАМ И КАПИТАНАМ», вып. № 10)**

Приводится принятая 20-й Ассамблеей Международной морской организации (ИМО) в ноябре 1997 г. резолюция А.849(20), предписывающая всем государствам флага судна, потерпевшего или вовлеченного в катастрофу или серьезную аварию на море, проводить расследования таких инцидентов и предоставлять в ИМО соответствующие сведения с учетом прилагаемого к этой резолюции Кодекса. Резолюция отменяет ранее принятые решения ИМО: А.173(ES.IV) - 1968 г.; А.440(X1) - 1977 г. и А.637(16) - 1990 г.

Издание подготовлено в отделе № 30 ЗАО ЦНИИМФ
согласно поручению Департамента мореплавания
Минтранса РФ об опубликовании документов
по безопасности мореплавания и предотвращению
загрязнения с судов.

Исполнители:

Перевод с английского языка
В. П. Стрелков
В. В. Бронштейн
Т. В. Кузнецова

Редактирование и оформление
Г. М. Овчинников

Подготовка макета
Е. В. Зубарева

ПРЕДИСЛОВИЕ

Принятие ИМО настоящего международного Кодекса - это реализация элемента стратегического плана деятельности Организации (см. вып. 1 серии «Судовладельцам и капитанам» - «ИМО - достижения, проблемы, будущее», изд. ЦНИИМФ, 1996 г.). Это вызвано, ни в коем случае желанием ущемить национальные законодательства и практику юрисдикции государств, а только стремлением выработать, на сколько это возможно, стандартные подходы в деле сотрудничества стран при расследовании аварий и инцидентов на море во имя повышения уровня охраны человеческой жизни на море и защиты окружающей человека среды.

Основополагающими отечественными документами по этому вопросу являются «Положение о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев с судами» (ПРАС-90) и «Инструкция по расследованию положения о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев с судами» (ИПРАС-92), опубликованные АОЗТ ЦНИИМФ в сборнике № 1 «Международные и национальные документы, регулирующие управление безопасностью мореплавания», издания 1997 г..

При разработке вышеупомянутого международного Кодекса был учтен морской, процессуальный юридический и законодательный опыт России.

Приложение к настоящему изданию для удобства пользователей содержит соответствующие извлечения (на русском языке) из документов, упомянутых в тексте Кодекса.

Зав.отделом Г.М.Овчинников

РЕЗОЛЮЦИЯ А.849(20)
принята 27 ноября 1997 года

**КОДЕКС ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЙ АВАРИЙ И
ИНЦИДЕНТОВ НА МОРЕ**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15(j) Конвенции о международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении руководств, касающихся безопасности на море и загрязнения моря с судов,

ОТМЕЧАЯ с озабоченностью продолжающийся рост количества аварий и инцидентов, приводящих к потерям человеческих жизней, судов и загрязнению морской окружающей среды, несмотря на усилия, предпринимаемые Организацией,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что безопасность моряков и пассажиров и защита морской окружающей среды может быть повышена путем своевременных и достоверных докладов, выявляющих обстоятельства и причины аварий и инцидентов на море,

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ права и обязанности прибрежного государства и государства флага судна по положениям статей 2 и 94 Конвенции ООН по морскому праву,

ОТМЕЧАЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ответственность государств флага судна по положениям правила 1/21 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., статьи 23 Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. и статьи 12 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. за проведение расследования аварий и направление соответствующих выводов Организации,

РАССМАТРИВАЯ необходимость того, что эти Конвенции требуют от государств флага судна расследовать все случаи серьезных и очень серьезных аварий,

4.

RESOLUTION A.849(20)
adopted on 27 November 1997

**CODE FOR THE INVESTIGATION OF MARINE
CASUALTIES AND INCIDENTS**

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and marine pollution from ships,

NOTING with concern that, despite the best endeavours of the Organization, more casualties and incidents resulting in loss of life, the loss of ships and pollution of the marine environment continue to occur,

NOTING ALSO that the safety of seafarers and passengers and the protection of the marine environment can be enhanced by timely and accurate reports identifying the circumstances and causes of marine casualties and incidents,

NOTING FURTHER the rights and obligations of the coastal State and the flag State under the provisions of Article 2 and Article 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea,

NOTING IN ADDITION the responsibilities of flag States under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (regulation 1/21), the International Convention on Load Lines, 1966 (Article 23) and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (Article 12), to conduct casualty investigations and to supply the Organization with relevant findings,

CONSIDERING the need to ensure that these Conventions require flag States to investigate all cases of serious and very serious casualties,

5.

ПОДТВЕРЖДАЯ, что расследование и надлежащий анализ аварий и инцидентов на море может привести к большему пониманию причинно-следственной связи и вылиться в мероприятия по предотвращению аварийности, включая более качественную подготовку моряков для повышения уровня безопасности человеческой жизни на море и защиты морской окружающей среды,

ПРИЗНАВАЯ необходимость в кодексе, обеспечивающем, насколько это позволяет национальное законодательство, стандартный подход к расследованию аварий и инцидентов на море с одной единственной целью — правильно определить прямые и скрытые причины аварий и инцидентов,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ международный характер судоходства и необходимость сотрудничества между государствами-членами ИМО, существенные интересы которых затронуты авариями и инцидентами на море, в выявлении обстоятельств и причин аварий и инцидентов,

РАССМОТРЕВ рекомендации, сделанные Комитетом по безопасности на море на его 68 сессии и Комитетом по защите морской среды на его 39 сессии:

1. ПРИНИМАЕТ Кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море, текст которого изложен в Приложении к данной резолюции;
2. РЕКОМЕНДУЕТ всем правительствам предпринять соответствующие шаги по выполнению Кодекса, как можно скорее,
3. ПРОСИТ все государства флага судна проводить расследования всех катастроф и серьезных аварий на море и предоставлять Организации все соответствующие выводы; и
4. ОТМЕНЯЕТ резолюции A.173(ES.IV), A.440(XI) и A.637(16).
- 6.

ACKNOWLEDGING that the investigation and proper analysis of marine casualties and incidents can lead to greater awareness of casualty causation and result in remedial measures, including better training, to enhance the safety of life at sea and the protection of the marine environment,

RECOGNIZING the need for a code to provide, as far as national laws allow, a standard approach to marine casualty and incident investigation with the sole purpose of correctly identifying the causes and underlying causes of casualties and incidents,

RECOGNIZING ALSO the international nature of shipping and the need for co-operation between member States with a substantial interest in a marine casualty and incident to determine the circumstances and causes of the casualty and incident,

HAVING CONSIDERED the recommendations made by the Maritime Safety Committee at its sixty-eighth session and the Marine Environment Protection Committee at its thirty-ninth session:

1. ADOPTS the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, the text of which is set out in the Annex to this resolution;
2. INVITES all Governments concerned to take appropriate steps to give effect to the Code as soon as possible,
3. REQUESTS all flag States to conduct investigations into all very serious and serious marine casualties and supply the Organization with all relevant findings; and
4. REVOKES resolutions A.173(ES.IV), A.440 (XI) and A.637(16).

7.

ПРИЛОЖЕНИЕ

КОДЕКС ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЙ АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ НА МОРЕ

1 ВВЕДЕНИЕ

1.1 Данный Кодекс признает, что по конвенциям, выработанным под эгидой ИМО, каждое государство флага судна несет обязанность проводить расследование любой аварии, произошедшей с его судном, если оно решает, что такое расследование может помочь в определении того, какие изменения в существующих правилах конвенций будут желательными или если такая авария нанесла вред окружающей среде. Данный Кодекс также принимает во внимание, что по положениям статьи 94 Конвенции ООН по морскому праву государство флага судна должно возбудить квалифицированным лицом или лицами дело об определенных авариях или инцидентах, произошедших с судоходством в открытом море. Однако Кодекс также признает, что если авария произошла в пределах территориальных вод государства, это государство, по статье 2 Конвенции ООН по морскому праву, имеет право расследовать причину любой такой аварии, которая могла бы представлять риск человеческой жизни или окружающей среде, вовлекает власти поиска и спасания прибрежного государства, или иным образом затрагивает прибрежное государство.

1.2 Цель данного Кодекса — способствовать единообразному подходу к расследованию аварий и инцидентов на море а также способствовать сотрудничеству государств в определении приводящих к авариям на море сопутствующих факторов. Результатом общего подхода и сотрудничества будет оказание помощи в выработке контрмер, повышения уровня безопасности моряков и пассажиров и защиты морской окружающей среды. При достижении этих целей, Кодекс признает необходимость взаимного уважения национальных законов и практик и обращает особенное внимание на сотрудничество.

1.3 Через введение единообразного подхода к расследованиям аварий на море и докладам о таких авариях, международное морское сообщество будет лучше информировано о факторах, приведших и вызвавших, или способствовавших авариям на море. Эта задача может быть упрощена через:

- .1 четкое определение цели расследования аварии на море и руководящих принципов его проведения;

ANNEX

CODE FOR THE INVESTIGATION OF MARINE CASUALTIES AND INCIDENTS

1 INTRODUCTION

1.1 This Code recognises that under IMO Conventions each flag State has a duty to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present regulations may be desirable or if such a casualty has produced a major deleterious effect upon the environment. Also this Code takes into account that under the provisions of UNCLOS Art.94, a flag State shall cause an inquiry to be held, by or before a suitably qualified person or persons, into certain casualties or incidents of navigation on the high seas. However, the Code also recognises that where a casualty occurs within the territorial sea or internal waters of a State, that State has a right, under UNCLOS Art.2, to investigate the cause of any such casualty which might pose a risk to life or the environment, involve the coastal State's search and rescue authorities, or otherwise affect the coastal State.

1.2 The aim of this Code is to promote a common approach to the safety investigation of marine casualties and incidents, and also promote cooperation between States in identifying the contributing factors leading to marine casualties. The result of a common approach and cooperation will be to aid remedial action and to enhance the safety of seafarers and passengers, and the protection of the marine environment. In achieving these aims, this Code recognises the need for mutual respect for national rules and practices and puts particular emphasis upon cooperation.

1.3 By introducing a common approach to marine casualty investigations and to the reporting on such casualties, the international maritime community may be better informed about the factors which lead up to and cause, or contribute, to marine casualties. This may be facilitated by:

- .1 clearly defining the purpose of marine casualty investigation and the guiding principles for its conduct;

- .2 определение общей структуры консультаций и сотрудничества между государствами, имеющими существенный интерес в расследовании;
- .3 признание того, что свободному обмену информацией способствовало бы предоставление некоторой степени иммунитета лицам, пытающимся помочь расследованию, как в отношении самообвинения, так и любого последующего риска к их существованию;
- .4 установление общего формата представления докладов с целью упрощения их издания и обмена полученными из расследования уроками.

1.4 Целью Кодекса не является предотвращение любой другой формы расследования для принятия гражданских, уголовных, административных или любых других мер, но создать процесс расследования аварии на море, нацеленный на выявление обстоятельств, связанных с аварией, установление причинно-следственной связи, доведение до сведения общественности причин аварии и выработке соответствующих рекомендаций по безопасности. В идеальном случае, расследование аварии должно быть отделено и независимо от любого другого вида расследования.

2 ЦЕЛЬ

Цель любого расследования аварии на море — предотвращение таких аварий в будущем. Расследования выявляют обстоятельства аварии и устанавливают причины и способствующие ей факторы путем сбора и анализа соответствующей информации и подготовки выводов. В идеале, цель таких расследований — не определение гражданской ответственности или степени вины. Однако, расследующая власть не должна воздерживаться от докладов всех причин из-за возможных, основанных на выводах расследования, обвинениях в ошибке или гражданской ответственности.

3 ПРИМЕНЕНИЕ

Данный Кодекс применяется, насколько это позволяет национальное законодательство, при расследовании аварий или инцидентов на море, когда одно или более государств имеют существенный интерес в аварии на море, в которую вовлечено судно, находящееся под их юрисдикцией.

10.

- .2 defining a framework of consultation and cooperation between substantially interested states;
- .3 recognising that the free flow of information will be promoted if individuals, who are attempting to assist the investigation, may be offered a degree of immunity, both from self-incrimination and from any ensuing risk to the livelihood of those individuals;
- .4 establishing a common format in which reports should be made to aid easier publication and sharing of the lessons to be learned;

1.4 It is not the purpose of the Code to preclude any other form of investigation, whether for civil, criminal, administrative, or any other form of action, but to create a marine casualty investigation process the aim of which is to establish the circumstances relevant to the casualty, to establish the causal factors, to publicise the causes of the casualty and to make appropriate safety recommendations. Ideally marine casualty investigation should be separate from, and independent of, any other form of investigation.

2 OBJECTIVE

The objective of any marine casualty investigation is to prevent such casualties in the future. Investigations identify the circumstances of the casualty under investigation and establish the causes and contributing factors, by gathering and analysing information and drawing conclusions. Ideally, it is not the purpose of such investigations to determine liability, or apportion blame. However, the Investigating Authority should not refrain from fully reporting the causes because fault or liability may be inferred from the findings.

3 APPLICATION

This Code applies, as far as national laws allow, to the investigation of marine casualties or incidents where either one or more interested States have a substantial interest in a marine casualty involving a vessel under their jurisdiction.

4 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для целей данного Кодекса термин:

4.1 *Авария на море* есть событие, являющееся результатом любого из следующего:

- .1 гибель или серьезное ранение человека, причиненные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; или
- .2 потеря человека с судна, причиненная эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; или
- .3 гибель, предполагаемая гибель или оставление судна; или
- .4 повреждение судна; или
- .5 посадка судна на грунт или лишение его возможности движения или участие в столкновении; или
- .6 повреждение, причиненное эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; или
- .7 ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов, в свою очередь причиненных эксплуатацией судна или судов.

4.2 *Очень серьезная авария (катастрофа)* есть авария, повлекшая полную гибель судна, гибель человека или серьезное загрязнение моря.

4.3 *Серьезная авария* есть авария, не квалифицируемая как очень серьезная и которая повлекла:

- .1 пожар, взрыв, посадку на мель, навал, штормовое повреждение, ледовое повреждение, трещину в корпусе или предполагаемый дефект корпуса и т.п.; или
- .2 конструкционное повреждение, в результате которого судно стало немореходным, такое как подводная пробоина, поломка главных двигателей, значительное повреждение жилых помещений и т.п.; или
- .3 загрязнение моря (независимо от количества сброса); и/или
- .4 поломка, потребовавшая буксировки или помощи берега.

4 DEFINITION

For the purpose of this Code the term:

4.1 *Marine Casualty* means an event that has resulted in any of the following:

- .1 the death of, or serious injury to, a person that is caused by, or in connection with, the operations of a ship; or
- .2 the loss of a person from a ship that is caused by, or in connection with, the operations of a ship; or
- .3 the loss, presumed loss or abandonment of a ship; or
- .4 material damage to a ship; or
- .5 the stranding or disabling of a ship, or the involvement of a ship in a collision; or
- .6 material damage being caused by, or in connection with, the operation of a ship; or
- .7 damage to the environment brought about by the damage of a ship or ships being caused by, or in connection with, the operations of a ship or ships.

4.2 *Very Serious casualty* means a casualty to a ship which involves the total loss of the ship, loss of life or severe pollution.

4.3 *Serious Casualty* means a casualty which does not qualify as a *Very Serious Casualty* and which involves:

- .1 a fire, explosion, grounding, contact, heavy weather damage, ice damage, hull cracking or suspected hull defect, etc. resulting in; or
- .2 structural damage rendering the ship unseaworthy such as penetration of the hull underwater, immobilization of main engines, extensive accommodation damage etc.; or
- .3 pollution (regardless of quantity); and/or
- .4 a breakdown necessitating towage or shore assistance.

4.4 *Инцидент на море* есть случай или событие, вызванные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна, повлекшие угрозу судну или человеку, или в результате которых могли произойти серьезное повреждение судна или морской установки или мог быть нанесен вред окружающей среде.

4.5 *Причины* есть действия, упущения, события, существующие или предшествовавшие условия, или какие-либо сочетания их, приведшие к аварии или инциденту.

4.6 *Расследование аварии или инцидента на море* есть процесс, проводимый открыто или закрыто в целях предотвращения аварий, и который включает сбор и анализ информации, составление выводов, включая выявление обстоятельств и определение причин и способствующих факторов и, если необходимо, подготовку рекомендаций по безопасности.

4.7 *Инспектор по расследованию аварий* есть 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.

4.8 *Серьезное ранение* есть ранение, полученное лицом в аварии и приведшее к нетрудоспособности более, чем на 72 часа, считая со дня ранения в пределах семи дней.

4.9 *Судно* есть любое средство, используемое для судоходства.

4.10 *Головное расследующее государство* есть государство, принимающее ответственность за проведение расследования по взаимной договоренности между значительно заинтересованными государствами.

4.11 *Существенно заинтересованное государство* есть государство:

- .1 которое является государством флага судна, являющегося объектом расследования; или
- .2 в чьих внутренних или территориальных водах произошла авария;
- .3 где авария причинила, или угрожала серьезным вредом окружающей среде этого государства, или в пределах тех районов, над которыми государство уполномочено осуществлять юрисдикцию, признанную по международному праву; или

4.4 *Marine incident* means an occurrence or event being caused by, or in connection with, the operations of a ship by which the ship or any person is imperilled, or as a result of which serious damage to the ship or structure or the environment might be caused.

4.5 *Causes* means actions, omissions, events, existing or pre-existing conditions or a combination thereof, which led to the casualty or incident.

4.6 *Marine Casualty or Incident Safety Investigation* means a process held either in public or in camera conducted for the purpose of casualty prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the identification of the circumstances and the determination of causes and contributing factors and, when appropriate, the making of safety recommendations.

4.7 *Marine Casualty Investigator* means a person or persons qualified and appointed to investigate a casualty, or incident, under procedures laid down in national legislation for the furtherance of marine safety and protection of the marine environment.

4.8 *Serious injury* means an injury which is sustained by a person in a casualty resulting in incapacitation for more than 72 hours commencing within seven days from the date of injury.

4.9 *Ship* means any kind of vessel which is used in navigation by water.

4.10 *Lead Investigating State* means the State that takes responsibility for the conduct of the investigation as mutually agreed between the substantially interested States.

4.11 *Substantially interested State* means a State:

- .1 which is the flag State of a ship that is the subject of an investigation; or
- .2 in whose internal waters or territorial sea a marine casualty has occurred; or
- .3 where a marine casualty caused, or threatened, serious harm to the environment of that State, or within those areas over which the State is entitled to exercise jurisdiction as recognised under international law; or

- .4 где последствия аварии причинили или угрожали серьезным вредом этому государству или искусственным островам, установкам или постройкам, над которыми оно уполномочено осуществлять юрисдикцию; или
- .5 где, в результате аварии, погибли или получили серьезные ранения граждане этого государства; или
- .6 которое имеет в своем распоряжении важную информацию, могущую быть использованной в расследовании; или
- .7 которое, по какой-либо другой причине, высказывает интерес, рассматриваемый головным расследующим государством как значительный.

5 ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЙ АВАРИЙ

5.1 Если расследование должно быть проведено, следует принимать во внимание следующее:

- .1 тщательные и не уводящие в сторону расследования аварий являются самым эффективным путем к установлению обстоятельств и причин аварии;
- .2 только через тесное сотрудничество между государствами со значительным интересом можно добиться полного анализа аварии;
- .3 расследованиям аварий должен придаваться такой же приоритет, как уголовным или иным расследованиям, проводимым для установления ответственности или вины;
- .4 инспекторы по расследованию аварий должны иметь беспрепятственный доступ к соответствующей информации по безопасности, включая акты освидетельствований, находящиеся на хранении у государства, владельцев судна и у классификационных обществ. Доступ к информации не должен ограничиваться по причине проведения параллельных расследований;
- .5 при расследовании аварии или инцидента, где бы они не произошли, все зарегистрированные данные должны использоваться эффективно, включая записи приборов регистрации данных о рейсе (если эти приборы имеются). Государство,

- .4 where the consequences of a marine casualty paused, or threatened, serious harm to that State or to artificial islands, installations, or structures over which it is entitled to exercise jurisdiction; or
- .5 where, as a result of a casualty, nationals of that State lost their lives or received serious injuries; or
- .6 that has at its disposal important information that may be of use to the investigation; or
- .7 that for some other reason establishes an interest that is considered significant by the lead investigating State.

5 CONDUCT OF MARINE CASUALTY INVESTIGATIONS

5.1 Where an investigation is to be conducted the following should be taken into consideration:

- .1 thorough and unbiased marine casualty investigations are the most effective way to establish the circumstances and causes of a casualty;
- .2 only through co-operation between states with a substantial interest can a full analysis be made of a marine casualty;
- .3 marine casualty investigations should be given the same priority as criminal or other investigations established to determine responsibility or blame;
- .4 marine casualty investigators should have ready access to relevant safety information including survey records held by the flag State, the owners and classification societies. Access to information should not be barred by reason of competing investigations;
- .5 effective use should be made of all recorded data, including voyage data recorders (VDR), if fitted, in the investigation of a marine casualty or marine incident wherever it occurred. The State conducting

проводящее расследование должно обеспечить расшифровку записей прибора регистрации данных о рейсе;

- .6 инспекторы по расследованию должны быть уполномочены на доступ к правительственным инспекторам, лицам командного состава береговой охраны, операторам служб управления движением судов, лоцманам или другому морскому персоналу соответствующих государств;
- .7 расследование должно принимать во внимание любые рекомендации или документы, опубликованные ИМО или МОТ, в особенности относящиеся к человеческому фактору и любые другие рекомендации или документы, принятые другими соответствующими организациями; и
- .8 доклады о расследованиях являются наиболее эффективными, когда они доведены до сведения морской отрасли и общества.

5.2 В соответствии с пунктом 9, другие существенно заинтересованные государства должны приглашаться представлять себя в ходе любого такого расследования и должны допускаться как сторона слушаемого дела и иметь равное положение, права и доступ к доказательствам как и государство, проводящее расследование.

5.3 Признавая, что любое судно, вовлеченное в аварию может продолжать свою работу и что оно не должно задерживаться более, чем это абсолютно необходимо, производящее расследование государство должно начинать расследование как можно скорее, не задерживая судно без причины. Другие существенно заинтересованные государства могут, по взаимному соглашению, присоединиться к расследованию либо немедленно, либо на более поздней стадии.

6 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

6.1 Государствам флага судна настоятельно рекомендуется предпринимать расследования всех аварий их судов. Все случаи серьезных и очень серьезных аварий должны быть расследованы.

6.2 Если авария или инцидент происходят в пределах территориальных вод государства, то, признавая обязанности этого государства перед его гражданами и юридический статус территориальных вод по положениям Конвенции

the investigation should arrange for the read-out of the VDR;

marine casualty investigators should be afforded access to government surveyors, coastguard officers, vessel traffic service operators, pilots or other marine personnel of the respective states;

- .7 the investigation should take into account any recommendations or instruments published by the IMO or the ILO, in particular those relating to human factor and any other recommendations or instruments adopted by other relevant international organisations; and
- .8 the reports of investigations are most effective when released to the shipping industry and public.

5.2 Consistent with paragraph 9, other substantially interested States should be invited to be represented during any such investigation and should be admitted as a party in the proceedings and have equal standing, rights and access to evidence as the State conducting the investigation.

5.3 Recognising that any vessel involved in a casualty may continue in service and that a ship should not be delayed more than is absolutely necessary, the State conducting the investigation should start the investigation as soon as practicable, without delaying the ship unreasonably. Other substantially interested States may, by mutual agreement, join the investigation either immediately or at a later stage.

6 RESPONSIBILITY TO INVESTIGATE CASUALTIES AND INCIDENTS

6.1 Flag States are encouraged to ensure investigations into all casualties occurring to its ships are undertaken. All cases of serious and very serious casualties should be investigated.

6.2 Where a marine casualty or incident occurs within the territorial sea of a State, recognising the obligations of that State to its citizens and the legal status of the territorial sea under the provisions of UNCLOS and also recognising the du-

ООН по морскому праву и также признавая обязанности, возложенные на государство флага судна, государство флага судна и прибрежное государство должны сотрудничать в максимально возможном объеме и взаимно договориться, какое из государств возьмет на себя роль головного расследующего государства.

6.3 Если авария или инцидент происходят в открытом море, государство флага судна должно проводить расследование аварии с любым его судном, или на борту любого его судна. Если авария является столкновением судов, одним из которых является судно под другим флагом, государства должны проконсультироваться друг с другом и договориться, которое из них будет головным расследующим государством и определить наилучшие средства сотрудничества по данному кодексу. В соответствии с пунктом 9.1, если другое государство является существенно заинтересованным государством в силу национальности экипажа судна, пассажиров или других лиц, или местоположения аварии, это государство или государства должны быть приглашены принять участие в расследовании.

6.4 Полностью принимая участие в расследовании, проводимом другим существенно заинтересованным государством, государство флага судна рассматривается как выполняющее свои обязанности по пункту 7 статьи 94 Конвенции ООН по морскому праву.

6.5 Расследование должно начинаться как можно скорее после аварии. Существенно заинтересованные государства, по взаимному соглашению, допускаются к расследованию, проводимому другим существенно заинтересованным государством, на любой стадии расследования.

7 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОЛОВНОГО РАССЛЕДУЮЩЕГО ГОСУДАРСТВА

Головное расследующее государство ответственно за:

- .1 выработку общей стратегии расследования аварии совместно с существенно заинтересованными государствами;
- .2 предоставление инспектора по расследованию и координацию расследования;
- .3 установление параметров расследования, основанных на законодательстве расследующего государства, и обеспечение того, что расследование соблюдает это законодательство;

ties placed on a flag State, the flag and coastal States should cooperate to the maximum extent possible and mutually agree which State should take the role of Lead Investigating State.

6.3 Where a marine casualty or incident occurs on the high seas, a flag State should carry out an investigation into a casualty to, or on, any of its ships. If that casualty is a collision involving a ship of another flag State then the States should consult with each other and agree which will be the lead investigation State and determine the best means of cooperation under this Code. Consistent with paragraph 9.1, if another State is a substantially interested State by virtue of the nationality of a ship's crew, passengers and other persons, or the location of the casualty that State or States should be invited to take part in the investigation.

6.4 By fully participating in an investigation conducted by another substantially interested State, the flag State shall be considered to fulfill its obligations under UNCLOS Art.94 section 7.

6.5 An investigation should be started as soon as practicable after the casualty occurs. Substantially interested States should, by mutual agreement, be allowed to join an investigation conducted by another substantially interested State at any stage of the investigation.

7 RESPONSIBILITIES OF THE LEAD INVESTIGATING STATE.

The Lead Investigating State should be responsible for:

- .1 developing a common strategy for investigating the casualty in liaison with substantially interested States;
- .2 providing the investigator in charge and coordinating the investigation;
- .3 establishing the investigation parameters based-on the laws of the investigating State and ensuring the investigation respects those laws;

- .4 сохранение показаний и другого доказательства, собранных расследованием;
- .5 подготовку доклада о расследовании и получение отзывов существенно заинтересованных государств;
- .6 координацию, при необходимости, с другими организациями, проводящими свои расследования;
- .7 обеспечение поддержки от необходимых вспомогательных служб;
- .8 связь с агентствами, организациями и отдельными лицами, не являющимися членами бригады расследования.

8. КОНСУЛЬТАЦИИ

8.1 Несмотря на обязанность, возложенную на капитана или владельцев судна информировать власти государства флага судна о любой произошедшей с судном аварии, если авария или инцидент произошли во внутренних водах другого государства, прибрежное государство должно известить, с минимальной задержкой, государство или государства флага об обстоятельствах и какие меры, если они имеются, предложены прибрежным государством.

8.2 Сразу после аварии, расследующее государство должно информировать другие существенно заинтересованные государства либо через консульство этого государства, либо через контакт с соответствующими властями, перечисленными в MSC/Circ.781 и MEPC/Circ.321. Это государство и другие существенно заинтересованные государства должны провести консультации, как можно скорее, в отношении проведения расследования и определить детали сотрудничества.

8.3 Ничто не должно ущемлять права любого государства на проведение своего отдельного расследования аварии, случившейся в пределах его юрисдикции согласно его собственному законодательству. В идеале, если более одного государства желают проводить свое собственное расследование, следует следовать процедурам, рекомендованным данным Кодексом, и эти государства должны координировать время таких расследований, чтобы избежать конфликтующих требований к свидетелям и доступа к доказательствам.

22.

- .4 being the custodian of records of interview and other evidence gathered by the investigation;
- .5 preparing the report of the investigation and obtaining and reflecting the views of the substantially interested States;
- .6 coordinating, when applicable, with other agencies conducting other investigations;
- .7 providing reasonable logistical support;
- .8 liaison with agencies, organisations and individuals not part of the investigating team.

8 CONSULTATION

8.1 Notwithstanding the obligation placed on the Master or owners of a ship to inform its flag State authority of any casualty occurring to the ship, where a casualty or incident occurs in the internal waters or territorial sea of another State, the coastal State should notify, with a minimum of delay, the flag State or States of the circumstances and what, if any, action is proposed by the coastal State.

8.2 Following a casualty, the investigating State should inform the other substantially interested States, either through the Consular Office in that State or by contacting the relevant authorities listed in MSC/Circ.781 MEPC/Circ.2. That State and the other substantially interested States should consult, at the earliest opportunity, on the conduct of the investigation and to determine details of co-operation.

8.3 Nothing should prejudice the right of any State to conduct its own separate investigation into a marine casualty occurring within its jurisdiction according to its own legislation. Ideally, if more than one State desires to conduct an investigation of its own, the procedures recommended by this Code should be followed and those States should co-ordinate the timing of such investigations to avoid conflicting demands upon witnesses and access to evidence.

23.

9 СОТРУДНИЧЕСТВО

9.1 Если два или более государств договорились о сотрудничестве и процедурах расследования аварии, государство, координирующее расследование, должно пригласить представителей существенно заинтересованных государств принять участие в расследовании и, в соответствии с целями данного Кодекса, разрешить таким представителям:

- .1 опрашивать свидетелей;
- .2 рассматривать и исследовать доказательства и снимать копии документов;
- .3 представлять расследованию своих свидетелей и доказательства;
- .4 делать представления в отношении доказательств, комментировать и отражать надлежащим образом свои точки зрения в окончательном докладе о расследовании; и
- .5 получать выписки, постановления и окончательный доклад о расследовании.

9.2 При выполнении данных процедур, государствам рекомендуется обеспечивать максимальное участие в расследовании всех государств с существенным интересом в аварии.

9.3 Государство флага судна, вовлеченного в аварию, должно способствовать доступности экипажа судна для расследования и сотрудничеству экипажа с государством, проводящим расследование.

10 ОБНАРОДОВАНИЕ ДОКЛАДОВ

10.1 Государство, проводящее расследование аварии или инцидента, когда бы они ни случились, не должно раскрывать для целей иных, чем расследование аварии, следующие обстоятельства дела, полученные в ходе проведения расследования, если соответствующая власть, управляющая юстицией этого государства, не определяет, что их раскрытие перевешивает возможное отрицательное внутреннее и внешнее воздействие на это или будущее расследование, и государство, обеспечивающее информацией, не разрешит их обнародование:

- .1 все показания, взятые с лиц, расследующими властями в ходе расследования;

9 CO-OPERATION

9.1 Where two or more States have agreed to co-operate and have agreed the procedures for a marine casualty investigation, the State conducting the investigation should invite representatives of other substantially interested States to take part in the investigation and, consistent with the purpose of this Code, allow such representatives to:

- .1 question witnesses;
- .2 view and examine evidence and take copies of documentation;
- .3 produce witnesses or other evidence;
- .4 make submissions in respect of the evidence, comment on and have their views properly reflected in the final report; and
- .5 be provided with transcripts, statements and the final report relating to the investigation.

9.2 In the implementation of these procedures, States are encouraged to provide for maximum participation in an investigation by all States with a substantial interest in the marine casualty.

9.3 The flag State of a ship involved in a marine casualty should facilitate the availability of the crew to the investigation and encourage the crew to co-operate with the State conducting the investigation.

10 DISCLOSURE OF RECORDS

10.1 The State conducting the investigation of a casualty or incident, wherever it occurred, should not make the following records, obtained during the conduct of the investigation, available for purposes other than casualty investigation unless the appropriate authority for the administration of justice in that State determines that their disclosure outweighs the adverse domestic and international impact such action may have on that, or any future, investigation and the State providing the information authorises its release:

- .1 all statements taken from persons by the investigative authorities in the course of the investigation;

- .2 все общение между лицами, вовлеченными в эксплуатацию судна;
- .3 медицинская или информация личного характера в отношении лиц, вовлеченных в аварию или инцидент;
- .4 мнения, выраженные в ходе проведения расследования.

10.2 Эти записи должны включаться в окончательный доклад или его дополнения, только если они прямым образом связаны с анализом аварии или инцидента. Части записей, не связанные непосредственно с инцидентом и не включенные в окончательный доклад, не должны обнаруживаться.

11 КАДРОВЫЕ И МАТЕРИАЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ

Правительствам следует предпринять все необходимые шаги по обеспечению эффективными средствами, подходящим образом квалифицированным персоналом и материальными ресурсами проведение расследований аварий.

ИЗДАНИЕ ДОКЛАДОВ ОБ АВАРИЯХ И

12 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИХ В ИМО

12.1 Головное расследующее государство должно направить копию проекта окончательного доклада всем существенно заинтересованным государствам с приглашением представить, как можно скорее, свои значительные и аргументированные комментарии по докладу. Если головное расследующее государство получит комментарии в течение 30 дней, или в течение другого согласованного периода времени, оно должно либо внести в окончательный доклад поправки с целью включения в него существа полученных комментариев или оформить их в виде дополнений к окончательному докладу. Если головное расследующее государство не получит комментарии после истечения согласованного периода времени, оно направляет окончательный доклад в Организацию, в соответствии с применимыми требованиями и распоряжается об опубликовании доклада.

12.2 При условии полного участия в расследовании, проводимом другим существенно заинтересованным государством, которое представит доклад в ИМО, государство флага судна рассматривается как выполнившее свои обязательства по конвенциям, выработанным под эгидой ИМО.

- .2 all communications between persons having been involved in the operation of the ship;
- .3 medical or private information regarding persons involved in the casualty or incident;
- .4 opinions expressed during the conduct of the investigation.

10.2 These records should be included in the final report, or its appendices, only when pertinent to the analysis of the casualty or incident. Parts of the record not pertinent, and not included in the final report, should not be disclosed.

11 PERSONNEL AND MATERIAL RESOURCES

Governments should take all necessary steps to ensure that they have available efficient means and suitably qualified personnel and material resources to enable them to undertake casualty investigations.

12 ISSUE OF MARINE CASUALTY REPORTS AND SUBMISSION TO IMO

12.1 The Lead Investigating State should send a copy of the draft of the Final Report to all substantially interested States, inviting their significant and substantiated comments on the report as soon as possible. If the Lead Investigating State receives comments within thirty days, or some mutually agreed period, it should either amend the draft Final Report to include the substance of the comments, or append the comments to the Final Report. If the Lead Investigating State receives no comments after the mutually agreed period has expired, it should send the Final Report to the Organization in accordance with applicable requirements and cause the report to be published.

12.2 By fully participating in an investigation conducted by another Substantially Interested State that would report to IMO, the Flag State shall be considered to fulfill its obligations under IMO conventions.

12.3 Доклады, или соответствующие их части, с обстоятельствами и причинами аварии должны быть завершены как можно скорее и доведены до общественности и морской отрасли с целью повышения уровня безопасности человеческой жизни на море и защиты морской окружающей среды посредством ознакомления с факторами, составляющими причины аварий на море.

12.4 Если существенно заинтересованное государство не согласно с докладом, упомянутым в пункте 12.2 выше, или его частью, оно может направить в Организацию свой собственный доклад.

12.5 Расследующее государство, в случае определения необходимости срочных мер, может выдать соответствующим властям предварительные рекомендации.

13 ПОВТОРНЫЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

Если представлено новое доказательство, относящееся к любой аварии, то такая информация о нем должна быть полностью оценена и отослана другим существенно заинтересованным государствам для их соответствующего вклада в расследование. Если такое новое доказательство может существенно изменить установление обстоятельств, при которых произошла авария, и существенно изменить выводы в отношении причины или любых вытекающих рекомендаций, государства должны пересмотреть свои выводы.

14 СОДЕРЖАНИЕ ДОКЛАДОВ

14.1 Для облегчения обмена информацией о расследовании аварий, каждый доклад должен отвечать типовому формату, изложенному в пункте 14.2.

14.2 Доклады должны включать, если это возможно:

- .1 краткое описание с основными фактами аварии и с указанием погибших, раненых или случаями загрязнения в результате аварий;
- .2 флаг судна, владельцев, управляющих, компанию и классификационное общество;
- .3 основные размерения и данные о главном двигателе любого вовлеченного в аварию судна, вместе с описанием экипажа, распорядка вахт и работ и других соответственно имеющих значение обстоятельств, таких, как стаж работы на судне;

12.3 Reports, or relevant parts of reports, into the circumstances and causes of a marine casualty should be completed as quickly as practicable, and be made available to the public and the shipping industry to enhance the safety of life at sea and the protection of the marine environment through improved awareness of the factors which combine to cause marine casualties.

12.4 Where a substantially interested State disagrees with whole or part of a report mentioned in 12.2 above, it may submit its own report to the Organization.

12.5 The Investigating State, upon determining that urgent safety action is needed, may initiate interim recommendations to the appropriate authority.

13 RE-OPENING OF INVESTIGATIONS

When new evidence relating to any casualty is presented, such information should be fully assessed and referred to other substantially interested States for their appropriate input. Where such new evidence may materially alter the determination of the circumstances under which the marine casualty occurred and may materially alter the findings in relation to cause or any consequential recommendations, States should reconsider their findings.

14 CONTENTS OF REPORTS

14.1 To facilitate the flow of information from casualty investigations, each report should conform to a basic format as outlined in 14.2.

14.2 Reports should include wherever possible:

- .1 a summary outlining the basic facts of the casualty and stating whether any deaths, injuries or pollution occurred as a result of the casualty;
- .2 the identity of the flag state, owners, managers, company and classification society;
- .3 details of the dimensions and engines of any ship involved, together with a description of the crew, work routine and other relevant matters, such as time served on the ship;

- .4 очередность событий, подробно описывающую обстоятельства аварии;
- .5 анализ и комментарии, которые способствуют приходу к логическим заключениям или выводам и устанавливающим все факторы, способствовавшие аварии;
- .6 раздел или разделы, анализирующие и комментирующие причинные элементы, с целью включения технических и человеческих факторов, отвечающих требованиям базы данных ИМО по аварийности; и
- .7 если необходимо, рекомендации с целью предотвращения подобных аварий.

15 СВЯЗЬ МЕЖДУ АДМИНИСТРАЦИЯМИ

Для облегчения внедрения данного Кодекса, государства должны сообщить Организации контактные адреса ответственных властей их правительств для связи в отношении сотрудничества при расследовании аварий.

30.

- .4 a narrative detailing the circumstances of the casualty;
- .5 analysis and comment which should enable the report to reach logical conclusions, or findings, establishing all the factors that contributed to the marine casualty;
- .6 a section, or sections, analysing and commenting on the causal elements, to include mechanical factors and human factors, meeting the requirements of the IMO casualty database; and
- .7 where appropriate, recommendations with a view to preventing similar casualties.

15 CONTACT BETWEEN ADMINISTRATIONS

To facilitate implementation of this Code, States should inform the Organization of the responsible authorities within their governments that may be contacted regarding cooperation in casualty investigations.

* * *

31.

ДОПОЛНЕНИЕ

РУКОВОДСТВО ИНСПЕКТОРАМ ПО ПРИМЕНЕНИЮ КОДЕКСА

ВВЕДЕНИЕ

Содержание данного раздела следует рассматривать как совет в помощь инспекторам, сотрудничающим при проведении расследования. Инспекторы должны принимать во внимание ту информацию, которая требуется системой сообщений ИМО об авариях и инцидентах на море.

Следуя положениям данного Кодекса, участвующие в расследовании инспекторы должны руководствоваться требованиями юридической системы государства, в котором проводится расследование. В частности, сотрудничающие инспекторы должны руководствоваться требованиями местного законодательства в таких вопросах как:

- обеспечение формального извещения заинтересованных сторон о расследовании;
- доступ на судно и получение документов;
- условия опроса свидетелей;
- присутствие юридических советников или иных представителей третьих сторон в ходе опроса свидетелей.

1 ИНФОРМАЦИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА, ТРЕБУЕМАЯ ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ

1.1 Данные о судне

Название, номер ИМО, национальность, порт приписки, позывные

Название и адрес владельцев и операторов, что применимо, а также, если судно является иностранным,— название агентирующей фирмы Тип судна

Название и адрес фрахтователя и типовая форма чартера

Дедвейт, чистая и валовая вместимости, основные размеры

Двигатель и его особенности

Когда, где и каким заводом построено

APPENDIX

GUIDELINES TO ASSIST INVESTIGATORS IN THE IMPLEMENTATION OF THE CODE

INTRODUCTION

The contents of this section are to be treated as guidelines to assist investigators co-operating in an investigation. Investigators should bear in mind the information required under the IMO marine casualties and incidents reporting system.

In following this code, participating investigators must be guided by the requirements of the legal system of the State in which the investigation is being conducted. In particular, co-operating investigators must be guided by the requirements of municipal law over issues such as:

- providing formal notification of an investigation to interested parties;
- boarding ships and securing documents;
- arranging witness interviews;
- the presence of legal advisers or other third parties during an interview.

1 INFORMATION GENERALLY REQUIRED IN ALL CASES

1.1 Particulars of the ship

Name, IMO number, nationality, port of registry, call sign
Name and address of owners and operators, if applicable, also, if an overseas ship, of agents

Type of ship

Name and address of charterer, and type of charter

Deadweight, net and gross tonnages, and principal dimensions

Means of propulsion; particulars of engines

When, where and by whom built

Любые относящиеся к делу конструкционные особенности

Количество топлива на борту и расположение топливных танков

Радиоустановка (тип, производитель) ' Радиолокатор (количество) (тип, производитель) Гирокомпас (производитель, модель) Авторулевой (производитель, модель)

Электронное оборудование местоопределения (GPS, Декка и т.д.)

Спасательное оборудование (даты освидетельствований/истечения сроков)

1.2 Документы, подлежащие представлению

(Примечание: Должны быть представлены документы, которые могут иметь отношение к расследованию. Если это возможно, должны отбираться оригиналы документов, в противном случае, изготавливаются заверенные и датированные фотокопии, согласно пункту 9.1.2 Кодекса. Значительное количество этих документов будет содержать сведения, требуемые пунктом 1.1 данного Руководства)

Свидетельство о регистрации судна Действующие обязательные свидетельства Свидетельства, требуемые МКУБ Свидетельства классификационного общества Чистой судовой журнал Судовая роль

Квалификационные документы экипажа (см. также пункт 1.4 данного Руководства)

Палубный журнал (если таковой ведется отдельно от судового)

Портовый журнал (если таковой ведется отдельно от судового), выписки из него и грузовая книга

Машинный журнал, с записью ходов

Регистрация команд с мостика в машинном отделении

Распечатка команд и оборотов главного двигателя 34.

Any relevant structural peculiarities

Amount of fuel carried, and position of fuel tanks

Radio (type, make) Radar (number) (type, make) Gyro compass (make, model)

Automatic pilot (make, model)

Electronic positioning equipment (make, model) (GPS, Decca, etc.)

Life Saving Equipment (dates of survey/expiree)

1.2 Documents to be produced

(Note: Documents should be produced that may have relevance to the investigation. Where possible original documents should be retained, otherwise authenticated and dated photocopies should be taken as per 9.1.2 of the Code. A number of these documents will contain details sought under 1.1 of these Guidelines)

Ship's Register

Current Statutory Certificates

ISM Code Certification

Classification Society or Survey Authority Certificates

Official Log Book

Crew list

Crew qualifications, (see also 1.4 of these Guidelines)

Deck Log Book

Port Log, Log Abstract and Cargo Log Book

Engine Movement Book

Engine Room Log Book

Datalogger print-out

Курсограмма
Запись показаний самописца эхолота
Журнал нефтяных операций
Замеры льял
Записи распоряжений, отданных ночным вахтам
Записи распоряжений капитана/старшего механика
Распоряжения компании/Наставление по эксплуатации
Наставление компании по безопасности
Журнал поправок компаса
Журнал радиолокационной станции
График (распоряжение) планово-предупредительного обслуживания и ремонта
Записи о плановом ремонте
Статьи трудового договора
Книги учета ежедневных закупок в судовом баре, поступлений в бар и т.д.
Результаты проверок на алкоголь и наркотики
Список пассажиров
Вахтенный журнал радиостанции
Записи, связанные с системами судовых сообщений
Рейсовое задание с планом перехода
Карты с данными о корректуре
Наставления завода-производителя по оборудованию/механизмам/эксплуатации/обслуживанию и ремонту
Любые иные документы, имеющие отношение к расследованию

Особенности рейса

1.3

Порт начала и порт, в котором должен был бы завершиться рейс и соответствующие даты
Описание груза
Последний порт и дата выхода
Осадка (носом, кормой, на миделе) и крен

Course Recorder chart
Echo Sounder chart
Oil Record Book
Soundings Book
Night Order Book
Master's/Chief Engineer's Standing Orders
Company Standing Orders/Operations Manual

Company Safety Manual
Compass Error Book or records
Radar Log Book
Planned maintenance schedules

Repair Requisition Records
Articles of Agreement
Bar Records — daily purchases — voyage receipts etc

Records of drug and alcohol tests
Passenger List
Radio Log
Ship Reporting Records

Voyage Plan
Charts and record of Chart Corrections
Equipment/machinery manufacturer's operational/maintenance manuals

Any other documentation relevant to the inquiry

1.3

Particulars of Voyage

Port at which voyage commenced and port at which it was to have ended, with dates
Details of cargo
Last port and date of departure
Draughts (forward, aft and midships) and any list

Порт назначения во время происшествия

Любой инцидент в ходе рейса, который мог бы оказать влияние на произошедший инцидент, или необычное событие, независимо от того, кажется оно связанным с инцидентом или нет

Чертеж общего вида судна, включающий грузовые помещения, отстойные танки, танки топлива/масла (данные Свидетельства ЮОП)

Данные о количестве груза, топливе, пресной и балластной воде и ежедневный расход запасов

1.4 Данные о персонале, вовлеченном в инцидент

Полное имя

Возраст

Описание нанесенных ранений

Описание несчастного случая

Лицо, контролирующее деятельность пострадавшего

Оказанная на судне первая медицинская помощь или иные действия

Должность на судне

Диплом о компетентности/лицензия:

класс;

дата выдачи;

кем выдан (страна/орган);

дополнительные дипломы, имеющиеся у пострадавшего

Стаж работы на судне Общий стаж работы на

судах этого типа Стаж работы на судах других

типов Стаж работы в данной должности Стаж

работы в других должностях

Количество часов, проведенных на работе в данный день и в предшествовавшие дни

Количество часов сна в последние 96 часов, предшествовавших инциденту

Port bound for at time of occurrence

Any incident during the voyage that may have a material bearing on the incident, or unusual occurrence, whether or not it appears to be relevant to the incident

Plan view of ship's layout including cargo spaces, slop tanks, bunker/fuel lube oil tanks (diagrams from IOPP Certificate)

Details of cargo, bunkers, fresh water and ballast and consumption

1.4 Particulars of Personnel Involved in Incident

Full name

Age

Details of injury

Description of accident

Person supervising activity

First aid or other action on board

Capacity on board

Certificate of Competency/Licence:

grade;

date of issue;

issuing country/authority;

other Certificates of Competency held

Time spent on this vessel

Experience on similar vessels

Experience on other types of vessels

Experience in current capacity

Experience in other ranks

Number of hours spent on duty on that day and the previous days

Number of hours sleep in last 96 hours prior to the incident

Любые иные судовые факторы или личного характера, которые могли повлиять на качество сна

Является ли лицо курящим и количество выкуриваемых сигарет

Личное отношение к алкоголю

Употребленный алкоголь непосредственно перед инцидентом/в предшествовавшие 24 часа

Находилось ли лицо под воздействием предписанных врачом медикаментов

Употребленные без предписания врача наркотические лекарства

Результаты проверки на алкоголь и наркотики

1.5 Состояние моря, погоды и течений

Направление и сила ветра

Направление и сила ветрового волнения и зыби

Атмосферные условия и видимость

Фаза и высота прилива

Направление и скорость приливо-отливного и иного течения с учетом местных условий

1.6 Особенности инцидента

Тип инцидента

Дата, время и место инцидента

Подробности происшествия и события, предшествующие и последующие за происшествием

Подробности работы соответствующего оборудования, уделяя особое внимание любой неисправности

Лица на мостике

Лица в машинном отделении

Местонахождение капитана и старшего механика

Вид управления рулем (ручное, автоматическое)

Выписки из всех относящихся к делу судовых и, где необходимо, - береговых документов, включая детали записей в чистовых и черновых журналах, распечаток приборов-регистраторов и компьютеров, курсографов, реверсографов и т.п.

Any other factors, on board or personal, that may have affected sleep

Whether smoker, and if so, quantity

Normal alcohol habit

Alcohol consumption immediately prior to incident/previous 24 hours

Whether under prescribed medication

Any ingested non prescribed drugs

Records of drug and alcohol tests

1.5 Particulars of sea state, weather and tide

Direction and force of wind Direction and state of sea and swell Atmospheric conditions and visibility State and height of the tide

Direction and strength of tidal and other currents, bearing in mind local conditions

1.6 Particulars of the incident

Type of incident

Date, time and place of the incident

Details of the occurrence and of the events leading up to it and following it

Details of the performance of relevant equipment with special regard to any malfunction

Persons on bridge

Persons in engine room

Whereabouts of Master and Chief Engineer

Mode of steering (auto or manual)

Extracts from all relevant ship and, if applicable, shore documents including details of entries in official, bridge, scrap/rough and engine room log books, data log printout, computer printouts, course and engine speed recorder, radar log, etc

Детали связи между судном и радиостанциями, центрами поиска и спасания и т.п. с магнитофонными записями, если имеются

Подробности о любых ранениях/смертных случаях

Информация приборов регистрации данных о рейсе (если они установлены) для анализа

1.7 Помощь после инцидента

Если помощь была запрошена, то в какой форме и какими средствами

Если помощь была предложена и предоставлена, то кем и каким образом, и была ли она эффективной и компетентной

Если помощь была предложена, но отвергнута, то что было причиной для отказа

1.8 Подтверждение подлинности документов

1.9 Капитана следует попросить заверить все документы и подписать все сделанные копии документов, засвидетельствовав их подлинность и также даты и время.

Команды в машинное отделение

Во всех случаях, когда объектом расследования является столкновение или посадка на мель и при этом производилось изменение режимов работы двигательной установки, должны быть опрошены капитан или вахтенный помощник и иные лица, способные правильно оценить, исполнялись ли быстро команды с мостика в машинное отделение. В случае любого сомнения на этот счет, инспектор должен отметить это в своем докладе.

1.10 ~ внешних источники информации рассмотрены ю информацию от как
Инспекторы должны принять к видеозапись независимую разъясняющую радиолокационн ого изображения или аудиозапись СУДС, береговых РЛС и радиостанций, морских СКЦ, судебно-медицинских экспертов и медицинских карт.

Details of communications made between vessel and radio stations, SAR centres and control centres, etc., with transcript of tape recordings where available

Details of any injuries/fatalities

Voyage Data Recorder information (if fitted) for analysis

1.7 Assistance after the incident

If assistance was summoned, what form and by what means

If assistance was offered or given, by whom and of what nature, and whether the assistance was effective and competent

If assistance was offered and refused, the reason for refusal

1.8 Authentication of documents

The Master should be asked to authenticate all documents and to sign all copies taken of documents as being true copies, also to authenticate relevant dates and times.

1.9 Engine-room orders

In all cases where a collision or a stranding is the subject of an investigation, and the movements of the engine are involved, the master or officer on watch and other persons in a position to speak with knowledge are to be questioned whether the orders to the engine-room were promptly carried out. If there is any doubt on the matter, the investigator shall refer to it in his report.

1.10 External sources of information

Investigators should consider independent corroborating information from external sources such as radar or voice recordings from Vessel Traffic Systems, shore radar and radio surveillance systems. Marine Rescue Co-ordination Centres, Coroners and medical records.

2 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ,
ТРЕБУЕМАЯ В СПЕЦИФИЧНЫХ СЛУЧАЯХ

2.1 Пожар/взрыв

(Инспекторам следует принимать во внимание карточки ИМО для случаев с пожарами)

Как судно было оповещено о пожаре?

Как конкретное лицо было оповещено о пожаре?

Где начался пожар?

Как начался пожар (если это известно)?

Каковым было первое предпринятое действие?

Состояние противопожарного оборудования, подтвержденное деталями освидетельствования/ проверок

Имеющиеся огнетушители:

типы находящихся поблизости;

типы имеющихся на судне;

типы использованных Шланги

имеющиеся/использованные Насосы

имеющиеся/использованные

Была ли вода подана в пожарную магистраль немедленно?

Были ли перекрыты каналы вентиляции в помещение?

Какова была природа горевших материалов и окружавших огонь материалов?

Спецификация огнепреграждающих переборок вокруг очага огня?

Помехи, вызванные (а) дымом, (б) температурой, (с) газами

Свобода доступа к очагу пожара

Возможность доступа для противопожарного оборудования

Готовность экипажа — частота, продолжительность, содержание и места проведения противопожарных учений и тревог

Помощь береговых пожарных бригад

2 ADDITIONAL INFORMATION REQUIRED
IN SPECIFIC CASES

2.1 Fire/Explosion

(Investigators should bear in mind the IMO Fire Casualty Record.)

How was the ship alerted to the fire?

How was the individual alerted to the fire?

Where did it start?

How did it start (if known)?

What was the immediate action taken?

Condition of fire-fighting equipment, supported by dates of survey/examination.

Extinguishers available:

type available in the vicinity;

types available on the ship;

types used

Hoses available/used Pumps

available/used Was water

immediately available?

Were air vents closed off to the space?

What was the nature of the material on fire and surrounding the fire?

Fire retardant specification of bulkheads surrounding the fire

Restrictions caused by (a) smoke, (b) heat, (c) fumes

Freedom of access

Access availability for fire fighting equipment

Preparedness of crew - Frequency, duration, content and locations of fire musters and drills

Response by land-based fire-fighting brigades

2.2 Столкновение

(Инспекторы должны принимать во внимание формат сообщений в ИМО с карточками повреждений и начальной устойчивости аварийных судов)

Общие положения

Местные или иные специальные правила судоходства

Помехи, если таковые имелись, к примеру, третье судно, мелководье или узкость, буи и т.д.

Обстоятельства, влиявшие на видимость и распространение звука, к примеру, состояние освещения, ослепленность береговыми огнями, сила ветра, шум на судне и не вызывали ли помех наблюдению и/или слышимости какая-либо дверь или окно

Географическое место

Возможность взаимного воздействия судов

Название, номер ИМО, национальность и другие детали другого судна

Для каждого судна:

Время, место, курс и скорость (и способ их определения) когда выявилось наличие другого судна

Подробности всех последующих изменений курса и скорости своего судна до момента столкновения

Пеленг, дистанция и курс другого судна, если наблюдалось визуально, время наблюдения и последующие изменения

Пеленг и дистанция до другого судна, если наблюдалось по РЛС, время наблюдений и последующие изменения пеленга

Велась ли прокладка другого судна и каким способом (автосопровождение, накладной оптический планшет и т.д.). Скопируйте прокладку, если возможно

Проверка работы оборудования

Курсограмма

Огни/сигналы/знаки, выставленные на судне и наблюдаемые на другом судне

2.2 Collision

(Investigators should bear in mind the IMO Damage cards and intact stability reporting format.)

General

Local or other special rules for navigation

Obstructions, if any, to manoeuvring, e.g. by a third vessel, shallow or narrow waters, beacon, buoy, etc

Circumstances affecting visibility and audibility, e.g. state of the sun, dazzle of shore lights, strength of wind, ship-board noise and whether any door or window could obstruct look-out and/or audibility

Geographical plot

Possibilities of interaction

Name, IMO number, nationality and other details of other vessel

For each ship:

Time, position, course and speed (and method by which established) v/hen presence of other ship first became known

Details of all subsequent alterations of course and speed up to collision by own ship

Bearing, distance and heading of other ship, if sighted visually, time of sighting, and subsequent alterations

Bearing and distance of other ship, if observed by radar, timing of observations and subsequent alterations of bearing

If other ship was plotted and by what method (auto-plot, reflection plotter etc.). Copy of plot if available

Check performance of equipment

Course recorder

Lights/day signals carried and operated in ship, and those seen in other ship

Карты, лоции и наличие соответствующих извещений мореплавателям, корректура и соблюдение предупреждений в лоциях и на картах

Предпринятые измерения глубин, время и способ

Замеры танков, их время и способ

Осадка судна до посадки на грунт и как она определена

Местоположение посадки и как оно определено

Причина и характер любого отказа/повреждения главного двигателя или рулевого устройства до посадки

Готовность якорей, их использование и эффективность

Характер и размеры повреждений

Предпринятые действия, режимы работы двигательной установки после посадки

(Примечание: информация для случаев полной потери плавучести может также потребоваться)

Полное затопление судна

2.4

(Инспекторы должны принимать во внимание формат сообщений в ИМО с карточками повреждений и начальной устойчивости аварийных судов)

Осадка и надводный борт при выходе из последнего порта и соответствующие изменения, вызванные расходом запасов и топлива

Надводный борт, соответствующий климатической зоне и дате

Процедуры погрузки, напряжения корпуса

Особенности любых изменений по корпусу или оборудованию, сделанных после освидетельствования и кем эти изменения были санкционированы

Общее состояние судна, возможные воздействия на его мореходность

Данные об устойчивости и дата ее определения

50.

Charts, sailing directions and relevant notices to mariners held, if corrected to date, and if any warnings they contain had been observed

Depth sounding taken, when and by what means Tank soundings taken, when and by what means Draught of ship before grounding and how determined

Position of grounding and how determined

Cause and nature of any engine or steering failure before the grounding

Readiness of anchors, their use and effectiveness

Nature and extent of damage

Action taken, and movements of ship, after grounding

(Note: information as in cases of foundering may also be required)

2.4

Foundering

(Investigators should bear in mind the IMO Damage cards and intact stability reporting format)

Draught and freeboard leaving last port and changes consequent upon consumption of stores and fuel

Freeboard appropriate to zone and date

Loading procedures, hull stresses

Particulars of any alterations to hull or equipment, since survey, and by whom such alterations sanctioned

Condition of ship, possible effects on seaworthiness

Stability data and when determined

51.

Факторы, влияющие на остойчивость, к примеру, конструкционные изменения, характер, весовые характеристики, распределение и смещение груза и изменения в балластной воде, свободные поверхности жидкости или неоткатанный водный балласт

Деление на отсеки водонепроницаемыми переборками

Расположение и водонепроницаемость закрытия люков, иллюминаторов и прочих закрытий

Количество и производительность насосов и их эффективность; расположение приемных патрубков

Причина и характер первого поступления воды в корпус судна

Другие обстоятельства, приведшие к полному затоплению судна

Предпринятые для предотвращения затопления меры

Место затопления судна и метод его определения

Имевшиеся и использованные спасательные средства и любые возникшие трудности в их использовании

Загрязнение, произошедшее в результате инцидента

(Инспекторы должны принимать во внимание формат ИМО о сообщениях об аварийном разливе 50 т и более и сообщениях о расследовании инцидентов, связанных с опасными грузами или загрязнителями моря в упаковке)

2.5

Тип загрязнителя моря

Номер ООН/Класс опасности ИМО (если имеется)

Тип упаковки (если имеется)

Количество на судне

Утерянное количество

Метод укладки и крепления

Где был размещен и количество в каждом грузовом помещении/контейнере

Танки/помещения поврежденные

Танки/помещения, возможно, подвергнувшиеся повреждению

52.

Factors affecting stability, e.g. structural alterations, nature, weight, distribution and shift of any cargo and ballast, free surface in tanks or of loose water in ship

Subdivision by watertight bulkheads

Position of and watertight integrity of hatches, scuttles, ports and other openings

Number and capacity of pumps and their effectiveness; the position of suctions

Cause and nature of water first entering ship

Other circumstances leading up to foundering

Measures taken to prevent foundering

Position where ship foundered and how established

Life-saving appliances provided and used, and any difficulties experienced in their use

2.5

Pollution resulting from an incident

(Investigators should bear in mind IMO reporting of incidental spillages of liquids, 50 tonnes or more, and reporting of information from investigation of incidents involving dangerous goods or marine pollutants in packaged form)

Type of pollutant

UN Number/IMO Hazard Class (if applicable)

Type of packaging (if applicable)

Quantity on board

Quantity lost

Method of stowage and securing

Where stowed and quantities in each compartment/container

Tanks/Spaces breached Tanks/Spaces

liable to be breached

53.

Предпринятые для предотвращения дальнейшей потери груза меры

Предпринятые для ликвидации последствий загрязнения меры

Использованные, если таковое было, дисперсанты/нейтрализаторы

Использованные боковые ограждения, если применялись

3 ОБЕСПЕЧЕНИЕ

ФИЗИЧЕСКИХ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ

3.1 Могут возникнуть случаи, когда имеется возможность получения физических доказательств, требующих научного исследования, например, нефти, краски (частиц), частей оборудования и механизмов, частей корпуса и т.п.

3.2 До их изъятия, такие доказательства следует сначала сфотографировать на их штатных местах. Затем образцы следует сфотографировать на четком фоне, до помещения их в соответствующие, чистые контейнер(ы), бутылки, пластиковые мешки и т.п. Контейнер должен быть опечатан и иметь четкую бирку, указывающую содержимое, название судна, место взятия образца, дату и ФИО инспектора. На образцы оборудования и механизмов следует получить копии соответствующих свидетельств.

3.3 Когда берутся образцы краски в целях идентификации в случаях столкновений, если есть возможность, следует также взять образец судовой краски из судовых запасов.

3.4 Следует воспользоваться советом в отношении емкости для хранения образцов. К примеру, пластиковые мешки подходят для образцов краски, но не подходят в случаях расследований пожаров, когда материалы могут подвергаться испытаниям на наличие веществ, способствующих горению, и тогда предпочтительнее использовать плотно закрываемые металлические банки.

54.

Actions taken to prevent further loss

Action taken to mitigate pollution

Dispersant/neutraliser used if any

Restricting boom used — if any

3 SECURING OF PHYSICAL EVIDENCE

3.1 Occasions may arise where physical evidence may be available and which will require scientific examination. Some examples are oil, paint/scale, pieces of equipment and machinery, pieces of structure.

3.2 Before removal, such evidence should first be photographed in situ. The sample should then be photographed on a clear background before being placed in an appropriate, clean container(s) - glass bottle, plastic bag, tin container etc. The container should be sealed and clearly labelled, showing contents, name of vessel, location evidence taken from, the date and the name of the investigator. For items of equipment and machinery, copies of the relevant certificates should be obtained.

3.3 Where paint samples are being taken for identification purposes in collision cases, if possible, a sample of paint from the ship's paint drum should also be obtained.

3.4 Advice should be sought on the correct container to use. For example plastic bags are suitable for paint samples, but are not suitable in investigations of fires where materials may need to be tested for accelerants, in which case scalable tin cans are preferred.

55.

4 ПРИБОРЫ РЕГИСТРАЦИИ ДАННЫХ О РЕЙСЕ

Если имеется информация с прибора регистрации данных о рейсе, и государство, проводящее расследование, не располагает возможностью расшифровки данных прибора, ему следует обратиться к другому государству, обращая внимание на следующее:

- (i) возможности устройства расшифровки;
- (ii) своевременность получения устройства; и
- (iii) местоположение устройства.

5 ДРУГИЕ ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ

5.1 Инспекторам следует иметь в виду, что другие правительственные органы, такие как таможня, карантинные власти и государственные служащие, могут располагать полезной информацией в отношении состава экипажа, общего состояния судна, судовых запасов (включая алкоголь), судовых свидетельств и т.д. Портовые власти и независимые сюрвейеры также могут располагать информацией, полезной для расследования.

Форма данных о персонале

Расследование	:	Должность
Ф.И.О.	:	Обучение/Курсы
Квалификация (морское звание)	: Точная копия (дипломов, сертификатов) А	
Адрес		
Телефон		
Управляющие (судовладелец, работодатель).		
Телефон		
Дата прибытия на судно		Место опроса
Стаж работы (по специальности, в последней должности, на данном судне)		

56.

4 VOYAGE DATA RECORDERS

Where information from a voyage data recorder (VDR) is available, in the event that the State conducting the investigation into a casualty or serious incident does not have appropriate facilities for readout of the VDR, it should seek and use the facilities of another State, giving consideration to the following:

- (i) the capabilities of the readout facility;
- (ii) the timeliness of the availability of the facility; and
- (iii) the location of the readout facility.

5 OTHER SOURCES OF INFORMATION

5.1 Investigators should bear in mind that other Government agencies, such Customs, Quarantine and State authority officers may have useful information relating to crew lists, the general condition of the ship, stores lists (including alcohol on board), ship certificates, etc. Also port authorities and independent surveyors may also hold information of use to an investigation.

Human activity data form

Investigation		Rank
Name		Training/Courses
Qualifications		Facsimile
Address		
Phone		
Managers	:	Facsimile
Phone Joined ship	:	Place joined
Travel time		

57.

ПРИЛОЖЕНИЕ ОТ ИЗДАТЕЛЯ

1. Правило 1/21 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (изд.: СПб., ЦНИИМФ.1993 г.)

«АВАРИИ

- а) Каждая Администрация обязуется проводить расследование любой аварии, происшедшей с любым из ее судов, к которому применяются положения настоящей Конвенции, если она считает, что такое расследование может способствовать определению того, какие изменения было бы желательно внести в настоящие правила.
- б) Каждое Договаривающееся правительство обязуется передавать Организации 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.
2. Статья 23 Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. (изд., М., Рекламбюро ММФ, 1968 г.)

«АВАРИИ

1. Каждая Администрация обязуется производить расследование любой аварии судов, за которые она несет ответственность и которые подпадают под действие настоящей Конвенции, если она полагает, что такое расследование может помочь в определении того, какие изменения было бы желательно внести в Конвенцию.
2. Каждое Договаривающееся Правительство обязуется представлять Организации надлежащую информацию о результатах таких расследований. Доклады или рекомендации Организации, основанные на данных такой информации, не должны разглашать название либо национальную принадлежность соответствующих судов или каким-либо образом возлагать ответственность на какое-либо судно или лицо, либо предполагать такую ответственность.»

3. Статья 12 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (изд.: СПб., АОЗТ ЦНИИМФ, 1994 г.)

«АВАРИИ СУДОВ

1. Каждая Администрация обязуется проводить расследование любой аварии, происшедшей с любым из ее судов, подпадающих под положения правил, если такая авария оказала значительное вредное воздействие на морскую среду.
2. Каждая Сторона Конвенции обязуется передавать Организации информацию о результатах такого расследования, если она считает, что такая информация может способствовать определению того, какие изменения было бы желательно внести в настоящую Конвенцию.»
4. Рекомендации КБМ (68-я сессия) и КЗМС (39-я сессия) оформлены циркулярными письмами, содержащими приложение с перечнем:
- I. штаб-квартир национальных инспекционных служб, региональных управлений и иных властей, которые уполномочены вести расследования аварий на море;
- II. национальных пунктов по обеспечению связи, ответственных за прием, передачу и предоставление срочных сообщений об инцидентах, приводящих к загрязнению прибрежных районов государств вредными веществами, включая нефтью с судов,

а также:

призыв к Правительствам информировать Секретариат ИМО о любых изменениях в отношении контактных адресов, телефонов, факсов и специфических сведений по содержанию вышеупомянутых перечней. 5. Статья 94 Конвенции ООН по морскому праву (изд.: Лнг., ЦКП ГУНиО МО, 1987 г.)

- пункт 2.

«Каждое государство, в частности:

... Б) принимает на себя в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его флагом, и над его капитаном, офицером и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов, касающихся данного судна.»

— пункт 7.

«Каждое государство организует расследование достаточно квалифицированным лицом или лицами или под их руководством каждой морской аварии или навигационного инцидента в открытом море, с участием плавающего под его флагом судна, приведшего к гибели граждан другого государства или к нанесению им серьезных увечий, или серьезному ущербу судам или установкам другого государства, или морской среде. Государство флага и другое государство сотрудничают в проводимом этим другим государством любом расследовании любой такой морской аварии или навигационного инцидента.»

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

I. Резолюция А.847(20) извлечение — пункт 7 из приложения к ней.

**РЕЗОЛЮЦИЯ
А.847(20) принята 27 ноября
1997 года**

РУКОВОДСТВО ПО ОКАЗАНИЮ ПОМОЩИ ГОСУДАРСТВАМ ФЛАГА СУДНА В ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ ИНСТРУМЕНТОВ ИМО

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15(j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море, предотвращения и контроля за загрязнением моря с судов,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛ ЕЕ на то, что она подтвердила на своей 16 сессии содержание резолюции А.500(XI) и придание наивысшего приоритета способствованию внедрения соответствующих инструментов по повышению безопасности на море и предотвращения загрязнения,

ПРИЗНАВАЯ, что международное право требует, чтобы государства флага судна соблюдали обязательства, представленные в общепринятых международных правилах, процедурах и практических руководствах, включенных в инструменты ИМО и других обязательных инструментах, и чтобы они предпринимали шаги, которые могут быть необходимы для обеспечения гарантии их выполнения,

ПОДТВЕРЖДАЯ свое желание обеспечить, чтобы суда в любое время отвечали требованиям по безопасности на море и предотвращению загрязнения, предписанным соответствующими конвенциями ИМО,

ОСОЗНАВАЯ трудности, с которыми сталкиваются некоторые государства в полном задействовании положений инструментов ИМО,

ПРИЗНАВАЯ важность ратификации и выполнения всеми государствами флага соответствующих инструментов, принятых другими международными органами,

ЖЕЛАЯ оказать помощь правительствам-членам в обеспечении достижения целей ИМО,

ПРИНЯВ резолюцию А.739(18) — Руководство по выдаче полномочий признанным организациям, действующим от имени и по поручению Администрации и резолюцию А.789(19) — Спецификации по функциям признанных организаций, действующих от имени Администраций, в отношении освидетельствования и оформления свидетельств,

ОТМЕЧАЯ, что несмотря на то, что Государства могут получить некоторые преимущества, став Сторонами конвенций, чтобы способствовать безопасности на море и предотвращению загрязнения с судов, эти желаемые преимущества могут быть получены только тогда, когда все Стороны полностью выполняют свои обязательства, требуемые этими конвенциями,

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ, что наибольшая эффективность любой конвенции зависит от того, насколько успешно все Государства выполняют следующие действия:

- .1 становятся сторонами вышеуказанных инструментов;
- .2 выполняют требования конвенции;
- .3 принуждают к выполнению ее положений; и
- .4 сообщают в Организацию, как требуется.

РАССМОТРЕВ рекомендации, выработанные Комитетом по безопасности на море на его 68 сессии и Комитетом по защите морской среды — на его 40 сессии,

1. ПРИНИМАЕТ Руководство по оказанию помощи государствам флага судна в выполнении положений инструментов ИМО, изложенное в Приложении к настоящей резолюции;

2. ПРОСИТ Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды приступить, с прямым участием заинтересованных правительств, к проведению всеобъемлющего анализа трудностей, испытываемых ими при внедрении инструментов ИМО, с целью определения нужд и соответствующих решений;

3. ПРОСИТ ТАКЖЕ вышеупомянутые Комитеты пересматривать и приводить это Руководство на уровень современности в свете результатов всеобъемлющего анализа, указанного выше; и

4. ОТМЕНЯЕТ резолюцию А.740(18).

64.

...7 РАССЛЕДОВАНИЯ ГОСУДАРСТВОМ ФЛАГА СУДНА

7.1 Кроме обеспечения квалифицированными инспекторами, государство флага должно обеспечивать себя квалифицированными специалистами по расследованию аварий и инцидентов на море. В соответствии с пунктом 6 статьи 94 и пунктами 4 - 6 статьи 217 Конвенции ООН по морскому праву и соответствующими конвенциями ИМО, после аварии на море или инцидента, связанного с загрязнением, должны проводиться расследования. Государство флага должно обеспечивать, чтобы инспекторы по расследованию имели знания и практический опыт в вопросах, связанных с выполнением их обычных обязанностей. Дополнительно, с целью оказания помощи инспекторам по расследованию аварий в выполнении обязанностей вне их обычных обязанностей, государство флага должно обеспечивать легкий доступ к экспертизе, при необходимости, в следующих областях:

- .1 правила судовождения и предупреждения столкновений судов;
- .2 правила государства флага по квалификационным дипломам;
- .3 причины загрязнения моря;
- .4 техника опроса свидетелей;
- .5 сбор доказательств; и
- .6 оценка влияния человеческого элемента.

7.2 Все инциденты с людьми, в результате которых они не могут выполнять свои обязанности в течение трех дней или более, все смертные случаи в результате выполнения профессиональных обязанностей и аварий с судами государства флага должны быть расследованы, а результаты проведенного расследования должны быть открытыми. Аварии с судами должны расследоваться, сообщения об авариях должны направляться в соответствии с положениями Конвенции ООН по морскому праву, конвенциями ИМО и Руководством*, разработанным ИМО*. Расследования аварий с судами должны проводиться инспекторами, имеющими надлежащую квалификацию, компетентными в вопросах, связанных с такими авариями. Доклад о расследовании аварии направляется в ИМО вместе с замечаниями государства флага, в соответствии с вышеуказанным Руководством ИМО.

См. Кодекс по расследованию аварий и инцидентов на море, принятый резолюцией А.849(20) Организации.

65.

II. Циркулярное письмо MSC/Circ.801, русский и английский тексты опубликованы в сборнике № 7 резолюций ИМО. - Спб.: ЗАО ЦНИИМФ, 1997.-282 с.

**ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО MSC/Circ.801
принято 30 мая 1997 года**

**ДОКЛАДЫ ОБ АВАРИЯХ И
ИНЦИДЕНТАХ НА МОРЕ**

**ГАРМОНИЗИРОВАННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ
СООБЩЕНИЙ**

1 Комитет по безопасности на море на своей 63 сессии (16 — 25 мая 1994 г.) и Комитет по защите морской окружающей среды на своей 36 сессии (30 октября — 4 ноября 1994 г.) уполномочили Подкомитет по выполнению требований государством флага судна подготовить циркулярное письмо, объединяющее и гармонизирующее процедуры сообщений Организации, содержащиеся в существующих циркулярных письмах КЕМ и КЗМСоб авариях.

2 По правилу 1/21 Конвенции СО ЛАС и статьям 8 и 12 Конвенции МАРПОЛ, каждой Администрации следует проводить расследование любой аварии, произошедшей с ее судами, подпадающими под эти конвенции, и обеспечивать Организацию относящейся к делу информацией, касающейся выводов таких расследований.

3 Форматы сообщений, содержащиеся в приложениях к данному циркулярному письму, заменяют формы сообщений, содержащиеся в MSC/Circ.224 по докладам об авариях, связанных с живучестью судов; MCS/Circ.388 — по докладам об авариях, связанных с пожаром; MSC/Circ.433 — по докладам о расследовании серьезных аварий; MSC/Circ.559 - по инцидентам, связанным с опасными грузами или поллютантами моря в упаковке; MSC/Circ.621 - по усталости; COM/Circ.70/Rev.1 - по системе бедствия и обеспечения безопасности на море и MEPC/Circ.266/Format 1 - по случайным разливам жидкостей от 50 т и более.

66.

4 Для целей сообщений в Организацию, аварии с судами классифицированы как «очень серьезные аварии», «серьезные аварии», «менее серьезные аварии» и «инциденты на море». Администрации призываются представлять в Организацию данные по всем «очень серьезным авариям» и «серьезным авариям».

Если имеются важные уроки, извлеченные из «серьезных аварий», «менее серьезных аварий» и «инцидентов на море», связанные с правилами ИМО, полные доклады о расследованиях следует представлять вместе с дополнительной информацией, отмеченной в Приложении 3.

«Очень серьезные аварии» — аварии с судами, повлекшие полную гибель судна, гибель человека или серьезное загрязнение.

«Серьезные аварии» — аварии с судами, не квалифицируемые как «очень серьезные аварии» в результате которых произошли:

- пожар, взрыв, столкновение, посадку на грунт, навал, погодное повреждение, ледовое повреждение, трещину в корпусе или подозреваемый дефект корпуса; или
- повреждение конструкции, приведшее к немореходности судна, такое как подводная пробоина, поломка главных двигателей, значительное повреждение жилых помещений и т.п.; или
- загрязнение (независимо от количества сброса); и/или
- поломка, потребовавшая буксировки или помощи берега.

«Менее серьезные аварии» — аварии с судами, не квалифицируемые как «очень серьезные аварии» или «серьезные аварии»; для целей регистрации полезной информации также включают «опасные инциденты».

5 Администрации настоятельно призываются представлять данные, как указано ниже.

67.

Информация, подлежащая представлению в зависимости от класса аварии

Информация, направляемая в соответствии с типом аварии	Очень серьезные аварии	Серьезные аварии	Менее серьезные аварии	Инциденты на море
Приложение 1 приложенного формата сообщений	Подлежит представлению в пределах 6 месяцев в любом случае	Подлежит представлению в пределах 6 месяцев в любом случае	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки
Приложения 2 и 3 приложенного формата сообщений, также как и другие соответствующие Приложения	Подлежит представлению в конце расследования в любом случае	Подлежит представлению в конце расследования в любом случае	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки
Полный доклад о расследовании	Подлежит представлению в конце расследования в любом случае	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки

Очень серьезные аварии

Предварительная информация, как отмечено в **Приложении 1***
 полный доклад о расследовании информация, как отмечено в **Приложении 2** информация, как отмечено в **Приложении 3** **Серьезные аварии**

Предварительная информация, как отмечено в **Приложении 1***

* Подлежит представлению в течение 6 месяцев с момента аварии, если полная информация не представлена в течение этого срока.

полный доклад о расследовании, но только в случаях, если имеются важные, с точки зрения правил ИМО, извлеченные уроки

информация, как отмечено в **Приложениях 2 и 3**

Менее серьезные аварии и инциденты на море

полный доклад о расследовании, но только в случаях, если имеются важные, в отношении правил ИМО, извлеченные уроки

Информация, как отмечено в **Приложении 2**, но только в случаях, если имеются важные, с точки зрения правил ИМО, извлеченные уроки

Информация, представленная по авариям/событиям, как указано ниже

- Информация об авариях, связанных с опасными грузами или поллютантами в упаковке на судах и в портах — Приложение 4
- Аварии, связанные с живучестью судов — Приложение 5
- Аварии, связанные с пожаром — Приложение 6
- Система бедствия и обеспечения безопасности на море — Приложение 7
- Усталость как способствующая причина аварий на море —
- Сборный лист данных о факторах усталости - Приложение 8
- Случайный разлив жидкостей в количестве 50 т и более — Приложение 9

Перечень Приложений

- ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ДАННЫЕ О СУДНЕ - Информация, подлежащая представлению во всех докладах об авариях
- ПРИЛОЖЕНИЕ 2 РУКОВОДСТВО ПО ПРЕДСТАВЛЕНИЮ ДАННЫХ ОБ АВАРИИ Информация, подлежащая представлению по «очень серьезным» и «серьезным» авариям.

- ПРИЛОЖЕНИЕ 3** **ИНФОРМАЦИЯ ИЗ РАССЛЕДОВАНИЙ ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫХ АВАРИЙ**
Дополнительная информация, требуемая по «очень серьезным» и «серьезным» авариям.
- ПРИЛОЖЕНИЕ 4** **ИНФОРМАЦИЯ ИЗ РАССЛЕДОВАНИЙ АВАРИЙ, СВЯЗАННЫХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ ИЛИ ПОЛЮТАНТАМИ МОРЯ В УПАКОВКЕ НА СУДАХ И В ПОРТАХ**
Данная форма может применяться, как определено, для аварий, а также и для инцидентов на море
- ПРИЛОЖЕНИЕ 5** **АВАРИИ, СВЯЗАННЫЕ С ЖИВУЧЕСТЬЮ СУДОВ**
Данная форма может применяться для «очень серьезных» и «серьезных» аварий
- ПРИЛОЖЕНИЕ 6** **ДОКЛАДЫ ОБ АВАРИЯХ, СВЯЗАННЫХ С ПОЖАРОМ**
Данная форма может применяться для «очень серьезных» и «серьезных» аварий
- ПРИЛОЖЕНИЕ 7** **ВОПРОСНИК ПО СИСТЕМЕ БЕДСТВИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ**
Данная форма может применяться для «очень серьезных» и «серьезных» аварий
- ПРИЛОЖЕНИЕ 8** **УСТАЛОСТЬ КАК СПОСОБСТВУЮЩАЯ ПРИЧИНА АВАРИЙ НА МОРЕ – СБОРНЫЙ ЛИСТ ДАННЫХ О ФАКТОРАХ УСТАЛОСТИ**
Данная форма будет применяться, если усталость окажется способствующим фактором в аварии
- ПРИЛОЖЕНИЕ 9** **СЛУЧАЙНЫЙ РАЗЛИВ ЖИДКОСТЕЙ В КОЛИЧЕСТВЕ 50 Т И БОЛЕЕ**
Данная форма относится к инцидентам с вредными веществами

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
ДОКЛАД ОБ АВАРИИ НА МОРЕ
ДАННЫЕ О СУДНЕ

Администрациям настоятельно рекомендуется представлять информацию с данными о судне, перечисленную в данном Приложении, для всех докладов об авариях, представляемых в Организацию.

ДАННЫЕ О СУДНЕ

- | | | |
|-----|--|--------------------------|
| 1 | Номер ИМО | |
| 2 | Название судна | |
| 3 | Государство флага | |
| 4 | Тип судна | |
| .1 | Газовоз | <input type="checkbox"/> |
| .2 | Танкер-химовоз | <input type="checkbox"/> |
| .3 | Нефтяной танкер | <input type="checkbox"/> |
| .4 | Иной танкер (для негорючих жидкостей) | <input type="checkbox"/> |
| .5 | Сухогрузное судно
(для генеральных грузов, руды) | <input type="checkbox"/> |
| .6 | Нефтерудов | <input type="checkbox"/> |
| .7 | Саморазгружающийся навалочник | <input type="checkbox"/> |
| .8 | Иной навалочник (для цемента, щепы, мочевины и иной специализации) | <input type="checkbox"/> |
| .9 | Судно для генеральных грузов | <input type="checkbox"/> |
| .10 | Грузопассажирское судно | <input type="checkbox"/> |
| .11 | Контейнеровоз | <input type="checkbox"/> |
| .12 | Рефрижераторное судно | <input type="checkbox"/> |
| .13 | Грузовое судно ро-ро | <input type="checkbox"/> |
| .14 | Грузопассажирское судно ро-ро | <input type="checkbox"/> |
| .15 | Пассажирское судно | <input type="checkbox"/> |
| .16 | Высокоскоростное судно | <input type="checkbox"/> |

- .17 Иное сухогрузное судно (для перевозки скота, лихтеровоз, для перевозки тяжеловесов и т. п.)
- .18 Рыболовное судно
- .19 Рыбозавод/судно для перевозки рыбы
- .20 Судно-снабженец ПБУ
- .21 Иное судно-снабженец
- .22 Научно-исследовательское судно
- .23 Буксир/Толкач
- .24 Землечерпалка
- .25 Судно для иной деятельности
- .26 Несамостоятельное судно
- .27 Суда иных конструкций
- 5 Тоннаж
- 6 Длина наибольшая
- 7 Классификационное общество
- 8 Зарегистрированный судовладелец
- 9 Управляющий/оператор
- 10 Предшествующие названия судна
- 11 Предшествующий флаг
- 12 Предшествующее классификационное общество
- 13 Дата заключения контракта/закладки киля/ доставки — Значительное переоборудование
- 14 Дата значительного переоборудования
- 15 Дедвейт
- 16 Материал корпуса . 1
- сталь
- .2 легкие сплавы .3
- железобетон .4
- дерево

72.

- .5 пластик, армированный стекловолокном
- .6 композитные материалы
- 17 Конструкция корпуса
- .1 одинарный корпус
- .2 двойной корпус
- .3 с двойным дном
- .4 с двойными бортами
- .5 с промежуточной палубой
- .6 иная
- 18 Верфь постройки
- 19 Построечный номер
- 20 Дата полной гибели/конструктивной гибели/ сдачи на лом
- 21 Число экипажа
- 22 Число пассажиров

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ ОБ АВАРИИ

- 1 Дата и время (местное, судовое)
- 2 Место
- 3 Первоначальное событие*
- столкновение
- посадка на грунт
- навал
- пожар или взрыв
- поломка корпуса/водонепроницаемых дверей/закрываемых отверстий и т. п.
- повреждение механизмов повреждение судна или оборудования

Для объяснения нижеуказанных терминов см. Приложение 2.

- опрокидывание/крен
- пропая без вести: предполагаемая гибель
иное
- 4 Последствия
- полная гибель судна
- немореходность судна судно
- осталось мореходным загрязнение
- моря гибель человека серьезные
- ранения
- 5 Краткое описание событий

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ДОКЛАД ОБ АВАРИИ НА МОРЕ

**ДАнные ОБ ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫХ И
СЕРЬЕЗНЫХ АВАРИЯХ**

ДАнные ОБ АВАРИИ

- 1 Дата и местное время аварии: (ГТММДД)
- 2 Место аварии (широта, долгота) (ГТММ и ГТММ)
- 3 Район аварии:
 - .1 У причала
 - .2 Якорная стоянка
 - .3 Порт
 - .4 Подход к порту
 - .5 Внутренние воды
 - .6 Каналы
 - .7 Реки
 - .8 Архипелажные воды
 - .9 Прибрежные воды (20 миль от берега)
 - .10 Открытое море
- 4 Лоцман на борту
- 5 Тип аварии (первичное событие)
 - .1 Столкновение: нанесшее удар или
получившее удар судно (независимо
от того, было ли судно на ходу,
якоре, ошвартовано у причала)
 - .1.1 Номер ИМО другого вовлеченного
судна (не кодируется)
 - .1.2 Название другого вовлеченного судна (не
кодируется)
 - .2 Посадка на грунт: на грунте или
касание грунта, подводных препятствий
(затонувшего судна и т.д.)

- .3 Навал: удар о стационарный или плавучий объект, иной чем в пункте 1 или 2
 - .4 Пожар или взрыв
 - .5 Поломка корпуса, водонепроницаемых дверей или отверстий в корпусе, не вызванных причинами, указанными в пунктах 1—4
 - .6 Повреждение механизмов, не вызванное причинами, указанными в пунктах 1—5, и которые потребовали буксировки или береговой помощи
 - .7 Повреждения судна или оборудования, не вызванные или не охваченные в пунктами 1—6
 - .8 Опрокидывание или крен, не вызванные причинами, указанными в пунктах 1—7
 - .9 Пропажа без вести: предполагаемая гибель
 - .10 Иное: все аварии, не охваченные пунктами 1—9
- Тип последующих событий:
- .1 Столкновение: нанесшее удар или получившее удар судно (независимо от того, было ли судно на ходу, якоре, ошвартовано у причала)
 - .1.1 Номер ИМО другого вовлеченного судна (не кодируется)
 - .1.2 Название другого вовлеченного судна (не кодируется)
 - .2 Посадка на грунт: на грунте или касание грунта, подводных препятствий (затонувшего судна и т.д.)
 - .3 Навал: удар о стационарный или плавучий объект, иной чем в пункте 1 или 2
 - .4 Пожар или взрыв

- .5 Поломка корпуса, водонепроницаемых дверей или отверстий в корпусе и т.п.
- .6 Повреждение механизмов, потребовавшее буксировки или береговой помощи
- .7 Повреждение судна или оборудования
- .8 Опрокидывание или крен
- .9 Пропажа без вести: предполагаемая гибель
- .10 Иное: все события, не охваченные в пунктах 1-9

Последствия аварии:

- .1 Последствия для судна, вовлеченного в аварию
 - .1.1 Полная гибель
 - .1.2 Немореходность судна
 - .1.3 Судно осталось мореходным
- .2 Последствия, связанные с человеком
 - .2.1 Количество погибших или пропавших без вести членов экипажа —
 - .2.2 Количество погибших или пропавших без вести пассажиров —
 - .2.3 Количество иных погибших или пропавших без вести —
 - .2.4 Количество серьезно* раненных в аварии членов экипажа —
 - .2.5 Количество серьезно* раненных в аварии пассажиров —
 - .2.6 Количество иных серьезно* раненных в аварии лиц —

Нетрудоспособных на 48 часов и более.

Последствия для окружающей среды
(загрязнение)

.3.1 Нефтяное топливо

.3.1.1 Тип Разлитое количество

II Тяжелое топливо _____

II Дизельное _____

II Смазочное масло _____

II Иное _____

.3.2 Груз нефти Тип

.3.2.1 Количество

II Сырая нефть _____

II Стойкие продукты перегонки нефти _____

II Нестойкие продукты перегонки нефти _____

II Иные _____

Химгрузы наливом

.3.3 Категория (Дополнение 1 к Приложению II МАРПОЛ-73/78)

Количество, т

A _____

B _____

C _____

D _____

Опасные грузы в упаковке.3.4

Класс (по МКМПОГ)		Название	Номер ООН	Q Количество в т, сброшенное за борт
1	<input type="checkbox"/>	-----	-----	-----
2	<input type="checkbox"/>	-----	-----	-----
3	<input type="checkbox"/>	-----	-----	-----
4.1	<input type="checkbox"/>	-----	-----	-----
4.2	<input type="checkbox"/>	-----	-----	-----
4.3	<input type="checkbox"/>	-----	-----	-----
5.1	<input type="checkbox"/>	-----	-----	-----
5.2	<input type="checkbox"/>	-----	-----	-----
6.1	<input type="checkbox"/>	-----	-----	-----
6.2	<input type="checkbox"/>	-----	-----	-----
7	<input type="checkbox"/>	-----	-----	-----
8	<input type="checkbox"/>	-----	-----	-----
9	<input type="checkbox"/>	-----	-----	-----

8 Первопричины первоначального события

Принцип кодирования:

- a Человеческий элемент — сложный многосторонний вопрос, который затрагивает безопасность на море и защиту морской окружающей среды. Он вовлекает весь спектр человеческой деятельности экипажей, берегового управляющего персонала, законодательных органов, классификационных обществ, судостроительных заводов, законодателей и иных соответствующих сторон.
- b Эффективные действия, предпринимаемые вслед за авариями на море, требуют глубокого понимания вовлечения человеческого элемента в причинно-следственную связь аварийности. Это выявляется через тщательное расследование и систематический анализ аварий для выявления способствующих факторов и последовательности событий.

- Внутренние причины (относящиеся к судну, где произошла авария)
- .1.1 Личностные нарушения или ошибки экипажа
- .1 Личностные нарушения .2 Ошибки человека
- .1.2 Личностные нарушения или ошибки лоцмана
- .1 Личностные нарушения
- .2 Ошибки человека
- .1.3 Конструкционные поломки судна
- .1.4 Технические отказы механизмов/оборудования, включая ошибки проектирования
- .1 Отказ двигательной установки
- .2 Отказ важнейших вспомогательных механизмов
- .3 Отказ рулевого устройства
- .4 Отказ закрывающих устройств или устройств герметизации
- .5 Отказ или недостаточность навигационного оборудования
- .6 Отказ осушительных насосов
- .7 Отказ электрических установок
- .8 Отказ или недостаточность оборудования связи
- .9 Отказ или недостаточность спасательных средств
- .10 Ошибки проектирования (к примеру, недостаточная остойчивость)
- .11 Иные

- .1.5 Груз
- .1 Смещение груза
- .2 Пожар или взрыв груза
- .3 Ненадлежащее размещение груза
- .4 Самопроизвольное возгорание
- .5 Разжижение груза
- .6 Иное
- .2 Внешние причины (вне судна)
- .2.1 Другое судно или суда (неверные действия и т.д.)
- .2.2 Окружающая среда .1 Шторм .2 Ветер
- .3 Постоянные или приливные течения
- .4 Оледенение
- .5 Ледовые условия
- .6 Ограниченная видимость
- .2.3 Навигационные составляющие
- .1 Неисправность средств навигационного ограждения
- .2 Неточность карт или изданий
- .3 Отсутствие карт или изданий на район плавания
- .4 СУДС .2.4 Уголовные действия
- .2.5 Иные «внешние» причины (т.е. не связанные с самим судном)
- .1 Работа буксиров
- .2 Отказ или неправильная работа берегового оборудования или установок

- .3 Иное чем в пунктах
- .1 и .2.3 Неизвестные причины 9
- Нарушения и типы ошибок
- .1 Нарушения (намеренное решение действовать вопреки правилу или плану);
- .1.1 Обычные (срезание углов, следование по пути наименьшего сопротивления и т.д.)
- .1.2 Необходимые (из-за неадекватности инструментов или оборудования, ненадлежащих процедур или правил)
- .1.3 «Для встряски» (поиск риска, борьба со скукой, задиристость)
- .1.4 Исключительные (дополнительный риск с целью помощи людям, терпящим бедствие, отсутствие системных знаний)
- .2 Неверный шаг (ненамеренное действие, если отказ требует внимания)
- .2.1 Неправильная работа органов управления или оборудования
- .2.2 Лево/право, обратный ход
- .2.3 Отсутствие доклада из-за отвлечения внимания
- .2.4 Иное
- .3 Легкая ошибка (ненамеренное действие, если отказ связан с памятью)
- .3.1 Забывчивость при докладе информации
- .3.2 Отказ в совете вахтенному помощнику
- .3.3 Иное

- .4 Ошибка (намеренное действие, если имеется ошибка при планировании; не имеется преднамеренности действовать вопреки правилу или процедуре)
- .4.1 Ошибка в суждении
- .4.2 Несоответствующий выбор действий
- .4.3 Решение не передавать информацию
- .4.4 Неспособность реагировать соответственно
- .4.5 Иное
- 10 Сопутствующие факторы
- .1 Образ жизни
- .1.1 Физиологические .1
- Усталость .2 Стресс .3
- Алкоголь/наркотики
- .4 Медикаменты по рецепту
- .1.2 Психологические
- .1 Чрезмерная загруженность
- .2 Общение
- .3 Стандарты личной компетентности
- .4 Недостаток знаний или подготовки
- .5 Паника и страх
- .6 Скука
- .7 Умственное и эмоциональное расстройство
- .1.3 Физические
- .1 Расстройство слуха
- .2 Расстройство зрения

- .3 Ранения и болезни
- .4 Недостаточное здоровье
- .1.4 Иное
- Техническое обеспечение
- .2.1 Отсутствие
- .2.2 оборудования Эргономика
- .2.3 Ошибки проектирования (кроме эргономики)
- .2.4 Техническое обслуживание и ремонт
- .2.5 Иное
- Программа обеспечения
- .3.1 Политика компании и распоряжения капитана по вахте
- .3.2 Неадекватные эксплуатационные процедуры и инструкции
- .3.3 Управление и наблюдение
- .3.4 Иное Окружающая среда
- .4.1 Движение судна/воздействие погодных условий
- .4.2 Шум
- 4. Вибрация
- 3 Температура/влажность
- .4.4 Недостаточная численность экипажа
- .4.6 Иное
- 11 Скрытые факторы .1
- Образ жизни
- .1.1 Физиологические
- .1 Усталость

84.

- .2 Стресс
- .3 Алкоголь/наркотики .4
- Медикаменты по рецепту
- .1.2 Психологические
- .1 Чрезмерная -загруженность
- Общение
- 2 Стандарты личной компетентности
- 2 Недостаток знаний или подготовки
- .5 Паника и страх
- .6 Скука
- .7 Умственное и эмоциональное расстройство
- .1.3 Физические
- .1 Расстройство слуха
- .2 Расстройство зрения
- .3 Ранения и болезни
- .4 Недостаточное здоровье
- .1.4 Иные
- Техническое обеспечение
- .2.1 Отсутствие оборудования
- .2.2 Эргономика
- .2.3 Ошибки проектирования (кроме эргономики)
- .2.4 Техническое обслуживание и ремонт
- .2.5 Иное
- Программное обеспечение
- .3.1 Политика компании и распоряжения капитана по вахте

85.

- .3 Ранения и болезни
- .4 Недостаточное здоровье
- .1.4 Иное .2 Техническое
- обеспечение
- .2.1 Отсутствие оборудования
- .2.2 Эргономика
- .2.3 Ошибки проектирования (кроме эргономики)
- .2.4 Техническое обслуживание и ремонт
- .2.5 Иное .3 Программа
- обеспечения
- .3.1 Политика компании и распоряжения капитана по вахте
- .3.2 Неадекватные эксплуатационные процедуры и инструкции
- .3.3 Управление и наблюдение .3.4
- Иное .4 Окружающая среда
- .4.1 Движение судна/воздействие погодных условий
- .4.2 Шум
- .4.3 Вибрация
- .4.4 Температура/влажность
- .4.5 Недостаточная численность экипажа
- .4.6 Иное
- 11 Скрытые факторы .1
- Образ жизни
- .1.1 Физиологические .1
- Усталость

- .2 Стресс
- .3 Алкоголь/наркотики .4
- Медикаменты по рецепту .1.2
- Психологические
- .1 Чрезмерная загруженность .2
- Общение
- .3 Стандарты личной компетентности
- .4 Недостаток знаний или подготовки
- .5 Паника и страх .6
- Скука
- .7 Умственное и эмоциональное расстройство
- .1.3 Физические
- .1 Расстройство слуха .2
- Расстройство зрения .3
- Ранения и болезни .4
- Недостаточное здоровье
- .1.4 Иные .2 Техническое
- обеспечение
- .2.1 Отсутствие оборудования
- .2.2 Эргономика
- .2.3 Ошибки проектирования (кроме эргономики)
- .2.4 Техническое обслуживание и ремонт
- .2.5 Иное .3 Программное
- обеспечение
- .3.1 Политика компании и распоряжения капитана по вахте

- .3 Ранения и болезни
- .4 Недостаточное здоровье
- .1.4 Иное
- .2 Техническое
- обеспечение
- .2.1 Отсутствие оборудования
- .2.2 Эргономика
- .2.3 Ошибки проектирования (кроме эргономики)
- .2.4 Техническое обслуживание и ремонт
- .2.5 Иное
- .3 Программа обеспечения
- .3.1 Политика компании и распоряжения капитана по вахте
- .3.2 Неадекватные эксплуатационные процедуры и инструкции
- .3.3 Управление и наблюдение
- .3.4 Иное
- .4 Окружающая среда
- .4.1 Движение судна/воздействие погодных условий
- .4.2 Шум
- .4.3 Вибрация
- .4.4 Температура/влажность
- .4.5 Недостаточная численность экипажа
- .4.6 Иное
- 11 Скрытые факторы
- .1 Образ жизни
- .1.1 Физиологические
- .1 Усталость

- .2 Стресс
- .3 Алкоголь/наркотики
- .4 Медикаменты по рецепту .1.2
- .1.2 Психологические
- .1 Чрезмерная ^загруженность
- .2 Общение
- .3 Стандарты личной компетентности
- .4 Недостаток знаний или подготовки
- .5 Паника и страх
- .6 Скука
- .7 Умственное и эмоциональное расстройство
- .1.3 Физические
- .1 Расстройство слуха
- .2 Расстройство зрения
- .3 Ранения и болезни
- .4 Недостаточное здоровье
- .1.4 Иные
- .2 Техническое обеспечение
- .2.1 Отсутствие оборудования
- .2.2 Эргономика
- .2.3 Ошибки проектирования (кроме эргономики)
- .2.4 Техническое обслуживание и ремонт
- .2.5 Иное .
- 3 Программное обеспечение
- .3.1 Политика компании и распоряжения капитана по вахте

- .3.2 Неадекватные эксплуатационные процедуры и инструкции
 - .3.3 Управление и наблюдение
 - .3.4 Иное
 - Окружающая среда
 - .4.1 Движение судна/воздействие погодных условий
 - .4.2 Шум
 - .4.3 Вибрация
 - .4.4 Температура/влажность
 - .4.5 Недостаточная численность экипажа
 - .4.6 Иное
- ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ДОКЛАД ОБ АВАРИИ

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫХ И СЕРЬЕЗНЫХ АВАРИЯХ

Для того чтобы оказать помощь в анализе серьезной аварии, дополнительно к Приложениям 1 и 2, требуется нижеследующая информация.

- 1 Основные выводы и форма расследования аварии:
- 2 Предпринятые действия:
- 3 Выводы, затрагивающие международные правила:
- 4 Оказанная помощь (операции по поиску и спасанию): 86.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ИНФОРМАЦИЯ ИЗ РАССЛЕДОВАНИЙ АВАРИЙ, СВЯЗАННЫХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ ИЛИ ПОЛЛЮТАНТАМИ МОРЯ В УПАКОВКЕ НА СУДАХ И В ПОРТАХ

Данный доклад является дополнением к сообщению, сделанному капитаном в соответствии с руководством и принципами, принятыми Организацией в резолюции А.648(16) в случае инцидента с опасными грузами и поллютантами в упаковке на судах и в портах.

Информация должна предоставляться в случае:

- происшествия, связанного с гибелью человека, вреда судну или имуществу; или
- происшествия, связанного с опасной ситуацией, аварией или утерей опасных грузов в упаковке и поллютантами моря.

Информация должна предоставляться Администрацией, производящей расследование, при необходимости, после консультации с другими вовлеченными сторонами (к примеру, властями порта погрузки, выгрузки, транзита) и направляться в Международную морскую организацию вместе с рекомендациями, если считается необходимым, для устранения выявленных недостатков.

Краткий обзор и рекомендации любых последующих расследований должны также сообщаться в Организацию.

ИНФОРМАЦИЯ ИЗ РАССЛЕДОВАНИЙ ИНЦИДЕНТОВ, СВЯЗАННЫХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ ИЛИ ПОЛЛЮТАНТАМИ В УПАКОВКЕ

1 Груз(ы)

.1 Название: Номер ООН: Класс опасности
ИМО*:

* Данные должны предоставляться, только если они не были представлены в ином месте доклада.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

АВАРИИ, СВЯЗАННЫЕ С ЖИВУЧЕСТЬЮ СУДОВ

Статистика поврежденных судов и аварий, связанных с остойчивостью в неповрежденном состоянии, важна для работы Организации в отношении улучшения критериев деления на отсеки и остойчивости в различных конвенциях, кодексах, рекомендациях и руководствах. Правительствам-членам рекомендуется продолжать представлять в Секретариат данные о повреждениях судов и случаях снижения остойчивости в неповрежденном состоянии, используя формат данного Приложения.

Примечания к карточкам повреждений

1 Карточки повреждений должны заполняться для стальных палубных морских судов длиной 25 м и более во всех случаях аварий с корпусом, приведших к затоплению любого отсека выше второго дна (столкновения, посадки на мель и т.д.).

2 Термин «поврежденное судно» относится к судну, на которое заполнена карточка.

3 Рисунок, показывающий расположение повреждения и главные поперечные переборки, является желательным.

4 Высота борта D измеряется до палубы переборок на пассажирских и до палубы надводного борта на непассажирских судах (или до самой верхней непрерывной палубы, если палубы переборок или надводного борта не указаны).

5 В случае столкновения двух судов желательно заполнять карточки повреждений обоих судов.

6 Все размеры приводятся в метрах.

7 Данные, отмеченные звездочкой (*) являются самыми важными.

- .2 Название и адрес производителя или отправителя, или получателя:
- .3 Тип упаковки/контейнера:
- .4 Количество и состояние грузов:
- .5 Размещение/устройства крепления:
- 2 Загрязнение — грузы, оказавшиеся за бортом (да/нет):
Если «да»:
 - .1 Количество утерянного груза:
 - .2 Утерянный груз плавает или затонул:
 - .3 Утерянный груз освобожден от упаковки (да/нет):
- 3 Краткое описание последовательности событий*:
- 4 Размеры повреждения*:
- 5 Предпринятые после аварии меры:
- 6 Комментарии по выполнению применимых положений конвенций/рекомендаций:
- 7 Комментарии по эффективности применимых положений конвенций/рекомендаций:
- 8 Меры/рекомендации по предотвращению подобных инцидентов:
- 9 Дальнейшие расследования (да/нет)*:

Данные должны предоставляться, только если они не были представлены в ином месте доклада.

КАРТОЧКИ ПОВРЕЖДЕНИЙ

Поврежденное судно

Длина между перпендикулярами* $L =$ _____
 Теоретическая ширина* $B =$ _____
 Теоретическая высота борта* $D =$ _____
 Осадка до повреждения: на миделе $d =$ _____
 (или нос = _____ корма = _____)

Палуба переборок (или надводного)



Размеры и расположение повреждения (см. рисунок)

борта)

Отстояние центра повреждения* от
 кормового перпендикуляра $X =$ _____
 Отстояние нижней точки повреждения от
 основной линии $Z =$ _____
 Длина повреждения $l =$ _____
 $b =$ _____

(Если повреждение простирается выше палубы переборок (или палубы надводного борта), дополнительные размерения должны приводиться для части, расположенной ниже этой палубы, с индексом «i»)

Второе судно, вовлеченное в столкновение

(подлежит заполнению в случае столкновения между двумя судами).

Высота повреждения $h =$ _____
 $H =$ _____
 $=$; _____
 Глубина повреждения $b =$ _____
 $b_1 =$ _____
 $l =$ _____
 Длина между перпендикулярами* $L =$ _____
 Теоретическая ширина* $B =$ _____

Теоретическая высота борта* $D =$ _____
 Осадка до повреждения: на миделе $d =$ _____
 (или нос = _____ корма = _____)

90.

ПРИМЕЧАНИЯ К ДОКЛАДУ О ПОВРЕЖДЕНИЯХ

1 Доклады о повреждениях подлежат заполнению для морских пассажирских судов, морских грузовых судов длиной 25 м и более и морских рыболовных судов длиной 15 м и более как в отношении случаев гибели судов, так и в случаях опасного крена из-за неудовлетворительной остойчивости в неповрежденном состоянии, включая те случаи, когда гибель судна или крен случились из-за смещения груза.

2 Высота борта D измеряется до палубы переборок на пассажирских судах и до палубы надводного борта на непассажирских судах (или до самой верхней непрерывной палубы, если палубы переборок или надводного борта не указаны).

3 Для всех размерений используется метрическая система мер.

4 Данные, отмеченные звездочкой (*), являются самыми важными.

5 Представление данных, отмеченных ($^{\circ}$), является факультативным.

6 Желательно прилагать рисунки кривых статической остойчивости, составленные для обоих нижеследующих условий загрузки судна, используя следующие масштабы:

(i) 20 мм для каждых 10° крена;

(H) 10 мм (или 20 мм) для каждой 0,1 м плеча остойчивости.

ДОКЛАДЫ О ПОВРЕЖДЕНИЯХ

Общие характеристики	Для судна в полном грузу на приход (с 10% запасов, топлива и т.д.)	Для судна в момент гибели
Осадка на миделе d	_____	_____
Водоизмещение*	_____	_____
Центр тяжести над основной*	KG _____	_____

ДОКЛАДЫ О ПОВРЕЖДЕНИЯХ
(продолжение)

Общие характеристики	Для судна в полном грузу на приход (с 10% запасов, топлива и т.д.)	Для судна в момент гибели
Метацентрическая высота (без поправок)* GM	_____	_____
Отстояние поперечного метацентра от центра плавучести BM	_____	_____
Поправка к метацентрической высоте за свободную поверхность*	_____	_____
Коэффициент полноты водоизмещения*	_____	_____
Коэффициент полноты миделя (3)	_____	_____
Коэффициент полноты площади ватерлинии	_____	_____
Высота центра плавучести над теоретической основной KB	_____	_____
Боковая площадь поверхности судна (включая мачты и т.д.) над водой A_v	_____	_____
Отстояние центра боковой площади от ватерлинии	_____	_____
Предполагаемый период бортовой качки, с (°) T_{Γ}	_____	_____
Оцененная амплитуда качки (максимальная) θ_{Γ}	_____	_____

ДОКЛАДЫ О ПОВРЕЖДЕНИЯХ
(продолжение)

Общие характеристики	Для судна в полном грузу на приход (с 10% запасов, топлива и т.д.)	Для судна в момент гибели
Угол крена, при котором кромка самой верхней непрерывной палубы входит в воду	_____	_____
Плечи остойчивости относительно центра тяжести с поправкой на свободную поверхность для следующих углов крена		
0°	_____	_____
10°	_____	_____
20°	_____	_____
30°	_____	_____
40°	_____	_____
50°	_____	_____
60°	_____	_____
70°	_____	_____
80°	_____	_____
90°	_____	_____
Максимальное восстанавливающее плечо GZ_m	_____	_____
Угол максимальной остойчивости θ_{Γ}	_____	_____
Угол заката диаграммы остойчивости θ_{Γ}	_____	_____
Водоизмещение порожнем =		_____
Отстояние центра тяжести от основной $KG_0=$		_____

Дополнительные данные, представляемые по возможности

1 Состояние ветра и волнения (по шкале Бофорта) в момент аварии _____

2 Скорость при столкновении, узлы _____

Поврежденное судно v_1 _____

Второе судно V_2 _____

3 Угол столкновения _____

4 Затонуло ли судно, к которому относится данный доклад о повреждениях? _____

Если нет, приведите осадку судна после повреждения _____

Если да, укажите время, в течение которого судно затонуло после повреждения и поведение судна при погружении _____

5 Описание поврежденного отсека (к примеру, машинное отделение, грузовой трюм и т.д.) _____

6 Тип и количество груза в поврежденном отсеке, если он имеется _____

7 Имелись ли особые обстоятельства, повлиявшие на последствия повреждения (к примеру, открытые водонепроницаемые двери, лазы, иллюминаторы или трубопроводы, трещины и т.д.) _____

8 Положение водонепроницаемых переборок в районе повреждения (отстояние от кормового перпендикуляра до каждой из них) _____

9 Количество затопленных отсеков _____

10 Имелось ли второе дно в районе повреждения _____

Если да, укажите, была ли повреждена обшивка второго дна _____

11 Любая дополнительная информация, рассматриваемая как полезная (подробности конструкции и т.д.) _____

**ДОКЛАД ОБ АВАРИИ
В ОТНОШЕНИИ ОСТОЙЧИВОСТИ
В НЕПОВРЕЖДЕННОМ СОСТОЯНИИ**

Длина между перпендикулярами* $L_{pp} =$ _____

Теоретическая ширина* $B =$ _____

Теоретическая высота борта* $D =$ _____

Осадка на миделе по назначенную грузовую ватерлинию или ватерлинию деления на отсеки $d =$ _____
(или носом _____ кормой _____)

Эксплуатационные условия (в балласте, в грузу, с примерным процентным значением груза, запасов, топлива и пассажиров) _____

Тип груза, если имеется _____ Размещение _____

Удельный погрузочный объем _____

Палубный груз, если имеется _____

Тип _____ Количество _____

Количество балластной воды, если имеется _____

Состояние моря и ветра в момент аварии: море* _____

ветер* (по шкале Бофорта) _____

Скорость ветра и _____ Давление ветра p_v _____

Длина волны _____ Высота волны h_w _____

Направление ветра относительно носа судна _____ (градусов)

Направление волн относительно носа судна _____ (градусов)

Скорость судна в момент аварии V _____ (узлов)

Название, длина и высота закрытых надстроек и рубок над палубой, от которой измеряется высота борта D _____

Скуловые кили: Ширина (°) _____ Длина (°) _____

Высота наружного кия, если имеется (°) _____

Вода на палубе имеется? _____,

если имеется, укажите количество _____

Были ли эффективно закрыты во время аварии все критические закрытия _____

Было ли обледенение фактором, способствующим аварии? _____

Совершало ли судно во время аварии поворот под действием руля? _____

Имелись ли особые инструкции, относящиеся к данному судну, относительно поддержания остойчивости, например, заполнение танков и т.д.? _____

Имелись ли ограничения эксплуатационного и/или погодного характера, наложенные на судно _____

Имелись ли особые обстоятельства, связанные с аварией _____

Дайте краткое описание аварии _____

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ДОКЛАДЫ ОБ АВАРИЯХ, СВЯЗАННЫХ С ПОЖАРОМ

Администрации призываются представлять дополнительную информацию, перечисленную в данном Приложении, по всем авариям, связанным с пожарами на судах.

- 1 Имелись ли ограничения, наложенные на судно?*
- 2 Двигательная установка (тип, топливо и т.д.)
- 3 Характер груза
- 4 Местонахождение судна**
 - .1 Было судно в пути или в порту?
 - .2 Если в порту, укажите условие (погрузка, выгрузка, в ремонте или иное)
- 5 Местные условия*
 - .1 Время суток (дневное, темное)
 - .2 Сила ветра (по шкале Бофорта)
 - .3 Состояние моря (и используемая шкала)
- 6 Место возникновения пожара на судне*

* Данные должны представляться как можно точнее.

** Данные должны представляться только если они не даны где-либо еще.

- 7 Вероятная причина пожара*
- 8 Вероятная причина появления воспламеняющихся жидкостей, если имеется
- 9 Описание повреждений* **
- 10 Количество лиц на судне**
 - .1 Пассажиров
 - .2 Экипажа
- 11 Конструкционная противопожарная защита (кратко опишите огнезащитные и огнесдерживающие переборки, двери, палубы и т.д. по всему району, охваченному пожаром)
- 12 Метод обнаружения пожара в месте возгорания .1 Автоматический .2 Иные*
- 13 Стационарные противопожарные установки .1 Вместе возгорания .2 В прилегающих районах
- 14 Использованное судовое противопожарное оборудование (пена, порошок, CO₂, вода, пар и т.д.)
 - .1 Стационарные*
 - .2 Переносные*
- 15 Эффективность предпринятых экипажем мер по тушению пожара
- 16 Оказанная внешняя помощь и использованное оборудование (например, пожарной командой, другим судном и т.д.)**
- 17 Время, затраченное на борьбу с пожаром .1 Взятие под контроль .2 Прекращение пожара
- 18 Наблюдения**
- 19 Классификация (см. схему классификации, дополняющую данное Приложение)

Данные должны представляться только если они не даны где-либо еще.
Данные должны представляться как можно точнее.

ДОПОЛНЕНИЕ А

СИСТЕМА КЛАССИФИКАЦИИ ДЛЯ ДОКЛАДОВ ОБ АВАРИЯХ, СВЯЗАННЫХ С ПОЖАРОМ

ДОПОЛНЕНИЕ *i*

СИСТЕМА КЛАССИФИКАЦИИ } ОБ АВАРИЯХ, СВЯЗАННЫХ

- 1 Рейс
 - .1 Международный
 - .2 Короткий международный
 - .3 Морской прибрежный
 - .4 По внутренним водным путям
 - .5 Не известно
- 2 Условие
 - .1 На ходу
 - .2 В порту – погрузка
 - .3 В порту - выгрузка
 - .4 В порту — в ожидании отхода
 - .5 В порту – иное
 - .6 В ремонте
 - .7 Иные
 - .8 Не известно
- 3 Время обнаружения пожара
 - .1 Полночь – 0559
 - .2 0600 – 1159
 - .3 1200 – 1759
 - .4 1800 – 2359
 - .5 Не известно
- 4 Длительность пожара
 - .1 Потушен за 1 минуту
 - .2 1 — 5 минут
 - .3 6 — 10 минут
 - .4 11 — 30 минут
 - .5 31 - 60 минут
 - .6 1 — 6 часов
 - .7 Более 6 часов
 - .8 Не известно
- 5 Место возникновения пожара
 - .1 Жилые помещения
 - .2 Грузовые помещения
 - .3 Машинное помещение категории А
 - .4 Машинное помещение иной категории
 - .5 Камбуз
 - .6 Грузовое насосное отделение
 - .7 Служебное помещение
 - .8 Иные помещения
 - .9 Не известно
- 6 Затронутые горючие материалы
 - .1 Конструкционные материалы
 - .2 Мебель и багаж
 - .3 Судовые запасы
 - .4 Сухие грузы
 - .5 Жидкие грузы
 - .6 Жидкое топливо
 - .7 Смазочные масла
 - .8 Гидравлическое масло
 - .9 Иные воспламеняющиеся жидкости
 - .10 Не известно
- 7 Источник происхождения воспламеняющихся жидкостей
 - .1 Разрыв трубопровода
 - .2 Подтекание клапана
 - .3 Перелив танка
 - .4 Подтекание сочленений или фланцев
 - .5 Гибкий шланг
 - .6 Подтекающий сальник
 - .7 Изоляционный материал, пропитанный нефтепродуктами
 - .8 Иные

- .9 Не применяется
- .10 Не известно
- 8 Источник возгорания
 - .1 Сигареты, спички и подобные предметы .2
 - Открытый огонь, иной чем в пунктах .1 и .8 .3
 - Статический заряд
 - .4 Электрический, иной чем статическое электричество
 - .5 Самовозгорание
 - .6 Столкновение
 - .7 Механический дефект или поломка
 - .8 Открытый огонь или сварка
 - .9 Выхлопные коллекторы или паропроводы
 - .10 На другом судне
 - .11 Иное
 - .12 Не известно
- 9 Тип защиты в затронутом помещении
 - .1 Огнестойкие перекрытия
 - .2 Шланги и гидранты
 - .3 Система инертных газов
 - .4 Стационарная система СОа
 - .5 Система галлоидированных углеводородов
 - .6 Система пенотушения
 - .7 Иные стационарные системы пожаротушения (например, автоматическая спринклерная или паротушение)
 - .8 Иная защита (переносные и полупереносные огнетушители)
 - .9 Не известно
- 10 Средства, которыми был обнаружен пожар
 - .1 Установленная и используемая система обнаружения
 - .2 Система обнаружения установлена, но пожар обнаружен персоналом
 - .3 Система обнаружения не установлена, но пожар обнаружен персоналом
 - .4 Не известно
- 11 Эффективность пожаротушения
 - .1 Противопожарное оборудование адекватно .2
 - Противопожарное оборудование неадекватно
 - .3 Противопожарное оборудование не использовалось надлежащим образом
 - .4 Требуется помощь другого судна
 - .5 Требуется помощь береговой пожарной охраны
 - .6 Судно оставлено
 - .7 Не применимо
 - .8 Не известно
- 12 Размеры повреждения
 - .1 Небольшое повреждение
 - .2 Обширное повреждение
 - .3 Полный выход из эксплуатации
 - .4 Полная конструктивная гибель
- 13 Соответствующие наблюдения
 - .1 Конструкция
 - .2 Оборудование
 - .3 Подготовка экипажа
 - .4 Требования к размещению
 - .5 Организация службы
 - .6 Ненадлежащий уход
 - .7 Иное
 - .8 Никаких

ДОПОЛНЕНИЕ В
РУКОВОДСТВО ПО ПОДГОТОВКЕ
КЛАССИФИКАЦИИ ПОЖАРА

Нижеследующее следует принимать во внимание при подготовке классификации аварии для целей составления доклада о пожаре.

- 1. Рейс:** Указывается только один из перечисленных по каждому судну.
- 2. Условие:** Указывается только одна позиция для каждого судна. Позиция «В порту - погрузка» и «В порту - выгрузка» используются только для случаев происходящих грузовых операций; любой пожар, произошедший во время ожидания грузовых операций учитывается по позиции «В порту - иное».
- 3. Время обнаружения пожара:** Указывается только одна позиция для каждого судна.
- 4. Длительность пожара:** Указывается только одна позиция для каждого судна.
- 5. Место возникновения пожара:** Указывается только одна позиция для каждого судна. Название затронутых помещений должно соответствовать действующей терминологии Конвенции СОЛАС.
- 6. Затронутые горючие материалы:** Могут указываться несколько позиций для каждого судна.
- 7. Источник происхождения воспламеняющихся жидкостей:** Могут указываться несколько позиций для каждого судна.
- 8. Источник возгорания:** Могут указываться несколько позиций для каждого судна, особенно если повреждение было настолько серьезным, что можно предполагать два или более источника возгорания.
- 9. Тип защиты в затронутом помещении:** Вероятно указываться могут несколько позиций для каждого судна. Стационарные системы указываются, только если они находятся в затронутом помещении; переносные системы и системы с использованием шлангов вносятся, если они могут быть доставлены для борьбы с пожаром.
- 10. Средства, которыми был обнаружен пожар:** Указывается только одна позиция для каждого судна. Принципиальный вопрос состоит в том, чтобы установить, была ли система обнаружения пожара первой, оповестившей персонал.

11. Эффективность пожаротушения: Могут указываться несколько позиций для каждого судна. Если огонь потушен без борьбы с ним, как в случае, когда взрыв гасит огонь, вносится «Не применимо».

12. Размеры повреждения: Могут указываться несколько позиций для каждого судна. «Полный выход из эксплуатации из-за серьезного повреждения» вносится также, когда система движения судна отключается для помощи в борьбе с пожаром.

13. Наблюдение: Могут указываться несколько позиций для каждого судна. Должны отмечаться позитивные и негативные комментарии. Это — самая важная часть доклада об аварии, и следует сделать все возможное для регистрации всех наблюдений в пункте 23 доклада.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

ВОПРОСНИК ПО СИСТЕМЕ БЕДСТВИЯ И
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

1 Цель данного вопросника — помочь Подкомитету по радиосвязи, поиску и спасанию оценить эффективность системы бедствия и обеспечения безопасности на море и рекомендовать, при необходимости улучшения.

2 Правительства-члены призываются заполнить вопросник в отношении инцидентов, затрагивающих бедствие и безопасность судов под их флагом, добавив любую иную информацию, которая, по их определению, способствовала бы извлечению уроков относительно применения системы.

3 Дополнительно, правительствам-членам рекомендуется передавать любую соответствующую информацию, которой они могут располагать по авариям иностранных судов, странам, в которых зарегистрированы эти суда.

- 1 (а) Морские районы ГМССБ или морские районы, для которых установлено на судах оборудование _____

(б) Дата и время инцидента (UTC) _____

- .2 Краткое описание
 (a) Морской район ГМССБ _____
 (b) Условия погоды при поисково-спасательных операциях _____
-
- .3 Описание радиосвязи при бедствии и для обеспечения безопасности, включая особенности следующих вопросов:
 (a) средства связи (радиотелеграфия, радиотелефония, СЗС Инмарсат, ЦИВ, АРБ) и частоты, использованные для:
 оповещения о бедствии судном _____
 ретрансляция бедствия СКЦ _____
 связь в целях координации поисково-спасательных операций _____
 (b) использование сигнала тревоги _____
 (c) содержание сообщения о бедствии _____
 (d) СКЦ, суда, береговая радиостанция, береговые земные станции, подтвердившие сообщение о бедствии (указать время и местоположение) _____
 (e) языковые трудности _____
-
- .4 Если судно было покинуто, описание радиосвязи при бедствии и сигналов местоопределения от спасательных шлюпок и плотов _____
-
- .5 Если для оповещения и/или местоопределения использовались спутниковые АРБ или АРБ, приведите подробности (частоту, тип приведения в действие и т.д.) и какие СПОИ/БЗС или береговые радиостанции _____

 приняли сигнал оповещения

- .6 Описание радиосвязи на месте действия, включая связь море/воздух _____

- .7 Любые необычные или дополнительные аспекты радиосвязи, очевидные недостатки и/или извлеченные уроки _____

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

**УСТАЛОСТЬ КАК СПОСОБСТВУЮЩАЯ ПРИЧИНА
 АВАРИИ НА МОРЕ**

**СВОДНЫЙ ЛИСТ ДАННЫХ О
 ФАКТОРАХ УСТАЛОСТИ**

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

**УСТАЛОСТЬ КАК СПОСОБСТВУЮЩАЯ ПРИЧИНА
 АВАРИИ НА МОРЕ**

**СВОДНЫЙ ЛИСТ ДАННЫХ О
 ФАКТОРАХ УСТАЛОСТИ**

Данный сводный лист должен заполняться и направляться вместе с докладом о расследовании аварии на море, в которой усталость явилась способствующим фактором. Сводный лист должен указывать причину установленной усталости. См. циркулярное письмо MSC/Circ.621 в отношении руководства по расследованию инцидентов, в которых усталость могла быть способствующим фактором.

**Усталость, выявленная в данном инциденте,
 была вызвана**

(проверьте все применимые факторы)

1 Управленческие/нормативные факторы

Условия договоров
 Время работы и отдыха
 Численный состав
 Практика несения вахты
 Распределение обязанностей

Поддержка и взаимосвязь
 берег - судно - берег

Политика управления

Судовые факторы

Уровень автоматизации _____

Надежность оборудования _____

Характеристики качки Уровни _____

вибрации, жары и шума _____

Состояние окружающей среды на рабочем месте и в жилых помещениях _____

Характеристики/требования к грузу _____

Проект судна _____

Факторы экипажа

Стаж на судне _____

Общий стаж/подготовка _____

Состав экипажа, совместимость и взаимоотношения _____

Компетентность и подготовка экипажа _____

Личные проблемы и условия _____

Внешние факторы

Погода _____

Условия в порту _____

Ледовые условия _____

Плотность судопотока _____

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

СЛУЧАЙНЫЙ РАЗЛИВ ЖИДКОСТЕЙ В КОЛИЧЕСТВЕ 50 Т И БОЛЕЕ

Нижеследующая дополнительная информация должна представляться по каждому инциденту, связанному с разливом 50 т и более вредных веществ. См. Приложения 1 и 2 к данному циркулярному письму об информации, подлежащей представлению в отношении судна и особенностей аварии. Одна копия доклада сохраняется докладывающим Государством, одна копия подлежит отсылке государству флага судна и одна копия подлежит отсылке в Международную морскую организацию.

Часть 1 Заполняется

докладывающим государством

Дата инцидента известна или предполагается?

Местоположение инцидента (выберите одно из нижеследующего)

- .1 внутренние воды _____
- .2 территориальные воды _____
- .3 в пределах исключительной экономической зоны _____
- .4 вне исключительной экономической зоны, открытое море _____

Докладывающее государство

Доклад заполнен: (Администрация и адрес)

Часть 2

Информация, подлежащая представлению докладывающим государством и/или государством флага судна

- 4 Действия, предпринятые докладывающим государством:
- .1 Реакция на разлив
- .1 никаких действий _____
- .2 попытки очистки _____
- .3 попытки спасения _____
- .4 иные, т.е. _____
- .2 Юридическое воздействие
- .1 никакого _____
- .2 действие, подлежащее принятию государством флага судна _____
- .3 ожидаемое _____
- .4 действие, предпринятое докладывающим государством, т.е. _____
- .3 Меры/рекомендации по предотвращению повторения инцидента _____
- .4 Дополнительная информация _____

108.

Прямой ущерб природным ресурсам

- Гибель живых и растительных организмов
- Воздействие на птиц
- Воздействие на морских млекопитающих
- Воздействие на рыбные запасы
- Воздействие на иных морских живых организмов, включая беспозвоночных
- Гибель рыболовства
- Рыбы
- Крабов, моллюсков и т.п.
- Рыбоводных ферм Ущерб морской окружающей среде Ущерб береговой окружающей среде Деградация местности Растительности (болотной, мангровой, отливной)
- Береговой черты (пляжи)
- Скалистой/рифовой, включая коралловые рифы
- Часть 3**

Заполняется государством флага судна

5. Юридическое воздействие, предпринятое государством флага судна
- .1 никакого _____
- .2 ожидаемое _____
- .3 действие предпринятое, т.е. _____

109.

III. Все абоненты-пользователи документами по безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения с судов, издаваемыми ЗАО ЦНИИМФ, могут заказать и ознакомиться с Перечнем резолюций Ассамблеи ИМО всех сессий по 19-ю включительно и Дополнением к нему по резолюциям последней 20-й сессии в ноябре 1997 г..

Перечень дает возможность пользователю осуществить выборку необходимых резолюций и получить сведения о количестве страниц текста в оригинале на английском языке, наличии и объеме перевода на русский язык, о последующей корректуре по решениям ИМО и в каких изданиях ЦНИИМФ-а резолюции опубликованы.

Ксерокопии неопубликованных резолюций ИМО и изданные Сборники их англо-русских текстов можно заказать в отделе безопасности (№30) ЗАО ЦНИИМФ.

телефон и факс
(812) 274-79-70,

Россия, 193015, г. Санкт-Петербург,
ул. Кавалергардская, д. 6,
ЦНИИМФ, отдел № 30

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	3
РЕЗОЛЮЦИЯ А.849(20)	
КОДЕКС ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЙ АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ НА МОРЕ	4
ПРИЛОЖЕНИЕ	
КОДЕКС ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЙ АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ НА МОРЕ	8
1 ВВЕДЕНИЕ	
2 ЦЕЛЬ	
3 ПРИМЕНЕНИЕ	
4 ОПРЕДЕЛЕНИЯ	
5 ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЙ АВАРИЙ	
6 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ	18
7 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОЛОВНОГО РАССЛЕДУЮЩЕГО ГОСУДАРСТВА	20
8 КОНСУЛЬТАЦИИ	
9 СОТРУДНИЧЕСТВО	
10 ОБНАРОДОВАНИЕ ДОКЛАДОВ	
11 КАДРОВЫЕ И МАТЕРИАЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ	
12 ИЗДАНИЕ ДОКЛАДОВ ОБ АВАРИЯХ И ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИХ В ИМО	26
13 ПОВТОРНЫЕ РАССЛЕДОВАНИЯ	28
14 СОДЕРЖАНИЕ ДОКЛАДОВ	28
15 СВЯЗЬ МЕЖДУ АДМИНИСТРАЦИЯМИ	30
ДОПОЛНЕНИЕ	
РУКОВОДСТВО ИНСПЕКТОРАМ ПО ПРИМЕНЕНИЮ КОДЕКСА	32
ВВЕДЕНИЕ	32
1 ИНФОРМАЦИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА, ТРЕБУЕМАЯ ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ	
2 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ, ТРЕБУЕМАЯ В СПЕЦИФИЧНЫХ СЛУЧАЯХ	44
3 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФИЗИЧЕСКИХ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ	
4 ПРИБОРЫ РЕГИСТРАЦИИ ДАННЫХ О РЕЙСЕ	56
5 ДРУГИЕ ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ	56
ПРИЛОЖЕНИЕ ОТ ИЗДАТЕЛЯ	60
ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	63