

УДК 347.799.2

Осичанский П.И.
Osichanskij P.I.

Воспитание «человеческого фактора»

Educating "the human factor"

В статье рассматривается работа Центра по расследованию аварий и инцидентов на море как образовательного и экспертного подразделения учебного заведения, которое не только знакомит обучающихся с крупнейшими морскими авариями и катастрофами, но и способствует развитию исследовательских навыков в расследовании аварий и инцидентов на море.

Ключевые слова: *Центр, расследование аварий и инцидентов на море, морские учебные заведения*



This article examines the work of the Center for Investigation of accidents and incidents at sea as an educational unit and expert institution that not only introduces students with major marine accidents and disasters, but also contributes to the development of research skills in the investigation of accidents and incidents at sea.

Key words: *Center, investigation of accidents and incidents at sea, marine educational institutions*

Центр по расследованию аварий и инцидентов на море (далее – Центр) создан и работает с 2013 года в Федеральном бюджетном государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского» (далее – МГУ).

Мы полагаем, что в рамках образовательного направления деятельности вуза Центр будет полезен, прежде всего, тем, что познакомит студентов юридического факультета и курсантов-судоводителей не только с крупнейшими морскими авариями и катастрофами, даст чёткое представление о причинах этих аварий, но и разовьёт исследовательские навыки в расследовании аварий и инцидентов на море. Безусловно, далеко не каждый юрист или судоводитель станет впоследствии экспертом по авариям, но знание обстоятельств, которые предшествовали той или иной аварии, помогут такому судоводителю своевременно и правильно оценить надвигающуюся опасность.

Несколько лет назад в интернете прошла информация о том, как в одном из высших морских учебных заведений юга России среди курсантов был проведён опрос, что они знают об аварии пассажирского лайнера «Адмирал Нахимов». Выяснилось, что только 8% из общего числа опрошенных смогли хоть что-то сказать по поводу этой аварии.

В 2014 году мы провели в МГУ похожий тест-опрос среди курсантов-судоводителей выпускного курса. Только вопросы мы поставили шире:

что вообще они знают о крупнейших кораблекрушениях прошлого и нынешнего веков? К сожалению, кроме «Титаника» и «Косты Конкордии» курсанты не смогли назвать ни одной аварии. Нельзя считать нормальным, когда молодые люди, избрав делом своей жизни столь суровую и мужественную профессию моряка, не знают главных опасностей, которые подстерегают их на трудном морском пути. Ведь в таком знании важен не только элемент общей эрудиции молодого специалиста, но, прежде всего, ответственный подход к своим обязанностям судоводителя, командира, оператора, управляющего огромными и быстроходными океанскими лайнерами. Человека, которому доверены огромные материальные ценности и человеческие жизни. В конечном итоге, эрудиция и ответственность и есть то, что составляет суть морской профессии, то, что мы называем «человеческим фактором», когда авария происходит. А этот «человеческий фактор» уже зашкаливает за 85%.

В 2013 году Центр провёл ролевую игру по столкновению в 1986 году пассажирского лайнера «Адмирал Нахимов» и сухогруза «Пётр Васёв». В игре принимали участие курсанты 3-го курса судоводительского факультета и студенты юридического факультета МГУ. На «скамье подсудимых» были капитаны обоих судов, в процессе участвовали прокурор, адвокаты, судьи, свидетели. Был привлечён также эксперт. «Виновные», отвечая на вопросы прокурора, судей и адвокатов, нарисовали полную, составленную поминутно, картину кораблекрушения. И участники процесса, и зрители не только погрузились в трагические события почти тридцатилетней давности, но со всей очевидностью увидели причины этой нелогичной аварии, насквозь пронизанной тем самым пресловутым «человеческим фактором».

В этом году готовится ещё одна ролевая игра, теперь уже по гибели в Японском море в октябре 2006 года теплохода «Синегорье». Если предыдущая авария была важна для участников ролевой игры и всех присутствующих прежде всего своей значимостью, – каждый грамотный человек должен иметь представления о ней, тем более моряк, – то в кораблекрушении «Синегорья» значение будут иметь не только причины, но и все события, предшествующие его гибели. Эта авария свидетельствует о том, как нельзя быть с морем на «ты», как важно знать и выполнять «азы» при погрузке и перевозке леса, как правильно понимать значение выражения «плавание на попутной волне». В течение полутора часов курсанты будут оперировать знаниями правил перевозки груза, правил погрузки и крепления палубного груза, расчёта остойчивости, метеорологии, правил использования спасательных средств и многими другими знаниями, полученными в «мореходке». Студенты юридического факультета, в свою очередь, не только блеснут знаниями статей Уголовного кодекса Российской Федерации, но и умением определять состав преступления в действиях или бездействиях должностных лиц. Они сами будут выносить постановления о возбуждении уголовных дел, принимать судебные решения и выносить приговоры.

Нас иногда спрашивают: «А вы намерены привлекать студентов и курсантов непосредственно к расследованию аварий и инцидентов на море?». Ответ здесь очевиден: да, будем привлекать. В 2013 году Центром было проведено три экспертизы, к ним студенты и курсанты привлекались на стадии сбора и анализа действующего законодательства.

Несколько подробнее хотелось бы остановиться на второй составляющей работы Центра – на расследовании аварий и инцидентов на море. Итак, три экспертизы: две из них были посвящены исследованию причин исчезновения у берегов Японии рыболовной шхуны «ODISSEY» с двенадцатью членами экипажа – гражданами Российской Федерации, и третья – гибели крабового процессора «Шанс-101».

Проблема при проведении первых двух экспертиз заключалась в том, что для воссоздания правдоподобной версии гибели судна не было никаких данных, кроме краткой информации. Следственному комитету РФ понадобилось почти пять лет, прежде чем удалось получить от корейской стороны хоть какие-нибудь материалы расследования. Эта информация была получена по линии Министерства иностранных дел Российской Федерации. Наши корейские коллеги прислали своё расследование на корейском языке, и только после перевода всех присланных материалов на русский язык удалось составить более или менее правдивую картину случившегося и сделать экспертное заключение.

Рассмотрим третью аварию: причины и обстоятельства гибели крабового процессора «Шанс-101». Сотрудники Центра занимались данной аварией по заданию Дальневосточного следственного управления на транспорте СК РФ. Из множества поставленных перед Центром вопросов первостепенное значение имели лишь два вопроса: почему затонул крабовый процессор «Шанс-101» и почему погибло так много людей? Из 30 членов экипажа (в их число входили и 11 моряков из Индонезии) в живых осталось только половина. Семь индонезийцев и восемь граждан Российской Федерации из рейса домой не вернулись.

Промысловый рейс у краболова-процессора «Шанс-101» начался 27 декабря 2012 года с выходом из порта Пластун. Судно должно было вести промысел глубоководных крабов японикус, ангулятус и равношипого краба в Японском и Охотском морях, с выпуском продукции в виде мороженых секций краба.

24 января 2013 года судно попало в шторм, и капитан принял решение начать штормование носом на волну, курсом 35-50 градусов со скоростью 2-3 узла. Случилось это на севере Японского моря, в 30-40 милях к юго-востоку от бухты Светлая. О том, как судно и экипаж были готовы к штормовым условиям, мы узнаем чуть позже со слов самих моряков. Шторм непрерывно продолжался 25 и 26 января. О том, какой силы был шторм, говорится в справке Приморского управления по гидрометеорологии: «Прогноз погоды от 20.00 25.01.2013 до 20.00 26.01.2013, Японское море, район 11450: ветер северный-северо-западный 22-27 м/сек, высота волны – 5 – 5,5 метров, с утра – 6 метров». Эта информация подтверждается и показаниями командиров судна.

Насколько опасен такой шторм для такого судна как КП «Шанс-101»?

Сказать, что совсем не опасен – значить согрешить против истины. Вообще, вопрос не очень корректен. Это всё равно, что спросить, можно ли убить человека, дав ему по лицу? Очевидно – нельзя. Но если ударить так, что человек упадёт и ударится виском о бордюр или на валявшийся неподалёку кирпич, то не исключено, что удар может закончиться весьма печально. То же самое и со штормом. Если соблюдать элементарные правила маневрирования в неблагоприятных условиях, то судну по плечам и более серьёзные штормы. А если пренебрегать ими – случиться может всё, что угодно. Что и произошло в тот злосчастный полдень 26 января 2013 года.

Утром 26 января на вахту заступил капитан судна КП «Шанс-101». Судно, как было сказано выше, малым ходом следовало против волны и ветра, и по какой причине капитан решил поменять курс – неизвестно. Сначала он пригласил старшего механика на мостик и с целью выравнивания крена приказал тому начать перекачку топлива с правого борта на левый. Старший механик ушёл выполнять распоряжение, но, по словам вахтенного 3-го механика, перекачать они успели лишь 40 литров. Капитан явно нервничал, ибо никто из оставшихся в живых членов экипажа не смог внятно зафиксировать наличие какого-либо крена

до начала опасного манёвра. Если крен и в самом деле был, то вряд ли он представлял опасность для судовождения. Однако решение о смене курса, вероятно, крепко засело в капитанской голове, и за несколько минут до манёвра с очередным поручением он отсылает своего второго помощника в помещение фабрики.

Вот как вспоминает те события 2-й помощник капитана: «26 января 2013 года примерно в 11.00 я зашёл на мостик, в это время на мостике вахту нес капитан судна Павлов В.А. и также там находились боцман Красников и матрос Евдокимов, которые несли вахту у руля поочередно, меняясь через час. Погода была штормовая, ветер – 20-25 метров, волна 4-5 метров. Как только я зашёл на мостик, капитан отправил меня в помещение фабрики, чтобы я проверил закрытие клапана накопительного бункера. Я спустился в помещение фабрики, не выходя на палубу, проверил клапан на бункере, он был закрыт. Возвращаясь обратно, я шёл мимо двери, ведущей из фабрики на палубу, и увидел, что эта дверь открылась и в помещение фабрики хлынула вода, залив мне ноги на высоте колен. Я попытался закрыть дверь, но у меня не хватило сил, чтобы сдвинуть её. Одновременно я увидел, что на судно надвигается ещё одна волна. После её удара судно сильно накренилось, а, учитывая, что в этот момент судно выполняло поворот в левую сторону, судно получило крен на правый борт. Последующие две волны закрыли пространство между переборкой помещения фабрики и наращённым фальшбортом наружного борта. Шпигаты не справлялись с отливом воды за борт. Хочу добавить, что наращённый фальшборт представлял собой конструкцию для защиты промысловой палубы от ветра и воды. Максимальная высота фальшборта примерно 2 метра, фальшборт являлся продолжением надводного борта. После прохождения второй волны я сразу побежал в свою каюту, чтобы надеть гидротермокостюм, в это время крен судна на правый борт был уже критический, при этом сигналов тревоги я не слышал, они не подавались. Надев в каюте гидротермокостюм, я вышел на мостик, взял радиобуй и пошёл на выход, поднявшись на левый борт судна, крен в это время уже был 90 градусов».

Динамика процесса под название «опрокидывание судна из-за потери остойчивости» хорошо изучена в современной литературе по теории устройства судна. И мы не «откроем Америки», если начнём пошагово описывать весь процесс потери остойчивости КП «Шанс-101» после того, как внутрь этого судёнышка стала огромными массами поступать забортная вода. Центр тяжести судна резко пошёл вверх, судно вошло в состояние неустойчивого равновесия, легло на борт, а далее волны завершили своё «чёрное дело», перевернув судно килем вверх. Остаётся только выяснить, каким образом при развороте через левый борт, имея такой мощный наращённый фальшборт, судно зачерпнуло огромную массу воды?

Здесь нам поможет теория, которая гласит: «постановка судна лагом к волне в большинстве случаев нежелательна, и такое положение судна можно допустить только при достаточной остойчивости, и когда судно не попадает в резонансную зону при бортовой качке» [1, с. 362]. Есть такое понятие в теории мореплавания как «бродчинг». Произошло оно от английского *broaching* – резкий поворот судна с курса под действием внешних сил. Именно это произошло с «Шансом-101», когда капитан предпринял свой необдуманный манёвр с поворотом влево. Приведём ещё одну цитату из учебника В.И. Снопкова: «При плавании в штормовую погоду переход судна со встречных курсовых углов на попутное волнение всегда таит в себе возможную опасность. Прежде всего, она связана с усилением качки, зарыванием в волну, попаданием на палубу больших масс воды и др. ». Вот здесь-то и произошла та самая

мощная волновая атака на судно, свидетелем которой стал второй штурман И.А. Бессмертный. Высокий фальшборт не дал этой волне быстро вернуться в море, и судно, получив крен на правый борт, как бы зависло. Оно не отыграло назад, как это делает «ванька-встанька», а, дождалось второй и третьей волны, продолжая лежать на правом борту. Открытая дверь в фабрику допустила эту волну внутрь судна, постепенно понижая остойчивость, и пока через эту дверь не влилось столько воды, сколько нужно для полной потери остойчивости, судно продолжало лежать на борту. Этим и объясняется та самая десятиминутная пауза, которая позволила членам экипажа оставить судно – кому в костюме, а кому в нижнем белье.

Но переходим ко второму вопросу: почему погибло так много людей?

В упомянутых средствах массовой информации приводились примеры гибели других аналогичных судов полностью с экипажами, например, научно-исследовательского судна «Аметист». В данном же случае, как отмечают, половина спаслась. С точки зрения оптимиста, стакан наполовину полон, пессимиста – наполовину пуст. Только есть ли у нас основания для оптимизма, когда мы узнаем всю правду о том или ином кораблекрушении?

Давайте внимательно вчитаемся в строки, написанные самими моряками, теми, кто выжил в условиях полуторасуточного январского кошмара на холодном, захлёстывающем ледяными брызгами плоту. Второй помощник капитана: «Я на судне с 2012 года в должности второго штурмана. В порту Пусан, Корея, с 27.02.2012 г. по 05.04.2012 г. наше судно находилось на ремонте». И далее: «За время моего нахождения на судне «Шанс-101» учебные тревоги ни разу не проводились, спасательные средства мы не надевали». Иными словами, ни с февраля по апрель 2012 года, ни после, вплоть до гибели судна, учебные тревоги не проводились.

А вот что говорят индонезийцы. Нурхасин: «Когда я попал на борт судна, то мне никто ничего не объяснил – инструктаж не было, учений по действиям в условиях аварии также не было. Есть ли вообще на судне спасательные средства – мне не рассказывали. Я случайно узнал, что у меня в каюте есть гидрокостюм. Как им пользоваться я не знаю. С экипажем я общался, как мог – жестами и т.п., так как ни по-русски, ни по-английски я не понимаю». Абдул Мухамад Муксин: «15.09.2012 года я прибыл на судно. Никто никаких инструктажей со мной не проводил, учений на борту судна также не проводилось. О том, что на борту судна имеются гидрокостюмы, я узнал лишь через несколько дней, случайно заглянув в одну из сумок в своей каюте». Фарри Сентианто: «С момента, как я попал на судно, до момента крушения на судне ни разу не проводились учения по технике безопасности и действиям в аварийной ситуации. Инструктажей также никто не проводил, ни в каких журналах я не расписывался. На борту судна переводчика не было, находил общий язык с экипажем как мог».

Можно приводить высказыванию других членов команды, которые в один голос утверждали, что учебные тревоги не проводились, а гидротермокостюмы в большинстве своём были маленького размера. По поводу соразмерности костюмов – возможно, это не так, и, скорее всего, что это не так, но если тренировок по их использованию не проводили, то члены экипажа не смогли в этом разобраться. А если там действительно были маломерки, то при первой же учебной тренировке это обнаружилось бы, и они были бы заменены. Именно отсутствие гидротермокостюмов привело к гибели 8 человек уже после того, как они оставили судно и находились в плотях.

Много вопросов к капитану. Но он умер, и все эти вопросы следует адресовать компании. Компания должна позаботиться о том, чтобы капитан имел надлежащую квалификацию для управления судном, чтобы он был полностью осведомлён о СУБ компании и получал необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей, чтобы он не впадал в ступор при выполнении элементарного манёвра. О какой поддержке может идти речь, если судно штормовало почти трое суток, а порядок связи между судном и компанией оставался тот же – один раз в сутки, в 24.00, когда в офисе уже никого нет? Судно потерпело крушение до полудня 26 января, компания же начала проявлять беспокойство спустя сутки. А через 9 часов после начала поисковой операции был обнаружен первый плот с потерпевшими кораблекрушение моряками. То есть, если бы не эти обстоятельства, количество спасённых было бы большим.

Вглядываясь в очередную трагедию на море, приходишь к выводу, что и в этом случае всё будет как всегда: «стрелочника» найдут, а у моряков и рыбаков как не было, так и нет ни одного шанса выжить в этом бескрайнем море равнодушия, в которое погрузилась наша рыбная отрасль.

При проведении экспертиз всегда возникает вопрос, насколько такие исследования являются независимыми? Ответ на такой вопрос имеет принципиальное значение. Например, расследование, проведённое Гостранснадзором по причинам гибели «Шанса-101», было подвергнуто обструкции со стороны его владельца, и он добился пересмотра не столько причин гибели судна, сколько лиц, причастных к этой аварии. И второе расследование было выполнено уже под диктовку судовладельца. Вряд ли такой подход к расследованию аварий можно считать независимым. Центр же по расследованию аварий и инцидентов на море МГУ с самого начала создавался как независимая структура, способная выполнить экспертизу любой сложности. Опасения некоторых чиновников, что «нам альтернативные экспертизы не нужны», представляют собой ни что иное как рудименты прошлого, когда расследования аварий судов ММФ СССР проводились самим Министерством. Центр находится в начале становления, но его приверженность принципу независимости определена участием в его работе членов Дальневосточной ассоциации морских капитанов, уже четверть века профессионально занимающихся расследованием морских аварий и инцидентов.



Литература

1. Снопков В.И. Управление судном. СПб.: Профессионал, 2004, 536 с.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Snopkov V.I. Upravlenie sudnom. SPb.: Professional, 2004, 536 s.