

12444
Sundeksemplar

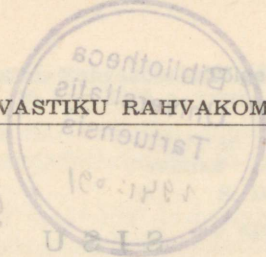
M Ä Ä R U S

MEREAVARIIDE SELGITAMISE
KORRA KONTA
JA „MÄÄRUSE“ INSTRUKTSIOONID

ПОЛОЖЕНИЕ

О ПОРЯДКЕ РАССЛЕДОВАНИЯ
МОРСКИХ АВАРИЙ
И ИНСТРУКЦИЯ К „ПОЛОЖЕНИЮ“

A-12114



NSVL MERELAEVASTIKU RAHVAKOMISSARIAAT

5085

U S I S

1. k.

NSVL Merelaevastiku Rahvakomissari Käsikiri
nr. 190, 15. apr. 1940. a.

MÄÄRUS
MEREAVARIIDE SELGITAMISE
KORRA KOHTA
JA „MÄÄRUSE“ INSTRUKTSIOONID

15. apr. 1940. a.

1. Panna kehtima nimu poolt kinnitatud „Määrus mereavaride selgitamise korra kohta“.
2. Lageda kehtetuks end. Veetranspordi Rahvakomissari käskkiri nr. 316, 20. juul. 1935. a. ja end. Veetranspordi Rahvakomissari käskkiri nr. 243, 10. det. 1936. a.

NSVL Merelaevastiku Rahvakomissar

S. Dukelski.

Vastutav toimetaja: M. Groscholz. Tehniline toimetaja ja korrektor: T. Teras. Trükk nr. 1058. Paber 61x86, 2. Ladumisele antud 11. I 41. Trükkimisele antud 31. jaan. 1941. a. KPT voliniku nr. MB-2312. 45 trükipooginat ladu + 2 tabelit. 23 968 trükmärki



9687

SISU

	Lk.
NSVL Merelaevastiku Rahvakomissari Käskkiri nr. 190, 15. apr. 1940. a.	3
Määrus mereavariide selgitamise korra kohta	5
Juhend „Määruse mereavariide selgitamise korra kohta“ rakendamiseks	20
Asjaosaliste isikute ülekuulamise protokoll vorm ..	33
Aruande M-18 vorm (juurde kleebitud).	

Vastutav toimetaja: M. Grosholm. Tehniline toimetaja
ja korrektor: [redacted] Tiraaž 500 eks. Tell. nr. 1058.
Paber 61×86¹/₃₂. Ladumisele antud 11. I 41. Trükkimi-
sele antud 31. jaan. 1941. a. KPP voliniku nr. MB-2312.
4½ trükipoognat ladu + 2 tabelit. 22 968 trükimärki
poognal. Levitatakse tasuta.

Merelaevastiku Rahvakomissari Tõlge vene keelest.

15. apr. 1940. a. juurde

Kinnitan NSVL Merelaevastiku Rahvakomissari

S. Dukelski

15. apr. 1940. a.

NSVL Merelaevastiku Rahvakomissari

K Ä S K K I R I

„Määruse mereavariide korra kohta“
kinnitamisest

Üldmäärused.

Nr. 190

1. Meretranspordi avariide selgitamist teos-

tavad meresad 15. apr. 1940. a. kui meresada-
mate ülemate funktsioonide täitjad sadamate

1. Panna kehtima minu poolt kinnitatud „Mää-
rus mereavariide selgitamise korra kohta“.

2. Lugeda kehtetuks end. Veetranspordi Rahva-
komissari käskkiri nr. 316, 20. juul. 1935. a.
ja end. Veetranspordi Rahvakomissari käsk-
kiri nr. 243, 10. dets. 1936. a.

NSVL Merelaevastiku Rahvakomissari

S. Dukelski.

1) Käskluse puhul eestikeelses tekstis on otsustav
venekeelne tekst.

Merelaevastiku Rahvakomissari käskkiri nr 190,
15. apr. 1940. a. juurde.

Kinnitan. NSVL Merelaev-
vastiku Rahvakomissär

S. Dukelski.

15. apr. 1940. a.

M Ä Ä R U S

MEREAVARIIDE SELGITAMISE KORRA

KOHTA,¹⁾

I p e a t ü k k .

Üldmäärused.

1. Meretranspordi avariide selgitamist teostavad meresadamate kaptenid kui meresadamate ülemate funktsioonide täitjad sadamate järelevalve alal, kooskõlas TKN määrusega 10. apr. 1931. a. („Määrus NSVL meresadamate ülemate õigustest ja kohustustest“, §§ 2-g ja 10 / S. K. 1931. a. nr. 22 § 186).

2. Järelevalvet sadamate kaptenite poolt korraldatud avarii-selgitamiste üle teostab vee-transporti prokurör, seal kus prokuröri koda puudub — kohtuuriija (NSVL prokuratuuri ringkiri 5. jaan. 1935. a. nr: 8/16 „NSVL prokuratuuri ringkirjade ja selgituste kogu“ 1936. a. lk. 29).

¹⁾ Kahtluse puhul eestikeelses tekstis on otsustav venekeelne tekst.

3. Avarii selgitamise alustamisest teatab sadamakapten viivitamatult prokurörile. Kui avarii selgitamisel selgitaja leiab kriminaalkuriteo tunnuseid, on ta kohustatud sellest kohe teatama prokurörile.

4. Sadamakapten või teine isik, kes teostab avarii selgitamist, on õigustatud ja kohustatud mereavarii selgitamise toimimisel:

a) teostama kannatanute, tunnistajate ja isikute, kelle peale võib antud juhul langeda vastutus, ülekuulamist, kutsudes neid välja ülekuulamisele;

b) külastama sadamas, reidil ja üldse NSVL vetes viibivaid laevu, välisriikide mittesõjalaevad ühes arvatud, ja teostama neil ülekuulamist ning vastavate laevaosade, kaupade, mehhanismide, seadeldiste ja varustuse ülevaatust;

c) teostama avarii, kaldaehitiste ja hoiatusmärkide ülevaatust;

d) nõudma vajaduse korral laeva lossimist või kauba ümberpaigutamist laeval;

e) võtma ülevaatuses asitõendusi, nagu: signaaltuled, üksikud vahendid jms. (§ 67 KPK), sellest akti koostades;

f) välja kutsuma eksperte.

Selgitamise toimetamisel võivad juures olla asjahuvilised pooled.

Oma järelduse asjast esitab avarii selgitamist teostav isik kirjalikult koos selgitusmaterjalidega akti kujul oma ja sadamakapteni allkirjaga sadama ülemale ja ärakirja vastavalt prokurörile.

Avariide selgitamine laevadel, mis on Merelaevastiku Rahvakomissariaadi organ. kasutamisel.

A. Avariide klassifikatsioon.

5. Selgitamisele kuuluvad kõik terviklust rikkuvad juhud avariide kategooriaist (kere, masinate, mehhanismide ja ehitiste vigastused) laeval, laevaga ja sadamaseadeldistega, mis võivad põhjustada klassi ja meresõiduõiguse kaotust. Kõik ülejäänud juhud selgitatakse vastavate laevanduste ja sadamate ülemate poolt distsiplinaarkorras.

6. Käesoleva määruse alusel teostatava avarii-selgitamise eesmärgiks on kindlaks teha:

- 1) avariide põhjused;
- 2) avariide tagajärjed;
- 3) avariiis süüdlased ja vastutavad isikud;
- 4) avariist tingitud tehnilised kui ka komertskahjud ja kas on tarvitatud kõiki abinõusid avariide vältimiseks.

7. Mereavarii on:

- a) iga juhtum, mis põhjustas laeva ettenähtamatu peatuse merel, välja arvatud peatus võimude nõudel, abiandmiseks inimestele või teisele laevale ja peatus avarii vältimiseks;
- b) tulekahju, plahvatus laeval;
- c) jooksmine madalikule, randumine, põhja puutumine;

Märkus: Laeva peatust mittetingiv ning laeva-keret mittevigastav põhja puutumine käigul avariiks ei loeta ja selgitatakse distsiplinaarkorras.

Nende isikute avariikohale sõitmise peasihiks on tegelikkude abinõude kohene tarvitusele võtmine laeva ohutusse ja tööseisukorda seadmi-
d) mistahes mehhanismide või seadeldiste osa kaotus, punkrite äratarvitamine teel, mis tingib oleva klassi kao või meresõiduvõimetuse;
e) sadamaseadeldistele olulise kahju tekitamine, mis põhjustab nende ekspluateerimisvõimetuse;
f) laevade kokkupõrge, uputamine, laeva täielik või osaline hukkumine.

B. Avariidest teadustamise kord.

8. Kõigist juhtumeist merel laeval või laevaga, olenematult kahjude või vigastuste suuruselt, kõigist õnnetusjuhtumeist inimestega kapten teatab viivitamatult raadioteel vastava merelaevanduse juhatusale ja sissesõidusadama (kui viimane on NSVL territooriumil) kaptenile.

Avarii-juhtumeist merelaevanduste ja sadamate ülemad ning laevade kaptenid teatavad Merelaevastiku Rahvakomissariaadi vastavale keskvalitsusele (osakonnale) ning viimane teatab sellest Pea-mereinspeksioonile.

Lisaks sellele teatavad laevade kaptenid telegraafiliselt kõigist välismaa vetes või sadamais esinenud juhtumeist keskvalitsusele ja informeerivad asjast NSVL konsulit ning riikliku merelaevanduse esindajat vastavas riigis. Keskvalitsus teatab viivitamatult avariidest välisvetes ja välissadamais Pea-mereinspeksioonile ja Merelaevastiku Rahvakomissariaadi Juriidilisele Osakonnale.

9. Sadamasseisivate laevade kaptenid teatavad viivitamatult käesoleva määruse § 8 korras laevandusele ja Merelaevastiku Rahvakomissariaadile, samuti kohaliku sadama kaptenile.

10. Välissadamas viibivate laevade kaptenid informeerivad nende sadamate valitsusi kõigist juhtumeist, kui avarii on seotud sadamaseadeldistega, sadama või välisriigi laevadega, olenevata sellest, kas on esitatud või mitte mõni nõudmine Nõukogude laeva vastu.

11. Teates juhtumi üle peab olema näidatud kuupäev, koht, juhtumi lühike ülevaade ja põhjus, süüdlased selles, samuti arvatav tehniliste kahjude summa, juhtumiga seoses kaotatud aeg ja abinõud tagajärgede likvideerimiseks.

12. Saades teate juhtunud avariist on kohustatud viivitamatult avariikohale sõitma:

a) merelaevanduse ülem või selleks tema poolt eriliselt volitatud isik, kes esitab sel juhul merelaevanduse ülemat, kõigil tähtsamail avariijuhtudel;

b) eksploatatsiooni teenistuse ülem (või tema asemik) — igal juhul, kui laev langes välja eksploatatsioonist kas või lühikeseks ajaks;

c) sadama ülem — juhul, kui avarii leidis aset sadamavete piirkonnas.

Nende isikute avariikohale sõitmise peasihtiks on tegelikkude abinõude kohene tarvitusele võtmine laeva ohutusse ja tööseisukorda seadmiseks ning avarii tagajärgede likvideerimine rahvamajanduse kahju vähendamiseks.

C. Avariide selgitamine.

13. Kapten, kelle laeval esineb juhtum, võtab kohe käsile vahendid juhtumi tagajärgede likvideerimiseks, samuti on ta kohustatud teostama sündmuse eelselgitust põhjuste ja süüdlaste avastamiseks.

14. Laeva ühiskonna kaasatõmbamiseks võitlusse avariide vastu kapten töötab läbi kõik esinenud juhtumid laeva tootmisnõupidamistel.

15. Tulnud sadamasse, on kapten kohustatud esitama kirjaliku teate sündmusest sadama kaptenile, teatades temale asja selgitamise tulemustest laevas.

16. Saabumisel Nõukogude sadamasse või otsekohe pärast juhtumit sadamas, laeva kapten valmistab sadam kaptenile teadaande ja lisab sellele juure:

- a) üksikasjalise ettekande juhtumist;
- b) laeva tehnilise akti;
- c) väljavõtted laeva- ja masinapäevaraamatust selle juhtumi kohta, alates 0 tunnist, kui juhtum leidis aset pärast keskpäeva, ja eelneva päeva keskpäevast, kui juhtum leidis aset 0 ja kella 12 vahel;
- d) vigastatud osade või avarii kohta skemaatilise joonise ja kopeeringu merekaardist, kui juhtum kuulub kokkupõrgete, pealetriivimiste jms. hulka;
- e) kirjalikud materjalid asja arutamise kohta laevas ja tootmisnõupidamise protokoli;
- f) juhtumisse puutuvad laeva käskkirjad;

g) järelepärimised tööhindade ja materjalide kohta, kui tagajärgede likvideerimine toimus laeva jõul ja summadest, või remonti teostanud organisatsioonide arved.

h) kõik juhtumisse puutuva kirjavahetuse, ka välismaise.

17. Saanud sadamasse saabunud laeva kapteni teate juhtumist, sadama kapten korraldab uurimise, koostab avariiakti ja tarbekorral moodustab komisjoni juhtumi selgitamiseks käesoleva määruse paragrahv 4 alusel.

Komisjonide tööst osa võtma kutsutakse sadamas seisvate laevade kaptenid ja mehaanikud, samuti teised eriteadlased sadama kapteni äranägemise järgi.

18. Sadama kapteni ja tema poolt juhitud komisjonide järeldused avariist ja uurimismaterjalid saadetakse laevandusele või sadamale, mis ekspluateerib antud laeva ja ärakiri Mere-laevastiku Rahvakomissariaadi vastavale keskvallitsusele.

19. Lõppjäreldused (kinnitused) avarii lõpetatud uurimise materjalide alusel teeb sadama või laevanduse ülem (kuuluvuse järgi), kes viivitamatult käsitab distsiplinaar- või teisi abinõusid süüdlaste suhtes ja võtab tarvitusele abinõusid sarnaste avariide kordumise vältimiseks.

20. Kõigist tarvitusele võetud abinõudest laevanduse või sadama ülem (vastavalt) teatab Merelaevastiku Rahvakomissariaadi keskvallit-

suse ülemale ja sadama kaptenile, kes korraldas uurimist. Keskvalitsus teatab sellest Pea-mere-inspektsioonile.

21. Avarii uurimisel peab korraldatama laboratoorseid analüüse, kus see on võimalik, ja eriti juhtumeil, mis kuuluvad vanaduskulumuse, metalli roostetamise jms. kategooriasse.

22. Laevadelt saadud avariiteadaandeist sadama kapten teatab NSVL Mere- Registrile ja juhtumeist, mis nõuavad päästeoperatsioone, — EPRON'ile.

Kaupade avariist teatatakse Gosstrahhi avariikomissarile.

23. Laevanduse või vastavalt sadama ülema poolt avarii või juhtumi kohta käesoleva määruse paragrahv 19 kohaselt tehtud otsuste peale võib laeva kapten, samuti sadama kapten kaevata 10 päeva jooksul vastava keskvalitsuse ülemale.

Kaebuse esitamine ei pane seisma otsuse täideviimist.

Keskvalitsuse ülema otsuse peale võib kaevata NSVL Merelaevanduse Rahvakomissarile 15 päeva jooksul.

G. Avariide arvelevõtmine ja aruanne.

24. Arvelevõtmisele kuuluvad kõik juhtumid laevades ja sadamais.

25. Arvelevõtmist teostavad sadamate kaptenid ja Merelaevastiku Rahvakomissariaadi

Pea-mereinspeksioon (avariid), ning merelaevanduste inspeksioonid ja sadamate kaptenid kuuluvuse järgi (avariid ja juhtumid).

Merelaevastiku Rahvakomissariaadi statistilist arvestust peab Merelaevastiku Rahvakomissariaadi Plaaniosakond.

26. Asjaajamine juhtumite uurimise alal kooskõlas paragrahv 5-ga on koondatud sadamate kaptenite kontoreisse ja laevandustes mereinspeksiooni-osakondadesse.

27. Sadamate kaptenid koostavad mereavariidest aruanded, saates neist Merelaevastiku Rahvakomissariaadile ja laevandustele laevade kuuluvuse järgi — kummalegi ühe eksemplari.

28. Merelaevastiku Rahvakomissariaadi laevanduste laevade avariide aruanded ja analüüsid koostavad laevanduste mere-inspeksiooni-osakonnad ja saadavad neist ühe eksemplari Merelaevastiku Rahvakomissariaadile.

29. Aruanded ja analüüsid koostatakse kuu, veerandaasta, poolaasta ja aasta kohta ning esitatakse hiljemalt 10. kuupäeval aruande perioodile järgneval kuul.

30. Kui avariis on osalisteks mitu laeva, siis juhtum aruandes arvestatakse selle laeva järgi, mis põhjustas vigastuse. Teiste laevade suhtes see juhtum näidatakse aruande täiendustes.

31. Avariide arvestust peetakse eriraamatuis, milliste vormi määrab Merelaevastiku Rahvakomissariaat.

32. Avariide aruanded koostatakse Merelae-
vastiku Rahvakomissariaadi poolt määratud
vormi järgi.

33. Lahtris „avariide kahjud“ näidatakse nii
tehnilised kui kommertskahjud.

34. Tehniliste kahjude hulka kuuluvad: a)
remondi kulud avarii tagajärgede likvideerimi-
sel (materjalid ja tööjõud), b) hukkunud laeva
ja varanduse hind ja c) päästetööst osavõtnud
laevade tasud jms.

Kommertskahjuks loetakse avarii tagajär-
gede likvideerimisel kaduma läinud ekspluatat-
siooni aja väärtus (laeva remondis olemise aeg).

III p e a t ü k k.

**Avariide selgitamine laevadel, mis on Merelae-
vastiku Rahvakomissariaadile mittealluvate
Nõukogude organisatsioonide
ekspluateerida.**

35. Mereavariid laevadel, mis sõidavad NSVL
lipu all ja ekspluateeritakse Merelaevastiku
Rahvakomissariaadi mittealluvate organisat-
sioonide poolt, uuritakse, analüüsitakse ja ar-
vestatakse käesoleva määruse I peatükis ette-
nähtud korras alljärgnevate täienduste ja muu-
datustega.

Peale teadaande, mille laeva kapten saadab
avarii kohta sadama ülemale (käesoleva mää-

ruse I peatükk, par. 8), on laeva kapten kohustatud saatma teate ka sellele organisatsioonile, kes ekspluateerib laeva.

Kui laev viibib välismaal, peab vastav organisatsioon viivitamatult teatama juhtumist Merelaevastiku Rahvakomissariaadile.

36. Avarii selgitamist teostab sadama kapten. Selgitamise teostamisest kutsutakse osa võtma laeva ekspluateeriva organisatsiooni esindaja.

37. Käesoleva määruse I peatüki §§ 18, 19, 20 ja 23 ei kohaldata.

38. Avarii selgitamise materjalid sadama kapten saadab:

a) Merelaevastiku Rahvakomissariaadi Peainspeksioonile;

b) laeva ekspluateeriva organisatsiooni juhile.

39. Laeva ekspluateeriva organisatsiooni juht võtab tarvitusele temast sõltuvad abinõud samasuguste avariide edaspidiseks vältimiseks.

40. Käesolevas peatükis mainitud laevade avariide arvestuse analüüse teostavad sadamate kaptenid ja laeva ekspluateerivad organisatsioonid vormide järgi, mis on näidatud käesoleva määruse rakendamiseks antud juhendeis.

41. Merelaevu ekspluateerivad Nõukogude organisatsioonid on kohustatud informeerima Merelaevastiku Rahvakomissariaadi Peamereinspeksiooni tarvitusele võetud vahendest avariide vältimiseks.

IV peatükk.

NSVL vetes välismaa laevadega juhtunud mereavariide selgitamine.

42. Käesolevas määruses ettenähtud korras kuuluvad selgitamisele järgmised NSVL vetes esinenud juhtumid välismaa mittesõjalaevadega:

- a) laevade kokkupõrked (kaasa arvatud ühe laeva triivimine teisele laevale);
- b) laeva pealetriivimine kalda- või ujuvehitisele;
- c) karile ajamine;
- d) kaldale viskumine;
- e) tulekahju või plahvatus laeval;
- f) iga muu juhtum laevaga või lastiga, mille tagajärjeks oli laeva hukkumine või laeva või lasti vigastus, samuti laeval olevate isikute vigastus või surm;
- g) iga sündmus, kui selle selgitamist palub kapten, laevaomanik või laeva kodumaa konsul, või kui vastava korralduse teeb NSVL Merelaevastiku Rahvakomissar.

43. Igast NSVL vetest juhtunud mereavariist on välislaeva kapten, aga ka iga muu isik, kes sai teada avariist, kohustatud esimesel võimalusel informeerima lähima meresadama ülemat. Viimane on kohustatud tarvitusele võtma oludekohaseid abinõusid, eriti abi andma juhtumi tagajärjel kannatanud inimestele, samuti vajaduse korral meresõidu julgeolu huvides ära tähistama avarii koha.

44. NSVL vetes välismaa laevadega juhtunud avariide selgitamist teostama volitatud võimudeks on meresadamate ülemad ja sadamate kaptenid.

45. Üldreeglina teostatakse avariide selgitamist selles sadamas, kuhu laev saabub või toodi pärast avariid, või sadamas, mis on lähim avariikohale. Selgitust toimitakse viivitamatult pärast juhtunud avariist teada saamist.

46. Käesoleva määruse alusel teostatava avarii selgituse eesmärk on avarii põhjuste avastamine, eriti kas ei ole olnud avarii põhjustajaks:

a) laevameeskonna liikmete ebaõige tegevuse või hooletus, meresõidu julgeolu reeglite mittetäitmine, ja kokkupõrke korral — kokkupõrke vältimise reeglite mittetäitmine merelaevade poolt või vastava sadama sundmääruste mittetäitmine;

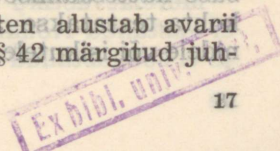
b) laeva omaduste või konstruktsiooni puudused;

c) laevakere, mehhanismide, katlaseadeldiste, varustuse või lasti seisukord, või puudulik mehitamine;

d) faarvateri, hädaohu hoiatusmärkide, meresignaalisatsiooni, lootside või hüdro-metroloogilise teenistuse puudulikkus.

Selgitamise siht on ka kindlaks teha isikuid, kellele langeb vastutus avarii eest.

47. Sadama ülem või kapten alustab avarii selgitust käesoleva määruse § 42 märgitud juh-



tudel või omal algatusel või laevakapteni, meeskonna teiste liikmete, laevaomaniku, prahtijate või kindlustajate palvel, samuti Merelaevastiku Rahvakomissariaadi korraldusel.

48. Selgituse algamisest teatab sadama ülem või kapten telegraafi teel Merelaevastiku Rahvakomissariaadi Sadamate Peavalitsusele ja Juuriidilisele Osakonnale. Samal ajal informeerib selgitaja asjast Gosstrahhi avariikomissari.

49. Sadama ülema otsusega tuleb anda vastus igas asjas mereavarii üle kõigile § 5 mainitud küsimustele.

Kui asjas ilmnevad kuriteo tunnused, siis sadama ülem tatab sellest kohalikule prokuratuurile kohe, kui sellised tunnused avastusid. Seaduses ettenähtud juhtudel sadama ülem võib avariilaeva sadamas kinni pidada.

Ärakiri avariiaktist ja sadama ülema otsusest saadetakse Merelaevastiku Rahvakomissariaadi sadamate keskvalitsusele, kes kinnitab avarii selgituse kokkuvõetud järeldused. Ärakiri aktist saadetakse ka asjahuvilistele organisatsioonidele, kui viimaste poolt avaldatakse sellele soovi.

50. Meresadamate keskvalitsuse otsuste peale võivad asjahuvilised organisatsioonid või isikud esitada edasikaebuse NSVL Merelaevastiku Rahvakomissarile kahe kuu jooksul arvates otsuse kättesaamise päevast. Lõppotsusest asja kohta teatatakse asjahuvilistele organisatsioonidele või isikutele,

51. Selgitamise huvides ettevõetud sõitudega, ekspertiisi korraldamisega, avarii kohta koostatud aktidest ärakirjade väljaandmisega ühenduses tehtud kulud jäävad kindlaksmääratud normide alusel nende isikute või organisatsioonide kanda, kelle palvel toimusid sõidud või olid küsitletud eksperdid, valmistatud aktide ärakirjad jms., või kantakse mõlema poole arvele.

NSVL Merelaevastiku
Pea-inspektsiooni ülem.

V. Medvedev.

Kinnitan, NSVL Merelaevastiku Rahvakomissari asetäitja M. Petrov.

26. mail 1940. a.

JUHEND.

„Määruse mereavariide selgitamise korra kohta“ rakendamiseks vastu võetud Merelaevastiku Rahvakomissariaadi Kolleegiumi koosolekul 19. märtsil 1940. a. ja kinniitatud Merelaevastiku Rahvakomissari poolt käskkirjaga nr. 190 15. aprillist 1940. a.

Seni toimetati laevadega, laevadel ja mere-laevastiku sadamais asetleidnud juhtumite arvelevõtmist ja klassifitseerimist endise Vee-transporti Rahvakomissari käskkirja nr. 243 10. dets. 1936. a. alusel. Mereavariideks arvati isegi sellased tähtsusetud juhtumid laeva mehhanismiga, mis ei muutnud laeva sõidukõlbmatuks ega põhjustanud ta klassi kaotust ega teinud teda merekõlbmatuks.

Kõrvuti sellega Merelaevastiku Keskvalitsuse ja Meresadamate Keskvalitsuse korralduse alusel 19. sept. 1938. a. transportlaevade avariide selgitamine viidi sadamate ülemate alluvusest laevanduse mereinspektsiooni-osakondade alluvusse.

Merelaevastiku avariide selgitamise süsteem ei vastanud Nõukogude seadusandluse nõuetele ja ei soodustanud võitlust avariide vastu.

Uue määruse avaldamisega kaotavad jõu kõik varemantud määrused.

Määruse rakendamisel tuleb juhendada järgmisega:

1) Paragrahv 1 järgi — sadamais, kus sadamakapteni ülesandeid täidab reidikapten (näit. Astrahan), toimetab avarii selgitamist reidikapten.

2) Paragrahv 2 järgi — sadamas, kus pole mereprokuröri või kohtu-uurija koda, saadetakse teated jaoskonna prokuröridele (kohtu-uurijaile).

3) Paragrahv 4 p. „f“ ei piira sadamakapteni õigusi ainult ekspertide väljakutsumisega. Avarii tõeliste põhjuste kindlakstegemiseks, eriti võllide ja kolvide murdumiste, lõhkemiste jms. puhul, on väga tähtis teostada laboratoorset analüüsi ja hankida teaduslik-uurivate organisatsioonide aravamusteavaldusi.

„Eksperdi“ nimetuse all tuleb mõista kogunud laevajuhte, mehaanikuid, insenere, avarii iseloomule vastavate erialade teaduslikke töötajaid, keda sadamakapten kutsub endale abiks avarii kohta otsuse tegemiseks.

Avarii selgituse toimetamise juures on õigus viibida sellekohaste selgituskomisjonide liikmeil, ekspertidel ja Merelaevastiku Rahvakomisariaadi laevanduse ning Registri inspektoreil, kes on avariide selgitamiseks värvatud, aga ka asjahuviliste organisatsioonide mereinspektoreil.

Teised asjahuvilised isikud võivad juures viibida üksnes komisjoni lõppistungil avarii põhjuste ja süüdlaste kohta lõppotsuse tegemisel.

4) Paragrahv 5 alusel tuleb võtta arvesse, et Registri inspeksioon mitte alati ei võta otsest ära klassifikatsiooni-tunnistust või tõendust sõidukõlvulikkuse kohta. Jättes tunnistuse laevale, lähetab inspeksioon akti, milles ta märgib klassist väljalangemist.

Kuid kooskõlas Registri reeglitega sarnaseil juhtumel kaotab klassitunnistus avarii puhul automaatselt jõu. Seepärast laeva kere või ajurite, mehhanismide, seadeldiste jms. tervikluse igasuguseid vigastusi, mis võivad kutsuda esile klassikaotuse või, kui laeval klassi polnud, laeva mereomaduste vähenemise, tuleb vaadelda avariina, hoolimata sellest, kas nimetatud tunnistus ja tõendus on jäetud laevale või võetud ära või kas akt on tagastatud.

Registri inspektori kohustusliku väljakutsumise ja inspektori otsusega määratakse nii- või teissugune piiramine laeva klassi või merekõlvulikkuse suhtes.

Igasugune vigastus, mis nõuab plaastri panemist, tsementkastide asetamist, samuti roolipinni kõrverdumine, roolilehe vigastumine jms., mis ei võta laevalt küll sõitmisõigust, kuid põhjustab laeva klassi kaotust või vähendab ta mereomadusi, tuleb tingimata vaadelda avariina.

5) Paragrahv 6 nõuab selgituse teostajalt mitte ainult avarii otseselt esilekutsunud põhjuse kindlaksmääramist, vaid ka nende asja-

olude selgitamist, millest järgnesid need põhjused, nagu: töödistsipliini, avarii ajal tegevuses olnud kõigi ja ka üksikute isikute seisukord, ajurite, mehhanismide, seadeldiste õige käsitsemine ja nende õige ekspluateerimine, laevateenistuse õige organisatsioon ja korraldamine, laevajuhtimine, laevapäevaraamatute pidamine jms,

Avariis süüdi olevate isikute suhtes peab selgitus peegeldama mitte ainult avarii otseseid, vaid ka kaudseid süüdlasi, nagu: isikud, kes saatsid meeskonna laevale, kontrollimata nende kvalifikatsiooni või küllaldasust, kui need asjaolud osutusid avarii tekkimise põhjuseks; isikud, kes on teinud korraldusi, kuid pole kontrollinud nende õiget täitmist jne.

Kui avarii põhjuseks osutuvad laeva konstruktiivsed puudused, siis selgituse ülesandeks on ka tehnilise tellimise sisu kindlaksmääramine, detailide ja agregaadide vastuvõtmise korra selgitamine, mille juures need puudused võimaldati, samuti isikute ja organisatsioonide kindlaksmääramine, kelle süü läbi tehaselt võeti esemed vastu puudustega (kui viimased pole eriti märgitud vastuvõtuaktis).

Juhtumel, kui avarii põhjuseks osutub detaili mudelile mittevastavus või alaväärtuslikkus, selgitus peab tegema kindlaks tellimise tehnilis-kvalitatiivse sisu, detaili vastavuse tellimisele, spetsifikatsioonile ja joonistele, samuti ka vastuvõtmise põhjused ja puuduste avastamise võimalused enne agregaadile asetamist.

Erilist tähelepanu tuleb osutada tehase tehnilise komisjoni aktide sisule, mis on aluseks tehasele detailide vastuvõtmisele, ja omakorda avariid põhjuste (ja süüdlaste) kindlaksmääramisele.

Tagajärgede all mõistetakse: laeva väljalgemist eksploatatsioonist, laeva osalist või täielikku hukkumist, ajurite, mehhanismide, seadeldiste, laevakere jms. vigastust.

Tehniliste kahjude ligikaudse suuruse määrab selgituse teostaja või tehnilise komisjoni poolt asjahuviliste poolte esindajate hulgast või tehasest (töökodadest) eriti kutsutud isik.

6) Paragrahv 7 p. „a“ järgi ei loeta avariiks juhtumit, mis tingis laeva seisaku orienteerumiseks merel või rannas või vastavate reeglite rakendamisel laevade kokkupõrkamise vältimiseks.

Mereinspektorid selgitavad ja uurivad distsiplinaarkorras neid juhtumeid, kus laeva seisak oli põhjustatud avariid vältimisest, ilma et oleks leidnud aset ajurite, seadeldiste või mehhanismide töö-režiimi korratus (laagrite ülekumenemine, rooli või muude seadeldiste ajutine rike), võimude sellekohasest korraldusest või abi osutamisest merel.

Punkt „b“ ei näe ette nõu, sumbutajasse kogunenud õli jäänuste, takkude, puhastusvillade jms. süttimisjuhtumeid, kui neist pole süttinud laeva sisseseade või varustus. Ometi laevanduste mereinspektsiooni osakonnad võtavad arvel ja selgitavad seesuguseid juhtumeid.

Punkt „c“ kohustab — juhtumel, kui põhja puutumine oli tingitud laeva ülelastimisest, võrreldes väljakuulutatud sügavustega, — selgitamise kaudu kindlaks tegema mitte ainult põhja puutumise fakti ennast, vaid ka ülelastimise põhjuseid.

Laeva peatust mittetingiv ja laevakeret mittevigastav põhja puutumine käigul (kühm, muu veealune tõke, mis pole näidatud kaardil või lootsiraamatus) vaadeldakse seesuguse juhtumina, mille juurdlus distsiplinaarkorras allub laevanduste mereinspeksiooniosakondadele. Põhja puutumise kõigil juhtumel on kohustuslik laevakere allveeosade, rooli ja propellerite tuukri-ülevaatus.

Punkt „d“ järgi arvatakse avariiks ka ajurite või mehhanismide kaotamise (vigastamise) juhtumid, kui nende taastamiseks on vaja varuosi, mis on võetud Registri reegleis ettenähtud tagavaradest (silindrikaaned, plokid, puksid, ja kolvid, väiksed hammasrattad jms.), kuigi need leiduvad ka laevas.

Punkt „e“ ei näe ette kai pealetriivimise juhtumeid, kui nende tagajärjel on purunenud kai äär sellaselt, et see ei tee võimatuks laevade normaalset seismist või ekspluateerimist antud kai ääres. Ometi peavad laevanduste mereinspeksiooni-osakonnad distsiplinaarkorras selgitama niisuguseid juhtumeid sõltumatult kahju suuruselt.

7) Paragrahv 8 järgi pikema aja kestel eritöödel olevad laevad (eriti Sojuzdnostrest'i tehni-

lise laevastiku laevad) saadavad kõrvuti vastava laevanduse valitsuse ülemaga teateid juhtumeist ka selle meresadama ülemale, mille vetes nad töötavad, või, kui need laevad töötavad väljaspool sadamavete piirkondi, ainult Sojuzdnoresti lähema valitsuse ülemale, kes on kohustatud teostama selgitust toimunu (avarii, juhtum) kohta.

8) Paragrahv 10 nõuab välisvetes viibivate laevade kaptenelt kohustulikku teatamist selles paragrahvis märgitud juhtumeist. Nende juhtumite kohta teostatakse selgitust kas selles korras, mille alusel sadama kapten selgitab avariisid, kui juhtum kuulub avariide hulka, või distsiplinaarkorras laevanduste inspektsiooni-osakondade poolt.

Õigeaegne mitteteatamine juhtumeist laeval või laevaga loetakse avarii varjamise katseks (kohaldatav §§ 8, 9 ja 10 kohta).

9) Paragrahvide 15 ja 16 järgi teated avariidest eritöödel kauema aja vältel töötavate laevadega (eriti Sojuzdnoresti laevadega) loetakse ühtlasi ka teadaandeiks avariide kohta.

Määruse § 16 alusel nõutavad dokumendid koostatakse nimetatud laevade kaptenite (bogermeistrite, vanemate) poolt 24 tunni jooksul, arvates avarii (juhtumi) asetleidmise momendist, ja saadetakse viivitamatult käesoleva juhendi § 7 ettekirjutatud kohta (seletus määruse § 8 juure).

10) Paragrahv 18 järgi otsus ja juurdluse

materjalid saadetakse Pea-mereinspektsiooni ja vastavasse keskvalitsusse.

11) Paragrahv 25 järgi sadama kapten võtab avariid arvele eraldi:

- a) sadamalaevastiku kohta;
- b) Merelaevastiku Rahvakomissariaadi laevanduste laevade kohta;
- c) Nõukogude teiste organisatsioonide laevade kohta ja
- d) välismaiste laevade kohta.

12) Paragrahv 12 p. „b“ järgi avarii puhul Sojuzdnotresti laevadega sõidab avariikohale trusti valitsuse eksploatatsiooni-osakonna ülem.

13) Paragrahv 27 järgi koostatakse kooskõlas käesoleva juhendi § 11 eeskirjadega avariide arvelevõtmise asjus sadamate kaptenite poolt saadetavad aruanded:

- a) sadamalaevastiku kohta vorm M-18 (ühes „Seletusega“) järgi;
- b) Merelaevastiku Rahvakomissariaadi, Nõukogude teiste organiisatsioonide ja välismaiste laevade kohta ainult vorm M-18 „Seletusse“ (vorm M-18 pöördel) loetelu märkimisega; plagu ja organisatsiooni nime märkimisega lahtrisse „Märkused“.

14) Paragrahv 28 järgi koostavad mereinspektsiooni-osakonnad ja sadamakaptenid aruanded vorm M-18 (ühes seletusega vormi pöördel) alusel.

Vorm M-18 „Seletuse“ täitmisel lahter 5-ndas märgitakse klassi või sõiduõiguse kaotus tä-

hega „K“ — klassist väljalangemise ja tähega „M“ — mereomaduste vähenemise puhul.

„Seletuse“ lahtreis „indeks“ (ind), „liik“, „tagajärjed“ ja „põhjused“ märgitakse need „Aruande“ „indeksi“ tähed, milliste alusel koostati „Aruanne“ vorm M-18.

„Seletuse“ lahtris „Märkused“ märgitakse (kooskõlas Määruse § 30 eeskirjadega avariide selgituse korra kohta) laevad, mis on saanud avariiis kannatada „Aruandes“ märgitud laeva läbi. See „märkus“ ongi täienduseks aruande juure, mida nõuab § 30.

Et ühtlustada arusaama, millisesse avarii või juhtumi liiki paigutada laeva ajuritega, mehhanismidega, seadeldistega jms. asetleidnud sündmus, tuleb põhiliste osade alusel pidada kinni järgmistest piiritletustest:

I) Laevaseadeldisteks loetakse (vorm M-18 p. „T“ „Liigis“ ja p. „Z“ „Tagajärgedes“) järgmised seadeldised ja süsteemid:

a) ankur, b) last, c) rool, d) päästesüsteem, e) kinnitusotsad, f) tuletõrjesüsteem, g) vee-
torustik, h) kuivendamise süsteem ja i) raadio;

II) seadeldisteks, ajuriteks, mehhanismideks jms. loetakse:

a) ankruseadeldis brass-peli, ankrupeli, patent-stopperid, ankruketid, ankru-klüüsid;

b) lastiseadeldis: lastivintsid, lastikraanid, lastipoomid, samsonpostid;

c) rooliseadeldis: roolimasinad, telemasinad, üleandeseadeldis, Daves'i üleandeseadeldis, sektor, paller, roolileht, giro-roolija;

- d) päästeseadeldis: päästepaadid, davetid, parved, päästepaadi vintsid;
- e) kinnitusotste-seadeldis: otste pelid ja vintsid;
- f) tuletõrje-seadeldis: käsipumbad, pumbad, tuletõrje magistraal, auru- ja süsihapendikustutussüsteem;
- g) veetorustiku ja kuivendamise seadeldised: käsipumbad, pumbad ja torustik;
- h) ajurid: siseküttega peaajurid ja nende osad: plokid, kolvid, kaaned (silindris); klapid, pihustajad, pea-kompressorid, õhuhalloonid, läbipuhe- ja küttepumbad, regulaatorid; peaarumasinad, peajahutajad, balansiidid, pea-tsirkulatsiooni- ja toitepumbad, võllid;
- i) mehhanismid: abikompressorid, tsentrifugaalpumbad, õli-, jahutus-, sanitaar- ja küttepumbad, Howdeni pumbad, abikülmutajad, sepa-raatorid, magendajad, külmutusseadeldised, umformerid, auru- ja diisel-dünamod;
- j) katlad: katlad, nende armatuurid, katla toitepumbad, pihustajad, injektorid, torustik, suitsukorstnad;
- k) sisseseade: dekiehitus, pealeehitus, mastid, aurukütte (süsteem), soojendaja (tankides), trepid;
- l) laevakere: vöör- ja ahtertäav, laevakiil, sidestik, väliskesta-plaadid, sisepõhja ja dekkide kate, piigid, metallist põik-vaheseinad;
- m) raadio (kuulub seadeldiste hulka); vastu-

võtjad, saatjad, mootorid, umformerid, akumulaatoorsed patareid.

Vorm M-18 lahtris „Avariide tagajärjed“ indeksi tähtede „O“, „P“, „R“ ja „S“ kohal selgitamata ajakaotus ja kahjud märgitakse nime taja („selgitamata“) kohale nende avariide hulga arvuga, milliste kohta kaotus ja kahjud on selgitamata.

15) Paragrahv 34 järgi arvatakse kommerts-kahjudeks: 1) kaotatud aja väärtus peatusel, mis on tingitud laeva edaspidise sõidukõlvulikuse kindlaksmääramiseks vajaliku tehnilise ülevaatuse teostamisest, 2) taastamisremondi teostamiseks faktiliselt äratarvitatud aja väärtus, 3) vette lastud ankrute jms. ülesotsimiseks ja ülestõstmiseks faktiliselt äratarvitatud aja väärtus.

Seepärast tehnilise komisjoni (või tehase-töökodade esindajate) abil avarii tagajärgede (tehniliste kahjude) taastamise väärtuse kindlaksmääramisel tehakse ühtlasi kindlaks ka aeg, mis oli faktiliselt vajalik taastamistööde (avariiremontide) teostamiseks. Taastamistööde väärtuse all mõistetakse mitte ajutist laadi pragude keevitamist, lappimist, tugevdamist jms., vaid uue detaili väärtust, millega tuleb edaspidi asendada vigastatud (kuigi keevitatud praoga) ese.

Kahjud (kaotatud aja väärtus jms.), mis on saadud remont-baasi või doki ootel, ei võeta avarii-kahjude arvele. Samuti ei kuulu avarii-kahjude hulka laeva kandevõime ja kiiruse vähenemine, kaotatud praht jms.

16) Paragrahv 35 kirjutab sadama kaptenile ette selgituse teostamise kõigil tulekahju-, plahvatus- (võttes arvesse määruse § 7 p. „b“ juhi-seid) ja sadamarajoonis toimunud laevaüppu-misjuhtumel, samuti sadama seadeldiste-, peal-ja allvee-ehitiste vigastamise puhul, aga ka neil juhtumel, mis puutuvad Merelaevastiku Rahva-komissariaadi ja välismaiseisse laevadesse, või mis olid tingitud antud sadamas kehtivate mää-ruste ja muude reeglite rikkumisest.

17) Paragrahv 42 järgi sadama kapteni te-gevus välismaise laeva abistamisel ei tohi olla vastuolus kehtivate seaduste ja tavadega.

18) Paragrahv 46 nõuab välislaevadega juh-tunud avarii põhjuste ja asjaolude hoolikat ja täpset avastamist, avarii eest vastutuse selget piiritlemist välismaise laeva ja Nõukogude laeva või sadama vahel ja igale objektile (laev, muul, sadamaehitis jms.) tekitatud kahjude ja vigas-tuste suuruse, aga ka avarii otseselt süüdi ole-vate isikute kindlakstegemist. Nõukogude lae-vade suhtes tuleb nende tõelise süü kindlaks-tegemise korral otsusele eraldi lisandatud täien-duses märkida juurdluse elemendid kooskõlas käesoleva juhendi § 5-ga.

19) Merelaevastiku Rahvakomissariaadi lae-vade avariide selgitamisega ühenduses olevad kulud, mis on tekkinud ekspertide väljakutsu-misest või laboratoorsete uurimiste teostami-sest, kantakse nende summade arvele, mis Mere-laevastiku Rahvakomissariaat eriti assigneerib sadamakaptenite kontorite ülalpidamiseks.

Seesugused kulud, juhul kui süüdlasteks avariis osutuvad teiste organisatsioonide laevad, kantakse sadamakapteni kontori arvete alusel nende organisatsioonide arvele.

20) Avariide ja juhtumite selgitamismaterjalid säilitatakse uurimist juhtinud isikute (sadamate kaptenite, laevanduste mereinspektore) vastutusel „ametalasele tarvitamisele“ kuuluvate dokumentide õiguse alusel.

NSVL Merelaevastiku
Rahvakomissariaadi Pea-
mereinspeksiooni Ülem

V. Medvedjev.

NSVL Merelaevastiku
Rahvakomissariaadi Ju-
riidilise Osakonna Ülem

J. Friedenstein.

Kinnitan. NSVL Merelaevastiku
Rahvakomissari aset. M. Petrov.

26. mail 1940. a. Moskva.

ÜLEKUULAMISE PROTOKOLL.

Toimik nr. a/l, m/l

..... avarii kohta

„.....“ 194..... a. kell „.....“ „.....“ min.

„.....“ 194..... a.

1. Kes teostas ülekuulamise
(ametnimi, töökoht, perekonnanimi ja initsiaalid)

2. Kus teostati ülekuulamine

a/l, m/l pardal, sadama kapteni kon-
toris jne.)

3. Perekonnanimi, nimi, isanimi

4. Sündimise kuupäev, aasta ja koht

5. Ametkoht

mis ajast

(antud laeval ja üldse)

6. Üldteenistuslik staaž

Veeetranspordi alal:

a)
(aastaid kokku)

b)
(erialal)

v)
sellest Merelaev. Rahvak. süsteemis erialal
(millal, kui kaua)

7. Haridus: üldine

.....
(millise kooli lõpetanud ja millal)

eriharidus

.....
(millise kooli lõpetanud ja millal)

8. Merekutse

(kaugesõidukapten, lähisõidukapten, väikeste laevade, laevade kuni tonni, mehaanik järk jne.)

Kelle poolt ja millal diplom välja antud

ja nr.

(meeskonna kohta tunnistused tehmiinimumi eksami kohta)

9. Sotsiaalne päritolu

10. Parteikuuluvus, staaž

(ÜK(b)P liige, kandidaat, ÜLKNÜ liige, kandidaat — mis aastast)

11. Kus viibis avarii momendil

12. Aadress

(alaline elukoht, telefon)

Ülekuulataav seletas

(ülekuulataav kirjutab oma nime protokolli iga lhk. lõppu)

(ülekuulataava seletustele kirjutavad alla ülekuulataav ise, samuti isik, kes teostas ülekuulamise, ja eksperdid)

Kinnitan.

NSVL Merelaevastiku
Rahvakomissari aset.

M. Petrov.

26. mail 1940. a.

Aruanne

Vorm Nr. M-18

Esitatakse Pea-mereinspektioonile
hiljemalt 10. kuupäeval aruande pe-
riodile järgneval kuul.

laevastiku transport- valitsuse laevanduse laevadel avariide kohta
sadama- sadama

kuu kvartali 194 a. poolaasta aasta eest.

Indeks	I. Avariide liigid			Arv		Suurene- mine	Indeks	II. Avariide tagajärjed		Arv		Suurene- mine	Indeks	III. Avariide põhjused		Arv		Suurene- mine
	19..... aasta	19..... aasta	Vähene- mine (+ —)	19..... aasta	19..... aasta			Vähene- mine (+ —)	19..... aasta	19..... aasta	Vähene- mine (+ —)							
1	2			3	4	5	6	7		8	9	10	11	12		13	14	15
A	Laeva uppumine						A	Laeva hukkumine					A	Laevade kokkupõrke vältimise reeg- lite rikkumine				
B	Madalikule jooksmine						B	Laadungi hukkumine					B	Laevajuhtimise ja merepraktika aluste rikkumine				
W	Põhja puutumine						W	Inimeste hukkumine					W	Töödistsipliini rikkumine (kaasa ar- vatud tehniliste, ekspluatatsiooni, tuleohutuse jt. reeglid)				
G	Laeva-häda						G	Laeva täitumine veega täiesti või osaliselt					G	Alaväärtuslik remont				
D	Randapaiskumine						D	Ankru kaotamine					D	Kulumus				
E	Kokkupõrge						E	Kere vigastus					E	Konstruktiivsed puudused				
Ž	Pealetriivimine						Ž	Mehhanismide ja katelde vigastus .					Ž	Kõlvuliku varustuse puudumine ...				
Z	Tulekahju						Z	Laeva sisseseade ja seadeldiste vig.					Z	Meremärkide puudumine ja korratus				
I	Plahvatus						I	Propellerite kaotamine ja vigastus .					I	Kaartide ja lootsiraamatu ebatäpsus				
K	Sadama-ehitiste, laevatee märkide vigastamine						K	Sadama-ehitiste ja laevatee märkide vigastus					K	Jääolud				
L	Laevakere lekkimine						L	Laadungi vigastus					L	Vääramatud loodusjõud				
M	Propelleri kaotamine, propelleri tii- bade murdumine						M	Tagajärgedeta					M	Sihilikud toimingud				
N	Ankru kaotamine						N	Selgitamata jäänud					N	Kuri tahe				
O	Päästepaatide kaotamine						O	Aja kaotus					O	Teiste organisatsioonide süü				
P	Laeva sunnitud peatumine						P	Tehnilised kahjud					P	Punkri mittepiisamine				
R	Ajurite vigastamine						R	Kommertskahjud					R	Selgitamata				
S	Mehhanismide ja katelde vigastam.						S	Üldsumma										
T	Laeva sisseseade ja seadeldiste vi- gastamine							Selgitamata										

Laevanduse (sadama) Ülem:

Vanem Mereinspektor:

ПРИКАЗ

НАРОДНОГО КОМИССАРА МОРСКОГО
ФЛОТА СССР

ПОЛОЖЕНИЕ

О ПОРЯДКЕ РАССЛЕДОВАНИЯ
МОРСКИХ АВАРИЙ
И ИНСТРУКЦИЯ К „ПОЛОЖЕНИЮ“

1. Ввести в действие утвержденное мною
„Положение о порядке расследования морских
аварий“.

2. Считать утратившим силу приказ б. Нар-
комввода № 316 от 20 июля 1935 г. и приказ
б. Наркомввода № 243 от 10 декабря 1936
года.

Народный комиссар
морского флота СССР С. Дукельский

Утверждаю.
Народный комиссар
морского флота СССР

С. Дукельский

15 апреля 1940 г.

ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРА МОРСКОГО ФЛОТА СССР

**Об учреждении „Положения о порядке
расследования морских аварий“**

№ 190

15 апреля 1940 г.

1. Ввести в действие утвержденное мною „Положение о порядке расследования морских аварий“.

2. Считать утратившим силу приказ б. Наркомвода № 316 от 20 июля 1935 г. и приказ б. Наркомвода № 243 от 10 декабря 1936 года.

Народный комиссар
морского флота СССР **С. Дукельский**

2. Надзор за расследованием аварий, которое ведет капитан порта, осуществляется прокурором водного транспорта, а там, где отсутствует камера прокурора, — следователем

К приказу № 190 Наркомморфлота
от 15 апреля 1940 г.

У т в е ж д а ю,
Народный комиссар
морского флота СССР

С. Дукельский

15 апреля 1940 г.

ПОЛОЖЕНИЕ О ПОРЯДКЕ РАССЛЕДОВАНИЯ МОРСКИХ АВАРИЙ

Раздел I

Общие положения

1. Расследование аварий на морском транспорте производится капитанами морских портов, как осуществляющими функции начальников морских портов в области портового надзора в соответствии с постановлением СТО от 10 апреля 1931 г. („Положение о правах и обязанностях начальников морских торговых портов Союза ССР“, §§ 2-г и 10 (С. З. 1931 г., № 22, ст. 186)).
2. Надзор за расследованием аварий, которое ведет капитан порта, осуществляется прокурором водного транспорта, а там, где отсутствует камера прокурора, — следователем

(циркуляр прокуратуры СССР от 5 января 1935 г. № 8/16. „Сборник циркуляров и разъяснений прокуратуры Союза ССР“ 1936 г., стр. 29).

3. О начатом расследовании капитан порта немедленно сообщает прокурору.

Если при производстве расследования аварии производящий расследование усмотрит признаки уголовного преступления, то он обязан сообщить об этом прокурору немедленно по обнаружении этих признаков.

4. Капитан порта или другое лицо, производящее расследование аварии, имеет право и обязан в порядке производства расследования морских аварий:

а) производить опрос потерпевших, свидетелей, лиц, на которых в данном случае может пасть ответственность, вызывая всех лиц для опроса;

б) посещать стоящие в портах, на рейдах и вообще в водах СССР суда, в том числе иностранные невоенные суда, и производить на них опрос и осмотр соответствующих частей судна, его грузов, механизмов, оборудования и снабжения;

в) производить осмотр аварий, береговых устройств и знаков ограждения;

г) требовать в необходимых случаях разгрузки судна или перемещения грузов на судне;

д) отбирать для осмотра вещественные до-

казательства, как-то: сигнальные огни, отдельные приборы и проч. (ст. 67 УПК), составляя об этом акты;

е) вызывать экспертов.

При производстве расследования могут присутствовать заинтересованные стороны.

Свои выводы (заключения) лицо, производившее расследование аварий, представляет в письменной форме вместе с материалами расследования в виде акта о разборе за подписью своей и капитана порта начальнику порта и в копии соответственно прокурору.

Раздел II

Расследование аварий с судами, находящимися в эксплуатации органов Наркомморфлота

А. Классификация аварий

5. Расследованию подлежат все случаи, происшедшие на судах, с судами и портовыми сооружениями, отнесенные к категории аварий (повреждения корпуса, двигателей, механизмов или устройств), вызвавшие нарушение их целостности и могущие повлечь лишение класса или права плавания.

Все остальные случаи расследуются в дисциплинарном порядке начальниками соответствующих пароходств и портов.

6. Целью расследования аварий, производимого на основании настоящего положения, является установление:

- 1) причин аварий;
- 2) последствий аварий;
- 3) лиц, виновных и ответственных за аварии;
- 4) ориентировочных убытков, вызванных авариями как технических, так и коммерческих, и выработка мероприятий по предупреждению аварий.

7. К морским авариям относятся:

а) всякий случай, приведший к непредвиденной остановке судна в море, исключая остановки по требованию властей, для оказания помощи людям или другому судну и остановки для предотвращения аварий;

б) пожар, взрыв на судне;

в) посадка на мель, выброска на берег, касание грунта;

Примечание. Случаи касания грунта на ходу, не вызвавшие остановки судна и не повлекшие за собой повреждения корпуса судна, аварией не считаются и расследуются в дисциплинарном порядке;

г) потеря какой-либо части механизмов или оборудования, израсходование бункера в пути, лишаящие судно присвоенного класса или мореходности;

д) нанесение существенного ущерба портовым сооружениям, связанного с выводом их из эксплуатации;

е) столкновение судов, потопление, полная или частичная гибель судна.

Б. Порядок извещения об авариях

8. О всех происшедших в море случаях с судном или на судне, вне зависимости от размера убытков или повреждений, о всех несчастных случаях с людьми капитан судна немедленно радирует в управление соответствующего пароходства и капитану советского порта захода.

О случаях аварий начальники пароходств и портов и капитаны судов сообщают в Наркомморфлот соответствующему центральному управлению, а последнее сообщает Главной морской инспекции. О всех случаях, происшедших в иностранных водах и иностранных портах, капитаны судов, кроме того, телеграфно сообщают центральному управлению и извещают консула СССР и представителя госпароходства в данной стране. Центральные управления об авариях в иностранных водах и портах немедленно сообщают Главной морской инспекции и юридическому отделу Наркомморфлота.

9. Капитаны судов, стоящих в порту, немедленно извещают, в порядке § 8 настоящего положения, пароходство и Наркомморфлот, а также капитана порта стоянки.

10. Капитаны судов, стоящих в иностранных портах, извещают управления этих портов о всех случаях, когда авария связана с портовыми сооружениями, портовыми или иными иностранными судами, независимо от того, предъявлены

ли какие-либо претензии к советскому судну или не предъявлены.

11. В извещении о случае должны быть указаны: дата, место, краткое содержание и причины происшедшего, виновные в нем, а также ориентировочная сумма технических убытков, время, потерянное в связи со случаем, и меры, принятые для ликвидации последствий аварии.

12. По получении сведения о происшедшей аварии обязаны немедленно отправиться к месту аварии:

а) начальник пароходства — во всех наиболее важных случаях аварии или специально уполномоченное им на это лицо, представляющее в этом случае начальника пароходства;

б) начальник службы эксплуатации (или его заместитель) — во всех случаях, когда судно вышло из эксплуатации, хотя бы на короткое время;

в) начальник порта — в случае, если авария имела место в пределах портовых вод.

Основной целью выезда этих лиц на места аварий являются немедленное принятие действительных мер по приведению судна в безопасное и рабочее состояние и к ликвидации последствий аварии для уменьшения вреда, нанесенного народному хозяйству.

В. Расследование аварий

13. Капитан, на судне которого произошел случай, принимает немедленно меры по ликви-

дации последствий происшедшего, а также обязан произвести предварительный разбор происшедшего для выявления причин и виновных.

14. Для вовлечения судовой общественности в борьбу с аварийностью капитан прорабатывает все происшедшие случаи на производственных совещаниях судна.

15. По приходе в порт капитан судна обязан сделать письменное заявление о происшедшем капитану порта, поставив его в известность о результатах судового разбора.

16. К приходу в советский порт или непосредственно после случая в порту капитан судна подготавливает и прилагает к заявлению капитану порта:

- а) подробное донесение о происшедшем;
- б) судовой технический акт;
- в) выписки из судового и машинного журналов, по времени относящиеся к происшедшему случаю, начиная с 0 часов, если случай произошел после полудня, и с полудня предыдущих суток, если случай имел место от 0 часов до 12 часов;
- г) схематический чертеж поврежденных деталей или места аварии и выкопировки из карт, если случай относится к навалам, столкновениям и т. п.;
- д) письменные материалы судового разбора происшедшего и протокол производственного совещания;

е) судовые приказы, относящиеся к случаю;
ж) справки о стоимости рабочей силы и материалов, если ликвидация последствий произведена судовыми силами и средствами, или счета организаций, производивших ремонт;

з) всю переписку, относящуюся к происшедшему, в том числе имевшую место за границей.

17. По получении извещения капитана судна, прибывшего в порт, о случае капитан порта производит расследование, составляет акт об аварии и в случае необходимости создает комиссию по выяснению происшедшего, учитывая § 4 настоящего положения.

Для работы в комиссиях привлекаются капитаны и механики стоящих в порту судов, а также другие специалисты по усмотрению капитана порта.

18. Заключение по аварии и материалы расследования, произведенного капитаном порта и комиссиями под его председательством, направляются пароходству или порту, эксплуатирующему данное судно, и в копии соответствующему центральному управлению Наркомморфлота.

19. Окончательные выводы (утверждение) по материалам законченного расследования аварии делает начальник порта или пароходства (по принадлежности), который немедленно принимает дисциплинарные или иные меры в отношении виновных и меры по предупреждению повторения подобных аварий.

20. О всех принятых мероприятиях начальник пароходства или порта (соответственно) ставит в известность начальника центрального управления Наркомморфлота и капитана порта, производившего расследование. Центральное управление ставить об этом в известность Главную морскую инспекцию.

21. При расследовании аварий должны производиться лабораторные анализы, где это представляется возможным, и особенно в случаях, относимых к категориям возрастного износа, перерождения металла и т. п.

22. О полученных с судов извещениях об аварии судна капитан порта сообщает Морскому Регистру СССР, а в случаях, требующих спасательных операций, — ЭПРОНу. При аварии с гурзами извещается и аварийный комиссар Госстраха.

23. Решения по авариям или случаям, принимаемые начальником пароходства или соответственно начальником порта в порядке § 19 настоящего положения, могут быть обжалованы капитаном судна, а также капитаном порта в 10-дневный срок начальнику соответствующего центрального управления. Подача жалобы не приостанавливает приведения решения в исполнение.

На решение начальника центрального управления жалобы могут быть поданы народному комиссару морского флота СССР в 15-дневный срок.

Г. Учет и отчетность по авариям

24. Учету подлежат все случаи, имевшие место на судах и в портах.

25. Учет производится капитанами портов и Главной морской инспекцией Наркомморфлота (аварии) и морскими инспекциями пароходств и капитанами портов по принадлежности (аварии и случаи).

Статистическую отчетность по Наркомморфлоту ведет Плановой отдел Наркомморфлота.

26. Делопроизводство по расследованию случаев согласно § 5 сосредоточено в конторах капитанов портов и отделах морских инспекций — в пароходствах.

27. Отчеты о морских авариях составляются капитанами портов и направляются в Наркомморфлот и пароходства, по принадлежности судов, по одному экземпляру.

28. Отчеты о морских авариях на судах пароходства Наркомморфлота и анализы составляются отделами морских инспекций пароходств и направляются в Наркомморфлот в одном экземпляре.

29. Отчеты и анализы составляются месячные, квартальные, полугодовые и годовые и направляются не позже 10-го числа следующего после отчетного месяца.

30. Если к аварии причастно несколько судов, то случай отмечается в отчете по судну,

которое причинило повреждение. По другим судам об этом случае указывается в дополнениях к отчету.

31. Учет аварий ведется в специальных журналах, форма которых устанавливается Наркомморфлотом.

32. Отчетность по авариям производится по форме, установленной Наркомморфлотом.

33. В графе „убытки по авариям“ указываются убытки как технические, так и коммерческие.

34. К техническим убыткам относится стоимость: а) ремонта по ликвидации последствий аварии (материалы и рабочая сила), б) погибшего судна, имущества и в) оплаты судов, принимавших участие в спасательных работах, и др.

К коммерческим убыткам относится стоимость потерянного эксплуатационного времени, потребного на ликвидацию последствий аварий (времени нахождения судна в ремонте).

Раздел III

Расследование аварий с судами, находящимися в эксплуатации советских организаций, не подведомственных Наркомморфлоту

35. Морские аварии с судами, плавающими под флагом СССР и эксплуатируемыми организациями, не подведомственными Наркомморфлоту, расследуются, анализируются и учиты-

ваются в порядке, предусмотренном разд. I настоящего положения, с нижеследующими дополнениями и изменениями.

Помимо извещения об аварии, посылаемого капитаном судна начальнику порта (§ 8 разд. I настоящего положения), капитан судна обязан послать извещение той организации, которая эксплуатирует судно.

При нахождении судна за границей соответствующая организация немедленно сообщает о случае Наркомморфлоту.

36. Расследование производит капитан порта. К участию в производстве расследования приглашаются представители организации, эксплуатирующей судно.

37. §§ 18, 19, 20, 23 разд. I настоящего положения не применяются.

38. Материал расследования аварии посылается капитаном порта:

а) Главной морской инспекции Наркомморфлота;

б) руководителю соответствующей организации, эксплуатирующей судно.

39. Руководитель организации, эксплуатирующей судно, принимает зависящие от него меры предотвращения аналогичных аварий в будущем.

40. Анализ учета аварий с судами, указанными в настоящем разделе, ведется капитанами портов и соответствующими организациями, эксплуатирующими суда, по формам, указанным

в инструкции, изданной по применению настоящего положения.

41. Советские организации, эксплуатирующие морские суда, обязаны извещать Главную морскую инспекцию Наркомморфлота о мерах, принятых ими по борьбе с авариями.

Разделъ IV

Расследование морских аварий с иностранными судами в водах Союза ССР

42. В порядке настоящего положения подлежат расследованию следующие происшествия с иностранными невоенными судами, происшедшие в пределах вод Союза ССР:

- а) столкновение судов (включая и навалы одного судна на другое);
- б) навал судна на береговое или пловучее сооружение;
- в) посадка на мель;
- г) выбрасывание на берег;
- д) пожар или взрыв на судне;
- е) всякое другое происшествие с судном или грузом, следствием которого были гибель или повреждение судна или груза, а также нанесение вреда здоровью или смерть находящихся на нем людей;
- ж) прочие происшествия, если об этом последует просьба капитана судна, судовладельцев или консула страны, под флагом которой

плавают судно, или если на то последует распоряжение народного комиссара морского флота СССР.

43. О всякой морской аварии, имевшей место в водах СССР, капитан иностранного судна, а также всякие другие лица, которым стало известно об аварии, обязаны при первой возможности довести до сведения начальника ближайшего к месту аварии морского порта. Последний обязан принять меры, необходимые по обстоятельствам дела, в частности, по оказанию помощи людям, терпящим бедствие, а также в случае необходимости и меры к ограждению безопасности плавания в месте аварии.

44. Органами, уполномоченными на производство расследования морских аварий с иностранными судами в водах СССР, являются начальники и капитаны морских портов.

45. Расследование морской аварии производится по общему правилу в том порту, в который судно пришло или было приведено после аварии, или в порту, ближайшем к месту аварии. Расследование производится немедленно по получении извещения о случившейся аварии.

46. Расследование морской аварии, производимое на основе настоящего положения, имеет целью выяснение причин аварии, в частности, была ли авария следствием:

а) неправильных действий или упущений лиц судового экипажа, несоблюдения правил, обеспечивающих безопасность мореплавания, а в случае столкновения — несоблюдения судами

правил для предупреждения столкновения судов в море, несоблюдения обязательных правил данного порта;

б) недостатков конструкции судна, его свойства;

в) состояние корпуса судна, его механизмов, котлооборудования, снабжения, погрузки или неправильное комплектование экипажа;

г) недостатков фарватера, знаков ограждения, морских сигнализации, лоцманской или гидрометеорологической службы.

Расследование имеет целью также выяснение лиц, на которых падает ответственность за аварию.

47. Начальник или капитан порта приступает к производству расследования в случаях, перечисленных в п. 42 настоящего положения, по собственной инициативе или по просьбе капитана судна, других лиц экипажа судна, судовладельцев, фрахтователей, страховщиков, а также по распоряжению Наркомморфлота.

48. О начале производства расследования начальник или капитан порта доносит по телеграфу в Наркомморфлот Центральному управлению морских портов и Юридическому отделу. Одновременно производящий расследование извещает об этом аварийного комиссара Государства.

49. В решении начальника порта по каждому делу о морской аварии должны быть даны ответы по всем вопросам, указанным в п. 5.

Если в обстоятельствах дела имеются при-

наки уголовного преступления, то начальник порта сообщает об этом местной прокуратуре немедленно по обнаружении этих признаков.

В случаях, предусмотренных законом, начальник порта может задержать аварийное судно в порту.

Копия акта об аварии с копией постановления начальника порта направляются в Центральное управление морских портов Наркомморфлота, которое и утверждает выводы по расследованию аварии. Одновременно копия акта направляется заинтересованным организациям, в случае их просьбы об этом.

50. Решение Центрального управления морских портов может быть обжаловано заинтересованными организациями или лицами народному комиссару морского флота Союза ССР в двухмесячный срок со дня получения решения. Об окончательном решении по делу сообщается заинтересованным организациям или лицам.

51. Расходы, связанные с выездами для расследования, производством экспертизы, выдачей копий актов об аварии оплачиваются по установленным ставкам теми лицами или организациями, по просьбе которых состоялись выезды или были опрошены эксперты, сняты копии с актов и проч., или относятся на счет обеих сторон.

Начальник Главной морской инспекции Наркомморфлота Союза ССР

В. Медведев.

Утверждаю.
Зам. народного комиссара
морского флота СССР

М. Петров

26 мая 1940 г.

ИНСТРУКЦИЯ

по применению „Положения о порядке расследования морских аварий“, принятого на заседании Коллегии Наркомморфлота 19 марта 1940 года и утвержденного народным комиссаром морского флота приказом № 190 от 15 апреля 1940 года

До настоящего времени учет и классификация случаев с судами, на судах и в портах морфлота производились в соответствии с приказом № 243 от 10 декабря 1936 года б. Наркомвода. К морским авариям относились даже незначительные случаи с судовыми механизмами, не выведшими судно из строя и не лишавшими судно класса или мореходности.

Вместе с тем, распоряжением по Цуморфлоту и Цуморпорту от 19 сентября 1938 года расследование аварий на транспортных судах было изъято от начальников портов и передано отделам морских инспекций пароходств.

Система расследования аварий на морском флоте не отвечала требованиям советского законодательства и не способствовала борьбе с аварийностью.

С изданием нового положения все прежде изданные утратили силу.

При применении положения следует руководствоваться следующим:

1) По параграфу 1 — в портах, где функции капитана порта осуществляет капитан рейда (например, Астрахань), расследование аварий производится капитаном рейда.

2) По параграфу 2 — в портах, где не имеется камеры морского прокурора или следователя, извещения посылаются участковым прокурорам (следователям).

3) Пункт „е“ параграфа 4 не ограничивает прав капитана порта только вызовом экспертов. Для установления действительных причин аварий, особенно поломок валов, поршней, разрывов и т. п., также очень важно иметь лабораторный анализ и заключение научно-исследовательских организаций.

Под выражением „эксперт“ подразумеваются опытные судоводители, механики, инженеры, научные работники необходимых по характеру аварии специальностей, приглашаемые капитаном порта себе в помощь для заключения по аварии.

Присутствовать при расследовании аварий имеют право члены комиссии по расследованию таковых, эксперты и морские инспекторы пароходств Наркомморфлота и Регистра, привлекаемые к расследованию аварий, а также морские инспекторы заинтересованных организаций.

Другие заинтересованные лица могут присутствовать только на заключительных заседаниях комиссии, при вынесении окончательных решений о причинах и виновных аварий.

4) По параграфу 5 — нужно учитывать, что инспекция Регистра не всегда непосредственно отбирает классификационное свидетельство или удостоверение на годность к плаванию. Оставляя свидетельство на судне, инспекция направляет акт, в котором указывает о лишении класса.

Однако, в этих случаях, согласно правилам Регистра, классификационное свидетельство механически теряет силу в случае аварии. Поэтому, вне зависимости от оставления на судне или отобрания указанных свидетельства и удостоверения или от неприсылки акта, всякое нарушение целостности корпуса судна или его двигателей, механизмов, устройств и т. п., могущее вызвать лишение класса или, если судно класса не имело, понижение мореходных качеств судна, должно рассматриваться как авария.

Обязательным вызовом инспектора Регистра и заключением последнего будет установлено то или иное ограничение в отношении класса или мореходности судна.

Безусловно, всякое повреждение, требующее подвозки пластыря, постановки цементных ящиков, или искривление баллера руля, повреждение пера руля и т. п., хотя и не лишающее судно

права плавания, но лишаящее судно класса или понижающее его мореходные качества, должно рассмариваться, как авария.

5) Параграф 6 — требует от производящего расследование установить не только причину, непосредственно вызвавшую аварию, но и моменты, которые эти причины породили, как-то: состояние трудовой дисциплины, общее и отдельных причастных к аварии лиц, правильность ухода за двигателями, механизмами, устройствами и правильность эксплуатации их, правильность организации и постановки судовой службы, судовождения, ведения судовых журналов и т. д.

В отношении лиц, виновных в аварии, заключение должно отображать не только непосредственных виновников аварии, но и косвенных виновников, например, лиц, направивших команду на суда без проверки квалификации или недостаточности ее, если это явилось причиной, повлекшей аварию; лиц отдавших распоряжения, но не проверивших правильность их исполнения, и т. д.

Если причинами аварии являются конструктивные недостатки судна, то задачей расследования является и установление содержания технического заказа, порядка приемки детали и агрегата, при которых эти недостатки были допущены, и лиц или организаций, по вине которых они были приняты от заводов с дефектами (если последние не оговорены в приемочном акте).

В случаях, когда причиной аварии является негабаритность или недоброкачественность детали, расследование должно установить качество технического содержания заказа, соответствие детали заказу, спецификации и чертежам, а также причины приемки ее и возможность обнаружения дефектов до установки на агрегат. Особое внимание уделять содержанию актов ОТК завода, лежащих в основу приемки деталей от завода, и, в свою очередь, установления причин (и виновных) аварии.

Под последствиями понимаются: вывод судна из эксплуатации, полная или частичная его гибель, повреждения двигателей, механизмов, устройств, корпуса судна и т. п.

Ориентировочные технические убытки определяются лицом, ведущим расследование, или специально приглашаемой технической комиссией из представителей заинтересованных сторон или завода (мастерских).

б) По пункту „а“ параграфа 7 — не считается аварией случай, вызвавший остановку судна для ориентировки в море или у берегов или при применении правил для предупреждения столкновения судов.

Случаи, вызвавшие остановку судна для предотвращения аварий не вследствие нарушения режима работы двигателей, устройств или механизмов (нагревание подшипников, временная неисправность рулевого или иного устрой-

ства и т. д.), или по требованию властей, или для оказания помощи в море, расследуются и изучаются морскими инспекторами, в дисциплинарном порядке.

Пункт „б“ — не предусматривает случаев загорания сажи, масляных выхлопов, пакли, обстрижки и др., не вызвавших загорания оборудования или снабжения судна. Однако подобные случаи учитываются и расследуются отделами морской инспекции пароходств.

Пункт „в“ — в случаях, когда касание грунта вызвано перегрузкой судна по сравнению с объявленными глубинами, обязывает установить расследованием не только самый факт касания, но и причины перегрузки судна.

Касание грунта на ходу, не вызвавшее остановку судна и повреждений его (бугор, подводное препятствие иное, не указанное лоцией или картой), рассматривается как случай, подлежащий расследованию в дисциплинарном порядке отделами морской инспекции пароходств. Во всех случаях касания грунта обязателен водолазный осмотр подводной части корпуса судна, руля и винтов.

Пункт „г“ — относит к аварии также случаи потери (повреждения) двигателей или механизмов, если для восстановления их потребуется запасная часть, хотя и имеющаяся на судне, но взятая из запаса, предусмотренного правилами Регистра (крышки, блоки, втулки, тронки и поршни цилиндров, шестерен и т. п.)

Пункт „д“ — не предусматривает случаев навала на причал, в результате которых была нарушена причальная линия, не лишающая возможности нормальной стоянки или эксплуатации судов у данного причала. Однако, такой случай должен быть расследован в дисциплинном порядке отделами морской инспекции парокходств, вне зависимости от размеров убытков.

7) По параграфу 8 — суда, находящиеся на специальных работах в течение длительного периода времени (в частности, суда технического флота Союздотреста), извещения, также начальнику морского порта, в водах которого они работают. В случае работы этих судов вне портовых вод извещения посылаются только начальнику ближайшего управления Союздотреста, обязанного произвести расследование происшедшего (аварию, случай).

8) Параграф 10 — требует от капитанов судов, находящихся в иностранных водах, обязательно извещать об указанных в этом параграфе случаях. Расследование этих случаев производится либо в порядке расследования аварий капитаном порта, если случай относится к авариям, либо — в дисциплинарном порядке отделами морской инспекции парокходств.

Несообщение своевременно о случае с судном или на судне рассматривается, как попытка скрыть аварию (относится к параграфам 8, 9 и 10).

9) По параграфам 15 и 16 — извещения об

аварных с судами, работниками на специальных работах (в частности, суда Союзднотреста) в течение длительного периода времени, являются одновременно и заявлениями об аварии.

Документы, требуемые согласно параграфа 16 положения, составляются капитанами (баггермейстерами, старшинами) таких судов в течение 24 часов с момента аварии (случая) и немедленно отправляются по назначению (согласно параграфу 7 настоящей инструкции (пояснение к § 8 положения).

10) По параграфу 18 — заключение и материалы расследования посылаются в Главную морскую инспекцию и являющуюся соответствующими центральным уплавлением.

11) По параграфу 25 — учет аварий капитаном порта ведется отдельно:

- а) по судам портового флота;
- б) по судам пароходств Наркомморфлота;
- в) по судам других советских организаций и
- г) по судам иностранным.

12) По параграфу 12, пункт „б“, — при авариях с судами Союзднотреста на место аварии выезжает начальник производственного отдела управления.

13) По параграфу 27 — посылаемые капитанами портов отчеты, согласно учету аварий по параграфу 11 настоящей инструкции, составляются:

- а) по флоту портовому — форма М-18 (с объяснением);

б) по судам парокорств Наркомморфлота, других советских организаций и иностранным, перечислением только в объявлении к форме М-18 (на обороте формы М-18); флаг и наименование организации указываются в „Примечании“.

14) По параграфу 28 — отчеты составляются отделами морских инспекций и капитанами портов по форме М-18 (с объяснением на обороте формы).

При заполнении объяснения к форме М-18 в колонке 5-й потеря класса или права плаванья проставляется буквенным выражением: потеря класса „К“ или понижение мореходных качеств „М“.

В колонках „индекс“ (инд.) „видов, последствий и причин“ аварий указываются буквенные индексы, по которым составляется отчет по форме М-18.

В „Примечании“ указываются (согласно параграфу 30 положения о порядке расследования аварий) суда, пострадавшие от аварии судна, указываемого в отчете. Это примечание и является дополнением к отчету, требуемым параграфом 30.

Для унификации понимания, к какому виду аварии или случая отнести происшедшие с двигателями, механизмами, судовыми устройствами и т. п., необходимо придерживаться следующих разграничений по основным частям:

I) к судовым устройствам (п. „Т“ „видов“ и п. „З“ „последствий аварий“ формы М-18) относятся устройства и системы:

а) якорное, б) грузовое, в) рулевое, г) спасательное, д) швартовое, е) пожарная система, ж) водоотливная система, з) осушительная система и и) радио);

II) к устройствам, двигателем, механизмам и т. д. относятся:

а) к якорному: брашпиль, якорный шпиль, стопоры патентованные, якорные канаты, якорные клюзы;

б) к грузовому: лебедки грузовые, грузовые краны, грузовые стрелы, грузовые колонки;

в) к рулевому: рулевые машинки, телемашинки, приводы, ручной привод Дэвиса, сектор, баллер, перо руля, гирорулевые;

г) к спасательному: шлюпки, шлюпбалки, плоты, шлюпочные лебедки;

д) к швартовому: швартовые шпили и лебедки;

е) к пожарному: донки, насосы, пожарная магистраль, паровая и углекислотная системы тушения;

ж) к водоотливному и осушительному: донки, насосы, трубопровод;

з) к двигателям: главные двигатели внутреннего сгорания и их части: блоки, поршни, тронки, крышки (цилиндров), клапаны, форсунки, главные компрессоры, воздушные баллоны, продувочные и топливные насосы, регуляторы;

главные паровые машины, главные холодильники, балансиры, подвешенные циркуляционные и машинопитательные насосы, валы;

и) к механизмам: вспомогательные компрессоры, насосы центробежные, масляные, охлаждения, санитарные, топливные, масляники-насосы Гойдена, вспомогательные холодильники, сепараторы, опреснители, рефрижераторные (холодильные) установки, умформеры, паро- и дизель-динамо, мусорные машинки, эжекторы, аварийные паро- и дизель-динамо;

к) к котлам: котлы, их арматура, питательно-котельные донки, форсунки, инжекторы, трубопровод, дымовые трубы;

л) к оборудованию: рубки, надстройки, мачты, паровое отопление (система), подогрев (в танках), трапы;

м) к корпусу судна: фор- и ахтерштевни, кили, набор судна, наружная обшивка корпуса, настил двойного дна и палуб, пики, металлические переборки;

н) к радио (относимое к устройствам): приемники, передатчики, моторы, умформеры, аккумуляторные батареи.

В колонке II — „Последствий аварий“ формы М-18 по индексам „О“, „П“, „Р“ и „С“ потеря времени и убытки не выясненные представляются в знаменателе (не выяснено) цифрой количества аварий, по которым они не выяснены.

15) По параграфу 34 — к коммерческим убыткам относятся: 1) стоимость времени простоя, потребного для технического освидетельствования судна по определению его дальнейшей годности к плаванию, 2) стоимость времени, фактически потребного для производства восстановительного ремонта, 3) стоимость времени, фактически потребного для розысков и подъема утерянных (упущенных в воду) якорей и т. п.

Поэтому при установлении с помощью технической комиссии (или представителей завода-мастерских) стоимости восстановления последствий аварий (технические убытки) одновременно устанавливается и время, фактически потребное для восстановительных работ (аварийного ремонта). Под стоимостью восстановительных работ понимаются не временного характера: заварки трещин, наделки, накладка планок и т. п., а стоимость новой детали, которую придется в будущем ставить взамен поврежденной (хотя и с заваренной трещиной и т. д.).

Убытки (стоимость времени и др.) в ожидании ремонтной базы или дока в расчет убытков по аварии не принимаются.

Также не входят в расчет убытков по аварии уменьшение грузоподъемности, скорости судна, потерянный фрахт и т. п.

16) Параграф 35 — предусматривает расследование капитаном порта всех случаев: пожаров, взрывов (с учетом указаний по пункту

„б“ параграфа 7 положения) и потопления судов в районе порта, повреждения обстановки, надводных и подводных сооружений порта, а также случаев, касающихся судов Наркомморфлота и иностранных, или явившихся результатом нарушения обязательных постановлений и иных правил, действующих в данном порту.

17) По параграфу 42 — действия капитана порта по оказанию помощи иностранному судну не должны идти в разрез с существующими законами и обычаями.

18) Параграф 46 — требует тщательного и точного выявления причин и обстоятельств аварии с иностранным судном, четкого распределения ответственности за аварию между иностранным судном и советским судном или портом и установления размера причинных убытков и повреждений по каждому объекту (судно, причал, портовое сооружение и т. п.), а также лиц, непосредственно виновных в аварии. В отношении советских судов, если будет установлена их действительная вина, в отдельном дополнении к заключению должны быть указаны элементы расследования согласно параграфу 5 настоящей инструкции.

19) Расходы по расследованию аварий с судами Наркомморфлота, вызванные приглашением экспертов или стоимостью лабораторных исследований, относятся за счет средств, специально отпускаемых Наркомморфлоту на содержание конторы капитана порта.

Расходы этого (рода в случае, если виновными в аварии являются суда других организаций, относятся за счет последних по счетам конторы капитана порта.

20) Материалы расследования аварий и случаев хранятся на правах документов „для служебного пользования“ под ответственность лиц, ведающих расследованием их (капитаны портов и морские инспекторы парокходств).

Начальник Главной
морской инспекции
Наркомморфлота СССР

Начальник Юридического
отдела Наркомморфлота
СССР

В. Медведев

Я. Фриденштейн

Утверждаю.

Зам. народного комиссара морского
флота Союза ССР М. Петров

26 мая 1940 г. Москва

ПРОТОКОЛ ОПРОСА

Дело № об аварии п/х, т/х

„.....“ 194..... г. „.....“ час. „.....“ мин.

„.....“ 194..... г.

1. Кто производил опрос
(должность, место работы, фамилия и инициалы)
2. Где производился опрос
(на борту п/х, т/х в конторе капитана
порта и т. д.)
3. Фамилия, имя, отчество
4. Дата, год и место рождения
5. Занимаемая должность
с какого времени
(на данном судне и вообще)
6. Стаж общетрудовой
на водном транспорте:
- а)
(всего лет)
- б)
(по специальности)
- в)
(из них в системе Наркомморфлота по спе-
циальности (какой сколько))

Направляется в гл. мор. инсп.
не позже 10-го числа следую-
щего за отчетным периодом
месяца.

ОТЧЕТ

Утверждаю.
Зам. народного комиссара
морского флота Союза ССР
М. Петров
26 мая 1940 г.

об авариях на судах транспортного пароводства
портового управления флота за
..... месяц квартал 194..... г. полугодие год.

Индекс	I. Виды аварий	Количество		увели- чение умень- шение (+ —)	Индекс	II. Последствия аварий	Количество		увели- чение умень- шение (+ —)	Индекс	III. Причины аварий	Количество		увели- чение умень- шение (+ —)
		19..... год	19..... год				19..... год	19..... год				19..... год	19..... год	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
А	Потопление судна				А	Гибель судна				А	Нарушение правил для предупре- ждения столкновения судов			
Б	Посадка на мель				Б	Гибель груза				Б	Нарушение основ судовождения и морской практики			
В	Касание грунта				В	Гибель людей				В	Нарушение трудовой дисциплины (включая правила технической, эксплоатации, пожарную безо- пасность и др.)			
Г	Бедствие судна				Г	Затопление судна или его частей ..				Г	Недоброкачественный ремонт			
Д	Выброска на берег				Д	Потеря якоря				Д	Изношенность			
Е	Столкновение				Е	Повреждение корпуса				Е	Конструктивные недостатки			
Ж	Навал				Ж	Повреждение механизмов и котлов				Ж	Отсутствие доброкачественного снабжения			
З	Пожар				З	Повреждение оборудования и су- дового устройства				З	Отсутствие и неисправность знаков ограждения			
И	Взрыв				И	Повреждение и потеря винтов				И	Неточность карт и лоций			
К	Повреждение портовых сооруже- ний, обстановки пути				К	Повреждение портовых сооружений и обстановки пути				К	Ледовые условия			
Л	Течь корпуса				Л	Повреждение грузов				Л	Стихийные явления			
М	Потеря винта и облом лопастей ..				М	Без последствий				М	Преднамеренные действия			
Н	Потеря якоря				Н	Не выясненные				Н	Злой умысел			
О	Потеря шлюпок				О	Потеря времени				О	По вине других организаций			
П	Вынужденная остановка судна				П	Не выяснено				П	Нехватка бункера			
Р	Повреждение двигателей				Р	Технические убытки				Р	Не выяснено			
С	Повреждение механизмов и котлов				С	Не выяснено								
Т	Повреждение оборудования и судо- вых устройств				Т	Коммерческие убытки								
						Не выяснено								
						Общая сумма								
						Не выяснено								

Начальник пароводства (порта)

Старший морской инспектор

по сведениям, даваемым в отчете по форме М-18

Старший морской инспектор пароходства

Капитан порта

A-12114