

ЦИРКУЛЯР

ПРЕВЕНТИВНЫЕ МЕРЫ ПО УМЕНЬШЕНИЮ УБЫТКА ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ

Настоящим циркуляром мы хотели бы обратить внимание судовладельцев на ряд практических моментов, которые позволят уменьшить или избежать убытков, связанных со столкновением.

Когда происходит столкновение, главная задача - выяснить кто виноват в столкновении, и какие меры следует предпринять, чтобы избежать подобных ситуаций в будущем. В этой связи предлагаем рассмотреть следующие стороны данного вопроса.

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

1) Несоблюдение инструкций по столкновению судов

Очень важно, чтобы инструкции, касающиеся столкновения судов и системы распределения движения, строго соблюдались. Их невыполнение может привести к:

- существенному снижению уровня безопасности судна и других судов;
- крупным штрафам и даже заключению в тюрьму капитана и вахтенного офицера.

Предполагается, что все дипломированные вахтенные офицеры должны хорошо знать инструкции по недопущению столкновения судов, однако они часто ими не руководствуются и это происходит по следующим причинам:

- фактическое незнание правил;
- непонимание правил и их применение;
- отсутствие опыта.

Для того чтобы убедиться, что вахтенные офицеры хорошо знают инструкции по недопущению столкновения судов и могут правильно их применять, необходимо убедиться, что они были наняты в первоклассных агентствах. Вахтенные офицеры без опыта работы требуют надлежащего контроля, и поэтому их не следует оставлять на мостике одних, особенно во время шторма.

2) Отсутствие надлежащего наблюдения

Считается, что причиной большинства столкновений является плохая видимость и плохие погодные условия. Однако на практике менее 40% столкновений происходят по этой причине. Большинство из них возникает именно в открытом море и при хорошей видимости, что, несомненно, свидетельствует о том, что нет должного наблюдения.

Причинами отсутствия надлежащего наблюдения могут быть:

- другие задачи, которые отвлекают внимание вахтенного офицера;
- сокращение персонала, что приводит к возрастанию нагрузки на офицера, и как следствие, к снижению его бдительности.

С учетом вышеизложенных фактов мы рекомендуем следующее:

- использовать дополнительный персонал на мостике в темное время суток, а также и днем, если это необходимо, для оказания помощи вахтенному офицеру;

- офицеры, имеющие плотный график работ, (например, офицеры, отвечающие за груз на судах и работающих на «коротком плече») могут быть освобождены от несения службы, но при условии, что на их место назначаются другие лица, которые будут выполнять их обязанности.

3) Безопасная скорость

По результатам проведенных ранее исследований случаев столкновения вахтенные офицеры обычно не спешат снижать ход судна и дают себе больше времени для оценки ситуации, т.е. принимают решение в самую последнюю минуту. Это происходит потому что, изменение курса считается более эффективным способом маневрирования, нежели снижение скорости, поэтому, как правило, попытки остановить судно делаются уже в самый последний момент, когда избежать столкновения уже невозможно. Учитывая это, изменение (снижение) скорости в подобных ситуациях является наиболее приемлемым способом по недопущению столкновения судов и, мы со своей стороны, рекомендуем при выборе скорости судна учитывать следующие моменты:

- видимость;
- способность судна маневрировать и останавливаться;
- плотность движения;
- вероятность навигационной опасности и радиолокационные ограничения.

Необходимо также обращать внимание на то, чтобы капитан/офицер были осведомлены о технике маневрирования судна, а также о характеристиках навигационного оборудования. Это позволит в значительной степени уменьшить риск столкновения, а такая уверенность может быть достигнута только лишь, когда судном управляют две регулярно взаимозаменяемые команды.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ФАКТОР

Можно привести целый ряд примеров, когда причиной столкновения стало техническое состояние судна (судов). Однако мы хотим отметить три наиболее характерные технические неполадки:

- потеря рулевого управления;
- поломка двигателя;
- ненадежная работа навигационного оборудования.

Столкновение может привести к значительным конструктивным повреждениям судна, быть причиной пожара или даже привести к гибели одного из судов. Но для судовладельца эта ситуация может еще больше усугубиться, если результатом столкновения станет немореходность судна, поскольку в соответствии с правилами страхования ответственности судовладельцев покрытие в таких случаях не действует, а без соответствующей страховой защиты судовладельцу придется столкнуться со значительными расходами. С целью снижения риска возникновения подобной ситуации страхователь должен убедиться, что судно мореходно и полностью подготовлено к рейсу. Как Вы понимаете, большинство происшествий, возникших в результате перечисленных фактов, можно было бы избежать, если бы судно содержалось в исправном техническом состоянии.

ВНЕШНИЙ ФАКТОР

Внешний фактор (шторм, непогода) также является достаточно частой причиной столкновения судов. При первом рассмотрении морские риски кажутся непредотвратимым явлением, однако, надлежащие и своевременные действия экипажа с учетом краткосрочных и долгосрочных прогнозов погоды, а также навигационных показаний могут существенно уменьшить риск столкновения судов в сложных погодных условиях. Для того, чтобы иметь четкую картину обо всех внешних явлениях, судовладелец должен убедиться, что у капитана имеется полный доступ ко всем современным источникам информации по навигации, включая ежедневный прогноз погоды, а также данные со спутников.