

Усов Алексей Вячеславович

**АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРИМОРСКОГО ФИЛИАЛА
МОРСКОЙ СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА В КОНТЕКСТЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
МОРСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ**

В статье анализируется деятельность Приморского филиала ФБУ "Морспасслужба Росморречфлота" по проведению аварийно-спасательных операций, рассматриваются основные виды работ, обозначается основа нормативно-правового регулирования аварийных случаев. Дается динамика наиболее значимых спасательных операций с конца 50-х годов XX века по 2014 год. Обращается внимание на необходимость системного изучения деятельности приморской аварийно-спасательной службы в контексте обеспечения морской безопасности Российской Федерации в дальневосточном регионе.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2015/3-2/53.html

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и
искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2015. № 3 (53): в 3-х ч. Ч. II. С. 200-203. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2015/3-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

УДК 94(571.6)

Исторические науки и археология

В статье анализируется деятельность Приморского филиала ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» по проведению аварийно-спасательных операций, рассматриваются основные виды работ, обозначается основа нормативно-правового регулирования аварийных случаев. Дается динамика наиболее значимых спасательных операций с конца 50-х годов XX века по 2014 год. Обращается внимание на необходимость системного изучения деятельности приморской аварийно-спасательной службы в контексте обеспечения морской безопасности Российской Федерации в дальневосточном регионе.

Ключевые слова и фразы: морская безопасность; аварийно-спасательная операция; морская авария; дальневосточный регион; Приморский филиал . Морспасслужбы Росморречфлота.

Усов Алексей Вячеславович

*Дальневосточный юридический институт МВД России (филиал) в г. Владивостоке
101-mvd@mail.ru*

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРИМОРСКОГО ФИЛИАЛА МОРСКОЙ СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА В КОНТЕКСТЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОРСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ[©]

В современных условиях обеспечение безопасности человека на море было и остается важнейшей проблемой судоходства, судостроения и смежных областей техники. Мореплавание – сфера деятельности человека, связанная с возможностью аварий и гибели людей. Ежегодно в мире при авариях свою жизнь подвергают опасности в среднем 6000 чел. Около 2000 из них погибают. Только 10% всех таких случаев относятся к форсмажорным, т.е. не зависящим от деятельности человека обстоятельствам, около 15% аварийных ситуаций являются следствием недостатка конструкции судов, механизмов или внезапного отказа техники. Остальные 75% происходят по причинам некомпетентности или несвоевременных действий людей (отсутствие чувства ответственности, беспечность, слабая профессиональная подготовка, недостатки в организации судовой службы, отсутствие навыков в использовании спасательных средств, недостаточная организация спасательной службы на берегу и др.) [2, с. 64].

Снижение риска для жизни людей может быть достигнуто на основе системного подхода к обеспечению безопасности. Для успешного осуществления этой задачи необходимо обобщение исторического опыта деятельности специализированных морских служб.

Актуальность исследования определяется рядом факторов:

- необходимостью укрепления геополитического положения России как ведущей морской державы. При этом морские спасательные системы становятся важным звеном в обеспечении безопасности Российской Федерации на море;
- развитием международных связей России, интеграцией в международные системы спасения;
- увеличением на транспорте (в том числе российском) числа аварий и других чрезвычайных ситуаций, вызванных не только нарушением правил эксплуатации технических систем, но и физическим состоянием самих этих систем: высокой степенью износа и их техническим несовершенством.

Несмотря на высокий уровень конструктивной безопасности морских судов, насыщения их надежными средствами судовождения и связи, катастрофы на море с человеческими жертвами продолжают иметь место. Это объясняется продолжающейся интенсивностью судоходства, расширением работ по исследованию и освоению Мирового океана. Кроме риска для жизни человека, с авариями и гибелью морских судов, а также сооружений связаны огромные экономические потери. В данных условиях морской спасательной службе России отводится особая роль – участие в реализации национальной морской политики утвержденной до 2020 г. [5; 14]. Учитывая реализацию многочисленных стратегических задач, в числе которых активная работа на нефте- и газодобывающих комплексах дальневосточного шельфа, существует необходимость регулирования экологической защиты морских вод, в процессе которой морская спасательная служба принимает активное участие.

Однако в современный период, несмотря на то, что на морских судах появились более совершенные навигационные приборы и системы, усилился контроль за состоянием нагрузки, относительное число аварий не снижается.

Опасность для жизни человека – генезис аварийной ситуации может произойти на судне (или плавучем объекте) в любой момент времени, начиная с выхода его в рейс и заканчивая возвращением в порт приписки. Под , аварийным случаем (АС) понимается любое происшествие с морским судном, при котором уже возникла или может образоваться в будущем реальная опасность для людей, судна и/или груза, а также для морской среды в связи с эксплуатацией в целях судоходства самоходного или несамоходного плавучего сооружения.

Аварийные случаи на море подразделяются на два основных вида: во-первых, АС, требующие проведения спасательных операций или мероприятий по оказанию помощи, подлежащие обязательному расследованию и

классификации; во-вторых, АС, которые еще не произошли, но неизбежно произойдут, если не будут приняты предупредительные меры по недопущению их возникновения. Расследование в подобных случаях, как правило, не производится. Что касается классификации АС второго вида, то ее производит капитан судна [17, с. 7].

Наличие опасности или реальность ее близкого появления служит условием для выполнения защитных действий в состоянии крайней необходимости.

Нормативные акты, в которых содержится классификация АС, приняты практически во всех морских государствах.

Основной организацией, объединяющей усилия различных стран по обеспечению безопасности на море, является Международная морская организация (ИМО) при ООН. Ассамблеями ИМО в виде резолюций принимаются основные руководящие документы, дополняющие действующие международные конвенции (СОЛАС-74, ПДМНВ-78/95) [4; 16]. Так, с 1993 г. в качестве девятой главы в состав основного документа включен Международный кодекс управления безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения моря (МКУБ-93). Согласно резолюции ИМО 47 (66) от 4 июля 1996 г. Основным документом, определяющим требования к спасательным средствам, стал Кодекс ЛСА, который включен в качестве раздела 4 в состав третьей главы СОЛАС-74 и вступил в силу с 1 июля 1998 г.

В спасательных операциях принимают участие транспортные суда, военные корабли, вертолеты. Однако наиболее сложные работы по спасанию в неблагоприятных условиях могут эффективно выполнять лишь спасательные суда – специальной постройки, предназначенные для оказания помощи в море аварийным объектам, кораблям, подводным лодкам. Основными видами спасательных работ являются [3, с. 28-29]:

- заделка повреждений в корпусе аварийного объекта (АО) и откачка воды из его отсеков (производится специально обученным экипажем спасателя, имеющим в своем составе опытных водолазов);
- буксировка АО к месту дислокации;
- снятие АО с мели и буксировка на базу для дальнейшего ремонта;
- тушение пожаров на судах и береговых объектах;
- оказание помощи аварийным подводным лодкам и спасение их личного состава;
- спасательное обеспечение буровых работ.

Выполнение рассмотренных работ является основным назначением спасательных судов. Однако на них часто возлагают и дополнительные задачи, например, буксировка на дальние расстояния плавучих доков, полупогружных платформ, подъем затонувших объектов и т.п.

В условиях дальнейшего хозяйственного освоения Дальнего Востока России и усиления его роли в Азиатско-Тихоокеанском регионе, особое значение приобретает необходимость обеспечения безопасности на море [19, с. 48]. Важнейшая роль в организации аварийно-спасательных работ принадлежит Приморскому филиалу ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота».

Истоки деятельности Приморского филиала ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» уходят корнями в 1957 г., когда в Дальневосточном объединенном морском пароходстве была создана «Служба пути, судоподъемных и подводно-технических работ» согласно приказу начальника от 10 июля 1957 г. № 1156. В соответствии с приказом от 30 мая 1959 г. № 152 Министерство морского флота СССР возложило на Экспедиционный отряд аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ (ЭО АСПТР) Дальневосточного морского пароходства (ДВМП) обязанности по выполнению аварийно-спасательных работ и ответственность за спасение человеческих жизней на море [1, д. 501, л. 75-78; 10, д. Приказы, л. 5-7]. С 1959 г. по настоящее время предприятие прошло путь от отряда пароходства до Приморского филиала Федерального бюджетного учреждения (ФБУ) «Морская спасательная служба Росморречфлота» [7; 8; 9, д. ДВ БАСУ Устав, л. 10-16; 11].

Основной задачей Приморского филиала является поддержание готовности сил и средств, направленных на оказание помощи людям и судам, терпящим бедствие на море, ликвидацию аварийных разливов нефти. В распоряжении приморской спасательной службы находятся буксирно-спасательные, специализированные и вспомогательные суда, аварийно-спасательное и водолазное оборудование, техническое оснащение для ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов на море; персонал, имеющий соответствующий опыт работы в чрезвычайных ситуациях.

Приморский филиал ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» (директор Юрий Владимирович Леляев) осуществляет в зоне ответственности Российской Федерации, в соответствии с Уставом и Положением о филиале следующие виды деятельности [15]:

1. обеспечивает аварийно-спасательную готовность на бассейне для решения задач по оказанию помощи людям и судам, терпящим бедствие на море и по ликвидации последствий морских аварий;
2. оказывает услуги в области аварийно-спасательных, судоподъемных, подводно-технических работ и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (ЛРН) в море;
3. обеспечивает готовность и участие в ЛРН;
4. осуществляет буксировку судов и других плавучих объектов, предназначенных на слом, в том числе за пределы РФ оказывает иные буксировочные услуги;
5. выполняет подводно-технические (водолазные) работы в портах, выявляет, устраняет дефекты подводных частей корпусов судов;
6. взаимодействует с другими организациями в области предупреждения аварийности флота, организации сохранности и отстоя аварийных судов, проведения мероприятий по обеспечению безопасности мореплавания в зоне ответственности Предприятия;
7. участвует в международных мероприятиях по предупреждению и ликвидации последствий аварий и катастроф подводного и техногенного характера.

За период с начала организации деятельности филиала до конца 1990-х годов были успешно проведены 27 аварийно-спасательных операций по оказанию помощи судам и людям, терпящим бедствие на море, и 11 мероприятий по предотвращению и ликвидации разливов нефтепродуктов в море, поднято на поверхность 5 затонувших судов и кораблей [6, с. 176-177]. Наиболее значимыми действиями по спасанию этого периода были: снятие с мели т/х , Рабочая сменаї (1981 г.); тушение пожара с последующей буксировкой т/к , Амбарчикї (1982 г.); судоподъем атомной подводной лодки в бухте Чажма (1985 г.); участие в ЛРН у берегов Японии с затонувшего танкера , Находкаї в (1997 г.) и др.

С 2000 г. по 2014 г. проведено 92 аварийно-спасательные процедуры, среди них: снятие судов с мели – 8; аварийные буксировки – 35; действия по поиску людей – 9; операции по сопровождению – 4; работы по восстановлению плавучести – 5; ЛРН мероприятия – 16; тушение пожаров – 3 [12, д. Аварийно-спасательная работа 2010-2012 гг., л. 102-105; 13, д. Аварийно-спасательная работа 2010-2012 гг., л. 62-64; 18, д. Журнал учета аварийно-спасательных работ ФГУП , ДВ БАСУї (начат в 2000 г.), л. 1-12].

Многие акты спасания имеют уникальный характер, например, тушение пожара с последующей буксировкой БМРТ , Каскад-103ї (2002 г.); мероприятия по ЛРН в нефтехранилище в/ч 40646 Тихоокеанского флота (2005 г.); поиск и спасение экипажа т/х , New Starї (2009 г.); освобождение из ледового плена в Охотском море КРКПБ , Содружествої, ТР , Берег Надеждыї, НИС , Профессор Кизеветтерї, ТР , Антон Туринї, РТМ , Мыс Елизаветыї (2010-2011 гг.); обеспечение безопасности объектов расположенных рядом с горящим строящимся мостовым переходом через бухту Золотой Рог (2011 г.). Спасательными операциями руководили сотрудники, имеющие соответствующий стаж и многолетний опыт работы в условиях чрезвычайных ситуаций: В. М. Баранов, С. С. Паршинцев, В. Н. Ноговицын, В. Н. Грищук, А. Н. Сиденко, А. Г. Медвеженков, А. А. Раев, Р. А. Горшков, П. Ф. Костусев, П. А. Вайбузов, А. Н. Попенков, О. Н. Невмержицкий, Е. В. Романчук, А. А. Плотников, В. Г. Ларькин, А. В. Осетров.

За профессиональное выполнение служебных обязанностей и личное мужество, проявленное в ходе мероприятий по спасанию на море, многие сотрудники были удостоены государственных и ведомственных наград. Приобретенный опыт передается новому поколению специалистов и водолазов Приморского филиала ФБУ , Морспасслужбы Росморречфлотаї.

Анализируя деятельность приморской морской спасательной службы, следует сделать вывод о том, что безопасность человека в море зависит от состояния всего комплекса технических средств, обеспечивающих транспортировку людей и грузов, а также выполнения разнообразных работ в условиях мореплавания. Риск для жизни людей может быть вызван различными обстоятельствами: ошибками, допущенными судоводителем либо кем-нибудь из судового персонала, недочетами при проектировании и постройке судна, воздействием неблагоприятных внешних факторов, отказами систем и устройств самоходного или несамоходного плавучего сооружения, используемого в целях судоходства.

По оценкам специалистов, причинами 80% всех АС являются действия судового персонала. Безопасность мореплавания зависит не только от степени надежности судна и его элементов. Но и от уровня квалификации персонала и организации работы различных служб на судне.

Человеческий фактор зависит от:

- социальных условий – политики судовладельца, национальности, условий найма на работу (контракта), преданности компании (лояльности);
- состояния здоровья – выносливости, утомления, тяжести работы (стресс), питания, бытовых условий, организации отдыха;
- условий судна – особенностей конструкции, дисциплинарной практики; обслуживания судна, уровня механизации и автоматизации;
- действующих правовых норм;
- подготовленности и способностей – образования, квалификации, тренированности, профессиональных навыков;
- условий труда и быта – вида выполняемых обязанностей, условий на рабочем месте, морального климата на судне, авральных, сверхурочных работ, организации службы на судне (периоды занятости и отдыха);
- других факторов – нарушение биологических ритмов из-за смены часовых поясов, отрыв от дома и близких, дефицит времени при принятии решений, зачастую недостаточный культурный и моральный уровень моряков и др.

В целом риск для жизни и здоровья людей возникает как в связи с разрушением конструкций, неисправностью судовых систем, устройств, так и вследствие ошибочных действий членов экипажа из-за неточного восприятия информации. Неправильного решения или ошибок при реализации принятого решения.

Таким образом, за годы службы морские спасатели Приморского филиала , Морспасслужба Росморречфлотаї показали высочайший профессионализм, мужество и верность долгу. Их работа заслужила признание не только в нашей стране, но и в мире. Приобретен колоссальный опыт по разработке и проведению более 130-ти аварийно-спасательных операций. Практически каждый акт спасания может считаться уникальным вследствие многообразия факторов и обстоятельств, связанных с возникновением риска для человеческой жизни в условиях мореплавания.

В целом, решение вопросов безопасности может быть найдено при системном подходе к исследованию проблемы, способствующем совершенствованию действий по предотвращению гибели людей и сохранению материальных ценностей, что может быть полезным при выработке научно-обоснованной политики в деле спасания людей на море.

Изучение исторического опыта в данной сфере позволяет не только расширить представление о практической деятельности морских спасателей в Дальневосточном морском бассейне, но и является ключевой основой для разработки и внедрения новых подходов к обучению, воспитанию и подготовке специалистов-спасателей.

Список литературы

1. **Государственный архив Приморского края** (ГАПК). Ф. 46. Оп. 77.
2. **Гурьев В. Г.** К вопросу обеспечения безопасности человеческой жизни на море // Управление безопасностью мореплавания и подготовка морских специалистов: материалы третьей международной конференции. Калининград: БГА РФ, 2003. С. 64-65.
3. **Дунаевский Е. Я.** Спасение на море: справочник. М.: Транспорт, 1991. 143 с.
4. **Международный кодекс по спасательным средствам (Кодекс ЛСА)**. Изд-е 3-е, доп. СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2001. 160 с.
5. **Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года** [Электронный ресурс]: утверждена Указом Президента Российской Федерации № Пр-1387 от 27.07.2001 г. URL: <http://www.scrf.gov.ru/documents/34.html> (дата обращения: 22.01.2015).
6. **Морские спасатели России** / под ред. В. И. Карева. М.: Морской флот, 2007. 448 с.
7. **О внесении изменений в Устав Федерального бюджетного учреждения «Государственная морская аварийная и спасательно-координационная служба Российской Федерации»** [Электронный ресурс]: распоряжение Росморречфлота от 24.06.2014 № АД-242-р. Доступ из СПС , КонсультантПлюс.
8. **О реорганизации ФГУП «Балтийское бассейновое аварийно-спасательное управление»**: распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.01.2013 № 12-р // Собрание законодательства Российской Федерации (СЗРФ). 2013. № 3. Ст. 222.
9. **Об образовании Дальневосточного и Камчатского бассейновых аварийно-спасательных управлений**: Приказ Главного управления Государственной морской аварийно-спасательной службы от 26.02.1993 № 1 // Текущий архив ПФ ФБУ , Морспасслужба Росморречфлота.
10. **Об организации в пароходствах экспедиционных отрядов аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ (АСПТР)**: Приказ ММФ СССР от 30.05.1959 г. № 152 // Текущий архив ПФ ФБУ , Морспасслужба Росморречфлота.
11. **Основные этапы реформирования системы Госморспасслужбы России** [Электронный ресурс]. URL: <http://gmsr.ru/reformirovanie> (дата обращения: 05.10.2014).
12. **Отчёт о проведении аварийно-спасательной операции КРКПБ «Содружество», ТР «Берег Надежды», НИС «Профессор Кизеветгер», ТР «Антон Турин», РТМ «Мыс Елизаветы»** // Текущий архив ПФ ФБУ , Морспасслужба Росморречфлота.
13. **Отчёт о проведении аварийно-спасательной операции мостового перехода через бухту Золотой Рог** // Текущий архив ПФ ФБУ , Морспасслужба Росморречфлота.
14. **Подпрограмма «Морской транспорт» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)»**: Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 г. № 848 // СЗРФ. 2001. № 51. Ст. 4895.
15. **Приморский филиал ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»** [Электронный ресурс]. URL: <http://prm.gmsr.ru> (дата обращения: 05.10.2014).
16. **Путеводитель по поправкам за период 1993-2003 гг. к международной конвенции СОЛАС-74**. СПб.: ЗАО ЦНИИ морского флота, 2003. 64 с.
17. **Сидорченко В. Ф.** Стандарты чрезвычайных действий при спасании на море: монография. СПб.: СПбМТУ, 2009. 320 с.
18. **Текущий архив ПФ ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»**.
19. **Чистяков А. Н.** Совершенствование системы защиты национальных интересов России в морских пограничных пространствах Дальневосточного федерального округа // Обеспечение безопасности личности, общества, государства в Дальневосточном федеральном округе: материалы VI межрегиональной научно-практической конференции. Хабаровск: Изд-во Хаб. воен. инс. ФПС России, 2003. С. 40-50.

**SEARCH-AND-RESCUE OPERATIONS IN ACTIVITY OF THE PRIMORSKY BRANCH
OF THE SEA RESCUE SERVICE OF THE FEDERAL AGENCY FOR MARITIME
AND RIVER TRANSPORT OF RUSSIA IN THE CONTEXT OF MARITIME SECURITY
PROTECTION OF THE RUSSIAN FEDERATION IN THE FAR EASTERN REGION**

Usov Aleksei Vyacheslavovich

*Far Eastern Law Institute of the Ministry of the Interior of the Russian Federation (Branch) in Vladivostok
101-mvd@mail.ru*

In the article the author analyzes the activity of the Primorsky branch of the Sea Rescue Service of the Federal Agency for Maritime and River Transport of Russia on conducting search-and-rescue operations, considers the main types of the works, and identifies the foundation of the normative-legal regulation of emergency cases. The dynamics of the most significant rescue operations since the end of the 50s of the XX century till 2014 is presented. Attention is drawn to the need for the systemic study of the activity of the Primorsky search-and-rescue service in the context of the maritime security protection of the Russian Federation in the Far-Eastern region.

Key words and phrases: maritime security; search-and-rescue operation; accident at sea; the Far-Eastern region; the Primorsky branch of the Sea Rescue Service of the Federal Agency for Maritime and River Transport of Russia.