

Государственный портовый контроль

Защищая интересы своих граждан, "Прибрежное Государство" заявляет о своем праве контроля за соблюдением требований, стандартов, норм безопасности на любом **ИНОСТРАННОМ** судне, заходящем в порт данного "Прибрежного Государства" специально уполномоченными должностными лицами ("Port State Control Officers"), находящимися на государственной службе. Так родилась структура, получившая название "Port State Control" ("PSC").

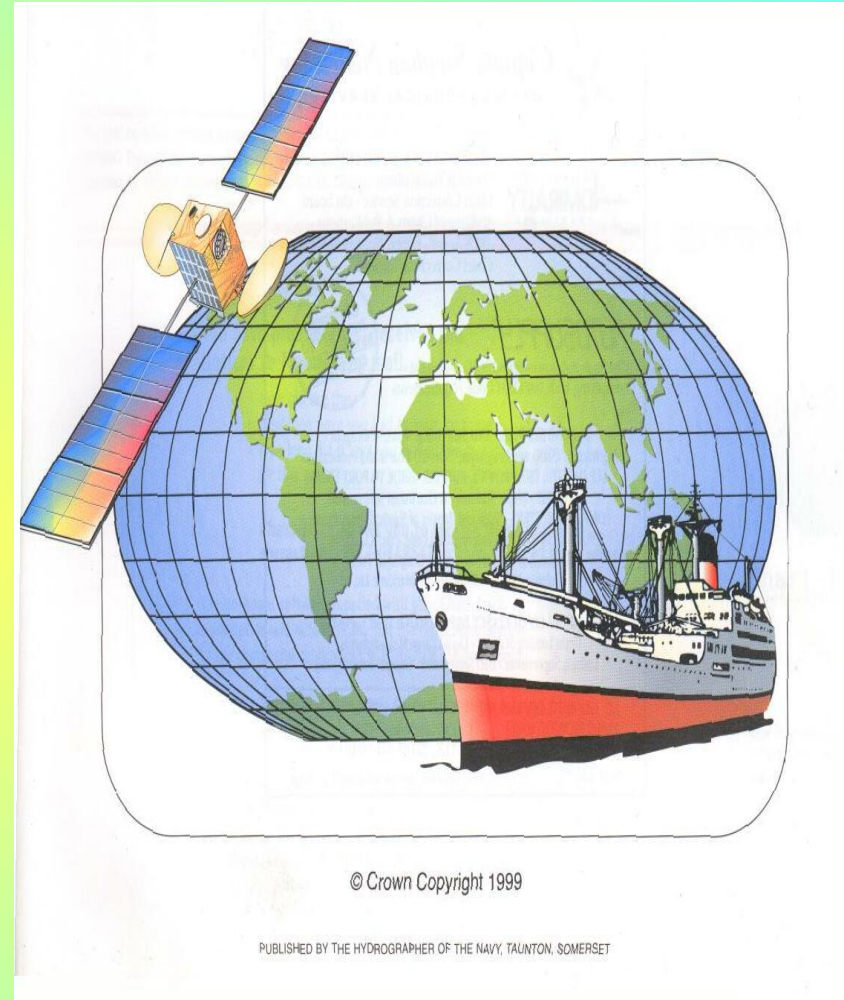


ФОРМАЛЬНО "Государственному портовому контролю" подвергается иностранное судно, заходящее в любой из портов "Прибрежного Государства", и выводы относительно удовлетворительного и неудовлетворительного выполнения требований, стандартов, норм безопасности делаются именно по **ДАННОМУ** судну (вплоть до его задержания в порту до устранения выявленных несоответствий).



Государственный портовый контроль

Система "Государственного Портового Контроля" является эффективным инструментом **ПРИНУЖДЕНИЯ** к выполнению судами международных требований, норм, стандартов в области безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения окружающей среды, а также - в инструмент выявления **СУБСТАНДАРТНЫХ** компаний, флагов, классификационных обществ.



Государственный портовый контроль

Статистика задержаний судов группируется по:

"Государствам Флага", и на этой основе выделяется группа флагов, по которым частота задержаний судов оказалась выше, чем по мировому флоту в целом. Такие флаги характеризуются как **"Sub-Standard"** ("Субстандартные"), а суда под этими флагами на последующие один-два года выделяются для приоритетного инспектирования ("Targeted Flags").

"Классификационным Обществам", класс которых имеют задержанные суда. Среди классификационных обществ также выявляются **"субстандартные"** (чьи суда имеют наибольшую частоту задержаний), и суда под классом таких классификационных обществ на один-два года выделяются для **"приоритетного инспектирования"** ("Targeted Class").

Высокая частота задержаний судов **"Государственным Портовым Контролем"** позволяет оценить **судоходную компанию** как **"субстандартную"**, что самым отрицательным образом сказывается на ее престиже и положении на рынке.



Государственный портовый контроль

Резолюция ИМО А.787(19)

"Процедуры контроля судов Государством Порта»

"Procedures for Port State Control" - конвенционный документ, обязательный к исполнению.

Резолюция А.787(19) включает 6 основных глав и 7 Приложений:

1. Общие положения;
2. Инспектирование судов Государством Порта;
3. Более детальные инспекции;
4. Нарушение (требований) и задержание судов;
5. Требования по сообщениям;
6. Процедуры пересмотра;
7. Приложения (1-7).



Государственный портовый контроль

Инспектирование иностранного судна должно сводиться к тому, чтобы убедиться, что на судне есть все действительные конвенционные сертификаты и другая соответствующая документация, и чтобы составить впечатление об общем состоянии судна, судового оборудования и судового экипажа - если только у офицера "Государственного Портового Контроля" не появятся **"ЯВНЫЕ ОСНОВАНИЯ"** полагать, что состояние судна либо его оборудования не соответствует существенным образом имеющимся данным в судовых сертификатах.

Если, однако, на основании своих наблюдений и общего впечатления от судна офицер "Государственного Портового Контроля" имеет **"явные основания"** полагать, что судно может быть "субстандартным", то он должен перейти к **более детальной инспекции.**



Государственный портовый контроль

"Явные основания" для того, чтобы перейти к "более детальной инспекции", включает в себя:

1. Отсутствие необходимого оборудования, устройств или мероприятий, требуемых Конвенцией;
2. Установление факта, в результате просмотра судовых свидетельств, что все свидетельства или некоторые из них недействительны;
3. Установление факта, что судовые журналы, наставления или другая требуемая документация отсутствуют на борту судна или плохо содержатся, а также отсутствуют требуемые записи или имеются неточности в записях;
4. Установление офицером Государственного портового контроля (ОГПК) факта наличия серьезных повреждений или износа корпуса или судовых конструкций, которые могут привести к нарушению водонепроницаемости судна или непроницаемости под воздействием погодных условий;
5. Установление ОГПК факта серьезных несоответствий в средствах обеспечения безопасности, предотвращения загрязнения или в навигационном оборудовании;
6. Наличие информации или доказательств того, что капитан или экипаж судна не ознакомлены с основными действиями на борту по обеспечению безопасности судна или предотвращению загрязнения или что такие действия не выполняются;
7. Доказательства того, что члены экипажа, занимающие ключевые посты, не в состоянии общаться друг с другом или с другими лицами на борту судна;
8. Отсутствие откорректированного расписания по тревогам, схем противопожарной защиты, а для пассажирских судов - схем борьбы за живучесть судна;
9. Подача ложных сигналов бедствия, без последующих процедур их отмены;
10. Поступившее заявление или жалоба, содержащая информацию, что судно является субстандартным.



Государственный портовый контроль

"Субстандартное судно" ("Sub-Standard Ship") - это судно, у которого корпус, механизмы, оборудование или безопасность эксплуатации существенно ниже норм, требуемых соответствующими конвенциями, или у которого команда не соответствует документу о безопасном минимальном составе экипажа.

Отсутствие действительных дипломов, требуемых соответствующими конвенциями, может являться очевидным доказательством того, что судно субстандартно, и быть основой для принятия решения о немедленном задержании судна и его проверке

Задержание - действие, предпринимаемое Государством Порта в тех случаях, когда состояние судна или его экипаж в значительной степени не соответствуют требованиям применимых конвенций, для того, чтобы судно не могло выйти в море до тех пор, пока его плавание представляет опасность для самого судна или для лиц на его борту или необоснованную угрозу нанесения вреда морской среде.

