



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**П Р И К А З**



*8 октября 2013 г.*

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ МОСКВА КОИ ФЕДЕРАЦИИ

№ *308*

**ЗАРЕГИСТРИРОВАНО**

Регистрационный № *31355*

от *19 февраля 2014 г.*

**Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море**

В соответствии с пунктом 3 статьи 6 Федерального закона от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 18, ст. 2207; 2001, № 22, ст. 2125; 2003, № 27 (ч. 1), ст. 2700; 2004, № 15, ст. 1519, № 45, ст. 4377; 2005, № 52 (ч. 1), ст. 5581; 2006, № 50, ст. 5279; 2007, № 46, ст. 5557, № 50, ст. 6246; 2008, № 29 (ч. 1), ст. 3418, № 30 (ч. 2), ст. 3616, № 49, ст. 5748; 2009, № 1, ст. 30, № 29, ст. 3625; 2010, № 27, ст. 3425, № 48, ст. 6246; 2011, № 23, ст. 3253, № 25, ст. 3534, № 30 (ч. 1), ст. 4590, ст. 4596, № 45, ст. 6335, № 48, ст. 6728; 2012, № 18, ст. 2128, № 25, ст. 3268, № 31, ст. 4321) **п р и к а з ы в а ю:**

1. Утвердить прилагаемое Положение о расследовании аварий или инцидентов на море.

2. Признать утратившим силу приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 14 мая 2009 г. № 75 «Об утверждении Положения о порядке расследования аварийных случаев с судами» (зарегистрирован Минюстом России 4 сентября 2009 г., регистрационный № 14718).

Министр

М.Ю. Соколов

<sup>1</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, № 30 (ч. 1), ст. 4058.

**ПОЛОЖЕНИЕ**  
**о порядке расследования аварий или инцидентов на море**

**I. Общие положения**

1. Положение о порядке расследования аварий или инцидентов на море (далее – Положение) разработано в соответствии с:

Федеральным законом от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации»<sup>1)</sup> (далее – КТМ);

Международной конвенцией о грузовой марке 1966 года<sup>2)</sup>;

Международной конвенцией по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней<sup>3)</sup>;

Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененной Протоколом 1978 года и Протоколом 1988 года<sup>4)</sup> (далее – СОЛАС-74);

Поправками в главу XI-1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененной Протоколом 1978 года и Протоколом 1988 года (Резолюция MSC.257(84) Комитета по безопасности на море

---

<sup>1)</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 18, ст. 2207; 2001, № 22, ст. 2125; 2003, № 27 (ч. 1), ст. 2700; 2004, № 15, ст. 1519, № 45, ст. 4377; 2005, № 52 (ч. 1), ст. 5581; 2006, № 50, ст. 5279; 2007, № 46, ст. 5557, № 50, ст. 6246; 2008, № 29 (ч. 1), ст. 3418, № 30 (ч. 2), ст. 3616, № 49, ст. 5748; 2009, № 1, ст. 30, № 29 ст. 3625; 2010, № 27, ст. 3425, № 48, ст. 6246; 2011, № 23, ст. 3253, № 25, ст. 3534, № 30 (ч. 1), ст. 4590, ст. 4596, № 45, ст. 6335, № 48, ст. 6728; 2012, № 18, ст. 2128, № 25, ст. 3268, № 31, ст. 4321; 2013, № 30 (ч. 1), ст. 4058.

<sup>2)</sup> Заключительный акт Конференции, Международная конвенция о грузовой марке 1966 года, подписанная в Лондоне 5 апреля 1966 г., и Рекомендации Конференции. – М.: Международная конференция о грузовой марке, 1968. с. 4 – 143. Конвенция вступила в силу 21 июля 1968 г. СССР подписал Конвенцию 4 июля 1966 г. с заявлением. Конвенция вступила в силу для СССР 22 июля 1968 г.

Постановление Правительства Российской Федерации от 16 июня 2000 г. № 457 «О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 26, ст. 2769).

<sup>3)</sup> Постановление Совета Министров СССР от 30 сентября 1983 г. № 947 «О присоединении СССР к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года» (Сборник постановлений Совета Министров СССР, 1983, сентябрь, с. 127).

<sup>4)</sup> Постановление Совета Министров СССР от 2 ноября 1979 г. № 975 «О принятии СССР Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года» (Сборник постановлений Совета Министров СССР, 1979, ноябрь, с. 4).

Постановление Совета Министров СССР от 2 апреля 1981 г. № 319 «О присоединении СССР к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года» (Сборник постановлений Совета Министров СССР, 1978, апрель, с. 5).

Постановление Правительства Российской Федерации от 16 июня 2000 г. № 456 «О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 26, ст. 2768).

Международной морской организации);

Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года<sup>1)</sup>;

Резолюцией Ассамблеи Международной морской организации А.987(24) «О Руководстве по справедливому обращению с моряками в случае морской аварии»;

Кодексом международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Резолюция MSC.255(84) Комитета по безопасности на море Международной морской организации).

Расследование аварий или инцидентов на море осуществляется с учетом требований Руководства по расследованию человеческого фактора в морских авариях и инцидентах (Резолюция А.884(21) Ассамблеи Международной морской организации).

2. Настоящее Положение устанавливает порядок расследования и учета аварий или инцидентов, произошедших (в прямой связи с эксплуатацией судна) с самоходными судами, буксируемыми судами или иными плавучими объектами<sup>2)</sup> (только на период их перегона) на море, в акваториях морских портов и на участках рек с морским режимом судоходства, или с участием таких судов и объектов (далее – аварийные случаи), плавающими:

под Государственным флагом Российской Федерации (далее – суда);

под флагами иностранных государств (далее – иностранные суда) в предусмотренных настоящим Положением случаях.

3. Целью проведения расследования аварийных случаев является установление причин аварийных случаев и выработка рекомендаций по их предотвращению в будущем.

4. Настоящее Положение не применяется при расследовании аварийных случаев, произошедших только:

с военными кораблями, военно-вспомогательными судами и другими судами, находящимися в собственности государства или эксплуатируемыми им и используемые только для правительственной некоммерческой службы;

с маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях;

с плотами леса;

с судами, находящимися в постройке, ремонте, во время отстоя без экипажа.

Настоящее Положение не применяется при расследовании аварийных случаев, связанных с повреждением судном рыболовных сетей (снастей, тралов), исключая случаи намотки сетей (снастей, тралов) на гребной винт (винты) или руль.

5. Расследование аварийных случаев включает сбор и анализ доказательств, установление причин, подготовку соответствующих рекомендаций по предупреждению таких аварийных случаев в будущем и повышению уровня

<sup>1)</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 48, ст. 5493, № 51, ст. 5720.

Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву вступила в силу в Российской Федерации с 11 апреля 1997 г. (Федеральный закон от 26 февраля 1997 г. № 30-ФЗ «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 9, ст. 1013).

<sup>2)</sup> Статья 225 Федерального закона от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации».

безопасности мореплавания, включая повышение уровня подготовки персонала.

6. Расследование аварийных случаев осуществляется отдельно и независимо от любого другого расследования, проводимого в рамках уголовного, административного или иного производства, и не препятствует любому другому расследованию.

7. Расследуется инцидент в случае, если имели место:

повреждение судна без потери мореходных качеств;

посадка судна на мель и его нахождение на мели 24 часа и менее;

смещение перевозимого судном груза, не приведшее к потере мореходных качеств судна;

лишение возможности движения судна 24 часа и менее;

намотка сетей (снастей, тралов) на гребной винт (винты) или руль;

вызванное повреждением судна загрязнение окружающей среды, в том числе разлив нефти или нефтепродуктов ниже уровня, отнесенного к чрезвычайной ситуации в соответствии с приказом МПР России от 3 марта 2003 г. № 156 «Об утверждении указаний по определению нижнего уровня разлива нефти и нефтепродуктов для отнесения аварийного разлива к чрезвычайной ситуации»<sup>1)</sup>.

Расследуется авария в случае, если имели место:

гибель человека, произошедшая в прямой связи с эксплуатацией судна;

тяжкий вред, причиненный здоровью человека<sup>2)</sup> в прямой связи с эксплуатацией судна;

потеря человека с судна;

повреждение судна (утрата мореходных качеств и/или создание препятствий производственной деятельности в связи с появлением эксплуатационных ограничений);

смещение перевозимого судном груза и/или изменение физико-химических свойств перевозимого судном груза, приведшее к утрате мореходных качеств судна;

посадка судна на мель и его нахождение на мели более 24 часов;

лишение возможности движения судна более 24 часов, за исключением случая намотки сетей (снастей, тралов) на гребной винт (винты) или руль;

повреждение объектов морской инфраструктуры вне судна, которое может серьезно угрожать безопасности самого судна, другого судна или отдельного лица, либо безопасности судоходства;

причинение серьезного ущерба окружающей среде или возможный серьезный ущерб окружающей среде, в том числе разлив нефти или нефтепродуктов, равный или выше уровня, отнесенного к чрезвычайной ситуации в соответствии с приказом МПР России от 3 марта 2003 г. № 156 «Об утверждении указаний по определению нижнего уровня разлива нефти и нефтепродуктов для отнесения аварийного разлива к чрезвычайной ситуации», вызванный повреждением судна или судов, и меньше

<sup>1)</sup> Зарегистрирован Минюстом России 8 мая 2003 г., регистрационный № 4516.

<sup>2)</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 17 августа 2007 г. № 522 «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 35, ст. 4308; 2011, № 14, ст. 1931, № 47, ст. 6664).

500 тонн<sup>1)</sup>.

Расследуется очень серьезная авария в случае, если имели место:

гибель судна;

гибель двух и более человек, произошедшая в прямой связи с эксплуатацией судна;

гибель буксируемого судна или иного плавучего объекта, буксируемого судном;

причинение очень серьезного ущерба окружающей среде, в том числе разлив нефти или нефтепродуктов от 500 тонн и выше, вызванный повреждением судна или судов.

8. Расследование аварийного случая не включает расследование действий или бездействия, совершенных с намерением причинить вред безопасности судна, любому лицу или окружающей среде.

## **II. Орган расследования аварийных случаев**

9. Органом расследования аварийных случаев является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (далее – Ространснадзор).

Для расследования аварии Ространснадзор создает комиссию, в состав которой включаются представители организации/организаций, уполномоченной/уполномоченных на классификацию и освидетельствование судов, представители капитана морского порта, расположенного вблизи места аварийного случая, и/или представители капитана морского порта регистрации судна/судов, с которым/которыми произошел аварийный случай.

10. Для проведения экспертизы или анализов к работе комиссии по согласованию привлекаются представители научных организаций и/или эксперты, имеющие соответствующую квалификацию.

При расследовании очень серьезной аварии в состав указанной комиссии по согласованию включаются представители Минтранса России и Федерального агентства морского и речного транспорта.

При расследовании очень серьезной аварии с судном рыбопромыслового флота в состав комиссии по согласованию включается представитель Федерального агентства по рыболовству (далее – Росрыболовство).

11. Ространснадзор во время проведения расследования аварийного случая:

беспрепятственно посещает суда, береговые организации, проводит опрос очевидцев, запрашивает любую информацию, имеющую отношение к аварийному случаю, привлекает в ходе расследования соответствующих специалистов для проведения анализов и экспертиз;

на основе установленных фактов определяет причины аварийного случая, разрабатывает рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем.

---

<sup>1)</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 21 августа 2000 г. № 613 «О неотложных мерах по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 35, ст. 3582; 2002, № 16, ст. 1569).

### III. Сообщение об аварийном случае

12. Капитан судна обязан незамедлительно сообщить о произошедшем аварийном случае:

Государственному морскому спасательно-координационному центру (далее – ГМСКЦ) или морскому спасательно-координационному центру (далее – МСКЦ), морскому спасательному подцентру (далее – МСПЦ) при нахождении судна в поисково-спасательном районе Российской Федерации;

судовладельцу;

в Ространснадзор;

капитану ближайшего морского порта Российской Федерации и/или капитану планируемого морского порта захода в Российской Федерации;

в Росрыболовство при аварийном случае с судном рыбопромыслового флота;

администрации Северного морского пути при аварийном случае, произошедшем при плавании судна в акватории Северного морского пути.

Если аварийный случай произошел в территориальном море или во внутренних морских водах иностранного государства, капитан судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации, также обязан сообщить о произошедшем в ближайший иностранный МСКЦ/МСПЦ при нахождении судна в поисково-спасательном районе иностранного государства и продублировать сообщение в адрес ближайшего российского МСКЦ/МСПЦ, в Ространснадзор, в Росрыболовство при аварийном случае с судном рыбопромыслового флота и в ближайшее консульское учреждение Российской Федерации.

13. ГМСКЦ, МСКЦ или МСПЦ незамедлительно направляет в Ространснадзор имеющуюся информацию о каждом аварийном случае, произошедшем в поисково-спасательных районах Российской Федерации.

14. При повреждении средств навигационного оборудования (далее – СНО) в результате аварийного случая, капитан судна обязан незамедлительно сообщить о таком повреждении:

судовладельцу;

в Ространснадзор;

капитану морского порта Российской Федерации, на территории или в акватории которого находится СНО;

в Росрыболовство при аварийном случае с судном рыбопромыслового флота;

администрации Северного морского пути при аварийном случае, произошедшем при плавании судна в акватории Северного морского пути.

15. В сообщении об аварийном случае содержится следующая информация:

тип, название и идентификационный номер Международной морской организации (далее – номер ИМО) судна;

фамилия, имя, отчество (при наличии) капитана судна;

судовладелец и его номер ИМО (при его наличии), адрес, телефон, факс;

морской порт (место) регистрации судна;

дата и время аварийного случая;

место аварийного случая (порт, причал, пролив, залив, рейд, внутренние морские воды, территориальное море, открытое море);

географические координаты места аварийного случая;  
 географические координаты местонахождения судна, дата и время составления сообщения об аварийном случае;  
 краткое описание аварийного случая;  
 число получивших тяжкие телесные повреждения и/или погибших людей;  
 идентификационные данные любого другого вовлеченного в аварийный случай судна;  
 дата и время составления сообщения об аварийном случае.

#### **IV. Порядок расследования аварийных случаев**

16. Ространснадзор в течение двух рабочих дней с даты получения сообщения об аварийном случае в соответствии с главой III настоящего Положения регистрирует аварийный случай и начинает его расследование.

17. В течение 10 рабочих дней с даты получения сообщения об аварийном случае в соответствии с главой III настоящего Положения судовладелец судна, с которым произошел аварийный случай (далее – судовладелец), или представитель судовладельца направляет в Ространснадзор следующие из имеющихся в наличии материалы и документы:

- акт об аварийном случае;
- выписки из журналов, введущихся на судне, относящиеся к аварийному случаю;
- копии навигационных карт с навигационной прокладкой рейса, в котором произошел аварийный случай;
- данные судового прибора регистрации данных о рейсе (ПРД) или судового упрощенного прибора регистрации данных о рейсе (У-ПРД);
- планы, схемы маневрирования, столкновения;
- заверенные судовой печатью копии актов организации, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, которая осуществила классификацию и освидетельствование судна, с которым произошел аварийный случай;
- заверенные судовой печатью копии судовых документов, за исключением журналов, введущихся на судне;
- заверенную судовой печатью копию таблицы маневренных элементов;
- схематический чертеж аварийного случая;
- чертежи повреждений;
- протоколы опроса очевидцев (далее – протоколы опроса) капитаном судна, и/или старшим помощником капитана, и/или судовладельцем, и/или представителем судовладельца;
- радиограммы, телексы, относящиеся к аварийному случаю;
- акты осмотров судна;
- планшеты глубин;
- схемы заводки буксирных тросов;
- результаты лабораторных анализов и технических экспертиз;
- фотографии на бумажном или электронном носителе (файлы в формате jpg или pdf), относящиеся к аварийному случаю, в том числе фотографии с экранов

навигационных приборов с данными на момент аварийного случая;

подробную информацию о судне, с которым произошел аварийный случай, включающую в себя: наибольшие размерения судна с точностью до 0,1 метра, вместимость судна (валовую/чистую), тип и мощность судовой энергетической установки, скорость полного хода в узлах (маневренного/морского), число и конструкцию гребных винтов, конструкцию руля, сведения об электрорадионавигационных приборах, мощность судовой радиостанции/других средств связи и радиус их действия, число и производительность водоотливных средств, сведения о противопожарных средствах, категорию ледовых усилений судна, сроки действия судовых документов; род; количество груза (в метрических тоннах) и его размещение в грузовых помещениях судна, численность экипажа, количество пассажиров, осадку судна носом, кормой и среднюю (с точностью до 0,1 метра) на момент аварийного случая.

В акте об аварийном случае указываются:

фамилии, имена, отчества (при наличии) и должности лиц, составивших акт;

информация о судне, с которым произошел аварийный случай (название, флаг, номер ИМО судна, порт (место) регистрации и номер регистрации), место и год постройки;

информация о судовладельце с указанием его адреса и номера ИМО (при наличии);

вид (посадка на мель, столкновение, опрокидывание судна, затопление судна, разрушение/повреждение конструкций и/или механизмов судна, загрязнение окружающей среды, гибель человека, тяжкий вред, причиненный здоровью человека), место аварийного случая с указанием его географических координат, дата и время аварийного случая;

подробное описание повреждений судна (при наличии);

причины аварийного случая;

информация о пострадавших людях (фамилия, имя, отчество (при наличии), дата рождения, гражданство) с указанием количества детей в возрасте до 16 лет (при наличии);

перечень утраченного и/или поврежденного имущества (при наличии);

в случае инцидента – причины инцидента, выводы и предложения капитана судна по предупреждению подобных инцидентов в будущем.

В протоколах опросов указываются:

дата и время опроса;

фамилия, имя и отчество (при наличии) опрашиваемого;

число, месяц и год рождения опрашиваемого;

должность, занимаемая на судне (для члена экипажа судна, вовлеченного в аварийный случай);

стаж работы опрашиваемого, в том числе всего на морском транспорте и в последней должности на судне, с которым произошел аварийный случай;

специальное образование опрашиваемого (какое учебное заведение и когда окончил);

квалификация по диплому опрашиваемого (наименование и номер диплома, когда и кем выдан);



адрес регистрации и адрес места фактического проживания опрашиваемого;  
заданные в ходе опроса вопросы и полученные ответы;  
фамилия, имя, отчество (при наличии) и должность лица, проводящего опрос.

Протокол опроса подписывают опрашиваемый и опрашивающий, подписи проставляются ими на каждом листе протокола опроса.

Перечисленные в настоящем пункте и пунктах 19 и 25 настоящего Положения материалы и документы должны быть составлены на русском и/или английском языке.

18. В случае, если в течение 15 рабочих дней с даты регистрации Ространснадзором аварийного случая материалы и документы, направляемые в соответствии с пунктом 17 настоящего Положения, от судовладельца или представителя судовладельца в Ространснадзор не поступили, Ространснадзор проводит расследование аварийного случая на основании имеющейся информации.

19. Во время расследования аварийного случая по запросу Ространснадзора капитан судна, судовладелец или представитель судовладельца дополнительно представляет:

акт внеочередного освидетельствования организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, и акты других видов освидетельствования, назначенных организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов;

фотографии повреждений судна на бумажном или электронном носителе (файлы в формате jpg или pdf).

20. По результатам рассмотрения представленных капитаном судна, судовладельцем или представителем судовладельца материалов и документов или на основании имеющейся информации в случае, предусмотренном пунктом 18 настоящего Положения, Ространснадзор относит аварийный случай к инциденту, аварии или очень серьезной аварии в соответствии с пунктом 7 настоящего Положения.

21. Если аварийный случай отнесен к инциденту на основании представленных в соответствии с пунктом 17 настоящего Положения материалов и документов, расследование инцидента заключается в рассмотрении Ространснадзором причин инцидента, выводов и предложений капитана судна по предупреждению подобных инцидентов в будущем, указанных в акте об аварийном случае. По результатам расследования инцидента Ространснадзор в течение 10 рабочих дней с даты получения материалов и документов в соответствии с пунктом 17 настоящего Положения составляет и утверждает заключение по расследованию аварийного случая (далее – заключение).

22. Срок расследования Ространснадзором аварии или очень серьезной аварии составляет 60 рабочих дней со дня регистрации аварийного случая.

По окончании расследования аварии или очень серьезной аварии Ространснадзор составляет и утверждает заключение.

23. Если член комиссии не согласен с заключением, он письменно излагает свое особое мнение, которое приобщается к заключению в виде приложения.

24. Копия заключения в течение 10 рабочих дней после окончания расследования направляется судовладельцу, а при аварийном случае с судном

рыбопромыслового флота – судовладельцу и в Росрыболовство.

25. Заключение содержит следующие сведения:

дату и место окончания расследования;

фамилии, имена и отчества (при наличии) лиц, проводивших расследование;

информацию о рейсе судна, с которым произошел аварийный случай (порт отхода, порт назначения);

информацию об отнесении аварийного случая к инциденту, аварии или очень серьезной аварии в соответствии с пунктом 7 настоящего Положения;

вид аварийного случая (посадка на мель, столкновение, опрокидывание судна, затопление судна, разрушение/повреждение конструкций и/или механизмов судна, загрязнение окружающей среды, гибель человека, тяжкий вред, причиненный здоровью человека);

дату и время аварийного случая;

место аварийного случая (порт, причал, пролив, залив, рейд, внутренние морские воды, территориальное море, открытое море);

географические координаты места аварийного случая;

информацию о судне, с которым произошел аварийный случай (название, флаг, номер ИМО судна, порт (место) регистрации и номер регистрации), место и год постройки;

информацию о судовладельце с указанием его адреса и номера ИМО (при наличии);

подробную информацию о судне, с которым произошел аварийный случай, включающую в себя: наибольшие размерения судна с точностью до 0,1 метра, вместимость судна (валовую/чистую), тип и мощность судовой энергетической установки, скорость полного хода в узлах (маневренного/морского), число и конструкцию гребных винтов, конструкцию руля, сведения об электрорадионавигационных приборах, мощность судовой радиостанции/других средств связи и радиус их действия, число и производительность водоотливных средств, сведения о противопожарных средствах, категорию ледовых усилений судна, сроки действия судовых документов; род; количество груза (в метрических тоннах) и его размещение в грузовых помещениях судна, численность экипажа, количество пассажиров, осадку судна носом, кормой и среднюю (с точностью до 0,1 метра) на момент аварийного случая.

информацию об освидетельствовании судна организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов (орган/органы, выдавший классификационные и конвенционные документы и проводивший последние освидетельствования судна и судоходной компании);

срок действия классификационного свидетельства;

перечень и сроки действия документов, выданных судну в соответствии с международными договорами Российской Федерации;

последствия аварийного случая (гибель человека; тяжкий вред, причиненный здоровью человека; потеря человека с судна; утрата груза; гибель судна; повреждения корпуса, механизмов, систем, устройств, оборудования, груза и других материальных ценностей; загрязнение окружающей среды; повреждение объектов морской инфраструктуры; простой судна (часов, суток), включая простой судна,

связанный с производством аварийного ремонта);

результаты расследования аварийного случая (условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай; установленные факты; причины аварийного случая; выводы; рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем).

К заключению при наличии прилагаются: выписки из судовых журналов; копии навигационных карт с навигационной прокладкой рейса, в котором произошел аварийный случай; расшифровка данных судового прибора регистрации данных о рейсе (ПРД) или судового упрощенного прибора регистрации данных о рейсе (У-ПРД); планы; схемы маневрирования, столкновения; копии актов организации, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, которая осуществила классификацию и освидетельствование судна, с которым произошел аварийный случай; копии судовых документов; копии таблиц маневренных элементов; схематический чертеж аварии; чертежи повреждений; протоколы опросов; радиограммы; телексы; справки; акты осмотров; планшеты глубин; схема заводки буксирных тросов; результаты лабораторных анализов и технических экспертиз; фотографии, а также другие документы, подтверждающие события аварийного случая.

26. Если эксплуатация судна, с которым произошла авария или очень серьезная авария, может быть продолжена, проводимое Ространснадзором расследование не должно препятствовать продолжению эксплуатации судна.

27. Если в аварийный случай было вовлечено иностранное судно, а также при расследовании очень серьезной аварии, заключение должно быть составлено с учетом требований Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Резолюция MSC.255(84) Комитета по безопасности на море Международной морской организации) и должно иметь перевод на английский язык.

28. В случае несогласия с заключением судовладелец в течение 30 рабочих дней после получения копии заключения направляет мотивированные возражения в Ространснадзор.

29. Ространснадзор в течение 14 рабочих дней с даты получения возражений судовладельца рассматривает эти возражения, после чего либо оставляет заключение без изменений, либо в случае, если возражения указывают на обстоятельства, существенно влияющие на ранее установленные причины аварийного случая, назначает дополнительное расследование.

Информация о принятом Ространснадзором решении в течение пяти рабочих дней направляется судовладельцу, а при аварийном случае с судном рыбопромыслового флота – судовладельцу и в Росрыболовство.

Срок дополнительного расследования Ространснадзором аварийного случая составляет 30 рабочих дней со дня назначения дополнительного расследования.

30. При проведении дополнительного расследования или в случае вновь открывшихся обстоятельств, существенно влияющих на ранее установленные причины аварийного случая, Ространснадзор имеет право вносить изменения в заключение на основании решения специально созданной в соответствии с пунктом 9 настоящего Положения комиссии. Решение комиссии доводится до судовладельца, копия заключения в течение 10 рабочих дней с даты окончания дополнительного расследования направляется судовладельцу, а при аварийном

случае с судном рыбопромыслового флота – судовладельцу и в Росрыболовство.

31. Судовладелец в течение 30 рабочих дней после получения заключения разрабатывает и осуществляет мероприятия по предотвращению подобных аварийных случаев в будущем.

В случае направления в Ространснадзор мотивированного возражения, срок разработки и осуществления указанных в абзаце первом настоящего пункта мероприятий исчисляется с даты получения судовладельцем информации об оставлении заключения без изменений в соответствии с пунктом 29 настоящего Положения или с даты получения судовладельцем копии заключения в соответствии с пунктом 30 настоящего Положения.

О принятых мерах судовладелец в течение 30 рабочих дней после получения заключения извещает Ространснадзор, организации, освидетельствовавшие судно и судовладельца на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (Резолюция А.741(18) Ассамблеи Международной морской организации, СОЛАС-74, глава IX), а при аварийном случае с судном рыбопромыслового флота – Росрыболовство.

При проведении в установленном порядке проверок деятельности судовладельцев Ространснадзор учитывает выполнение мероприятий по предотвращению подобных аварийных случаев в будущем, предпринятых судовладельцем по результатам расследования аварийного случая.

## **V. Расследование аварийных случаев с иностранными судами**

32. Аварийный случай, произошедший с иностранным судном в пределах территориального моря или внутренних морских вод Российской Федерации, подлежит расследованию Ространснадзором в соответствии с настоящим Положением и Кодексом международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Резолюция MSC.255(84) Комитета по безопасности на море Международной морской организации).

33. Ространснадзор обязан незамедлительно сообщить об аварийном случае с иностранным судном, произошедшем в пределах территориального моря или внутренних морских вод Российской Федерации, морской администрации государства флага иностранного судна.

34. Если аварийный случай с иностранным судном произошел за пределами территориального моря Российской Федерации, Ространснадзор расследует такой аварийный случай только по просьбе капитана иностранного судна, судовладельца или морской администрации государства, под флагом которого плавает данное судно.

35. Представитель иностранного судна (морская администрация государства флага), с которым произошел аварийный случай, может принимать участие в расследовании с учетом требований Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Резолюция MSC.255(84) Комитета по безопасности на море Международной морской организации).

36. Задержание причастного к аварийному случаю иностранного судна производится в порядке, предусмотренном законодательством Российской

Федерации, и с учетом требований Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Резолюция MSC.255(84) Комитета по безопасности на море Международной морской организации).

37. Судовладелец иностранного судна или морская администрация государства флага иностранного судна, с которым произошел аварийный случай, может в двухмесячный срок со дня получения заключения обжаловать его в Ространснадзор.

## **VI. Учет аварийных случаев**

38. Ространснадзор ведет статистический учет аварийных случаев, за исключением инцидентов.

39. Аварийные случаи, произошедшие с иностранными судами, к статистическому учету не принимаются.

40. Ространснадзор учитывает расследованные Ространснадзором аварийные случаи в журнале учета аварийных случаев на море с судами.

В журнал учета аварийных случаев на море с судами подлежат включению следующие сведения:

номер аварийного дела;

информация об отнесении аварийного случая к инциденту, аварии или очень серьезной аварии в соответствии с пунктом 7 настоящего Положения;

тип и название судна, с которым произошел аварийный случай;

номер ИМО судна, с которым произошел аварийный случай;

информация о судовладельце судна, с которым произошел аварийный случай, – номер ИМО (при наличии), адрес, телефон, факс;

фамилия, имя, отчество (при наличии) капитана судна, с которым произошел аварийный случай;

тип и название другого судна (других судов), вовлеченного в аварийный случай;

номер ИМО другого судна (других судов), вовлеченного в аварийный случай;

информация о судовладельце (судовладельцах) другого судна (других судов), вовлеченного в аварийный случай, – номер ИМО (при наличии), адрес, телефон, факс;

фамилия, имя, отчество (при наличии) капитана(ов) другого судна (других судов), вовлеченного в аварийный случай;

дата и время аварийного случая;

место аварийного случая (порт, причал, пролив, залив, рейд, внутренние морские воды, территориальное море, открытое море);

географические координаты места аварийного случая;

вид аварийного случая (посадка на мель, столкновение, опрокидывание судна, затопление судна, разрушение/повреждение конструкций и/или механизмов судна, загрязнение окружающей среды, гибель человека, тяжкий вред, причиненный здоровью человека);

причина аварийного случая;

последствия аварийного случая;  
информация о лице, проводившем расследование аварийного случая;  
даты начала и окончания расследования;  
сведения о продлении срока расследования;  
информация о мероприятиях по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем;  
другие относящиеся к аварийному случаю сведения.

Журнал учета аварийных случаев на море с судами ведется на бумажных носителях или в электронной форме. Журнал, оформленный на бумажном носителе, должен иметь пронумерованные страницы, а также даты начала и окончания ведения журнала (число, месяц, год).

Документы о расследованных аварийных случаях подлежат хранению в соответствии с законодательством Российской Федерации.

41. Ространснадзор разрабатывает рекомендации по предупреждению аварийных случаев и доводит их до сведения судовладельцев, капитанов морских портов и других заинтересованных органов и организаций, направляет в Министерство транспорта Российской Федерации копии заключений по расследованиям очень серьезных аварий на море на русском и английском языках для обобщения и последующего направления в Международную морскую организацию.

42. Росрыболовство учитывает аварийные случаи, произошедшие с судами рыбопромыслового флота, расследованные Ространснадзором, обобщает причины аварийных случаев, разрабатывает рекомендации по предупреждению аварийных случаев с судами рыбопромыслового флота и доводит их до сведения судовладельцев и экипажей судов рыбопромыслового флота, капитанов морских портов, других заинтересованных органов и организаций.