

- [6] «Положение о морском цензе для офицеров флота» – законодательный акт Российской империи, регламентирующий условия службы офицеров русского императорского военно-морского флота. /Собр. узак. 1885 г. № 26.
- [7] Грибовский В.Ю. Личный состав российского флота в русско-японской войне. 1904–1905 гг. // Сборник статей Синдром Цусимы. – СПб.: «Цитадель», 1997/ <http://tsushima.su/>
- [8] Грибовский В.Ю. Российский флот Тихого океана 1898–1905. История создания и гибели. М.: Изд-во ООО Военная Книга., 2004 / Эл. библиотека ЛитМир: <http://www.litmir.net/br/?b=179277>
- [9] Иван Алексеевич Шестаков (1820(18200413)–1888) – российский флотоводец и государственный деятель, адмирал (1888 год): Отечество. История, люди, регионы России: Энциклопедический словарь / Сост.: А.П. Горкин, В.М. Карев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1999. – С. 704.
- [10] Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902). – СПб.: Типография Морского Министерства, 1902. – С. 222.

**И.П. Кравец**  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА**

Особая роль речного транспорта и транспортной безопасности в обеспечении национальных интересов Российской Федерации в значительной мере обусловлена некоторыми характеристиками, присущими территории нашего государства, в том числе: ее огромными размерами, наличием богатейших природных ресурсов мирового значения, расположенных на ее территории (часто в отдаленной от экономических центров страны, в труднодоступной, с экстремальными климатическими условиями, слабо освоенной местности), неравномерным развитием ее регионов, существенно отличающихся по уровню не только от нижегородского, но и друг от друга; уникальным геостратегическим положением территории государства на Евразийском континенте.

Учет вышеперечисленных характеристик позволяет в полном объеме понять содержание задач, подлежащих решению, а также роль речного транспорта и организацию его безопасности. Так в своем докладе 20 сентября 2011 г. Санкт-Петербурге руководителем Росморречфлота А.А. Давыденко отмечено, что деятельность Росморречфлота по совершенствованию системы безопасности судоходства осуществляется по трем основным направлениям: 1) портовый контроль; 2) создание системы обеспечения безопасности судоходства; 3) несение аварийно-спасательной готовности в поисково-спасательных районах Российской Федерации [1].

1. Как известно основы для создания государственного портового контроля заложены в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. [2], в которой сказано, что каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается конструкции, оборудования и годности к плаванию судов, а также пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения. В России же функции портового контроля возложены на капитана морского порта. При этом инспекторы портового контроля осуществляют проверку российских и иностранных судов заходящих в морские порты Российской Федерации на предмет соответствия их международным требованиям. Каждое судно до выхода из порта обязано получить разрешение капитана

на выход. Капитан морского порта имеет право отказать в выдаче разрешения в случае:

а) непригодности судна к плаванию (нарушения требований к загрузке, снабжению судна, комплектованию экипажа судна или наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности его плавания, жизни или здоровью находящихся на судне людей либо угрозу причинения ущерба морской среде);

б) нарушения требований, предъявляемых к судовым документам;

в) предписания государственных контролирующих органов.

В этом направлении Росморречфлот ведет постоянную работу с Администрациями морских портов в целях выполнения международных обязательств, касающихся сферы безопасности мореплавания и защиты морской среды, в том числе в рамках Токийского, Парижского и Черноморского меморандумов [3].

2. Для создания системы обеспечения безопасности судоходства Росморречфлот осуществляет внедрение региональных систем безопасности мореплавания, включая системы управления движением судов, автоматические идентификационные системы, дифференциальные станции глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS и ГМССБ. Так, например, на Дальнем Востоке Региональная система безопасности мореплавания создана в Заливе Петра Великого, а в дальнейшем, планируется объединение всех существующих и создаваемых СУДС Дальнего Востока в единую интегрированную региональную систему управления движением судов в Дальневосточном бассейне. Созданы объекты региональной системы безопасности мореплавания Финского залива. Информация через систему судовых сообщений направляется морским администрациям Эстонии и Финляндии на взаимной основе, что в совокупности позволило создать российско-финско-эстонскую интегрированную информационную систему контроля и управления судоходством Финского залива. Аналогичные системы реализуются в северном регионе совместно с Норвегией (зона действия которой охватит Кольский залив и побережье Баренцева моря), а также на Азово-Черноморском бассейне. Аварии, происшедшие с судами, выходящими в море из устьев рек, показали необходимость усиления контроля в устьевых портах. В границы морских портов внесены порты Астрахань, Ростов-на-Дону. Контролируется выход всех судов из рек Нева, Северная Двина, Печора. Ведется работа по усилению контроля в устьях Оби, Енисея, Лены и других Арктических рек. В части несения аварийно-спасательной и ЛАРН готовности Росморречфлот и подведомственные ему организации ведут работу по реализации положений конвенций SOLAS-74, SAR, MARPOL и других.

3. Решение задач по несению аварийно-спасательной и ЛАРН готовности на морских бассейнах возложено на подведомственное Росморречфлоту ФГУ «Госморспасслужба России» и 6 бассейновых аварийно-спасательных управлений. В состав БАСУ входят 89 судов различных типов, в том числе: буксиры-спасатели, суда обеспечения, вспомогательные суда и спасательные катера, водолазные суда. Одновременно готовность осуществляют до 75% от общего числа спасательных сил и средств, то есть, ежедневно в БАСУ несут дежурство до 78 судов и 530 специалистов – морских спасателей, в т.ч. свыше 200 человек персонала для ликвидации разливов нефти. Росморречфлот в рамках подпрограммы «Морской транспорт» федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» [4], планирует строительство 41 единицы аварийно-спасательного флота нового поколения. Уже завершено строительство 12 специализированных спасательных судов. До 2020 года планируется полностью обновить аварийно-спасательный флот и на 52% – ледокольный флот, который также несет функции аварийно-спасательной и ЛАРН готовности. Для обеспечения выполнения государственной задачи по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море, обеспечению экологической безопасности, предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в зоне ответственности Российской Федерации в Арктике на трассе Северного морского пути Росморреч-

флотом создан и с 15 июля 2011 г. начал работу Морской спасательный подцентр Тикси. В 2013 году создан Морской спасательный подцентры Певек и Диксон. Для поддержания необходимого уровня готовности и отработки планов взаимодействия ежегодно организуются и проводятся региональные учения, в том числе с участием сил и средств сопредельных государств. Например, в августе текущего года Росморречфлот совместно с МЧС России провел комплексные учения «Арктика-2011» в море Лаптевых в районе порта Тикси [5].

В целях совершенствования аварийно-спасательного обеспечения морской деятельности в настоящее время Росморречфлот проводит процедуру реформирования системы Госморспасслужбы России с изменением ее организационно-правовой структуры [6]. При этом необходимо отметить, что на реке отсутствует система портового контроля, что позволило некоторым недобросовестным судовладельцам ослабить внимание к безопасности судоходства. Здесь, мы имеем дело с так называемым человеческим фактором, фатальным стечением обстоятельств, когда в одном месте и в одно время сложились ошибки, недочеты, преступная халатность и пренебрежение элементарными правилами безопасности судоходства многих участников этого процесса. Эта проблема характерна не только для России. Так международная морская организация провела ряд исследований причин гибели людей при авариях судов, как на море, так и на внутренних водах [7]. При этом в основе трагического случая с гибелью человека лежит около 20 тысяч мелких нарушений. Также есть еще нарушения средней тяжести и серьезные нарушения или так называемые «критические ситуации». Поэтому уменьшение мелких нарушений всего на 20% наполовину уменьшает риск гибели человека. Следовательно, необходимо принять такие меры, которые не допустят никаких нарушений, тем более аварий с гибелью людей.

Если говорить о существующем состоянии системы обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации, то до 2004 года функции контроля и надзора за обеспечением безопасности судоходства (государственная регистрация судов; надзор за безопасностью эксплуатации самоходных судов внутреннего плавания; задержание судов и иных плавучих объектов; расследование и классификация транспортных происшествий с судами; надзор за деятельностью государственных лоцманских служб и негосударственных организаций по лоцманской проводке судов) осуществляла «Государственная речная судоходная инспекция Российской Федерации» (ГРСИ) [8], находящаяся в ведении Департамента речного транспорта, а затем Государственной службы речного флота Минтранса России. В 2004 году решением Правительства РФ ГРСИ была ликвидирована, а имущество и функции переданы созданной Федеральной службе по надзору в сфере транспорта. Росморречфлот на сегодняшний день через подведомственные государственные бассейновые управления водных путей и судоходства осуществляет содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, диспетчерское регулирование движения судов. Вместе с тем, в одобренной в 2009 году Морской коллегией и Правительством РФ Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации [9] уже было предусмотрено создание Администрации речных бассейнов с функциями портовых властей. Такая структура выстраивалась по аналогии с морским транспортом, где капитанами морских портов осуществляется портовый контроль. И такой подход полностью себя оправдал хотя бы потому, что Россия в настоящий момент находится в белых списках всех Меморандумов (Токийского, Парижского и Черноморского меморандумов) [10].

Подводя итог можно сделать вывод, что Концепция реформирования управления на ВВП реализовывалась в соответствии с утвержденным графиком путем внесения изменений в действующее законодательство.

#### **Список литературы:**

[1] Доклад Руководителя Росморречфлота А.А. Давыденко «О мерах по совершенствованию

системы управления безопасности судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации» // <http://rudocs.exdat.com/docs/index-217524.html>

[2] Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. // [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/lawsea.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml).

[3] Приказ министерство транспорта РФ 19 ноября 2002 г. № 145 «О включении морских торговых портов российской федерации в черноморский меморандум» // [http://businesspravo.ru/Docum/DocumShow\\_Docum\\_ID\\_78182.html](http://businesspravo.ru/Docum/DocumShow_Docum_ID_78182.html).

[4] Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848(ред. от 02.11.2013)«О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 51. – Ст. 4895.

[5] Комплексные учения «Арктика-2011» в рамках перехода атомного ледокола «Ямал» по трассе Севморпути. // <http://nord-news.ru/news/2011/08/15/?newsid=18541>.

[6] Основные этапы реформирования системы Госморспасслужбы России: 27.02.2012 г. завершен 1-й этап реформирования – завершена реорганизация ФГУП «Дальневосточное БАСУ», ФГУП «Сахалинское БАСУ», ФГУП «Мурманское БАСУ», ФГУП «Новороссийское УАСПТР» и ФГУП «СКУ АСПТР» в форме присоединения к ФГУП «Балтийское БАСУ» в соответствии с распоряжением Федерального Агентства по управлению государственным имуществом от 01.06.2011 № 704-р. На базе имущественных комплексов реорганизованных предприятий созданы филиалы ФГУП «Балтийское БАСУ» на морских бассейнах; 01.11.2013 г. завершен 2-й этап реформирования – завершена реорганизация ФГУП «Балтийское БАСУ» в форме его преобразования в Федеральное государственное бюджетное учреждение «Морская спасательная служба» в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.01.2013 № 12-р; в рамках реализации 3-го этапа реформирования Минтранс России издан приказ № 492 от 31.12.2013 г. о реорганизации федерального бюджетного учреждения «Государственная морская аварийная и спасательно-координационная служба Российской Федерации» в форме присоединения к нему федерального бюджетного учреждения «Морская спасательная служба». По завершению реформирования системы на базе ФБУ «Госморспасслужба России» будет создана единая структура с головной организацией в Москве с филиалами на морских бассейнах, созданных на базе имущественных комплексов, принадлежавших ранее БАСУ/УАСПТР. // <http://gmssr.ru/reformirovanie>.

[7] Исследование Международной морской организации 2011 г. (Лондон) /Международная морская организация содействует повышению уровня безопасности морского судоходства и прилагает усилия в целях предотвращения загрязнения моря с судов. // <http://www.un.org/ru/ecosoc/imo/>.

[8] Приказ Министерства транспорта РФ от 25 сентября 2003 г. № 193 г. «Об утверждении Устава федерального государственного учреждения «Государственная речная судоходная инспекция РФ» //Российская газета. Спецвыпуск . – № 3364. – 2003.

[9] Приказ Минтранса России от 9 июля 2009 г. № 112 об утверждении Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации. / Концепция реформирования системы управления внутренними водными путями РФ разработана во исполнение Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации, одобренной распоряжением Правительства РФ от 03 июля 2003 г. № 909-р, решений совещания у Председателя Правительства России В. В. Путина 15 июля 2008 года (протокол от 15 июля 2008 г. № ВП-П9-11пр) и совместного совещания членов Морской коллегии при Правительстве РФ и комиссии Совета Федерации по национальной морской политике у Заместителя Председателя Правительства РФ, председателя Морской коллегии при Правительстве РФ С. Б. Иванова (протокол от 17 сентября 2008 г. № 3(9), Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р. // <http://www.pandia.ru/text/77/372/59923.php>

[10] Дейнего Ю.Г. Инспектирование судов властями порта согласно Парижскому, Токийскому и Черноморскому меморандумам // Издательство: Моркнига. – Москва. – 2010. – 88 стр.