



Институт «Морская Академия»
Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С.О. Макарова

Безопасность судоходства

Лекция № 1

Система глобального судоходства и мировой морской флот.

Старший преподаватель кафедры МиУС
Александров Вениамин Юрисович



Учебная цель

- Сформировать представление и базовые знания об элементах системы мирового судоходства в соответствии с ПК-2 (Способность самостоятельно приобретать знания в области судоходства понимать научно-технические, правовые и экономические проблемы водного транспорта)



Учебные вопросы

1. Состав системы глобального судоходства, цель, задачи, условия функционирования, состояние, перспективы развития и классификация входящих в систему судов.
2. Организация управления (ИМО, структура, национальные флоты, национальные и транснациональные судоходные компании.
3. Основные руководящие документы, нормативно-правовые акты.



Учебная литература

1. Устав службы на судах Российской Федерации Москва 2003 г.
2. С. Ю. Развозов «Безопасность судоходства» ООО «Волготранс» 2014 г.
3. Информационно-поисковая система:
<http://www.korabel.ru>
4. rmt2018_ru.pdf документ с сайта unctad.org
5. Основные международные и национальные документы, относящиеся к системе управления безопасностью <http://docs.cntd.ru/>



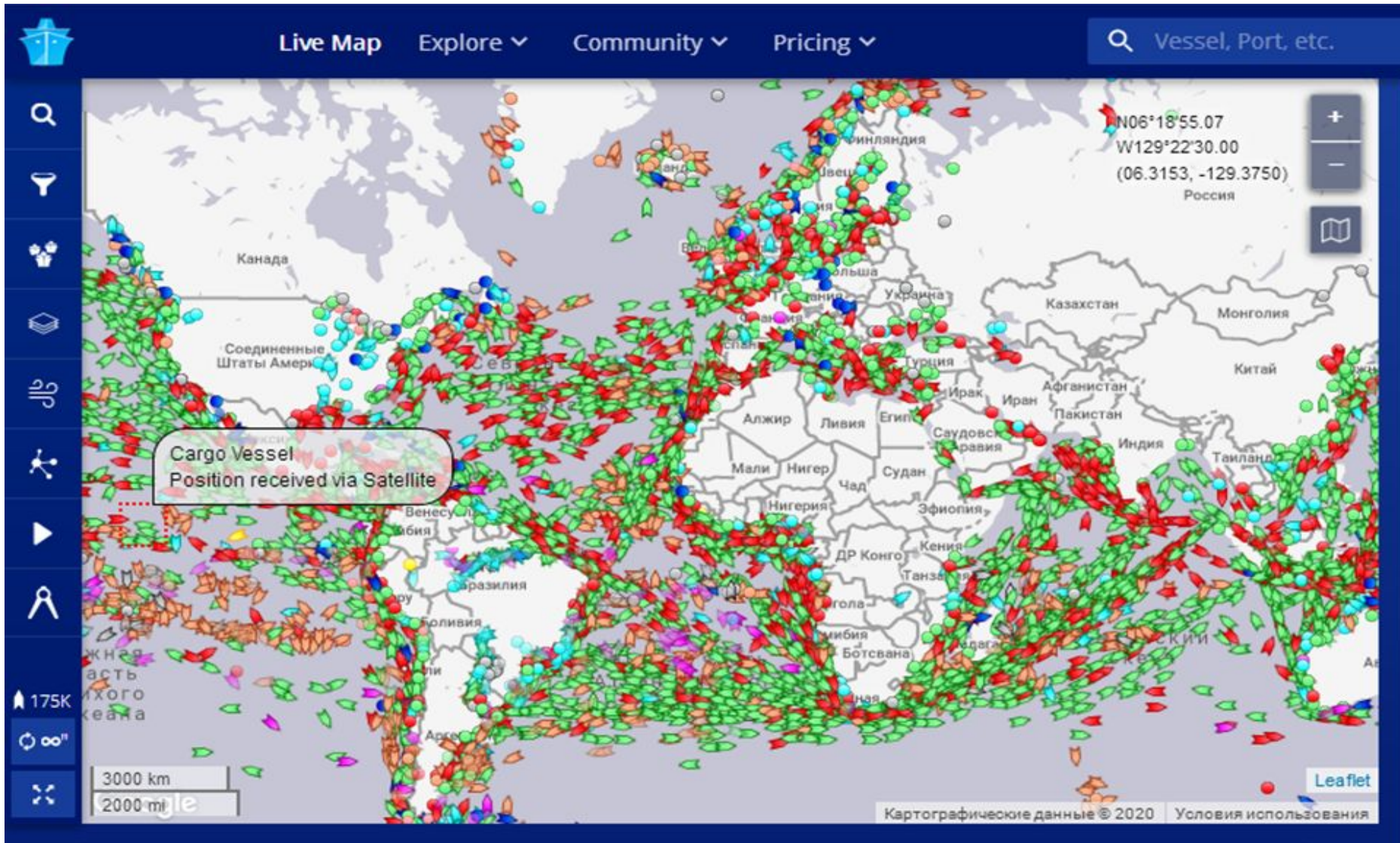
Учебный вопрос № 1

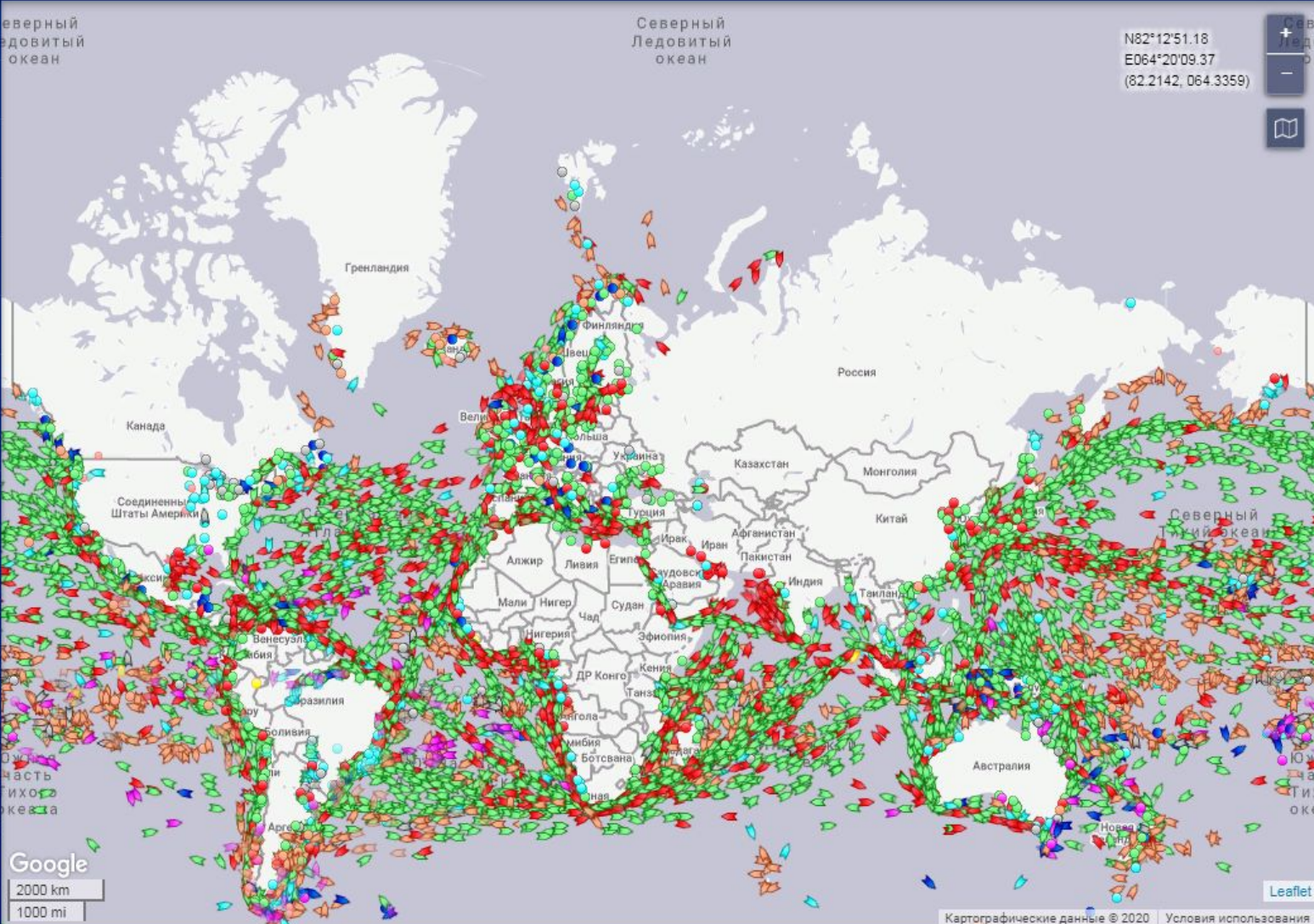
Состав системы глобального судоходства, цель, задачи, условия функционирования, состояние, перспективы развития и классификация входящих в систему судов.





Система глобального судходства





new Plans

Access more information. Improve your operations.

LEARN MORE

170K

Google

2000 km

1000 mi



new Plans

Access more information. Improve your operations.

LEARN MORE



Система глобального судоходства

<input type="checkbox"/>	Flag	Vessel Name	Photos	Destination Port	Reported Eta	Reported Destination	Current Port	Vessel Type - Generic	Map Icon	Time Of Latest Position	Latitude	
<input type="checkbox"/>		QUEEN MARY 2		SUEZ CANAL	2020-01-21 15:00 UTC	SUEZ	-			2020-01-21 01:18 UTC	33.024	
<input type="checkbox"/>		QUEEN ELIZABETH		MELBOURNE	Over 24 hr Unlock	MELBOURNE	-			2020-01-22 12:39 UTC	-34.42	
<input type="checkbox"/>		ECLIPSE		SAN JUAN	2020-01-17 19:00 UTC	SAN JUAN	SAN JUAN			2020-01-22 20:18 UTC	18.460	
<input type="checkbox"/>		OASIS OF THE SEAS		SAN JUAN	2020-01-22 16:00 UTC	SAN JUAN	SAN JUAN			2020-01-22 19:37 UTC	18.462	

Found 1092124 records

Page 1 of 25

Rows per page: 20 Page 1 of 25

Rows per page: 20

По данным сайта:

<https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:27.6/centery:71.3>



Система глобального судоходства

Система современного глобального (мирового) судоходства представляет собой совокупность взаимосвязанных функциональных элементов обеспечивающих массовое перемещение товаров (грузов) между сегментами мирового рынка, действующих по единым стандартам правилам, подчиненным Международному морскому и Международному торговому праву.

Элементами системы являются: морские порты с разветвленной сетью сухопутных дорог и сложных технических комплексов по перегрузке (обработке) грузов; морские и океанские трассы с системами связи, навигационного и гидрометеорологического обеспечения; структуры ресурсного, финансового и юридического обеспечения; структуры охраны, регулирования и управления; грузовые и пассажирские суда; судоходные компании, вспомогательно-технические суда, промысловые суда, специальные суда, администрации портов, правительства стран флага и национальные Военно-морские силы.



Система глобального судоходства

Цель СГС – обеспечить нормальное функционирование мирового хозяйства. Условно сократить территориальный разрыва между районами производства и потребления, снизить зависимости большинства экономически развитых стран от заморских поставок топлива и сырья, а также от сбыта своей продукции.



Система глобального судоходства

Задачи СГС

Система глобального судоходства предназначена для: перевозки грузов, пассажиров, войск и военной техники, научных исследований (измерений), контроля международной хозяйственной деятельности, промысла морских биоресурсов, добычи полезных ископаемых со дна континентальных шельфов, обеспечения полетов авиации, обеспечения запусков и контроля пролетов космических аппаратов и блоков баллистических ракет, обеспечения подготовки группировок сил к военным действиям в мирное время (участие в военных действиях в угрожаемый период и в военное время), испытаний морской техники, туризма, спортивных состязаний и иных культурных задач.



Система глобального судоходства

Система ГС представляет собой совокупность взаимосвязанных подсистем (элементов): управляющей, функциональной, обеспечивающей и обслуживающей.



Управляющая подсистема Системы глобального судоходства

Международная морская организация (International Maritime Organization (ИМО) со специальными подкомитетами;

Международная торговая организация (UNCTAD) со специальными подкомитетами,

осуществляющие координацию международного морского трафика и регулирование вопросов взаимоотношений участников глобального морского судоходства, формирование единых стандартов и требований к морским судам, к подготовке персонала, соблюдению требований безопасности, оснащению спасательными средствами, планирование развития и привлечения средств;

Национальные (федеральные) морские комитеты министерств транспорта, торговли, налогообложения, таможенные, правоохранительные, чрезвычайных ситуаций, здравоохранения, санитарного надзора, профсоюзные, охраны труда;

Администрации портов;

Транснациональные корпорации;

Управления флотов;

Судоходные, промысловые и добывающие компании (холдинги, хозяйства, товарищества, акционерные общества).



Функциональная подсистема системы глобального судоходства

ФП СГС – это совокупность грузов, морских, океанских, речных (озерных) коммуникаций, всех кораблей, подводных лодок, судов, морских платформ действующих на морских коммуникациях, в океанских и морских зонах, районах, акваториях.

- В свою очередь, морские коммуникации включают в себя морские и прибрежные районы сосредоточения основных групп потребителей грузов, порты (хабы) с портовыми сооружениями, оборудованными системами погрузки, выгрузки, складирования и распределения грузов, морские и океанские трассы (маршруты), сети сухопутных и воздушных путей сообщения.
- Сеть морских, речных, воздушных, железнодорожных и автотранспортных коммуникаций охватывает всю нашу планету и создает единую (глобальную) транспортную систему.



Обеспечивающая подсистема Системы глобального судоходства

ОП СГС предназначена для повышения эффективности и безопасности международного морского судоходства.

Включает в себя:

Международную морскую систему аварийной связи (ГМССБ – или GMDSS англ. Global Maritime Distress and Safety System) —использующую современные наземные, спутниковые и судовые средства связи, координационные центры, узлы связи, группировку КА (системы спутниковой связи Inmarsat и COSPAS-SARSAT), морскую подвижную службу связи, систему гидрометеорологического наблюдения и прогнозирования, поисково-спасательные и аварийные службы государств флага (зон ответственности), автоматизированные системы управления движением судов в специальных районах, космические системы навигации и позиционирования, международную систему разделения движением судов (МАМС), ледоколы, морские спасательные суда, лоцманские службы акваторий районов, участков, суда обеспечения портов и гаваней (буксиры, килекторы, трубоукладчики, кабелеукладчики, плавкраны, драги дноуглубительные, судоподъемные платформы (суда), военно-морские силы и береговую охрану национальных государств.



Обслуживающая подсистема Системы глобального судоходства

ОбслжП предназначена для строительства морского флота, транспортных, обслуживающих и обеспечивающих систем, ремонта и утилизации морских судов, пополнения и комплектации их техническими средствами, расходным имуществом, продовольствием, аварийно-спасательными и охранными средствами и другими ресурсами.

Включает в себя судостроительные и судоремонтные комплексы, службы сервиса, снабжения и учреждения для подготовки кадров.



Система глобального судоходства

Развитие мирового хозяйства в условиях глобализации постоянно и сильно воздействует на морской транспорт. Это выражается в формировании новых морских путей и образовании особых их сгущений на некоторых направлениях, в усилении монополизации судоходства, в обострении борьбы за грузы, доходящей до «войны флагов», в контейнеризации морского транспорта, в изменении форм организации перевозок





Система глобального судоходства перспективы развития

Анализ мировой морской торговли, объемов перевозимых грузов показывает возрастающую роль морского транспорта, который так же, как и железнодорожный является видом массового транспорта и способен к освоению больших объемов и количеств номенклатуры грузов.

Провозная способность морского транспорта весьма велика. Она ограничена только пропускной способностью портов и наличием транспортного флота, а реконструкция существующих и сооружение новых портов, постройка судов, имеющих более высокую грузоподъемность, экономичность и скорость движения, максимальная механизация грузовых работ еще больше увеличивают провозные возможности морского транспорта, а внедрение систем искусственного интеллекта и двигателей на новых экологичных и экономичных видах топлива позволяют сократить издержки.

Хотя морской транспорт менее регулярен, чем, например, железнодорожный, но грузовые перевозки на морском транспорте имеют более низкую себестоимость, чем на других видах транспорта, т.к. здесь отсутствуют затраты на постройку и содержание пути, транспортная единица имеет большую грузоподъемность, грузовые работы



Классификация морских судов по назначению

- Транспортные
- Вспомогательно-технические
- Промысловые
- Научно-исследовательские
- Прогулочные
- Военные
- Специальные



Классификация судов



Типы судов определяются свойствами перевозимого груза: лайнеры, танкеры, контейнеровозы, газовозы, балкеры, сухогрузы и так далее.





Классификация судов по размерам

- учитывает особенности района плавания, а именно глубины в проливах и акваториях портов, габариты шлюзов, условия навигации на искусственных каналах и внутренних водных путях. Собственно навигационная обстановка на океанских и морских путях и есть та причина, по которой размеры судов имеют четкие требования.
- Для определения **судов** применяется словосочетание, состоящее из двух слов. В первой части используется термин, означающий принадлежность к географическому объекту, во второй части - термин определяет максимальный размер или просто размер.



Классификация судов

балкер размером Handysize



чаще всего балкеры для генеральных грузов, реже - танкеры для нефтепродуктов дедевитом от 15000 до 50000 тонн. Грузовые суда с размерами больше, чем «Handysize» уже относятся к типу судов «Handymax», а [суда](#) меньше 15000 тонн определения не имеют.

Эти **размеры судов** являются очень распространенными, поскольку позволяют им входить в небольшие порты, и в большинстве случаев они оснащены кранами, что также позволяет им самостоятельно производить погрузку и разгрузку грузов в портах, в которых отсутствуют погрузочно-разгрузочные системы. В сравнении с большими балкерами, **суда размером «Handysize»** позволяют выполнять более широкую обработку так называемых «штучных» грузов. К таким относятся: изделия из стали, зерно, руда, фосфаты, цемент, лес, щебень и др.



Классификация судов

- **Суда размером** «Handymax» или «Supramax» применяются к [балкерам](#) с дедвейтом от 35000 до 60000 тонн. Суда этого типа имеют в длину 150-200 метров, хотя в некоторых грузовых терминалах, например в Японии, многие **суда размером** «Handymax» имеют длину корпуса не более 190 метров. Современные суда этого типа имеют дедвейт от 52000 до 58000 тонн, оборудованы пятью грузовыми трюмами и оснащены четырьмя кранами грузоподъемностью до 30 тонн.





Классификация судов

- «Seawaymax» относится к **размерам судов**, которые позволяют им проходить через канал Святого Лаврентия - название водного пути от Монреаля до озера Эри, включая канал Уэлленда и водный путь по Великим озерам из Атлантического океана в Великие озера в Северной Америке.

сухогруз «CSL LAURENTIEN»
типа Seawaymax



Суда размером «Seawaymax» имеют длину 226 м, ширину 24 м и осадку 7,92 м. Хотя ширина канала имеет 235 метров грузовые и пассажирские суда больших размеров не могут выйти из Великих Озер в Атлантический океан из-за ограничений по осадке в некоторых местах водного пути. В последние годы дополнительные проблемы судоходству создало понижение уровня воды на Великих озерах.

В 2006 году не менее 28 судов различных типов были выведены из эксплуатации, из-за своих размеров и были слишком велики, чтобы покинуть Великие озера.



Классификация судов

размер судна Aframax

танкер «Torben Spirit» типа Aframax



Термин образован из слов обозначающих систему уровня танкеров Average Freight Rate Assessment (AFRA). **Суда размером «Aframax»** это, как правило, нефтеналивные танкеры с дедвейтом от 80000 тонн до 120000 тонн. Танкеры этого типа широко эксплуатируются в бассейнах Черного моря, Северного моря, Карибского моря, Восточно-Китайского моря и Средиземного моря, так как каналы, проливы и порты, через которые страны-экспортеры не входящие в организацию ОПЕК транспортируют нефть и не способны принимать супертанкеры типа VLCC и ULCC.



Классификация судов

размер судна Panamax

контейнеровоз типа Panamax



Суда классифицированные как «Panamax» имеют максимальные **размеры**, которые строго соответствуют параметрам [Панамского канала](#), причем определяется размерами шлюзовых камер, а не глубиной водного преграды. Термин «Panamax» является важным фактором при строительстве грузовых судов, и требует максимально точной выдержки указанных размеров.



Классификация судов

размер судна Suezmax

танкер «CAP GUILLAUME» типа Suezmax



«Suezmax» является морским термином обозначающий крупный **размер судна**, способное с полной загрузкой проходить через [Суэцкий канал](#), и исключительно связан с нефтяными танкерами. Так как Суэцкий канал не имеет шлюзов, единственным серьезным ограничивающим фактором является осадка (максимальная глубина судна ниже ватерлинии). В настоящее время глубина водного пути составляет 16 м. Максимальная высота судов ограничена высотой моста в канале, которая составляет 68 м. Небольшая часть судов ограничена и по ширине канала - максимально допустимая ширина судна составляет 70,1 м



Учебный вопрос № 2

Организация управления
Международным судоходством (ИМО,
структура, национальные флота,
транснациональные корпорации,
судоходные компании)



Организация управления

- формы организации перевозок:
 - Трамповая,
 - Линейная,
 - Смешанная, форма, которую иногда называют регулярным трамповым судоходством.
- При трамповом (от англ. tramp - бродяга) судоходстве суда работают на различных направлениях в зависимости от наличия грузов; цена перевозки при этом выступает в виде фрахтовой ставки.
- При линейном судоходстве суда работают по расписанию прибытий и отходов в порты погрузки-выгрузки на строго определенных регулярных линиях; при этом цена перевозки определяется тарифами.
- На трамповых судах перевозятся главным образом массовые, а на рейсовых - генеральные грузы.
- Для регулярных трамповых перевозок характерна организация перевозок и работы флота на постоянных направлениях последовательными рейсами по «маятниковой», или «челночной» схеме.



Организация управления

- Интернационализация мирохозяйственных связей, возникновение транснациональных корпораций с законченным циклом производства от сырья до готового продукта поставила компании перед необходимостью иметь гарантированную возможность своевременного снабжения производства сырьем, энергоносителями и т.п. [Ханин М.С.] Поскольку трамповое судоходство не может в полной мере гарантировать регулярность доставки, а линейное судоходство технически не приспособлено для перевозки массовых грузов, крупные корпорации прибегают к созданию собственного флота, который эксплуатируется подконтрольными корпорации судоходными компаниями, которые или владеют собственным флотом, или управляют арендованными судами.
- Таким образом, торгово-промышленное судоходство - это метод организации своего рода внутрифирменных перевозок сырья, энергоносителей и других необходимых для производства материалов подконтрольным флотом крупных корпораций (например, нефтяные корпорации типа «Шелл», «Бритиш петролеум», «Шеврон» и т.п., металлургические концерны, химические производства).



Организация управления

- Управление осуществляется на основании **коммерческих (бизнес) планов** владельцами судоходных компаний, либо на основании **планов обеспечения видов морской государственной деятельности** (развития отрасли) генеральными директорами пароходств (флотилий, экспедиций), в рамках Международных конвенций ИМО, Федеральных (национальных) законов и уставов компаний (пароходств).



Организация управления





Организация управления

- **Международная морская организация** или **ИМО** ([англ. International Maritime Organization, IMO](#)) — международная межправительственная организация, является [специализированным учреждением ООН](#), служит аппаратом для сотрудничества и обмена информацией по техническим вопросам, связанным с международным торговым судоходством.



Организация управления

Высшим органом организации является **Ассамблея государств-членов**.

Сессии Ассамблеи собираются раз в 2 года.

Имеется также Совет ИМО, состоящий из 40 государств, в число которых входит и [Россия](#).

Государства разделены на три большие группы: 10 ведущих морских государств, 10 иных государств, значительных с точки зрения международной морской торговли, и 20 морских государств, избранных в Совет с целью обеспечения географического представительства различных регионов мира.

Помимо Ассамблеи в рамках ИМО действуют 5 комитетов:

- [Комитет по безопасности на море](#) (Maritime Safety Committee, MSC — КБМ);
- Комитет по защите морской среды (Marine Environment Protection Committee, МЕРС — [КЗМС](#));
- Юридический комитет (LEG — [ЮРКОМ](#));
- Комитет по техническому сотрудничеству (КТС);
- Комитет по облегчению формальностей судоходства (FAL),

а также 9 подкомитетов (в составе КБМ или КЗМС) и секретариат во главе с Генеральным секретарем. С 2012 г. Генеральным секретарем был избран представитель Японии Кодзи Секимидзу.



Организация управления

Деятельность ИМО направлена на отмену дискриминационных действий, затрагивающих международное торговое судоходство, а также принятие норм ([стандартов](#)) по обеспечению безопасности на море и предотвращению загрязнения с [судов окружающей среды](#), в первую очередь, морской среды.

В определенном смысле ИМО является форумом, в котором государства — члены этой организации обмениваются информацией, обсуждают правовые, технические и иные проблемы, касающиеся судоходства, а также загрязнения с судов окружающей среды, в первую очередь морской среды.



Организация управления

Основные функции ИМО:

- действует в качестве специализированного учреждения Организации Объединенных Наций ([ООН](#));
- является консультативной и совещательной организацией;
- несёт ответственность за организацию обеспечения безопасности на море и защиты окружающей среды, а также решение юридических вопросов, связанных с международным судоходством;
- способствует облегчению взаимодействия правительств государств по техническим вопросам для достижения высочайших стандартов в области безопасности на море и предотвращения загрязнения;
- принимает и совершенствует обязательные к исполнению и рекомендательные международные конвенции, кодексы, резолюции, протоколы, циркуляры и рекомендации.



Учебный вопрос № 3

Основные руководящие документы,
нормативно правовые акты,
регламентирующие международное и
национальное (федеральное)
судоходство



Основные нормативно правовые акты, регламентирующие ГС

Перечень основных международных и национальных документов, относящихся к системе управления безопасностью, разрабатываемой судоходными компаниями в соответствии с требованиями Международного Кодекса по управлению безопасностью и Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море подразделен на три группы:

- основные документы, которые должны находиться в библиотеке судоходной компании (весь состав основных документов, включенных в настоящее издание);
- основные документы, которые должны находиться в судовой библиотеке (выделены значком Основные международные и национальные документы, относящиеся к системе управления безопасностью);
- судовые свидетельства и документы, проверяемые властями порта.



Основные международные документы

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года СОЛАС 74

Документ с изменениями, внесенными:

резолюцией КБМ от 21 ноября 2014 года N MSC.386(94) (Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс). Серия "Судовладельцам и капитанам", Выпуск 37 - СПб.: АО ЦНИИМФ, 2016 год);

резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.395(95) (Бюллетень N 36 изменений и дополнений к консолидированному тексту Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками. - СПб.: АО "ЦНИИМФ", 2016 год);

резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95) (Бюллетень N 36 изменений и дополнений к консолидированному тексту Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками. - СПб.: АО "ЦНИИМФ", 2016 год).



СОЛАС 74

В сводном тексте определены требования к конструкции, оборудованию и снабжению применимы к судам, построенным на дату и после даты вступления в силу соответствующих поправок. Эти даты и исключения из этого правила указываются в конкретных правилах Приложения к Конвенции. Для определения требований, применимых к судну, построенному до дат, указанных в Приложении, следует обращаться к предыдущим текстам Конвенции СОЛАС с соответствующими поправками. Следует обратить особое внимание на то, что поправки к требованиям Конвенции, измененной положениями Протокола-88 и последующими поправками, отражаются в соответствующих судовых свидетельствах. По этой причине, содержание свидетельств конкретного судна может отличаться от приведенных в настоящем издании форм - в зависимости от применимости конкретных требований к конкретному судну, построенному на конкретную дату.

Требования эксплуатационного характера (правила перевозки грузов, ведение записей, проведение учебных тревог и т.п.) распространяются на все суда, независимо от даты постройки. Исключения оговорены в тексте самих правил.



Основные международные документы

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78) (рус., англ.) (с изменениями на 26 сентября 1997 года)

Документ с изменениями, внесенными:

Международным протоколом от 17 февраля 1978 года;

Международным протоколом от 26 сентября 1997 года.

Конвенция вступила в действие 2 октября 1983 года. Россия присоединилась к настоящей Конвенции в 1983 году.



Основные международные документы

Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года.

Разработана в целях обеспечения того, чтобы, с точки зрения охраны человеческой жизни и сохранности имущества на море, а также защиты морской среды, моряки на судах имели надлежащую квалификацию и были способны выполнять свои обязанности.



Основные международные документы

Международная конвенция о грузовой марке 1966 года, измененная протоколом 1988 года к ней (КГМ-66/88) (с изменениями на 1 января 2016 года)

Установила договоренности в отношении установления минимального надводного борта для торговых судов, совершающих международные рейсы, были достигнуты на Конференции 1966 года.

Конвенция состоялась в Лондоне по инициативе Международной морской организации - ИМО (тогда Международная морская консультативная организация - ИМКО) и на ней были представлены правительства 54 стран, наблюдатели от 8 стран, ООН и другие организации. Конференция приняла на основе проекта, подготовленного ИМО, Международную конвенцию о грузовой марке 1966 года (КГМ-66).



Основные международные документы

Руководство по планированию рейса введено Резолюцией от 25 ноября 1999 г IMO A 893 в нем изложены требования Международной Морской Организации (ИМО) к подготовке и планированию рейса.



Основные международные документы

Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море (МППСС-72) (с изменениями на 29 ноября 2001 года)

Применение

- a) Настоящие правила распространяются на все суда в открытых морях и соединенных с ними водах, по которым могут плавать морские суда.
- b) Ничто в настоящих правилах не должно служить препятствием к действию особых правил, установленных соответствующими властями относительно плавания на акваториях рейдов, портов, на реках, озерах или по внутренним водным путям, соединенным с открытым морем, по которым могут плавать морские суда. Такие особые правила должны быть настолько близки к настоящим правилам, насколько это возможно.



Основные международные документы

Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками.

Обеспечивает возможность членам иностранных экипажей быть допущенными государственными властями на берег, при условии что судно, на котором они прибыли в порт, выполнило формальности по приходу, а государственные власти, не имеют причин отказать в разрешении сойти на берег по причинам, связанным со здоровьем, государственной безопасностью или общественным порядком, Договаривающимся правительствам, при принятии планов охраны судов и портовых средств, следует осознавать тот факт, что судовой персонал живет и работает на судне, и людям необходимо сходить на берег и иметь доступ к расположенным на берегу и предназначенным для моряков учреждениям, включая медицинские.



Основные международные документы

Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) Одобрен Резолюцией 2 Конференции договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 12 декабря 2002 года.

Дипломатическая конференция по охране на море, состоявшаяся в Лондоне в декабре 2002 года, приняла новые положения для включения в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года и настоящий Кодекс с целью усиления охраны на море. Эти новые требования очерчивают международную структуру, с помощью которой возможно сотрудничество со стороны судов и портовых средств с целью обнаружения и предотвращения актов, угрожающих обеспечению охраны на морском транспорте.



Основные международные документы

Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС)

После трагических событий 11 сентября 2001 года, на 22-й сессии Ассамблеи ИМО в ноябре 2001 года было единогласно принято решение выработать новые меры в отношении судов и портовых средств для принятия их в декабре 2002 года на Конференции Договаривающихся правительств Конвенции СОЛАС-74 (известной как Дипломатическая конференция по охране на море). Подготовка к Дипломатической конференции была поручена Комитету по безопасности на море (КБМ) Организации на основе документов, представленных государствами-членами, межправительственными, а так же неправительственными организациями, имеющими консультативный статус в ИМО



Основные международные документы

Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС)

Целями данного Кодекса являются:

- .1 создание международной структуры, использующей сотрудничество между Договаривающимися правительствами, правительственными учреждениями, местными администрациями, представителями морского судоходства и портов для выявления угрозы и принятия мер, предупреждающих происшествия, связанные с нарушением охраны судов или портовых средств, используемых в международной торговле;
- .2 распределение соответствующих ролей и ответственности между Договаривающимися правительствами, правительственными учреждениями, местными администрациями, представителями морского судоходства и портов на национальном и международном уровнях для обеспечения охраны на море;
- .3 обеспечение заблаговременного и эффективного сбора и обмена информацией, связанной с охраной;
- .4 предоставление методологии оценок охраны, так чтобы иметь готовые планы и процедуры реагирования на изменяющиеся уровни охраны; и
- .5 обеспечение уверенности в том, что в наличии имеются адекватные и надлежащие меры обеспечения охраны на море.



Основные международные документы

Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС)

Для достижения своих целей, данный Кодекс объединяет большое количество функциональных требований, они включают:

- .1 сбор и оценку информации в отношении угроз охране и обмен такой информацией с соответствующими Договаривающимися правительствами;
- .2 требование соблюдения протоколов связи для судов и портовых средств;
- .3 предотвращение неразрешенного доступа на суда, портовые средства и в их районы с ограниченным доступом;
- .4 предотвращение доставки на суда или на портовые средства неразрешенных предметов (оружие, зажигательные устройства) или взрывчатых веществ;
- .5 обеспечение средствами подачи сигналов оповещения в случае происшествия или угрозы происшествия;
- .6 требование наличия планов охраны судов и портовых средств, основанных на оценках охраны; и
- .7 требование о подготовке персонала, учениях и занятиях для освоения планов охраны и процедур.



Основные международные документы

Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (с изменениями на 1 июля 2006 года)

2.1.1 Стороны должны, насколько они в состоянии сделать это, самостоятельно или в сотрудничестве с другими государствами и, где применимо, с Организацией, участвовать в развитии служб поиска и спасания для обеспечения оказания помощи любому лицу, терпящему бедствие на море. По получении информации о том, что какое-либо лицо терпит бедствие на море или о том, что, по-видимому, терпит бедствие на море, ответственные власти Стороны должны принимать срочные меры для предоставления необходимой помощи. Понятие лицо, терпящее бедствие в море, также включает лиц, нуждающихся в помощи, нашедших убежище на берегу моря в удаленном районе, который недоступен какому-либо средству спасания, кроме предусмотренного в Приложении.



Основные международные документы

Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (с изменениями на 1 июля 2006 года)

2.1.2 Стороны должны самостоятельно или, в необходимых случаях, в сотрудничестве с другими государствами, организовать следующие основные элементы службы поиска и спасания:

- .1 правовую основу;
- .2 назначение ответственной власти;
- .3 организацию имеющихся средств;
- .4 средства связи;
- .5 координационные и исполнительные функции; и
- .6 процессы, обеспечивающие совершенствование службы, включая планирование; взаимоотношения, возникающие при сотрудничестве на национальном и международном уровне; а также подготовку персонала.



Основные международные документы

Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (с изменениями на 1 июля 2006 года)

Стороны, насколько это практически возможно, придерживаются минимальных стандартов и руководств, разработанных Организацией.

2.1.3 Для оказания помощи в обеспечении надлежащей береговой инфраструктуры связи, эффективной системы прохождения оповещения о бедствии и надлежащей координации действий в целях эффективной поддержки службы поиска и спасания Стороны, самостоятельно или в сотрудничестве с другими государствами, обеспечивают, чтобы в пределах каждой морской зоны было установлено достаточное количество поисково-спасательных районов, в соответствии с пунктами 2.1.4 и 2.1.5. Таким районам следует быть, насколько это практически возможно, смежными и не перекрывающимися друг друга.

2.1.4 Каждый поисково-спасательный район устанавливается по соглашению между заинтересованными Сторонами. Генерального секретаря уведомляют о таком соглашении.



Основные международные документы

Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ))

Требования по управлению для обеспечения безопасности и предотвращению загрязнения

Цель настоящего Кодекса состоит в обеспечении международного стандарта по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.

Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства* Ратифицирована Федеральным законом РФ от 6 марта 2001 года N 22-ФЗ

* Конвенция вступила в силу 1 марта 1992 года. Конвенция вступила в силу для Российской Федерации 2 августа 2001 года.



Основные национальные документы

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (с изменениями на 26 ноября 2019 года)

1. Настоящий Кодекс регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания. Отношения, возникающие из торгового мореплавания, регулируются также издаваемыми в соответствии с настоящим Кодексом другими федеральными законами (далее - законы), указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации (далее - иные правовые акты Российской Федерации).
2. Имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания и основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников, регулируются настоящим Кодексом в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации. К имущественным отношениям, не регулируемым или не полностью регулируемым настоящим Кодексом, применяются правила гражданского законодательства Российской Федерации.



Основные национальные руководящие документы, нормативно правовые акты

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (с изменениями на 26 ноября 2019 года)

1. Настоящий Кодекс регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания.

Отношения, возникающие из торгового мореплавания, регулируются также издаваемыми в соответствии с настоящим Кодексом другими федеральными законами (далее - законы), указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации (далее - иные правовые акты Российской Федерации).

2. Имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания и основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников, регулируются настоящим Кодексом в соответствии с [Гражданским кодексом Российской Федерации](#). К имущественным отношениям, не регулируемым или не полностью регулируемым настоящим Кодексом, применяются правила гражданского законодательства Российской Федерации.



Основные национальные руководящие документы, нормативно правовые акты

СЗ РФ	Об обеспечении безопасности судоходства, полетов и движения транспортных средств, (постановление Правительства Российской Федерации), 1993	*	МТ РФ Приказ Минтранса России от 30.06.98 N 79 "Об утверждении и введении в действие перечня документации по радиосвязи и электрорадионавигации, которую должны иметь на борту морские суда и суда смешанного (река-море) плавания, оснащенные оборудованием радиосвязи и радионавигации ГМССБ" 1	МТ РФ Наставление по борьбе за живучесть судов , 1981	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
СЗ РФ	Трудовой кодекс Российской Федерации , 2002	*		2.3. Правила, наставления, руководства, уставы, положения, инструкции	1 - Документы, которые должны находиться в су																	
МТ РФ	Приказ Минтранса России от 30.06.98 N 80 "Об утверждении и введении в действие формы Радиожурнала ГМССБ (СР-1)" (для компаний, эксплуатирующих суда, освидетельствованные Регистром Судостроения для плавания в морских районах А1/А2/А3 и А1/А2/А3/А41	*	МТ РФ Устав службы на морских судах Российской Федерации, 20031	МТ РФ Расписание работы каналов связи береговых радиостанций морского флота России с судами, передачи циркулярных гидрометеорологических сообщений и навигационных предупреждений, 19971	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
			1 - Документы, которые должны находиться	1 - Документы, которые должны находиться в судовой библиотеке.																		
			МТ РФ Правила ведения судовой роли , 2000	1 - Документы, которые должны находиться в су																		
			МТ РФ Выбор безопасных скоростей и курсовых углов при штормовом плавании судна на попутном волнении , 19911	1 - Документы, которые должны находиться в су																		
				МТ РФ Правила радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы Российской Федерации , 20011	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
				МТ РФ "О рекомендациях ИМО по использованию судами радиосигналов в случае нападения или угрозы нападения пиратов или вооруженных грабителей", письмо Росморфлота от 19.03.2002 N МФ-02-29/1131	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
				МТ РФ "О перечне документов, касающихся радиосвязи и электрорадионавигации, которые должны быть в российских судоходных компаниях", письмо Росморфлота от 19.03.2002 N МФ-02-29/1131	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
				ГУНИО МО Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним 1	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
				1 - Документы, которые должны находиться в судовой библиотеке.																		
				ГУНИО МО Извещения мореплавателям1	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
				1 - Документы, которые должны находиться в судовой библиотеке.																		
				ГУНИО МО Руководство по всемирной службе навигационных	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*



3. Судовые свидетельства и документы, которые должны находиться на борту судна (копии - в компании)

1. Свидетельство о праве собственности на судно
2. Свидетельство о праве плавания под государственным флагом Российской Федерации
3. Судовая роль
4. Документ о минимально безопасном составе экипажа судна
5. Дипломы капитана и лиц командного и рядового составов
6. Судовое санитарное свидетельство о праве плавания
7. Лицензия на судовую радиостанцию
8. [Свидетельство TOVALOP, страховое](#)
9. Конвенционные и классификационные свидетельства по перечню Российского Морского регистра при прохождении процедур Технадзора
10. Свидетельства и документы подлежащие проверке властями порта



Свидетельство TOVALOP, страховое

ТОВАЛОП (англ. TOVALOP, от англ. Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution) — договор, заключённый владельцами танкеров, согласно которому при разливе нефти или её угрозе они обязуются принять меры по предотвращению загрязнения или принять меры к ликвидации последствий загрязнения, а также возместить ущерб от загрязнения моря нефтью потерпевшим лицам. В рамках ТОВАЛОП действует лимит материальной ответственности: 160 долларов США за одну регистровую тонну судна-загрязнителя, но не более 16,8 миллиона долларов США[1]. Используется как норма международного права с 1969 года.



Лекция окончена

- Время для вопросов

