

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
10 июля 2008 г. N 81**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ИНСТРУКЦИИ О ПОРЯДКЕ КЛАССИФИКАЦИИ, РАССЛЕДОВАНИЯ И УЧЕТА
ТРАНСПОРТНЫХ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

(в ред. постановлений Минтранса от 26.05.2011 N 33,
от 30.12.2016 N 38)

На основании [Положения](#) о Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 июля 2006 г. N 985 "Вопросы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь", Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемую [Инструкцию](#) о порядке классификации, расследования и учета транспортных аварийных случаев на внутренних водных путях Республики Беларусь.

2. Признать утратившим силу [приказ](#) Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 декабря 1999 г. N 250-Ц "Об утверждении Положения о порядке расследования и учета транспортных аварийных случаев на внутренних судоходных путях Республики Беларусь" (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2000 г., N 30, 8/3014).

3. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.

Министр

В.Г.Сосновский

СОГЛАСОВАНО
Заместитель
Генерального прокурора
Республики Беларусь
С.В.Косуха
07.07.2008

УТВЕРЖДЕНО
Постановление
Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
10.07.2008 N 81

**ИНСТРУКЦИЯ
О ПОРЯДКЕ КЛАССИФИКАЦИИ, РАССЛЕДОВАНИЯ И УЧЕТА ТРАНСПОРТНЫХ АВАРИЙНЫХ
СЛУЧАЕВ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

(в ред. постановлений Минтранса от 26.05.2011 N 33,
от 30.12.2016 N 38)

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящая Инструкция определяет порядок классификации, организации, проведения расследования и учета транспортных аварийных случаев с судами внутреннего плавания, судами смешанного (река-море) плавания (далее - суда), их составами.

(п. 1 в ред. [постановления](#) Минтранса от 30.12.2016 N 38)

2. Для целей настоящей Инструкции используются термины в значениях, определенных в [статье 1](#) Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь.

3. Действие настоящей Инструкции распространяется на транспортные аварийные случаи, совершенные судами (судном), их составами независимо от формы собственности, а также на случаи повреждения плотов, паромных переправ, наплавных мостов, иных плавучих объектов (далее - плавучие объекты), судоходных гидротехнических сооружений, мостов, причалов, других инженерных сооружений на внутренних водных путях Республики Беларусь (далее - инженерные сооружения) либо их частей судами (судном), их составами.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 30.12.2016 N 38)

4. К транспортным аварийным случаям относятся:

4.1. происшествие, связанное с движением и маневрированием судов (судна), их составов, повлекшее хотя бы одно из следующих последствий:

причинение телесных повреждений и (или) гибель одного и более человек;

повреждение, конструктивное разрушение, затопление, гибель судов (судна), их составов, в том числе вследствие повреждения их корпусов и потери остойчивости, и возникшие в связи с этим убытки;

повреждение, разрушение инженерных сооружений;

разливы нефти и нефтепродуктов с судов (судна);

прекращение движения судов.

Под прекращением движения судов понимается:

прекращение (невозможность) судоходства на отдельных участках внутреннего водного пути в связи с перекрытием судового хода затонувшими или ставшими на мель судами (судном), их составами, плавучими объектами на срок свыше 12 часов с момента подхода к таким участкам транспортных судов;

простой судов на мели и других подводных препятствиях (для пассажирских судов - более 12 часов, грузовых судов - свыше 24 часов);

4.2. происшествие, связанное с движением и маневрированием судов (судна), их составов, совершенное вследствие грубого нарушения [правил](#) плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь, иных требований по безопасности судоходства, независимо от последствий;

4.3. столкновения (удары), навалы судов, их составов независимо от их последствий;

4.4. механические повреждения судов (судна) (корпусов, надстроек, судовых устройств, движительно-рулевых комплексов), полученные при снятии судов (судна) с мели и в других случаях, при условии, что такие повреждения требуют значительных, несоразмерных с их действительной

стоимостью, затрат на их устранение и не связаны с повреждением судов (судна) и их устройств в процессе погрузки / выгрузки судов (судна) у причалов или при обработке судов (судна) на рейде в порту.

5. К транспортным аварийным случаям не относятся и действие настоящей Инструкции не распространяется на следующие происшествия:

5.1. затопление, конструктивное разрушение, повреждение судов (судна), их составов на стоянках, рейдах, под обработкой в портах, на ремонте или отстое, не связанное с движением и маневрированием судов (судна), их составов;

5.2. взрывы и пожары на судах (судне), не связанные со столкновением судов, ударами и навалами их на препятствия;

5.3. поломки, включая повреждения судов (судна), судовых механизмов и устройств, если они не привели к последствиям, указанным в [подпункте 4.1 пункта 4](#) настоящей Инструкции;

5.4. повреждение корпусов судов и судовых устройств портовыми механизмами при их погрузке / выгрузке, а также повреждения, вызванные влиянием груза при его неправильной погрузке / выгрузке;

5.5. повреждение (порча) либо утрата перевозимого груза, включая подмочку, которые не являются прямым следствием аварийного случая;

5.6. причинение телесных повреждений и (или) гибель людей, не связанные с движением и маневрированием судов (судна), их составов.

ГЛАВА 2

КЛАССИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

6. В зависимости от последствий транспортные аварийные случаи классифицируются на:

аварии;

аварийные происшествия;

браки в работе;

особые транспортные аварийные случаи.

7. К авариям относятся транспортные аварийные случаи, указанные в [пункте 4](#) настоящей Инструкции, повлекшие:

7.1. гибель людей, кроме гибели людей вследствие несчастных случаев, происшедших в связи с нарушением нормативных правовых актов в сфере охраны и обеспечения безопасности труда, правил обеспечения безопасности труда на судах, [правил](#) перевозки пассажиров и багажа внутренним водным транспортом, правил пожарной безопасности Республики Беларусь на судах;

7.2. убытки по ликвидации их последствий на сумму свыше 600 базовых величин;

7.3. посадку судов (судна) на мель с обсушкой, прекращение движения транспортных судов (судна) на срок свыше 48 часов по причине посадки судов (судна) на мель или их затопления;

7.4. разрушение или повреждение буксируемых плотов с разноской древесины и утратой такелажа, общие технические и коммерческие убытки от которых составили свыше 600 базовых величин.

8. К аварийным происшествиям относятся транспортные аварийные случаи, указанные в [пункте 4](#) настоящей Инструкции, повлекшие:

8.1. тяжелое травмирование, увечье людей, если их наступление явилось следствием только транспортного аварийного случая, в результате которого пассажиры, члены экипажа судна (судов) получили стойкую утрату трудоспособности;

8.2. убытки по ликвидации их последствий на сумму от 200 до 600 базовых величин;

8.3. посадку на мель или затопление судов (судна) и прекращение по этим причинам судоходства на данном участке судового хода на срок от 24 до 48 часов с момента подхода к этому участку других судов.

9. К бракам в работе относятся транспортные аварийные случаи, указанные в [пункте 4](#) настоящей Инструкции, повлекшие:

9.1. причинение телесных повреждений, травмирование людей, если их наступление явилось следствием транспортного аварийного случая, в результате которого пассажиры, члены экипажа судна (судов) получили временную (не менее одного дня) утрату трудоспособности;

9.2. убытки по ликвидации их последствий на сумму от 100 до 200 базовых величин, а при столкновениях, ударах, навалах и затоплениях судов - независимо от суммы убытков;

9.3. посадку на мель судов (судна), прекращение по этим причинам движения транспортных судов на срок от 12 до 24 часов с момента подхода к этому участку других транспортных судов;

9.4. простой на мели или других подводных препятствиях рейсовых пассажирских судов (судна) более 12 часов, других транспортных самоходных судов (судна) свыше 24 часов.

10. К особым транспортным аварийным случаям относятся:

10.1. технические случаи - аварийные случаи повреждения и затопления судов (судна), повлекшие за собой убытки на сумму свыше 100 базовых величин, в период их обработки в портах, на пристанях и причалах заказчика, на рейдах и стоянках, вызванные нарушением правил технической эксплуатации судов, а также аварийные случаи повреждения судов или повреждения судами инженерных сооружений, если они явились следствием внезапных поломок судовых механизмов и устройств, включая двигатели и движители, когда вина судоводителей в таких случаях не установлена;

10.2. ледовые случаи - аварийные случаи повреждения или затопления судов, повлекшие убытки на сумму более 100 базовых величин, вызванные работой судов в ледовых условиях, если такая работа допускается [правилами](#) плавания по внутренним водным путям, правилами технической эксплуатации, а также на стоянках при подвижках льда, когда вина судоводителей в таких случаях не установлена;

10.3. случаи по гидрологическим причинам (посадка на мель, повреждение, обсушка судов при экстремальных уровнях воды на водных путях, когда нарушаются нормальные условия судоходства и вина судоводителей в таких случаях не усматривается);

10.4. случаи по стихийным причинам (случаи гибели людей, повреждения, затопления и гибели судов (судна) как в движении, так и на стоянках, возникшие в результате шторма, других природно-климатических воздействий, когда вина судоводителей в данном случае не усматривается);

10.5. случаи за пределами судового хода (посадка на мель, повреждение технических, спасательных и других судов, при выполнении ими работ за пределами судового хода);

10.6. экспедиционные и экспериментальные случаи (посадка на мель, удары о подводные препятствия и повреждения судов при выполнении ими во время весеннего паводка экспедиционных рейсов на несудоходных реках, поломки, повреждения и другие случаи с судами и плотами, происшедшие при производстве опытных и экспериментальных работ и рейсов);

10.7. случаи при спасательных работах (посадки на мель, удары о подводные препятствия и повреждения судов при выполнении спасательных работ и оказании помощи другим судам в штормовых и ледовых условиях, при оказании помощи организациям и населению при наводнениях, пожарах или других стихийных бедствиях).

11. Иные транспортные происшествия, не указанные в [пунктах 7 - 9](#) настоящей Инструкции, к транспортным аварийным случаям не относятся и классифицируются:

11.1. при наличии повреждения на судах (судне), плавучих объектах, инженерных сооружениях, повлекшего убытки на сумму до 100 базовых величин, - как мелкое повреждение судов (судна), плавучих объектов и инженерных сооружений;

11.2. при кратковременных простоях судов (судна) на мели без повреждения корпусов и перегрузки груза, а также при кратковременном прекращении судоходства на отдельных участках внутреннего водного пути на срок менее 12 часов - как мелкие транспортные происшествия;

11.3. исключен;
(пп. 11.3 исключен. - [Постановление](#) Минтранса от 30.12.2016 N 38)

11.4. исключен.
(пп. 11.4 исключен. - [Постановление](#) Минтранса от 30.12.2016 N 38)

12. В иных случаях, не предусмотренных настоящей Инструкцией, классификация транспортного аварийного случая, отнесение понесенных убытков по ликвидации последствий транспортного аварийного случая и постановке его на учет осуществляется органом по безопасности судоходства.

ГЛАВА 3

ПОРЯДОК СООБЩЕНИЯ О ТРАНСПОРТНОМ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ И СОСТАВЛЕНИЯ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

13. В случае возникновения транспортного аварийного случая капитаны (командиры, старшины-мотористы) и другие лица, ответственные за управление (эксплуатацию) судов (объектов) обязаны любыми средствами связи немедленно сообщить об этом в ближайший линейный участок органа по безопасности судоходства и владельцам судов, с участием которых произошел транспортный аварийный случай, владельцам поврежденных плавучих объектов, инженерных сооружений.

14. Орган по безопасности судоходства, судовладелец, владелец поврежденных плавучих объектов, инженерных сооружений по получении сообщения о транспортном аварийном случае обязаны немедленно уведомить об этом вышестоящую организацию (при наличии), а также транспортную прокуратуру по месту совершения транспортного аварийного случая.
(в ред. [постановления](#) Минтранса от 30.12.2016 N 38)

15. О гибели или травмировании людей, связанных с транспортным аварийным случаем, сообщение направляется в порядке, определенном [Правилами](#) расследования и учета несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, утвержденными постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 15 января 2004 г. N 30 "О расследовании и учете несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний" (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2004 г., N 8, 5/13691).

16. К месту транспортного аварийного случая для ликвидации его последствий обязаны выехать уполномоченный представитель судовладельца и работник органа по безопасности судоходства для своевременного проведения расследования.

17. При получении первого сообщения о транспортном аварийном случае:

17.1. диспетчер (порта, пристани, республиканского унитарного предприятия внутренних водных путей) или руководитель организации обязаны любыми средствами связи немедленно поставить в известность капитанов (командиров) и других ответственных лиц на судах (объектах), с участием которых произошел транспортный аварийный случай, о принимаемых мерах по оказанию им помощи и установить с ним регулярную связь;

17.2. капитаны (командиры) и другие ответственные лица на судах, потерпевших аварию, обязаны до прибытия на место происшествия уполномоченных лиц и технических средств лично руководить аварийно-спасательными работами и принимать все меры по спасению людей и сохранению от затопления вверенных им судов и перевозимых на них грузов, привлекать для оказания необходимой помощи любые находящиеся вблизи суда, поддерживать регулярную связь с диспетчерами ближайших портов, пристаней, нести непрерывную радиовахту на прием.

18. Транспортные аварийные случаи, происшедшие при движении и маневрировании судов, оформляются актом о транспортном аварийном случае по форме согласно [приложению](#), который составляется немедленно после происшествия.

К акту о транспортном аварийном случае прикладываются:

схема места происшествия с нанесением на ней направления течения, положения судов, объектов в момент наступления и после наступления транспортного аварийного случая, точного расположения знаков навигационного оборудования водных путей;

выписки из судовых журналов;

объяснения всех участников и очевидцев транспортного аварийного случая.

19. Акт о транспортном аварийном случае составляется, как правило, не менее чем в трех экземплярах.

В случаях столкновений судов и при других транспортных аварийных случаях, совершенных двумя и более судами, количество экземпляров акта о транспортном аварийном случае определяется в зависимости от количества участвующих в транспортном аварийном случае судов.

Первый экземпляр акта о транспортном аварийном случае с приложениями направляется в соответствующий линейный участок органа по безопасности судоходства, по одному экземпляру передается каждому владельцу судна (объекта), с участием которых произошел транспортный аварийный случай, и по одному экземпляру - на каждое судно (объект), с участием которых произошел транспортный аварийный случай.

20. Акт о транспортном аварийном случае составляется судоводителем (капитаном, командиром, старшиной-мотористом) либо вахтенным начальником с участием других непосредственных участников и очевидцев транспортного аварийного случая. При участии в транспортном аварийном случае двух или более самоходных судов в составлении акта участвуют капитаны, вахтенные начальники этих судов, представители республиканских унитарных предприятий внутренних водных путей, другие непосредственные участники и очевидцы транспортного аварийного случая.

21. При описании происшествия в акте о транспортном аварийном случае должны быть указаны:

21.1. количество судов, в том числе и в составе, их номера, наименования и количество находящегося в них груза, способ учалки в составе и состава с толкачом-буксировщиком;

21.2. длина и ширина состава в метрах, длина буксирного троса, наличие, количество и вес волокуш;

21.3. номера плотсостава, а также габариты (длина, ширина, осадка), количество древесины и способ сплотки;

21.4. точное время и место происшествия (наименование местности, километраж по лоцманской карте, положение судов (объектов) в момент наступления транспортного аварийного случая по отношению к оси фарватера, знакам навигационного оборудования);

21.5. гидрометеорологические условия (сила и направление ветра, высота волны, дальность видимости, температура, ледовые явления и тому подобное), сведения о штормовом предупреждении и наличии их на судне, а также принятые меры по укрытию судов;

21.6. состояние навигационного оборудования;

21.7. последовательность движения и маневрирования судов (судна) (изложение всех маневров, скорости хода и распоряжений, которые давались вахтенными начальниками судов (судна) перед наступлением происшествия, в момент его наступления и после его наступления);

21.8. последствия происшествия (перечень явно видимых повреждений на судах (судне), объектах, наличие воды в трюмах);

21.9. произошли ли повреждение (порча), утрата грузов (наименование и количество, объем);

21.10. время простоя (в часах) судов, участвовавших в транспортном аварийном случае;

21.11. время (в часах), затраченное другими судами, плавучими объектами для оказания помощи по ликвидации транспортного аварийного случая;

21.12. меры, принятые для ликвидации последствий транспортного аварийного случая.

22. При полном или частичном затоплении судов (судна) или посадке на мель в акте о транспортном аварийном случае указываются глубины вокруг затонувших судов (судна).

Если произошло столкновение судов, указывается, были ли оборудованы встречные или обгоняющие суда средствами звуковой и визуальной сигнализации и правильно ли они применялись, для чего дается описание всех моментов взаимного обмена сигналами.

При поломках или повреждениях механизмов, движителей и иных устройств на судне дается описание, в чем заключаются их повреждения, правильно ли они эксплуатировались, подвергались ли поврежденные механизмы ремонту.

При повреждении плота указывается, соответствовали ли его сплотка и оборудование требованиям правил сплотки, формирования и оснастки плотов.

23. В акте о транспортном аварийном случае указываются также сведения о несчастных случаях с людьми и принятых мерах для их предупреждения, фамилии, имена и отчества пострадавших, а также их причастность к происшествию.

24. Руководителям ремонтных пунктов запрещается принимать заказы на ремонт приписных и неприписных судов, вызванный транспортным аварийным случаем, без представления акта о транспортном аварийном случае, завизированного представителем органа по безопасности судоходства (кроме экстренных случаев, когда требуется спасти судно от затопления).

25. Транспортные аварийные случаи, наступление которых произошло вследствие неудовлетворительного содержания водного пути, должны быть оформлены актами о транспортном аварийном случае в присутствии участников транспортного аварийного случая, представителей органа по безопасности судоходства и республиканского унитарного предприятия внутренних водных путей.

26. За несвоевременное донесение о транспортном аварийном случае, несоставление акта о транспортном аварийном случае ответственные лица несут дисциплинарную ответственность в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь.

ГЛАВА 4

ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ И ОРГАНИЗАЦИЙ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

27. Целью расследования транспортного аварийного случая является установление факторов, вызвавших транспортный аварийный случай, их обобщение, учет, анализ, разработка предложений и принятие мер по предотвращению транспортных аварийных случаев путем корректировки нормативных правовых актов, технических нормативных правовых актов, информирования о причинах происшедших транспортных аварийных случаев и мерах по их предотвращению.

Задачами расследования транспортных аварийных случаев являются:

установление обстоятельств, причин и последствий транспортных аварийных случаев;

определение виновных лиц и установление степени их ответственности;

определение лиц, содействовавших возникновению транспортных аварийных случаев, и установление степени их ответственности;

составление мотивированного заключения;

выработка профилактических мер по предупреждению подобных транспортных аварийных случаев в дальнейшем.

28. Расследование транспортных аварийных случаев, в том числе расследование особых транспортных аварийных случаев на судах в связи с гидрологическими и стихийными причинами, а также при особых транспортных аварийных случаях в связи с ледовыми условиями, осуществляется органом по безопасности судоходства.

29. Расследование транспортных аварийных случаев, кроме особых транспортных аварийных случаев, повлекших убытки на сумму более 100 базовых величин, а в случаях нарушения [правил](#) плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь - независимо от суммы убытков, производится тем линейным участком органа по безопасности судоходства, в границах деятельности которого произошел транспортный аварийный случай.

В случаях, когда судно, допустившее транспортный аварийный случай, до окончания расследования выбыло за пределы поднадзорного участка, ведущий расследование инспектор-капитан линейного участка органа по безопасности судоходства сообщает о необходимости проведения расследования в участок по месту нахождения судна, а работники последнего обязаны немедленно собрать необходимые материалы и направить их представителю линейного участка органа по безопасности судоходства, производящему расследование.

30. Расследование транспортных аварийных случаев, связанных с техническими причинами (техногенного характера) и происшедших во время движения и маневрирования судов, производится с участием представителей органа по безопасности судоходства, республиканского унитарного предприятия по техническому надзору и классификации судов "Белорусская инспекция

Регистра" (далее - Инспекция) и судовладельца.
(в ред. [постановления](#) Минтранса от 30.12.2016 N 38)

Состав комиссии для расследования таких случаев назначается приказом руководителя органа по безопасности судоходства, а в особо тяжелых транспортных аварийных случаях - приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Технические заключения о причинах возникновения этих случаев дает Инспекция. Общее заключение по техническому случаю составляет орган по безопасности судоходства.

31. Расследование случаев взрывов и пожаров на судах организаций внутреннего водного транспорта, если они не явились следствием транспортного аварийного случая, производится в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

32. Расследование мелких повреждений и транспортных происшествий, повлекших убытки на сумму менее 100 базовых величин, если они не явились следствием столкновений, ударов или навалов на другие суда или сооружения, а также случаев утери якорей, если они не явились следствием нарушения [правил](#) плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь, производится судовладельцами.

Эти случаи учитываются судовладельцами и владельцами сооружений как мелкие поломки и происшествия.

33. Исключен.
(п. 33 исключен. - [Постановление](#) Минтранса от 30.12.2016 N 38)

34. По окончании расследования транспортного аварийного случая все материалы расследования с заключением органа по безопасности судоходства после их утверждения в течение трех суток в подлинниках направляются в транспортную прокуратуру по месту совершения транспортного аварийного случая.
(в ред. [постановления](#) Минтранса от 30.12.2016 N 38)

35. Порядок расследования транспортных аварийных случаев, происшедших с участием иностранных судов на внутренних водных путях Республики Беларусь и с судами Республики Беларусь на водных путях других государств, определяется международными договорами Республики Беларусь.

ГЛАВА 5

ПОРЯДОК РАССЛЕДОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

36. Расследование транспортных аварийных случаев включает в себя:

выезд на место происшествия;

осмотр места и фиксирование результатов осмотра;

отбор предметов и документальных данных, имеющих существенное значение для выяснения обстоятельства транспортного аварийного случая;

техническую проверку судна и медицинское освидетельствование (в необходимых случаях) вахтенного судоводителя;

опрос причастных к происшествию лиц и очевидцев;

составление мотивированного заключения по материалам расследования и формирование дела.

37. Инспектор-капитан органа по безопасности судоходства по прибытии на место и при расследовании транспортного аварийного случая в последовательном порядке:

37.1. производит осмотр места происшествия, поврежденных судов и объектов, фотографирует состояние аварийных судов с учетом окружающей обстановки и повреждений;

37.2. устанавливает обстановку и степень влияния факторов, имеющих место при транспортном аварийном случае, а именно:

конкретное место происшествия;

соответствие фактически действующих навигационных знаков утвержденной схеме их расстановки, условия видимости этих знаков, надежность и удобство ориентирования по ним, достаточность знаков для ориентирования, четкость обозначения оси и границ судового хода;

габариты пути (глубина, ширина, радиус кривизны);

соответствие глубин, указанных в информационном бюллетене, фактическим глубинам;

метеорологические условия (дальность видимости, наличие ветра, дождя, тумана, волнения и других метеорологических факторов);

направление и скорость течения;

наличие других судов в районе происшествия и их влияние на последствия транспортного аварийного случая.

Все вышеперечисленное должно быть подтверждено документальными данными;

37.3. проводит осмотр судов, участвовавших в транспортном аварийном случае, в ходе которого проверяет:

судовые документы;

исправность судовых устройств и приборов, состояние которых имело значение в предупреждении транспортного аварийного случая;

корпус и его состояние на водотечность;

правильность загрузки судна (судов состава), соответствие габаритов судна (состава), плавучего объекта габаритам пути, мостов, надводных переходов, соответствие состава утвержденным для данного района плавания типовым схемам составов;

обеспеченность судна, плавучего объекта необходимым такелажем и соответствие его нормам снабжения;

37.4. проводит опрос участников и очевидцев и берет письменное объяснение по вопросам расследования у участников и очевидцев транспортного аварийного случая, в ходе которого определяются:

укомплектованность судна экипажем, соблюдение порядка несения вахт;

квалификация командного состава судна и его соответствие занимаемым должностям, наличие документов, подтверждающих право занятия должности;

правильность и полнота отражения транспортного аварийного случая в вахтенном журнале;

место нахождения вахтенных до и во время транспортного аварийного случая;

содержание и последовательность действий вахтенных до наступления транспортного аварийного случая, в момент и после его наступления;

режим работы двигателей и движителей до и после транспортного аварийного случая;

показания контрольно-измерительных приборов;

положение участвующих в транспортном аварийном случае судов относительно оси и границ судового хода;

наличие сигнальных огней и их видимость;

меры, принимавшиеся экипажем сразу после происшествия для оказания помощи людям и судам.

Одновременно инспектор-капитан требует у капитанов (старших по судну, вахтенных начальников), участвовавших в транспортном аварийном случае судов, акт о транспортном аварийном случае, схемы движения и положения судов до наступления транспортного аварийного случая, во время его и после его наступления и при необходимости уточняет их.

38. При необходимости производства технической экспертизы инспектор-капитан докладывает об этом руководителю органа по безопасности судоходства.

При необходимости инспектор-капитан направляет на медицинское освидетельствование участников транспортного аварийного случая.

39. В ходе расследования транспортного аварийного случая устанавливается следующее:

с какого расстояния судоводители заметили друг друга;

правильно ли использовалась световая и звуковая сигнализация;

учитывались ли судоводителями направление и скорость течения и ветра;

какие меры предупреждения или предотвращения транспортного аварийного случая были приняты судоводителями;

где находился в момент происшествия капитан, какие меры предпринимались капитаном до наступления транспортного аварийного случая, в момент его и после его наступления.

40. По материалам расследования, а при необходимости и заключению экспертной комиссии, инспектор-капитан, производивший расследование, составляет (формирует) аварийное дело, для чего составляет мотивированное заключение и классифицирует транспортный аварийный случай.

41. В заключении должны быть отражены:

время и место транспортного аварийного случая, расположение навигационных знаков и положение по отношению к ним судов;

краткие сведения об участниках транспортного аварийного случая (наименование судов, мощность, загрузка, способы учалки, направление движения, данные о судоводителях и других участниках транспортного аварийного случая);

краткое конкретное описание обстоятельств транспортного аварийного случая и условий судоходства, при которых он произошел (характер движения, состояние пути, навигационной обстановки, погоды и видимости, действие и использование судовой сигнализации и радионавигационных приборов, соблюдение порядка несения вахтенной службы на судах или

иных объектах, действия судоводителей и других лиц, причастных к транспортному аварийному случаю, их состояние: степень усталости, отсутствие или наличие алкогольного, наркотического или токсического опьянения, квалификация;

причины транспортного аварийного случая: нарушение **правил** плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь, правил технической эксплуатации, **Устава** службы на судах Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, утвержденного приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 декабря 1993 г. N 96-Ц, Устава о дисциплине работников внутреннего водного транспорта Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 21 апреля 1994 г. N 267 (Собрание постановлений Правительства Республики Беларусь, 1994 г., N 12, ст. 210), степень знания местных условий плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь, судоводительские ошибки, технические неисправности судна, состояние водного пути или навигационных знаков, несоответствие метеорологического прогноза, прочие гидрологические и метеорологические причины;

последствия транспортного аварийного случая с описанием места, размеров и характера повреждений судов, плавучих объектов, повреждения (порчи), утраты перевозимого груза, повреждений береговых объектов или сооружений, травмирования или гибели людей;

технические средства, использованные для ликвидации последствий транспортного аварийного случая (земснаряды, плавкраны, судоподъемные средства, аварийно-спасательные и другие суда и тому подобное);

суммы убытков по ликвидации всех последствий транспортного аварийного случая (ремонт, подъем, полная и частичная разгрузка судов и тому подобное);

перечень лиц, непосредственно допустивших транспортный аварийный случай или содействовавших его возникновению, степень их ответственности и конкретно, какие нарушения правил и других нормативных правовых актов ими допущены (с указанием ссылок на конкретные структурные элементы нормативного правового акта);

отнесение транспортного аварийного случая на учет организации, распределение убытков по ликвидации его последствий между судовладельцами, владельцами плавучих объектов и сооружений на судоходных путях;

рекомендации по устранению причин и условий, способствующих возникновению транспортных аварийных случаев на судах;

местонахождение предметов и документов, имеющих существенное значение для выяснения обстоятельств транспортных аварийных случаев.

42. Материалы расследования транспортного аварийного случая размещаются в аварийном деле в следующем порядке:

опись документов в деле;

акт о транспортном аварийном случае с отметкой инспектора-капитана о дате получения;

документы, приложенные лицом, составившим акт о транспортном аварийном случае;

схема, фотоматериалы и тому подобное, составленные инспектором-капитаном;

выписка из вахтенного журнала (для несамостоятельных судов - из судового журнала), единой книги осмотра судна;

копия рейсового диспетчерского распоряжения;

копии путевых листов;

справки о прогнозах и фактическом состоянии погоды;

копии записей переговоров по радиостанции;

акт осмотра судна (объекта, места происшествия) водолазами, акты траления и контрольных промеров глубин;

акты (справки) медицинского освидетельствования лиц - участников транспортного аварийного случая;

акт о проведенном эксперименте;

письменные объяснения, листы опроса участников и свидетелей транспортного аварийного случая;

заключение технической экспертизы;

справка об общих убытках по ликвидации последствий транспортного аварийного случая;

заключение органа по безопасности судоходства;

постановление руководителя органа по безопасности судоходства.

43. В процессе расследования транспортного аварийного случая в зависимости от суммы общих затрат по ликвидации их последствий или по другим причинам инспектором-капитаном устанавливается классификация транспортного аварийного случая.

44. К убыткам от транспортного аварийного случая относятся:

оценочная стоимость погибшего или непригодного для восстановления судна, плавучего объекта;

затраты по ликвидации повреждений от транспортного аварийного случая (стоимость ремонта), включая стоимость докования судна, по нормативам, установленным для аварийных повреждений;

стоимость аварийно-спасательных операций с использованием судоподъемных средств, земснарядов и плавкранов (по фактически затраченному времени на выполнение таких работ);

стоимость использованных аварийно-спасательных средств;

расходы по спасению судов;

стоимость утраченного или испорченного груза за вычетом стоимости реализуемых остатков;

расходы по разгрузке судов и просушке грузов;

стоимость утраченного такелажа;

стоимость по погрузке или учалке спасенного груза;

стоимость личных вещей пассажиров и членов экипажа, утраченных при транспортном аварийном случае (при наличии соответствующих доказательств).

45. Справка об общих убытках по ликвидации последствий транспортного аварийного случая представляется судовладельцами пострадавших судов или объектов в течение 5 дней или в отдельных случаях в срок, установленный руководителем органа по безопасности судоходства.

46. Расходы по ремонту судов и иных объектов определяются по плановой калькуляции выполнения только тех работ, которые непосредственно связаны с ликвидацией последствий данного транспортного аварийного случая, без учета других работ, связанных с повреждениями, полученными ранее в процессе эксплуатации, а также работ, которые обычно выполняются при постановках судов на ремонт.

При значительных объемах аварийных работ (более 100 базовых величин) на такие работы составляется отдельная аварийная ведомость.

При расчетах стоимости докования судов учитывается только плановое (по действующим нормам) время, необходимое для устранения аварийных повреждений, без учета фактического времени нахождения судна в доке (на слипе).

47. Для обеспечения достоверности данных о расходах, относимых организациями на аварийность судов, убытки по транспортным аварийным случаям, превышающие 100 базовых величин, подлежат обязательному уточнению и подтверждению судовладельцем. Такие подтверждения должны быть представлены по запросу органа по безопасности судоходства не позднее месячного срока со дня выявления транспортного аварийного случая (кроме случаев, когда срок представления справок продлевается руководителем органа по безопасности судоходства).

48. Должностные лица, представляющие справки по уточненным убыткам по аварийности судов, несут ответственность за достоверность и своевременность представления таких данных.

ГЛАВА 6

ПРАВА РАБОТНИКА ОРГАНА ПО БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА, ВЕДУЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО АВАРИЙНОГО СЛУЧАЯ

49. Работник органа по безопасности судоходства, ведущий расследование транспортного аварийного случая, имеет право:

брать объяснения в письменной форме от лиц, прямо или косвенно имеющих отношение к транспортному аварийному случаю;

проводить письменный или устный опрос лиц, являющихся очевидцами транспортного аварийного случая;

требовать от должностных лиц предъявления документов для уточнения обстоятельств транспортного аварийного случая и в необходимых случаях изымать их;

направлять запросы и получать заключения Инспекции, организаций, лабораторий, научных организаций, специальных экспертных комиссий по вопросам уточнения или раскрытия обстоятельств и причин транспортного аварийного случая;

требовать проведения экспериментальных работ для уточнения обстоятельств транспортного аварийного случая, не ставя при этом в опасное положение людей и транспортные средства.

50. По всем вопросам, связанным с производством расследования транспортных аварийных случаев на судах, линейные участки органа по безопасности судоходства взаимодействуют непосредственно с государственными органами и организациями в пределах их компетенции.

Контроль за проведением расследования аварий, аварийных происшествий и браков в работе, соблюдением требований настоящей Инструкции осуществляется руководителем органа

по безопасности судоходства.

ГЛАВА 7

ПОРЯДОК И СРОКИ РАССМОТРЕНИЯ МАТЕРИАЛОВ РАССЛЕДОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ И ПРИНЯТИЯ ПО НИМ РЕШЕНИЙ

51. Расследование транспортных аварийных случаев не должно задерживать ликвидацию последствий транспортных аварийных случаев и работ по восстановлению движения судов.

52. Срок расследования транспортных аварийных случаев, включая составление мотивированного заключения, устанавливается:

для расследования транспортных аварийных случаев с участием пассажирских судов - до 10 суток;

для расследования транспортных аварийных случаев с участием всех других судов - до 20 суток;

для особо тяжелых транспортных аварийных случаев с затоплением, гибелью судов, а также в случае выбытия судов до окончания расследования за пределы поднадзорного участка - до 30 суток.

53. Время расследования исчисляется с момента извещения органа по безопасности судоходства о транспортном аварийном случае, а если такое извещение не поступило - с момента получения органом по безопасности судоходства акта о транспортном аварийном случае до окончания полного расследования и его утверждения по месту расследования.

54. При необходимости проведения по транспортному аварийному случаю специальной экспертизы, опытных работ или дополнительного выяснения обстоятельств транспортного аварийного случая решением руководителя органа по безопасности судоходства срок расследования может быть продлен:

для расследования транспортных аварийных случаев с участием пассажирских судов - до 5 суток;

для расследования транспортных аварийных случаев с участием всех других судов - до 10 суток;

в особо тяжелых транспортных аварийных случаях при затоплениях, гибели судов, когда поднять судно до изменения уровней воды или из-за отсутствия соответствующих технических средств невозможно, а до его подъема нельзя определить степень повреждений и размер нанесенного убытка - в срок, установленный руководителем органа по безопасности судоходства.

55. В случае непредставления в орган по безопасности судоходства акта о транспортном аварийном случае в течение месяца (сокрытие аварийного случая) расследование транспортного аварийного случая производится судовладельцем, его допустившим, а лица, виновные в их сокрытии, привлекаются к дисциплинарной ответственности, если их действия не влекут за собой иной ответственности, предусмотренной законодательством Республики Беларусь. Материалы расследования в этом случае судовладелец передает органу по безопасности судоходства для контроля и включения случая и убытков от него в учет и отчетность.

56. По материалам расследования инспектор-капитан линейного участка органа по безопасности судоходства устанавливает классификацию транспортного аварийного случая, вид и причину, определяет виновных и составляет заключение.

57. По авариям, аварийным происшествиям и отдельным крупным бракам в работе

(столкновение, удары, навалы, затопление судов, участие в транспортном аварийном случае двух и более сторон), а также при последствиях, сомнительных для классификации аварийного случая как брака в работе, материалы расследования с четырьмя экземплярами заключения направляются на утверждение руководителю органа по безопасности судоходства.

58. Заключение по другим бракам в работе (без материалов расследования) направляются непосредственно в организацию, ответственную за их последствия, для принятия решения.

59. При необходимости более детального изучения материалов расследования или уточнения степени виновности и ответственности за брак тех или иных лиц по письменному заявлению организации высылаются все материалы расследования брака с обязательным последующим возвратом их расследовавшему брак линейному участку органа по безопасности судоходства.

Копии заключений по таким случаям направляются судовладельцам пострадавших судов и в орган по безопасности судоходства.

60. Руководитель органа по безопасности судоходства после получения материалов расследования аварий, аварийных происшествий и отдельных крупных браков в работе:

60.1. по авариям и аварийным происшествиям - немедленно докладывает в Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и транспортную прокуратуру по месту транспортного аварийного случая;
(в ред. [постановления](#) Минтранса от 30.12.2016 N 38)

60.2. в трехдневный срок изучает аварийное дело и утверждает заключение;

60.3. в случае несогласия с заключением инспектора-капитана линейного участка по отдельным транспортным аварийным случаям уточняет или полностью отменяет его и выносит свое мотивированное постановление. В случае отмены заключения материал расследования может быть возвращен на линейный участок для дополнительного расследования в установленный им срок или же по материалам расследования на месте составляется новое заключение, которое прилагается к постановлению взамен отмененного;

60.4. при виновности в транспортном аварийном случае работников двух или более организаций в зависимости от степени виновности этих работников устанавливает распределение и отнесение убытков на учет судовладельцев и владельцев объектов;

60.5. в зависимости от причин транспортного аварийного случая и виновности работников производит отнесение транспортного аварийного случая на учет конкретной организации;

60.6. направляет материалы расследования с утвержденным заключением в организации, работники которых признаны основными виновными лицами в транспортном аварийном случае;

60.7. возвращает материалы расследования в судоходную инспекцию и уведомляет письменно о результатах реагирования.

61. Руководство организаций в 10-дневный срок со дня получения заключения и материалов расследования транспортного аварийного случая должно принять решение в части виновных лиц и мер по предупреждению подобных транспортных аварийных случаев.

62. В случаях несогласия руководства организации с заключением инспектора-капитана линейного участка по материалам расследования оно обязано в 10-дневный срок со дня получения материалов расследования составить свое мотивированное возражение и направить его совместно с материалом расследования в орган по безопасности судоходства на рассмотрение.

63. Решение руководителя органа по безопасности судоходства по классификации транспортного аварийного случая, отнесению его на учет и распределению убытков от него может быть обжаловано в Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь или в судебном порядке.

64. При несогласии с решением руководителя органа по безопасности судоходства руководители организаций вправе в 10-дневный срок с момента получения материалов расследования, но во всех случаях не позже 30 дней с момента совершения транспортного аварийного случая, если в соответствии с настоящей Инструкцией руководителем органа по безопасности судоходства не установлен более длительный срок расследования, направить свои обоснованные возражения в Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и копии - руководителю органа по безопасности судоходства.

Решение по транспортному аварийному случаю принимается Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь в течение 15 рабочих дней.

65. Лица, виновные в транспортных аварийных случаях, не согласные с заключением инспектора-капитана, вправе обжаловать его решение руководителю органа по безопасности судоходства.

ГЛАВА 8 УЧЕТ АВАРИЙНОСТИ

66. В общий учет аварийности по судовладельцам включаются все аварии, аварийные происшествия, брак в работе (кроме особых транспортных аварийных случаев) и убытки от них, отнесенные на работников судовладельцев.

67. Все аварии, аварийные происшествия, брак в работе учитываются органом по безопасности судоходства, его линейными участками, организациями, по вине судоводителей которых допущены транспортные аварийные случаи, в специальных журналах.

68. Особые транспортные аварийные случаи и убытки от них учитываются отдельно по принадлежности (по судовладельцам пострадавших судов, плавучих объектов, сооружений), в отчетах показываются отдельной графой и в общий итог по аварийности, относимой на организации, не включаются. Форма журнала для учета особых транспортных аварийных случаев должна соответствовать форме журнала по учету аварий, аварийных происшествий и брака.

69. Аварии, аварийные происшествия, брак в работе, происшедшие с судами или плавучими объектами в территориальных водах Республики Беларусь по односторонней вине судоводителей организаций других государств, относятся на учет виновной стороны. Убытки от этих случаев полностью относятся на виновную сторону и в общий итог аварийности по внутреннему водному транспорту Республики Беларусь не включаются.

70. Аварии, аварийные происшествия, брак в работе с судами организаций Республики Беларусь, происшедшие по односторонней вине их экипажей в территориальных водах других государств, относятся на учет судовладельцев Республики Беларусь.

71. Аварийные происшествия по обоюдной вине работников водного транспорта других государств и организаций Республики Беларусь независимо от того, в чьих территориальных водах они произошли, относятся на учет той организации, работник которой признан основным (первым) виновным в транспортном аварийном случае лицом. Убытки по этим случаям распределяются между участвующими в них сторонами в установленном при распределении процентном отношении пропорционально степени вины каждой из сторон и учитываются отдельно каждой стороной.

72. В общий итог аварийности включаются убытки от транспортного аварийного случая в суммах, отнесенных на судовладельцев, организации Республики Беларусь.

73. Аварии, аварийные происшествия, брак в работе, происшедшие по вине работников водного пути, относятся на учет организаций, где работают эти работники.

74. Мелкие транспортные происшествия и различные повреждения судов учитываются по судовладельцам для определения расходов по ремонту судов и анализа причин аварийности.

75. Судовладельцы представляют отчетность по транспортным аварийным случаям в порядке и сроки, установленные законодательством Республики Беларусь.

ГЛАВА 9 ПРЕДПОСЫЛКИ АВАРИЙ, АВАРИЙНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И БРАКА В РАБОТЕ

76. Предпосылками аварий, аварийных происшествий и брака в работе признаются случаи:

пересечения курса судам, в результате которых возникла угроза столкновения;

нарушения **правил** плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь при расхождении и обгонах судов (неподача отмашки, переотмашка, расхождение на участках, где двустороннее движение запрещено);

управления судами судоводителями, находящимися в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном употреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, а также случаи предоставления управления судами лицам, не имеющим соответствующих прав;

несоответствие водных путей (отсутствие навигационных знаков на штатных местах, их неисправность, неправильная информация о габаритах и состоянии пути);

отказа в работе рулевого и дистанционного управления при движении судна;

назначения на суда лиц, не имеющих соответствующих занимаемой должности дипломов (свидетельств).

77. Учет предпосылок аварий, аварийных происшествий и брака в работе, анализ их происхождения и разработка мероприятий для их предупреждения являются обязанностью судовладельцев, капитанов судов и органа по безопасности судоходства.

ГЛАВА 10 ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ТРАНСПОРТНЫХ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

78. Для обеспечения квалифицированного и достоверного установления причин аварий и аварийных происшествий с судами при их расследовании орган по безопасности судоходства, при необходимости, организует проведение экспертизы.

79. Экспертная комиссия или отдельные эксперты по транспортным аварийным случаям назначаются руководителем органа по безопасности судоходства с учетом значимости выполняемых ими других заданий.

При назначении экспертизы перед экспертной комиссией (экспертом) ставятся конкретные вопросы, подлежащие разрешению в ходе проведения экспертизы, предоставляются конкретные материалы.

80. Экспертами назначаются лица, имеющие высшее или среднее специальное образование и опыт практической работы не менее 5 лет (судоводители, судомеханики, электромеханики, электротехники, радиотехники, гидротехники, кораблестроители, эксплуатационники и другие специалисты речного транспорта), а также специалисты Инспекции и работники проектно-конструкторских организаций.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 26.05.2011 N 33)

В необходимых случаях для участия в экспертизе могут приглашаться специалисты организаций, подчиненных Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, по согласованию с руководителями этих организаций.

81. Руководители организаций после уведомления о назначении экспертизы обязаны обеспечить своевременное прибытие и участие их специалистов в проведении экспертизы.

82. При выполнении своих задач эксперты имеют право:

знакомиться с материалами расследования транспортных аварийных случаев, необходимыми для экспертного заключения;

получать от судовладельцев и судоводителей судовые документы, чертежи и другую техническую документацию, имеющую отношение к вопросам, поставленным перед экспертной комиссией;

производить осмотры судов и их устройств, проверять действие судовых механизмов, систем, устройств, приборов и другого оборудования.

83. Эксперты обязаны указать в заключении подробные и полные ответы на все поставленные перед экспертной комиссией вопросы. В случае невозможности подробного и полного ответа на поставленный вопрос эксперты должны дать этому мотивированное объяснение.

Эксперты несут ответственность в соответствии с законодательством Республики Беларусь за полноту и объективность ответов на поставленные экспертизой вопросы.

Приложение
к Инструкции о порядке
классификации, расследования
и учета транспортных аварийных
случаев на внутренних водных
путях Республики Беларусь

АКТ
о транспортном аварийном случае

(место составления)

(дата)

1. Дата и время аварийного случая _____
(число, месяц, год, часы суток)

2. Наименование (номер) каждого судна и объекта, участвовавших
в аварийном случае _____
(наименование, номер)

3. Количество пассажиров, грузов на судах _____

4. Осадка каждого судна (см) _____

5. Судовладельцы (наименование организации, фамилии, инициалы судовладельцев, их местонахождение и телефоны) _____

6. Сведения о вахтенных (дежурных), участвующих в аварийном случае _____
(фамилия, имя, отчество, стаж работ по профессии (должности), диплом (свидетельство), дата последней проверки знаний)

7. Подробное описание аварийного случая и принятых мер _____

8. Акт составлен в _____ экз.

9. Лица, составившие акт: _____ (инициалы, фамилия)
(должность, подпись)

