

## Материалы к выступлению 05 февраля 2019 г.

**30 декабря 2018 г.** в порту Туапсе, при снятии лоцмана с судна плавсредством несоответствующим национальному стандарту РФ «Лоцманские плавсредства» ГОСТ Р ИСО 6216,6217-2005 погиб лоцман частной лоцманской компании.

**03 февраля 2019 г.** лоцманы частной компании из Новороссийска сообщили, что их новый хозяин в целях экономии расходов убрал кровати из помещения, где они отдыхают и заменил их на кресла, что не способствует полноценному отдыху лоцманов перед проводкой.

**За последние годы** из частных лоцманских компаний были уволены более десятка лоцманов, попытавшихся выяснить у хозяев: куда и на что идет лоцманский сбор, почему у них нет профессиональных лоцманских катеров и почему их заставляют работать с нарушением режима рабочего времени, утвержденного Минтрансом. Из них только один лоцман В.Г. Кожаев, уволенный в 2015 году из ООО «СПб Лоцман», после длительной судебной тяжбы был восстановлен судом на работе с выплатой зарплаты за 2,5 года, за весь период вынужденного прогула.

Это свидетельствует о невозможности Компетентной Лоцманской Власти – Минтрансу России осуществления контроля за организацией лоцманского обеспечения в частных лоцманских компаниях причиной чего является отсутствие стандартов и нормативных требований к «лоцманским организациям».

### **Из доклада капитана Р.М. Бишоп морского менеджера INTERTANKO на Конференции ЕМРА, 27 мая 1999 г.**

Мы постоянно затрагиваем эти проблемы в своих дискуссиях в INTERTANKO, где вопрос лоцманского обслуживания включается в повестку с 1996г. Поскольку большинство аварий происходят вблизи от берега, на борту находится лоцман. Для рассмотрения вопросов, связанных с предъявлением претензий по авариям, произошедшим в присутствии лоцмана на борту, INTERTANKO учредил специальный комитет.

Вызывает недоумение, что небрежные действия лоцмана не влекут за собой никаких последствий, но мы говорим не о наказании самого лоцмана, а о более широкой ответственности, которую должны нести все, кто связан с лоцманской проводкой: портовые власти, лицензирующие органы администрации, которые назначают лоцманов на должность и лоцманские организации, которые должны расследовать инцидент и предотвратить его повторение. Хочу подчеркнуть, что разговор идет об ответственности вообще, а не о виновности конкретных лиц.

Мы считаем, что было бы очень неэкономично перекладывать на лоцманов финансовые обязательства судовладельца. Если бы лоцман страховал свои риски, то сумма расходов судовладельца значительно превышала бы ту, которую владельцы платят сейчас через действующую систему клубов Р & I.

Говоря о долгосрочной цели, заключающейся в пересмотре стандартов подготовки и сертификации лоцманов, следует отметить, что проводимая сейчас ИМО работа по пересмотру Резолюции А 485 (XII) является результатом обращения туда INTERTANKO. Настало время привести эту резолюцию в соответствие с современными требованиями на основе учета наиболее передового опыта для формирования основы качественного лоцманского обслуживания.

Когда новая резолюция вступит в действие, это, безусловно, послужит препятствием на пути либерализации существующих лоцманских систем. Ответ на попытки либерализовать лоцманское дело и разрешить свободную конкуренцию лоцманских служб будет один – безопасность мореплавания будет скомпрометирована.

Если будут введены более строгие стандарты сертификации и подготовки лоцманов, включая повышение квалификации, INTERTANKO считает, ответ нашел свой

адресат. Меня просили объяснить, что хотят клиенты от лоцманов. Это много, однако мы знаем точно, что мы не хотим – системы, которая создавала бы угрозу безопасному входу танкеров в порт и выходу из него. Последствия могут быть катастрофическими. Поэтому следует приложить все усилия к обеспечению 100% безопасности операций в любой момент. Это именно то, что от нас требуют наши клиенты.

Непрерывное повышение квалификации является и сегодня важнейшей обязанностью в мире танкерных перевозчиков и урезание необходимого тренажерного обучения является неприемлемым. Это относится и к лоцманам. Мы обязаны сделать все, чтобы поддерживать высокие стандарты лоцманского обслуживания, и мы понимаем, что это стоит денег.

Уж вам то хорошо известно, как радуются капитаны вашему появлению на мостике. INTERTANKO также очень рад сотрудничать с ЕМРА. Приветствуем ваши усилия, направленные на достижение высочайших стандартов качества.

\*\*\*\*\*

### **Разлив нефти из танкера Эксон Вальдес**

Авария танкера компании Еххон «Эксон Вальдес» произошла 23 марта 1989 года у берегов Аляски. В результате катастрофы около 10,8 миллионов галлонов нефти вылилось в море, образовав нефтяное пятно в 28 тысяч квадратных километров. Было загрязнено нефтью около двух тысяч километров береговой линии.

Некоторые из причин инцидента:

-Еххон Shipping Company не смогла осуществить надзор за капитаном судна, экипаж танкера плохо отдохнул и его было недостаточно.

-Третий помощник не смог точно выполнить манёвр судна, возможно из-за усталости или чрезмерного объёма работы.

Согласно материалам курса «Безопасность программных систем» профессора Нэнси Г. Ливсон из Массачусетского технологического университета есть другие причины инцидента:

-Экипажам танкеров не было известно о том, что Береговая охрана прекратила практику проводки судов мимо Блайт-рифа.

-Нефтяная промышленность обещала, но так никогда и не установила современное оборудование по наблюдению за айсбергами.

-Экипаж танкера в 1989 году был вдвое меньше экипажа в 1977 году, люди работали по 12-14 часов за смену плюс сверхурочно. После заливки нефти экипаж спешил покинуть Вальдес.

-Недостаточно эффективная работа службы управления движением из-за несоответствия ее оборудования и неполной комплектации личным составом.

-Недостаточная подготовка персонала и неправильный подход менеджеров, а также отсутствие эффективной лоцманской службы в районе. (Доклад об аварии Национального совета по безопасности транспорта).

Иски предъявили 38 тыс. истцов. В решении по делу Бейкер против Еххон суд города Анкоридж обязал компанию выплатить **287 млн долларов за фактический ущерб и 5 млрд долларов штрафов**. После многих апелляций и слушаний в апелляционном суде 9-го округа 27 января 2006 года, решением суда от 22 декабря 2006 года **размер штрафа был урезан до 2,5 млрд долларов**. Компания Еххон снова подала апелляционную жалобу.

В решении от 25 июня 2008 года судья Дэвид Сутер аннулировал решение о штрафе в 2,5 млрд и возвратил дело в суд низшей инстанции, так как он нашёл, что чрезмерный размер штрафа противоречит принципам морского права. Действия компании Еххон были расценены как: «более чем небрежными, но менее чем вредоносными». Согласно решению суда **размеры штрафа были ограничены** пределами выплат компенсаций, что составило **507,5 млн долларов**.

В июне 2009 года постановление федерального суда обязало компанию выплатить дополнительных 480 млн долларов процентов за их просроченные штрафные платежи.

Благодаря страховым выплатам по случаю аварии танкера **Эксон сумел покрыть значительную часть расходов на очистку от нефти и на услуги юристов.**

\*\*\*\*\*

Данный разлив нефти 10,8 млн. галлонов нефти (более 30 тысяч кубических метров) не был самым большим, с точки зрения количества нефти, однако в итоге на него было потрачено 2,5 миллиарда долларов США. Из 10,8 миллиона галлонов нефти, разлившихся с танкера, примерно полтора миллиона было собрано бригадами очистки, 1,4 миллиона галлонов опустилось на дно океана, а 216 тысяч галлонов остались на побережье. Считается, что остальная нефть либо испарилась, либо подверглась разложению под действием таких природных факторов, как снежные бури, дожди, приливы и отливы. Ущерб, причиненный нефтью многим биологическим видам в этом районе, по-прежнему ощущается, хотя с момента катастрофы прошло более десяти лет.

\*\*\*\*\*

1. **«Очистка» разлитой нефти – это миф.** При разливе нефти практически невозможно её собрать и очистить то, что ею загрязнено. Компания Эксон потратила более двух миллиардов долларов на попытки очистить территорию Аляски, залитую нефтью. Но собрать удалось менее 7% от вылившегося объема. Очень редко удаётся собрать больше 10% нефти, пролившейся на водах. В особенности это относится к разливу нефти на покрытых льдами арктических водах.

2. **Разлив нефти становится причиной долгосрочного ущерба для окружающей среды.** Забудьте о разглагольствованиях представителей нефтяной промышленности. Протечка нефти – причина очень долговременных, и даже постоянных экологических травм. Нефть, вода, рыбы и дикая природа никак не смешиваются. Тысячи галлонов Эксон Вальдесовой нефти остаются на осадочных породах прибрежной линии в Проливе принца Уильяма.

В период, когда произошла катастрофа Эксон Вальдес, **мир использовал 63 миллиона баррелей в день**; США - 17 миллионов баррелей в день. **25 лет спустя, мировое потребление нефти составляет 91 миллион баррелей в день.** США потребляет 20 миллионов баррелей в день – примерно половина расходуется впустую.

Разливы нефти будут происходить. Нефть вычистить невозможно. **Аварии наносят долгосрочный ущерб, восполнить который невозможно.** При добыче и транспортировке нефти должны соблюдаться высочайшие стандарты безопасности.

Lessons from Exxon Valdez, 25 years later

07.04.2014. Ричард Стайнер, Перевод – Е. Кузьмина

### **Об ответственности лоцманов и в частности ледовых лоцманов**

Морской лоцман – единственный участник в области торгового мореплавания, который не имеет оговоренных законом конкретных обязанностей (кроме обязанностей публично-правового характера). Одна из важнейших составляющих транспортного процесса - лоцманская проводка, в части обязанностей и ответственности морского лоцмана при ее осуществлении, до сих пор четко не определена.

Неясность толкования обязанностей лоцмана обусловлена отсутствием четкой формулировки «лоцманская проводка» в нормативных правовых актах. Формы собственности лоцманских организаций изменились, но ограничение ответственности государственных лоцманских служб им остались по наследству.

В силу многообразия и специфичности навигационных, гидрографических, метеорологических особенностей плавания и быстротечности развития событий при лоцманской проводке, капитан часто не успевает уследить за сменой условий плавания и полностью полагается на работу компетентного лоцмана, фактически не имея возможности контролировать более квалифицированного, чем он сам, специалиста, оставаясь статистом, фиксирующим работу профессионала.

По смыслу нормативных документов морской лоцман, являясь профессионалом судовождения в конкретном районе, предоставляет капитану судна в процессе плавания в районе лоцманской проводки необходимые рекомендации и советы, а капитан управляет

судном. На практике же лоцман сам отдает команды относительно маневрирования судна, руководствуясь собственными знаниями и опытом плавания в этом районе, а капитан несет ответственность за его безопасность, даже в случае ошибки лоцмана.

Ответственность лоцмана перед судовладельцами и другими лицами за свои действия ограничена законом, за исключением «совершенных умышленно или по грубой неосторожности» (ст.104) и эта статья является единственной, по которой лоцманскую организацию можно привлечь к ответственности. Немногие юристы могут аргументированно доказать, что данная ошибка лоцмана являлась «грубой неосторожностью», но даже в этом случае «Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, не несет ответственность перед третьими лицами за убытки, причиненные в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна» (ст.105).

В соответствии с КТМ РФ, «в случае, если столкновение судов произошло по вине одного из судов, убытки несет тот, по чьей вине произошло столкновение» (ст.312), а «в случае, если столкновение судов произошло по вине двух или более судов, ответственность каждого из них за убытки определяется соразмерно степени его вины», причём «владельцы судов, виновных в столкновении, отвечают солидарно перед третьими лицами за убытки» (ст.313). При этом «ответственность, установленная статьями 312 и 313, наступает и в случае, если столкновение судов произошло по вине лоцмана» (ст.314).

На сегодняшний день услуги лоцманов открытого моря (ледовых лоцманов) в нашей экономической зоне, территориальном море и внутренних водах, никак не организованы и никак не контролируются. Последним нормативным документом, в этой области, был Приказ ММФ СССР от 04/01-1981 года № 2 «Об утверждении положения о государственных морских лоцманах открытого Балтийского моря».

Положения о лоцманах открытого моря нет, как нет и части его: Положения о ледовых лоцманах, - хотя их деятельность не менее важна в свете решений об увеличении активности торгового мореплавания в акватории Северного Морского Пути.

\*\*\*\*\*

### **Об усталости лоцманов – обзор информации в прессе.**

Большинство капитанов дальнего плавания считают пересечение судном границы портовых вод началом сильнейшего напряжения. Судно оказывается в районе с высокой интенсивностью движения, следует узкими каналами, иногда в 20-30 метрах от берегов «впритирку» с другими судами, подвергаясь при этом воздействию течений, приливов и отмелей. Капитану приходится общаться с представителями порта на иностранном языке. Ему помогают буксиры, о характеристиках которых он имеет слабое представление. Эти буксиры будут помогать его судну швартоваться в порту, в котором он, возможно, никогда не был. Знание того, что большинство морских аварий происходит в портах и на подходах к ним, лишь увеличивает нервозность.

Портовый лоцман, обладая детальным знанием местных условий и большим опытом в управлении судном, оказывает неоценимую помощь капитану и штурманам в районе лоцманской проводки и эта работа, требующая повышенного внимания, вызывает сильную усталость. Именно усталость судоводителя считается одним из факторов, приведших к аварии танкера Exxon Valdes, которая повлекла за собой крупнейшую экологическую катастрофу.

В связи с этим возникает несколько вопросов: Можно ли считать безопасной проводку, которую осуществляет уставший лоцман? Создает ли лоцман опасность для проводимого им судна, если он не получил должного отдыха перед этим? Несут ли организаторы лоцманского обслуживания (портовые власти, лоцманская компания или департамент транспорта) ответственность за то, чтобы на суда приходили достаточно отдохнувшие лоцмана?

**Существует несколько исследований, посвященных человеческому фактору в лоцманском деле, особенно интересны работы Патриции Шипли. Она пришла к выводу, чем труднее работа, тем выше уровни стресса. Наиболее стрессовой ситуацией является разворот большого судна на ограниченном пространстве или швартовка судов в «нишу»**

при ограниченной длине причала. При равенстве прочих факторов наибольший стресс у лоцманов вызывают большие суда. Результаты исследования показывают, что иногда лоцманы работают на пределе своих физических возможностей. **«Чрезвычайно важно, чтобы выходу на новую работу предшествовал адекватный отдых и восстановление».** «Имеющиеся сведения свидетельствуют, что морская лоцманская проводка предъявляет к лоцману более высокие требования, чем дальний перелет к летчику» (Шипли 1978).

Могут ли исследования Шипли быть экстраполированы на 20 лет вперед? Сильно ли изменится характер лоцманской проводки? Учитывая существующую неопределенность в том, что касается будущего профессии и все возрастающие рабочие нагрузки, можно заключить, что эти исследования достаточно консервативны.

Рабочая группа ИМО/ILO, изучившая этот вопрос и разработавшая рекомендации для приложения к STCW-95 считает, что: «Усталость может быть вызвана длительными периодами умственной и физической деятельности, **неадекватным отдыхом**, физиологическим стрессом или другими физиологическими факторами».

Бойль (1993) считает доказанным, что усталость заставляет человека сосредоточивать внимание на том, что он считает самым важным и таким образом он не замечает незначительных сигналов опасности. **Это особенно опасно для лоцмана, который должен постоянно оценивать множество факторов**, например, соотношение осадки и глубины, близость мелей или камней, скорость судна и ее изменение, квалификацию рулевого, управляемость судна, другие суда, маршрут следования, буи, время подхода буксиров, расстояние до молов, ветер, приливы, течение, пространство для разворота, расстояния по носу и корме, положение относительно причала, угловую скорость поворота судна, инерцию вперед или назад и боковое смещение, команды на руль и в машину и их выполнение, связь с швартовщиками, причалом, портовым надзором, швартовными катерами, буксирами и т.д.

Во всем мире существует множество исследовательских центров, включая центр NASA в США, исследования с большим акцентом на связь между усталостью и морскими авариями, проводятся исследовательским институтом Batelle Seattle в Вашингтоне.

Центр по Исследованию сна в Южной Австралии провел сравнительные исследования ухудшения эффективности труда связанное с хроническим недосыпанием и алкогольной интоксикацией. Было установлено, что человек, заканчивающий 12-часовую ночную смену, имеет координацию, соответствующую наличию 0,048: алкоголя в крови.

Единственной причиной, по которой управление судном в состоянии алкогольного опьянения незаконно, является то, что алкоголь влияет на объективность оценки ситуации. **Лоцман, который в предыдущие сутки спал всего лишь несколько часов, настолько переутомлен, что его оценку ситуации нельзя признать объективной.**

Де Вре-Шривер изучил явление переутомления лоцмана, которое накапливается за годы нарушения режима сна и периодов напряженной работы, и пришел к выводу, что «в особенности для более пожилых лоцманов рабочая нагрузка может стать чрезмерно высокой, что создает угрозу безопасности судоходства».

**Шипли считает возможным, что «лоцманская ошибка», как объяснение морских аварий, на самом деле может быть следствием «переутомления лоцмана».** До тех пор, пока судно не село на мель по вине уснувшего лоцмана, при расследовании морских аварий не практиковалось изучение соотношения периодов работы и отдыха лоцмана в течение 2-х недель, предшествующих аварии, для того, чтобы определить, предусматривает ли действующий режим работы достаточный отдых для лоцмана.

«Результаты исследования ясно показывают, что рабочая нагрузка лоцмана в широком и узком смысле этого слова является источником недомогания, переутомления и ведет к снижению восприятия; часто она угрожает физическому здоровью» (Бергер).

**Уровень подготовки моряков стремительно снижается, морской флот стареет, поэтому лоцманам придется демонстрировать еще более высокий уровень мастерства, выдерживать большие рабочие нагрузки и более сильные стрессы, чем прежде.**

**При оценке работы лоцмана нужно иметь в виду следующее:**

- Лоцман управляет самым большим движущимся объектом на Земле, сделанным руками человека.

- Ширина канала по отношению к судну, которое проводит лоцман, меньше, чем ширина дороги по отношению к грузовику, который ведет шофер.

- Вполне обычна ситуация, в которой судно водоизмещением 80 тысяч тонн приводится в движение двигателем мощностью 16 тысяч лошадиных сил, что составляет 2 л.с. на 10 000 кг. Это то же самое, что вести огромный грузовик с полуприцепом, на котором стоит двигатель от газонокосилки и парковать его в месте, допускающем клиренс по 1 м с каждой стороны.

Усложняя ситуацию, что в общем то обычно, и моделируя ветровой дрейф представим, что грузовик скользит вбок со скоростью 1 км/час, а добавив течение представим, что место парковки двигается вдоль дороги. Моделируя ситуацию, добавим 2 небольшие авто-газонокосилки, чтобы с их помощью подталкивать грузовик к обочине на место парковки, которые также как и грузовик скользят и смещаются.

Для полноты картины добавим еще один фактор: представьте, что у вас нет тормозов, вы должны тормозить грузовик, заставляя крутиться назад колеса, но при этом вам приходится отпускать руль, так как большие суда при движении назад не управляются. И при этом, если вы допустите ошибку, вас отдадут под суд и заставят доказывать свою проф. пригодность.

\*\*\*\*\*

**Частная собственность** (из Википедии)— одна из форм собственности, которая подразумевает защищённое законом право физического или юридического лица, либо их группы на предмет собственности. Частная собственность является неотъемлемой частью рыночной экономики. Восстановление института частной собственности в России произошло в 1990 году.

**Частный собственник вправе поступать со своей собственностью по своему усмотрению** (продавать, дарить, завещать и т. п.) **без согласования с публичными (государственными) властями** (как уже неоднократно было частными лоцманскими компаниями). Потому иногда частная собственность рассматривается как противоположность государственной и муниципальной собственности.

В СССР происходило разделение понятий личная и частная собственность. Основное различие заключалось в недопустимости нахождения в частной собственности общественных по трудовому вкладу средств производства. Также понятие частной собственности противопоставлялось понятию государственной собственности.

Связано это было с пониманием частной собственности как вида собственности, при которой часть общественной собственности отчуждается из общественного владения в пользу частного собственника и используется для узаконенного грабежа тех, кто на самом деле создает материальные блага в пользу формального владельца частной собственности на средства производства.

Подготовил

В. Егоркин

05 февраля 2019 г.