



*Правовые основы  
безопасности  
судоходства*

# *Правовые основы безопасности судоходства, понятие охраны труда и транспортной безопасности.*

*По данным ИМО, около 80% всех аварийных случаев с судами мирового флота связаны с «человеческим фактором», т.е. с ошибками, нарушениями норм и правил со стороны лиц судового экипажа.*

*Все морские происшествия, произошедшие с торговыми и рыбопромысловыми судами, называют аварийными случаями.*

Все морские происшествия, произошедшие с торговыми и рыбопромысловыми судами, называют аварийными случаями.

Аварийные случаи классифицируются следующим образом.

По степени тяжести:

- **кораблекрушение** – аварийный случай, в результате которого произошла гибель судна или его полное конструктивное разрушение, после которого проведение восстановительного ремонта становится нецелесообразным;
- **авария** – аварийный случай, повлекший гибель человека, а также случай, в результате которого произошло повреждение пассажирского судна, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств судна или к появлению его эксплуатационных ограничений;



***– аварийное происшествие:***

- а)*** аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судна, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств или создавшее ограничение производственной деятельности судна;
- б)*** повреждение судном подводного кабеля или трубопровода, средств навигационного оборудования, берегового сооружения, приведшее к выводу их из эксплуатации;
- в)*** посадка судна на грунт, в результате которой судно находилось на мели 24 часа и более, независимо от характера полученных судном повреждений;
- г)*** смещение перевозимого груза, приведшее к утере хотя бы одного из мореходных качеств судна;
- д)*** намотка тросов или сетей на гребной винт или руль, а также повреждение судна другим судном, создавшее препятствие в производственной деятельности судна (судов) в связи с появлением каких-либо эксплуатационных ограничений;

***– эксплуатационное повреждение:***

- а)*** повреждение судна или другого судна или смещение груза, не вызвавшее изменения мореходных качеств и эксплуатационных ограничений;
- б)*** повреждение судна при правомерных действиях экипажа в ледовых условиях;
- в)*** повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время аварийно-спасательных операций;
- г)*** повреждение судна при правомерных действиях штурманской службы в условиях ненадежности навигационно-гидрографического обеспечения и нерегламентированного изменения режима работы средств навигационного оборудования;
- д)*** повреждение средства навигационного оборудования, не приведшее к выводу его из строя;
- е)*** посадка судна на мель без его повреждений и при этом судно находилось на мели менее 24 часов;
- ж)*** незначительное повреждение судном подводного кабеля, трубопровода или берегового сооружения, не приведшее к выводу их из эксплуатации.

**По виду аварийные случаи классифицируются следующим образом:**

**– навигационные аварийные случаи** – случаи, связанные с работой судоводителей и с влиянием внешних условий:

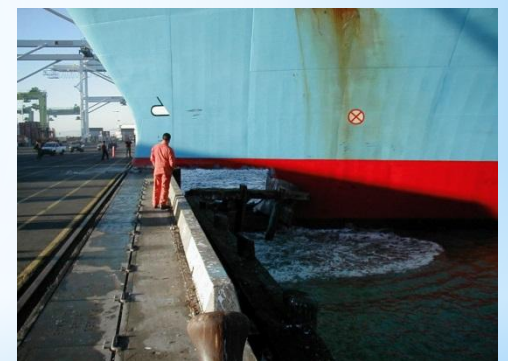
**а)** посадка на мель или касание грунта или подводных препятствий, выброс судна на берег;

**б)** столкновение с другим подвижным или неподвижным судном или с любым плавающим объектом, а также с нефтяными платформами, вышками;

**в)** навал судна на причал, на другое ошвартованное судно, на средство навигационного оборудования;

**г)** потеря остойчивости, плавучести – образование аварийного крена, опрокидывание, затопление;

**д)** повреждение судна или его оборудования во время шторма или плавания во льдах;



### **03.12.2015 В Евросоюзе увеличилось число морских происшествий**

Европейское агентство морской безопасности (EMSA) опубликовало последнюю статистику по происшествиям на море. Доклад показывает рост числа морских инцидентов.

**«Ежегодный обзор морских аварий и происшествий»** (Annual Overview of Marine Casualties and Incidents) состоит из анализа инцидентов, сведения о которых предоставляются странами Европейского Союза в базу Европейской информационной платформы о морских происшествиях (EMCIP).

**Доклад охватывает период с 2011 по 2014 гг.** За это время **произошло 9180** происшествий на море разных уровней, **погибло свыше 390 человек и 3250 получили травмы.** **Порядка две трети общего количества инцидентов напрямую связаны с повреждением судов, тогда как одна треть приходится на несчастные случаи с людьми, находившимися на борту.**

**Большая часть затонувшего тоннажа – рыболовные суда.**

Далее следует флот грузового тоннажа:

- 44% от всего числа судов, вошедших в статданные.
- Более 60% аварий были связаны с человеческим фактором.

Количество очень серьезных аварий выросло **с 81 случая в 2013 году до 99 в 2014 году.**  
**Тенденция роста наблюдается и в текущем году.**

### ***Количество зарегистрированных аварий и происшествий на море:***

- в 2014 году – 3025;
- в 2013 г. – 2767;
- в 2012г. – 2117;
- в 2011 г. – 1271.

### ***Число происшествий за 2014 год по степени тяжести:***

- очень серьезные – 99 случаев;
- серьезные – 765;
- менее серьезные – 1718;
- морские инциденты – 443.

### ***Статистика происшествий на рабочем месте:***

- 2011 год – 373 инцидента;
- 2012 г. – 684;
- 2013 г. – 891;
- 2014 г. – 978.

### ***Статистика аварий с судами:***

- 2011 год – 898;
- 2012 г. – 1433;
- 2013 г. – 1876;
- 2014 г. – 2047

### ***Основные категории судов, в отношении которых в 2014 году зарегистрирована статистика аварийности:***

- грузовые суда – 1436 единиц;
- пассажирские суда – 845;
- вспомогательный флот – 504 судна;
- рыболовецкие суда – 488; прочие – 126.

### ***Распределение категорий грузовых судов по степени аварийности:***

- универсальные грузовые суда – 34%;
- контейнеровозы – 17%; балкеры – 13%;
- нефтеналивные суда – 9%;
- химовозы – 8%;
- ролкеры – 6%;
- грузовые суда (тип не установлен) – 5%;
- суда для перевозки твердых навалочных грузов (тип не установлен) – 5%;
- танкеры для перевозки сжиженного газа – 2%.

### ***Распределение аварий в 2011-2014 гг.:***

- потеря контроля – 24%;
- контакт – 18%;
- столкновение – 17%;
- посадка на мель/грунт – 17%;
- повреждение судна или оборудования – 12%;
- пожар/взрыв – 8%;
- затопление/оседание – 3%;
- опрокидывание/крен – 1%;
- повреждение корпуса судна – 0%.

### ***Распространенность серьезных происшествий в 2011-2014 гг.:***

- затопление – 24%;
- столкновение – 22%;
- пожар/взрыв – 14%;
- посадка на мель/грунт – 13%;
- повреждение судна или оборудования – 9%;
- опрокидывание/крен – 7%; контакт – 5%;
- потеря контроля – 5%;
- повреждение корпуса – 1%.
- из **178** происшествий из категории «очень серьезных» аварий в **43** случаях суда были затоплены.

### ***Распространенность случаев поведения экипажа (2011-2014 гг.):***

- падение человека за борт (подскальзывание и спотыкание) – 39%;
- потеря контроля (частичная и полная) над машиной, транспортными средствами или погрузо-разгрузочным, портативным оборудованием, объектом, – 19%;
- движение тела без какой-либо физической нагрузки – 17%;
- поломка, взрыв, разлив, смещение, падение материального агента – 8%;
- случаи неустановленного характера – 6%;
- движение тела под влиянием или с физической нагрузкой – 6%;
- отклонение в поведении из-за перелива, опрокидывания, утечки, испарения, выброса – 4%;
- девиация вследствие проблем в работе электрооборудования, взрыва, пожара – 1%.

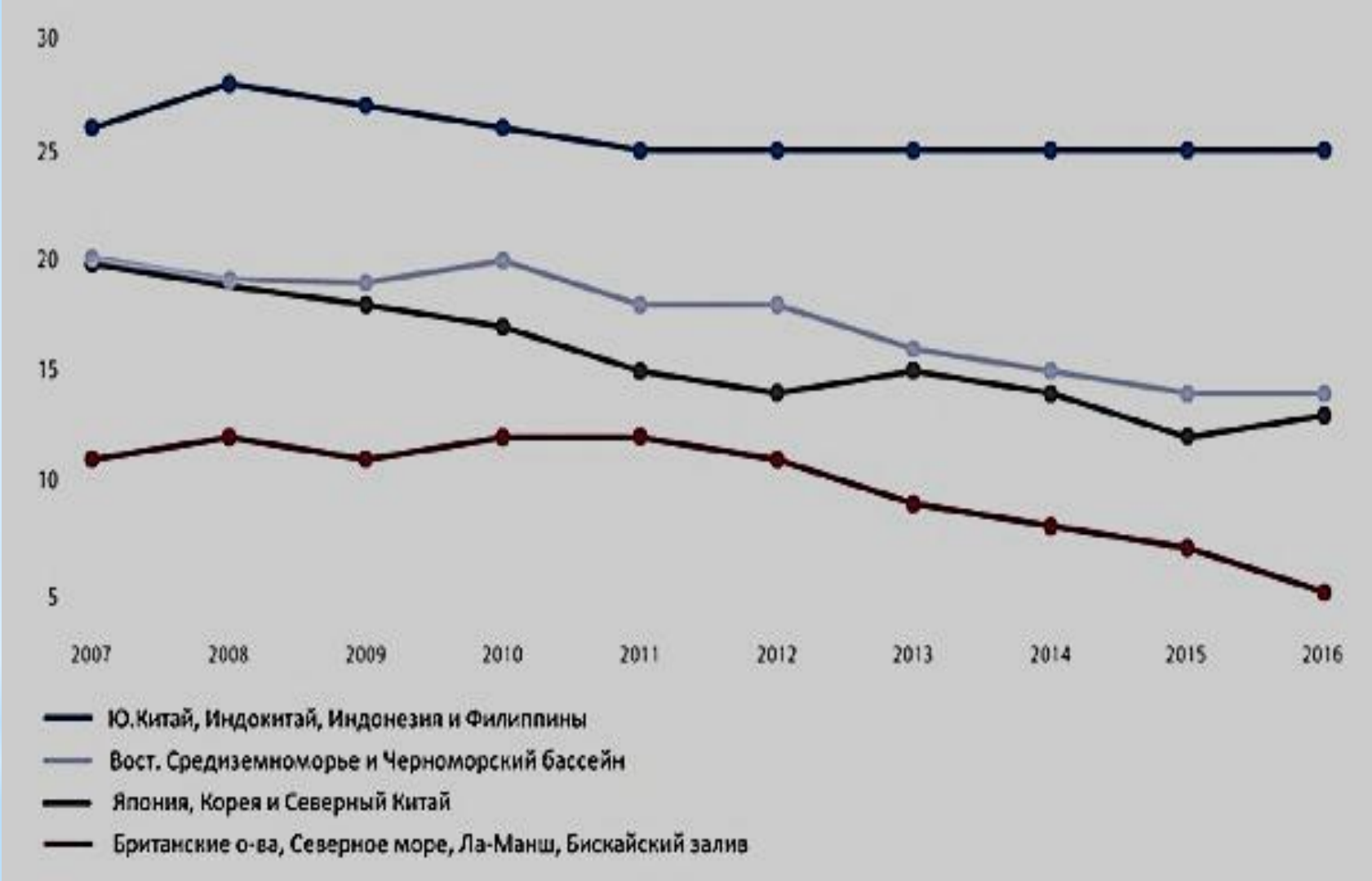
## ***Анализ Аварийности морских судов за 2016 год .***

В 2016 году имело место ***4-процентное снижение числа аварийных случаев***. За 12 месяцев года произошло **2611** аварий и инцидентов, в **37%** из которых ***главной причиной явились поломки и отказы энергетических установок*** (к учету принимались только суда валовой вместимостью более **100** регистровых тонн). За **12 месяцев** года в результате ***аварий судов попало в море около 6000 т нефти***. ***Пальму первенства*** по абсолютному числу аварий держит ***Черноморский и Восточно-Средиземноморский регионы (563 аварийных случая)***, что на **16%** больше, чем в **2015** году. ***54% из них произошло по техническим причинам***. Ему уступил прежде лидировавший регион Британских островов вместе с проливом Ла-Манш, Северным морем и Бискайским заливом, которому принадлежит 2-е место в рейтинге аварий (***370 аварийных случаев***).

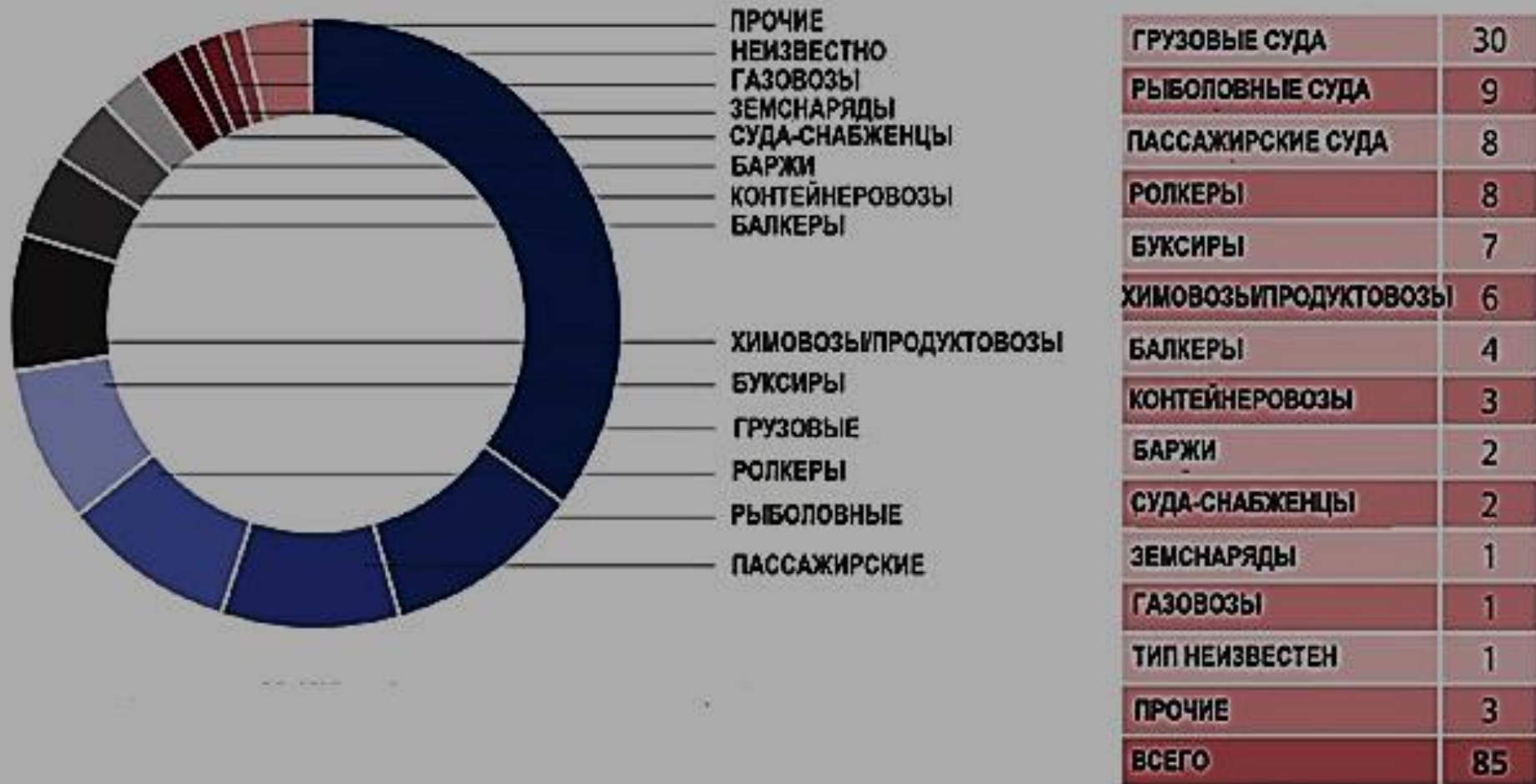




*Рис. 2. Динамика ежегодных потерь в четырех наиболее опасных регионах мира за последнее десятилетие(по данным Регистра судоходства Ллойда)*



*Рис. 3. Общие потери 2016 года по типам судов (по данным Регистра судоходства Ллойда)*



### ***Пожары и взрывы***

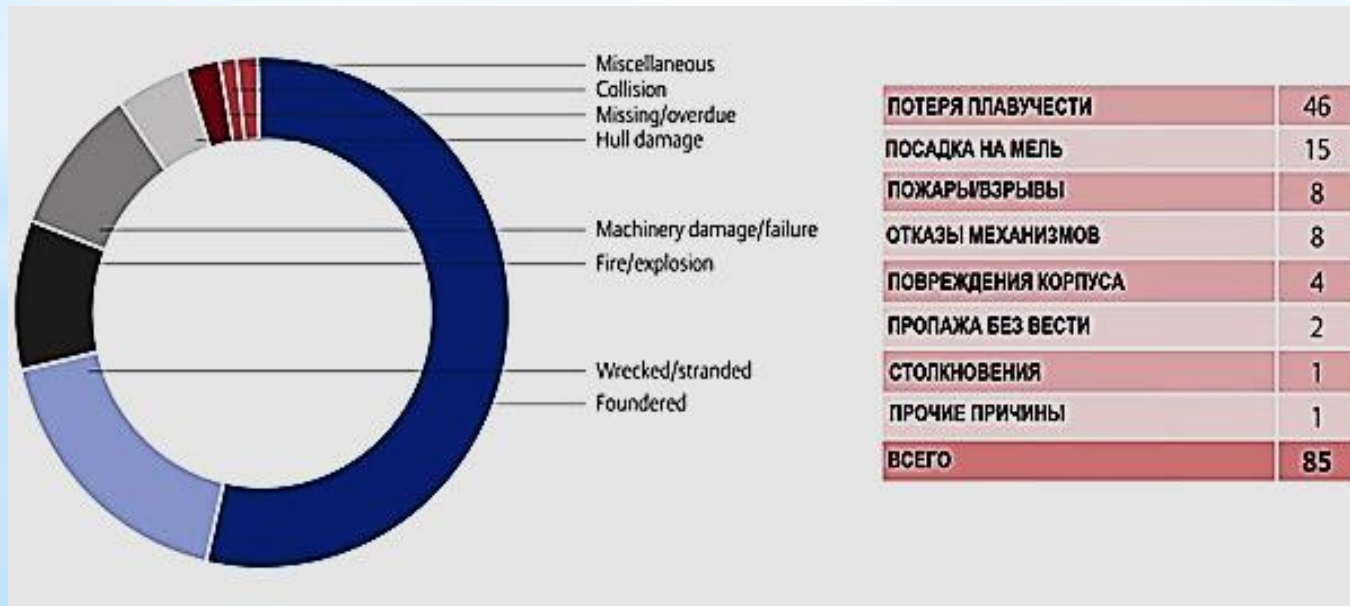
Из года в год растет число судов, погибших от пожаров и взрывов. В **2016** году произошло **8 случаев фатальных пожаров**, в одном из **которых подозревается умышленный поджог**. Океанские контейнеровозы **Maersk Karachi, CMA CGM Rossini, CCNI Arauco, Wan Hai 307** хотя и **не погибли**, но в значительной мере **пострадали при возгорании контейнеров с опасными грузами в трюмах**.

Во всех перечисленных случаях для борьбы с бушевавшим огнем пришлось привлекать силы портовых пожарных служб. **Развитие систем безопасности на мегаконтейнеровозах не поспевает за ростом размеров судов и числа перевозимых контейнеров.** **Применение углекислоты для тушения пожаров в трюмах контейнеровозов неэффективно из-за наличия кислорода в замкнутых объемах грузовых единиц.**

**Положение существенно усугубляется тем, что в 39% случаев опасные свойства не декларируются** и около **21%** перевозимых морем **контейнеров имеют дефекты**. В результате сомнения в способности экипажей контролировать ситуацию при пожарах на контейнерных судах становятся все более обоснованными.

Следующей за пожарами зоной риска является неудовлетворительный технический уход. 8 судов погибло в **2016** году из-за **отказов механизмов**.

***Рис. 4. Причины гибели судов в 2016 году.***



**Табл. 1. Основные причины потерь судов за 2005-2016 гг.**

Традиционно считается, что человеческий элемент причастен к 90-96% всех аварий.

Глобальный центр корпоративных и специализированных рисков **Allianz** провел исследования коренных причин **14 828 претензий** по данным ведущих страховых компаний морского сектора за **2011-2016 гг.**, которые показали, что на пресловутый человеческий фактор приходится 75% стоимости (\$1,6 млрд) всех убытков. Этим лишь подчеркивается, что **вопрос подготовки экипажей судов во всей судоходной индустрии продолжает стоять остро**.

|                     | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Всего |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Потери плавучести   | 69   | 73   | 61   | 64   | 45   | 55   | 70   | 50   | 65   | 46   | 598   |
| Посадки на мель     | 35   | 34   | 23   | 24   | 29   | 26   | 21   | 18   | 19   | 15   | 244   |
| Пожары и взрывы     | 18   | 16   | 14   | 12   | 9    | 13   | 15   | 6    | 7    | 8    | 118   |
| Столкновения        | 17   | 13   | 13   | 10   | 3    | 5    | 2    | 2    | 6    | 1    | 72    |
| Повреждение машин   | 14   | 8    | 7    | 4    | 6    | 15   | 2    | 5    | 2    | 8    | 71    |
| Повреждения корпуса | 11   | 4    | 8    | 4    | 3    | 7    | 1    | 4    | 2    | 4    | 48    |
| Прочие              | 3    | 1    | 2    | 6    | 1    | 1    | 1    | 2    |      | 1    | 18    |
| Навалы              | 2    | 1    | 1    |      |      | 2    |      | 1    |      |      | 7     |
| Пропали без вести   | 1    | 1    |      | 1    |      |      |      |      |      | 2    | 5     |
| Пиратские нападения | 1    |      | 1    | 2    | 1    |      |      |      |      |      | 5     |
| Всего за год/10 лет | 171  | 151  | 130  | 127  | 97   | 124  | 112  | 88   | 101  | 85   | 1186  |

**Рис. 5. Основные причины претензий по данным страховых компаний морского сектора.**



*Рис. 6. Местоположение десяти крупнейших кораблекрушений 2016 года.*

### *Мировой флот*

В рейтинге потерь 2016 года лидирует балкер *New Mykonos* валовой вместимостью 81 152 БРТ. Построенное в 1997 году судно следовало из порта *Ричардс-Бей (ЮАР)* в *Висахапатнам (Индия)* с грузом 160 000 т каменного угля и 28 января 2016 года в штормовую погоду село на мель у берегов Мадагаскара, впоследствии разломилось пополам и затонуло на глубине 25 м.



Автомобилевоз *Modern Express*, валовая вместимость 33 831 БРТ, год постройки 2001-й, флаг Панама, с грузом 3600 т круглого леса и строительной техники следовал из порта *Овендо (Габон)* в Гавр. 26 января 2016 года в Бискайском заливе в 148 милях от мыса *Ортегал (Испания)* в штормовую погоду потерял ход и в результате смещения груза создался опасный крен. Весь экипаж из 22 человек был снят вертолетом Береговой охраны, а судно продолжало дрейфовать без людей на борту в сторону побережья Франции. Только 1 февраля 2017 года с четвертой попытки удалось взять автомобилевоз на буксир и привести в порт Бильбао, где груз был выгружен, а судно спрямлено и передано судовладельцу. Последний, однако, объявил о полной гибели *Modern Express* и отправил его на слом в Турцию, видимо, чтобы замести следы нелегальной перевозки. Министр экономики Габона заявил, что экспорт круглого леса из этого центральноафриканского государства строго запрещен, и потребовал уголовного преследования причастных лиц.

Химовоз-продуктовоз **Siteam Anja** валовой вместимостью 28027 БРТ, год постройки **1997-й**, флаг **Маршалловых Островов**, следовал из порта **Сан-Лоренсо (Аргентина)** в **Рио-Гранде (Бразилия)** с грузом **35 000 т** растительного масла. **17 мая 2016 года** судно село на мель в **4 милях** от берега у мыса **Пунта-дель-Эсте** из-за остановки главного двигателя, в результате чего было затоплено машинное отделение. Экипаж не пострадал. Судовладелец объявил о полной гибели судна и отправил его на слом.

Не совсем обычны обстоятельства гибели либерийского балкера **Benita (24 953 БРТ, год постройки 1998-й)**. Судно следовало в балласте из порта **Парадиш (Индия)** в **Дурбан (ЮАР)**. Экипаж состоял из **23 человек**, граждан **Тайваня и Филиппин**. **17 июня 2016 года** один из членов экипажа (старший механик) с железным прутом в руках напал на своих коллег в машинном отделении и причинил серьезные повреждения жизненно важным системам главного двигателя. Из-за **потери хода** балкер **сел на камни у берегов острова Маврикий**. Корпус судна получил повреждения, произошла утечка топлива. Представитель **London P&I Club** опроверг появившиеся сообщения в прессе о том, что на судне был бунт, и заявил, что имел место «инцидент медицинского характера».

**23 июля** с большим трудом балкер **Benita** удалось снять с мели и устранить последствия загрязнения акватории. **В заделке повреждений корпуса принимали участие 25 сварщиков.**

Однако спасенный балкер продержался на плаву недолго. **Во время буксировки на разделку в Аланг он затонул в 93 милях от острова Маврикий на глубине 4400 метров.** Экипажа на борту не было.

**16 декабря 2016** года китайский контейнеровоз **Hong Yuan 02** валовой вместимостью 23 734 БРТ **наскочил на рифы у острова Малый Хуанглонг** севернее **Чжоушаня** и из-за поступления воды в **машинное отделение затонул.**

**7 июля 2016** года при прохождении супертайфуна **Nepartak** над побережьем **Китая** были выброшены на мель четыре грузовых судна, одно из которых, балкер **Qin Feng 219** валовой вместимостью 22 257 БРТ, **оказалось шестым по тоннажу в списке потерь.** Всего же от этого тайфуна пострадало **650 тыс. человек, а убытки** **выразились суммой \$135 млн.**

Ветеран **крузинго** рынка **Spirit of London**, он же **Sun Princess**, он же **Starship Majestic**, он же **Southern Cross**, он же **Flamenco, Flamenco 1** и **New Flamenco**, валовой вместимостью **17 042 БРТ** не раз переходил из рук в руки до тех пор, пока **на полнуги на слом** его не перехватила китайская компания **Runfeng Ocean Deluxe Cruises**

Получив новое, весьма **романтическое название Ocean Dream**, это судно ходило в **дальневосточных морях под флагами Сьерра-Леоне, Того и Панама и, наконец, оказалось в роли «летучего голландца» в Сиамском заливе.** Экипаж покидал судно в такой спешке, что не закрыл бортовые лацпорты. Неудивительно, что за время многомесячной стоянки на рейде постоянно нараставший крен на левый борт достиг критической отметки и брошенный лайнер опрокинулся и затонул.

**10 марта 2016** года контейнеровоз **TS Taipei (15 487 БРТ)** в штормовую погоду сел на камни в **300 метрах от входа в порт Нью-Тайпей (Тайвань).** Экипаж **21 человек удалось спасти.** **25 марта** судно разломилось на две части, произошел разлив топлива.

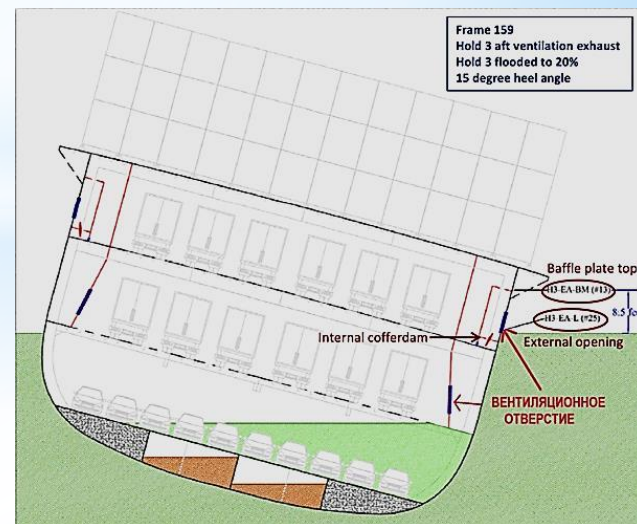
Грузовой теплоход **Span Asia 17 (9754 БРТ, флаг Мальдивских островов)** **21 мая 2016 года** был выброшен тропическим циклоном **«Роану»** на отмель вблизи **Читтагонга.**

Завершая тему непогоды, заметим, что до сих пор в **США** продолжается расследование обстоятельств гибели ролкера-контейнеровоза **El Faro**, попавшего в центр тропического циклона **«Хоакин» 1 октября 2015 года в 40 милях от Багамских островов.** **Вместе с судном погибли 33 члена экипажа.**

**Черный ящик с El Faro** удалось найти и поднять с глубины **4572 метра** в результате широкомасштабных поисково-спасательных операций лишь **через десять месяцев.** До установления всех причин и факторов, способствовавших этой катастрофе, пока еще далеко. **Однако Национальный совет по безопасности на транспорте США уже пришел к выводу, что не вся информация о прогнозировании путей тропических циклонов доступна мореплавателям, использующим каналы спутниковой связи системы «Инмарсат».**

Да и используемые синоптиками физико-математические модели еще несовершенны. Накануне сезона тропических ураганов совет счел нужным опубликовать **10 рекомендаций для национальной службы погоды, береговой охраны, океанографов и моряков.** Прежде всего, они касаются своевременного оповещения об опасных явлениях природы с использованием всех видов связи.

**Рис. 7. Возможный сценарий гибели ролкера-контейнеровоза El Faro.**



## Российский флот

Что касается российского флота, то в отличие от мирового количество аварийных случаев здесь растет. По данным Ространснадзора, в 2016 году на водном транспорте России произошло аварий на 11,4% больше, чем в 2015 году (в 2016 г. – 88 аварий, в 2015 г. – 79).

**Количество аварийных случаев с рыболовными судами возросло даже на 52%. Северный морской путь стал заметно оживленнее, а количество перевезенного груза возросло на 33%.**

В канадской Арктике также произошло выдающееся событие: круизный лайнер Crystal Serenity валовой вместимостью 68 870 БРТ впервые в мире совершил рейс из Аляски в Нью-Йорк с 1700 туристами на борту по Северо-Западному проходу.

**Число аварийных случаев, напротив, снизилось на 20%: всего их в канадском и российском секторе произошло 55, потеряно 1 судно.** Около 60% всех аварийных случаев связано с отказами механизмов, около трети их произошло с рыболовными судами. За 10 лет в арктических водах погибло 18 судов. Наиболее значимыми остаются риски, связанные с недостаточным гидрографическим изучением районов, экстремальные природные условия и ограниченность в возможностях спасателей.

Табл. 2. Основные причины аварий в Арктике за 2007-2016 гг.

|                     | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Всего |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Повреждение машин   | 5    | 13   | 14   | 16   | 12   | 13   | 20   | 27   | 46   | 32   | 198   |
| Посадки на мель     | 10   | 11   | 14   | 9    | 9    | 8    | 10   | 14   | 6    | 11   | 102   |
| Прочие              | 5    | 1    | 4    | 4    | 2    | 6    | 5    | 5    | 6    | 4    | 42    |
| Столкновения        |      | 1    | 4    | 10   | 4    | 4    | 2    |      | 3    | 2    | 30    |
| Пожары/взрывы       | 3    | 1    | 2    | 6    | 6    | 1    | 4    | 2    | 4    | 1    | 30    |
| Навалы              | 1    | 1    | 1    | 3    | 1    | 3    | 6    | 4    | 5    | 1    | 26    |
| Повреждения корпуса | 3    | 1    | 6    | 2    | 2    | 1    | 2    | 1    | 1    | 2    | 21    |
| Потери плавучести   | 1    | 1    | 2    |      | 3    | 1    | 1    | 2    |      | 1    | 12    |
| Трудовые споры      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 1    | 1     |
| Всего за год/10 лет | 28   | 30   | 47   | 50   | 39   | 37   | 50   | 55   | 71   | 55   | 462   |
| Всего за год/10 лет | 171  | 151  | 130  | 127  | 97   | 124  | 112  | 88   | 101  | 85   | 1186  |

## ***Аварийность морских судов за 2018 год.***

За **2018** год мировой флот потерял **46 судов**. Это практически *вдвое меньше, чем показатель 2017 года – 98 судов, и на 55% меньше среднего показателя за последние десять лет – 104 судна*. Такие данные приводит в своем отчете Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS).

**Основной причиной морских аварий** являются: - *поломки, повреждения или отказ двигателей и оборудования.*

На них приходится более *трети, или 8,8 тыс., из 26 тыс. инцидентов, зафиксированных за последние 10 лет. По этой же причине возникают самые дорогостоящие страховые иски – 10 млрд долларов за последние пять лет (данные на основе анализе 230 тыс. страховых исков в морской отрасли с участием AGCS и других страховых компаний в период с июля 2013 по июль 2018 годы).*

В 2018 году произошло порядка 2,7 тыс. происшествий, связанных с повреждением/поломкой двигателей/оборудования.

**Самые неблагоприятные регионы с точки зрения морских происшествий, как следует из отчета AGCS, являются воды Южного Китая, Индонезии и Филиппин.**

**Каждое четвертое происшествие в 2018 году произошло именно в тех районах. Всего в этих регионах зафиксировано 12 фактов гибели судов (в 2017 году их было 29).**

Несмотря на то, что Азия остается самым неблагоприятным регионом ввиду самых оживленных маршрутов и старого флота, и *здесь прослеживается положительная тенденция сокращения числа гибели судов, прежде всего, за счет новой инфраструктуры, современного навигационного оборудования и улучшения портовых операций.*



**Далее идут:**

- Восточное Средиземноморье и Черное море (**6 инцидентов**);

- Британские острова (**4 случая гибели судов**).

**Треть всех погибших в 2018 году судов – грузовые.**

**Наиболее распространенная причина гибели – затопление.** По этой причине за **10 лет погибло 551 судно из 1036.**

**В 2018 году было зафиксировано 30 случаев затопления судов.**

Общее число происшествий с судами в **2018 году составило 2,7 тыс.**

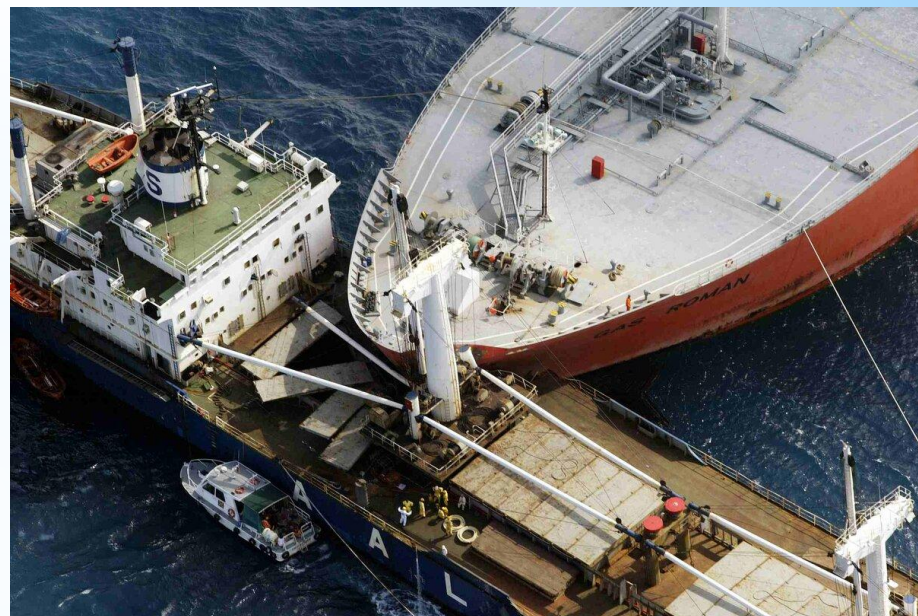
**Количество инцидентов, связанных с пожаром, возрастает.**

**В 2018 году произошло 174 таких случая.**

Наибольшую обеспокоенность, отмечают авторы исследования, вызывают **автомобилевозы и контейнеровозы – на их борту пожары происходят в среднем каждые 60 дней.**

Отмечается, что за последние 10 лет больше всего инцидентов происходило в среду, а наиболее безопасный, по статистике AGCS, день – суббота.

**Больше всего случаев гибели судов зафиксировано в январе.**



***– технические аварийные случаи:***

- повреждения корпуса судна, судовой энергетической установки, электрооборудования, гребных винтов, валопроводов, вспомогательных механизмов, различных судовых устройств (якорного, шлюпочного, грузового и пр.);
- взрывы горючих газов;
- пожары по различным внутренним причинам;
- повреждения судна и его оборудования оружием.

***По причинам возникновения аварийные случаи*** разделяются на две группы:

- по вине экипажа;
- без вины экипажа.

***Виной экипажа является следующее:***

- нарушение Международных правил предупреждения столкновения судов и местных правил плавания, регламентирующих режим плавания и расхождение судов;
- нарушение правил судовождения;
- несоблюдение общепринятых практических приемов и способов управления судном;
- нарушение нормативных документов по безопасности морских перевозок;
- неоправданный риск при выборе курса и скорости и пренебрежение общепринятыми нормами эксплуатации судна и правилами судовождения;
- нарушение трудовой дисциплины – сон на вахте, игнорирование распоряжений и невыполнение инструкций и правил;
- нарушение правил технической эксплуатации судового оборудования и механизмов;
- нарушение правил пожаро-взрывобезопасности.

*К аварийным случаям, происходящим без вины экипажа*, относятся недостатки навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, конструктивные недостатки и скрытые дефекты судна и его оборудования, недоброкачественный ремонт, изношенность корпуса и механизмов, стихия.

Когда *Международная морская организация (ИМО)* приняла Резолюцию А.741 (18) *“Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ)”*, с включением в международный кодекс СОЛАС-74 главы *IX “Управление безопасной эксплуатацией судов”*, и какова его цель?

Международная морская организация (ИМО) 04 ноября 1993 года приняла Резолюцию А.741(18) «Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ)» с включением в международный кодекс СОЛАС – 74 главы IX «Управление безопасной эксплуатацией судов».

*По данным ИМО, около 80% всех аварийных случаев с судами мирового флота связаны с «человеческим фактором», т.е. с ошибками, нарушениями норм и правил со стороны лиц судового экипажа.*

*Кодекс учреждает свод международных стандартов (правил и норм), целью которых является обеспечение безопасности на море, предотвращение несчастных случаев или людей, избежание причинения ущерба окружающей среде и имуществу.*

*Среди навигационных аварий посадка на мель стоит на первом месте, как по количеству случаев, так и по убыткам от них. В мире каждые 10 дней в среднем происходит одна посадка на мель.*

## ***Основными причинами посадки судна на мель являются:***

- ошибки судоводителя – человеческий фактор **90%**
- форс-мажорные обстоятельства (метеоусловия) **5%**
- касание неизвестных препятствий **3%**
- недостаток средств навигационного обеспечения **1%**
- выход из строя главного двигателя или рулевого устройства **1%**

Районы, в которых наиболее часто происходят посадки на мель: подходы к портам, проливы, каналы, районы рейдовой разгрузки (особенно в Арктике).

## ***Наиболее частыми причинами являются:***

- незнание местных правил;
- пренебрежение рекомендациями лоции;
- плавание по буям без определения места судна по берегу;
- неудовлетворительный контроль за местом судна;
- неудовлетворительное управление судном при маневрировании;
- использование не откорректированных карт и пособий;
- небрежность при опознании берега и средств навигационного обеспечения;
- пренебрежение требованиями хорошей морской практики при плавании в малоисследованных районах;
- не использование эхолота при плавании вблизи берегов, особенно в мелководных районах.

## ***Наиболее типичные случаи посадки на мель по стихийным обстоятельствам:***

- действие прижимного ветра (в сторону берега);
- действие внезапного порыва на судно, стоящее на якоре;
- дрейф судна вместе со льдом в сторону мели;
- судно, лишенное возможности управляться, под действием шторма;
- преднамеренная посадка на мель в штормовых условиях.



# **Основные положения нормативных правовых актов действующих на морском транспорте в части организации и обеспечение безопасности судоходства.**

Проблема обеспечения безопасности судоходства является одной из важнейших на морском транспорте, так как от ее успешного решения зависит охрана жизни и здоровья членов экипажей судов и пассажиров, сохранность самих транспортных средств и перевозимых на них грузов. **Эта проблема давно превратилась из узконациональной в международную.**

**Многочисленные аварии в водах Мирового океана приносят человечеству огромные потери, как людские, так и материальные, особенно при авариях крупных пассажирских судов («Титаник» - 1459 человек, паром «Эстония» - свыше 800 человек) и нефтяных танкеров («Берге Истра», «Торри Каньон», «Амоко Кадис» и др.).**

По мере развития техники, увеличения размеров морских судов, резкого повышения интенсивности судоходства во многих районах Мирового океана все более настоятельно ставились вопросы о необходимости международно-правового регулирования безопасности мореплавания.



## *Гибель линкора «НОВОРОССИЙСК»*

Вечером **28 октября 1955 года** линкор вернулся из похода для участия в празднованиях по случаю **100-летия обороны Севастополя** и занял место на бочке № 3 в районе Морского госпиталя (**глубина 17 м воды и около 30 м вязкого ила**). Швартовка прошла нештатно — старпом, капитан 2-го ранга Г. А. Хуршудов, замещавший находившегося в отпуске командира корабля, проскочил нужное место на полкорпуса. После швартовки часть экипажа, включая временно исполняющего обязанности командира, убыла на берег. Старшим офицером остался помощник командира корабля З. Г. Сербулов.

**29 октября в 1 час 31 минуту под корпусом корабля с правого борта в носу раздался взрыв, эквивалентный 1000—1200 кг тротила, насквозь пробивший корпус линкора, вырвавший часть палубы полубака и пробивший в подводной части дыру в 150 м².**

**Поскольку в месте взрыва находились носовые кубрики, сразу погибло от 150 до 175 человек.** Взрыв произошёл возле Госпитальной стенки Севастопольской бухты. **Кроме того, через 30 секунд раздался второй взрыв по левому борту, в результате которого образовалась вмятина в 190 м².**

**Линкор пытались отбуксировать на мелководье, но прибывший на корабль командующий Черноморским флотом вице-адмирал В. А. Пархоменко приостановил начатую буксировку.** Запоздалое приказание о возобновлении буксировки оказалось бессмысленным: носовая часть уже села на грунт. **Не сразу адмирал позволил и эвакуировать незанятых в спасательных работах моряков, которых на юте скопилось до 1000 человек.**

**Когда решение об эвакуации было принято, крен корабля начал стремительно нарастать.**

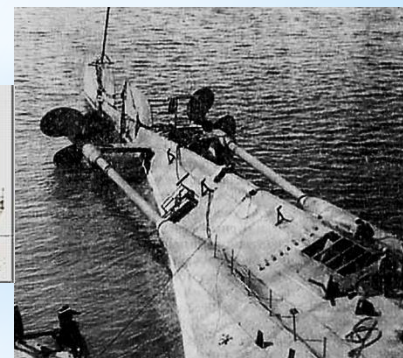
**В 4 часа 14 минут линкор лёг на левый борт и через мгновение уткнулся мачтами в грунт. В 22 часа корпус полностью исчез под водой.**

**В катастрофе погибли 829 человек**, включая аварийные партии с других кораблей эскадры.

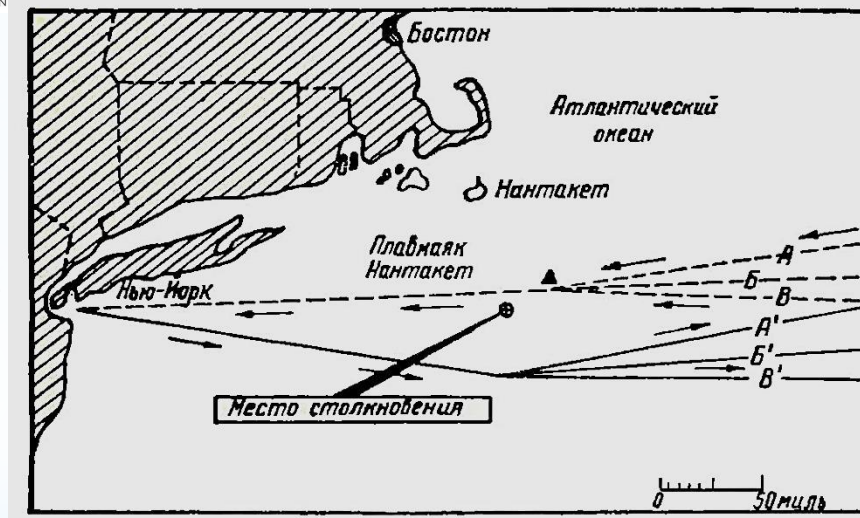
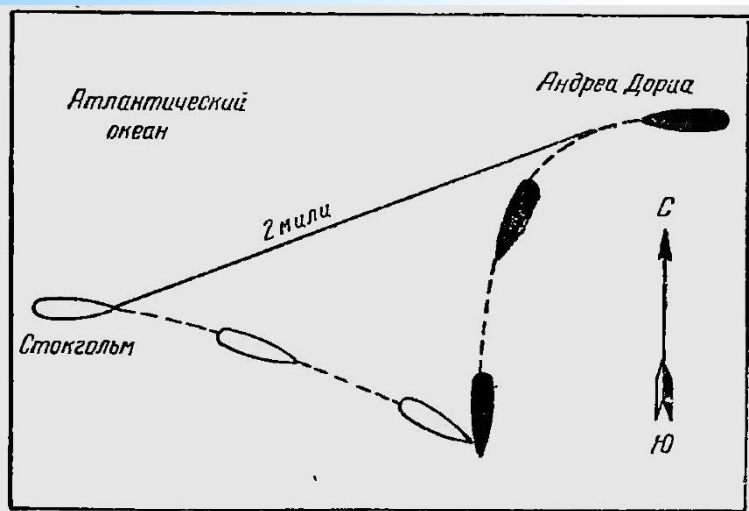
**Многие были заперты в отсеках опрокинувшегося корабля — из них удалось спасти лишь 9 человек (семерых через прорезанное в кормовой части днища отверстие и двоих из-под палубы юта, неплотно прилегавшей к грунту).**

**Водолазы перестали слышать стук**

**запертых в корпусе линкора моряков только 1 ноября.**



# Гибель итальянского лайнера Андреа Дориа



Место столкновения судов и рекомендованные курсы

Схема расположения судов перед столкновением

Столкновение произошло в ночь на **25 июля 1956 г. у побережья Новой Англии**. В результате одно из лучших современных итальянских судов стоимостью в 120 млн. рублей затонуло.

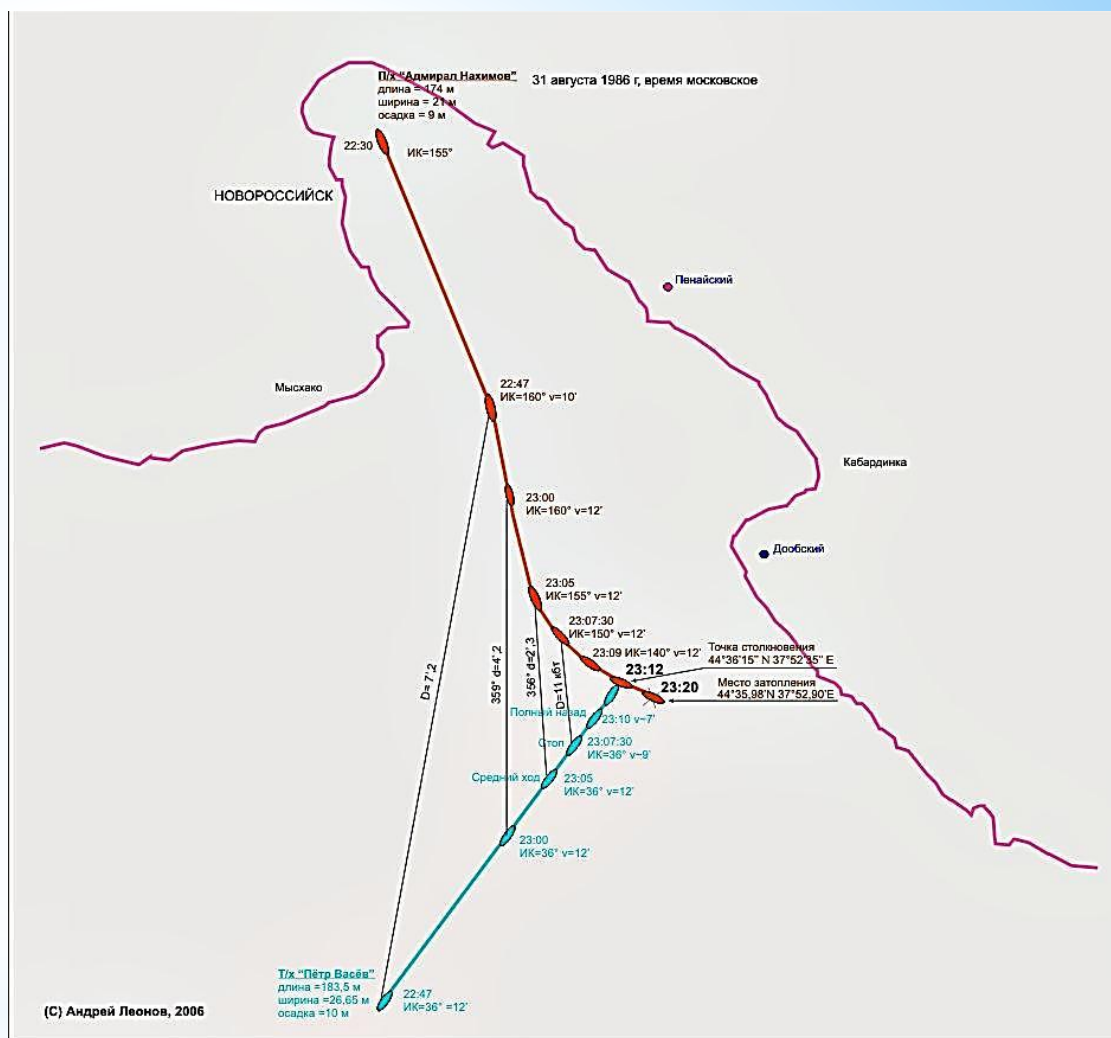
Пока установлено, что в момент столкновения сильно подкрепленный нос теплохода **«Стокгольм»** вошел в корпус турбохода **«Андреа Дориа»** более чем на **10 м**. Удар пришелся в правый борт, немного позади капитанского мостика, где образовалась пробоина шириной 12 м, простиравшаяся от главной палубы до скулы (рис. 2). **Первоначальный крен на правый борт до 25°, полученный судном, постепенно увеличивался и, спустя 10 часов 47 минут, «Андреа Дориа» затонул.** Из **1134** пассажиров и **572** членов экипажа, находившихся на его борту, **погибло 45 человек.**

# Гибель лайнера адмирал Нахимов



**31 августа 1986 года** в Цемесской бухте близ Новороссийска произошла катастрофа, которую впоследствии стали называть «советским Титаником». Но, в отличие от истории 1912 года, в данном случае не было никакого айсберга — **крушение явилось исключительно делом человеческих рук.**

Столкновение в Цемесской бухте пассажирского парохода **«Адмирал Нахимов»** и балкера **«Пётр Васёв»** произошло в 23:12 31 августа 1986 года в 13 км от **морского порта Новороссийска**. В результате **«Адмирал Нахимов» перевернулся и затонул в течение 48 минут, на его борту погибло 423 пассажира и члена экипажа.**



(С) Андрей Леонов, 2006

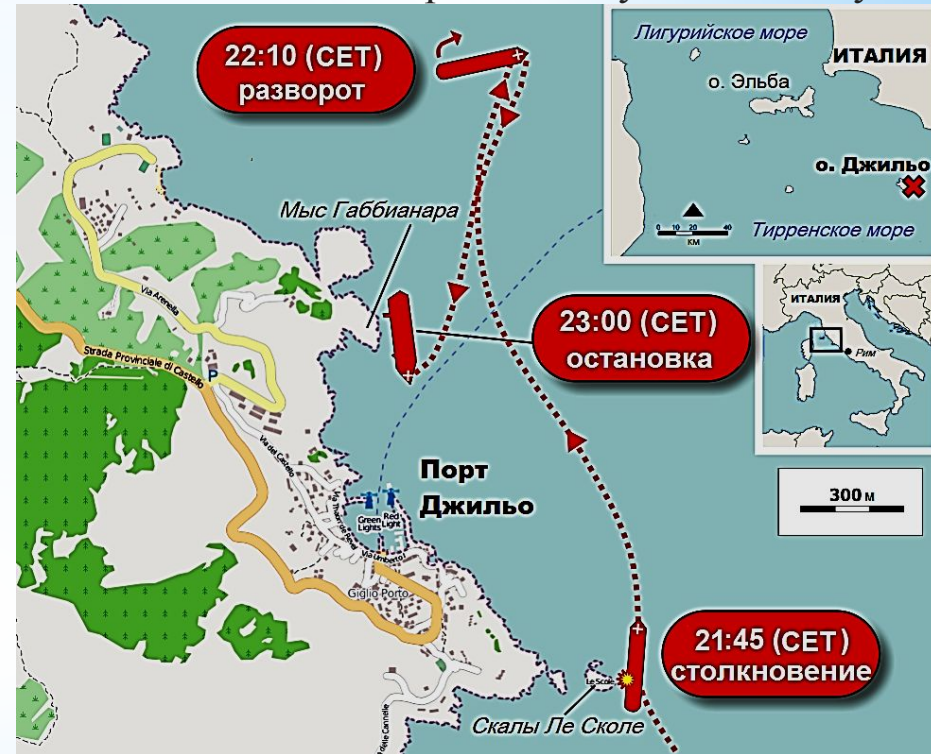


## Крушение «Коста Конкордии»

**Крушение круизного судна «Коста Конкордия»** — морская катастрофа, произошедшая в ночь с 13 на 14 января 2012 года в Тирренском море вблизи итальянского острова Джильо. «Коста Конкордия», один из крупнейших европейских теплоходов, во время круиза по западному средиземноморью с 4229 людьми на борту налетел на рифы и лёг на бок, унеся жизни 32 человек. Трагедия случилась на пути следования из Чивитавеккьи в Савону.

В результате касательного столкновения «Коста Конкордия» получила рваную пробоину в левом борту длиной 53 м, протянувшуюся между 52-м и 124-м шпангоутами. Самая нижняя точка повреждения располагалась на уровне 2 м выше киля, а верхняя в одном метре под ватерлинией. Через неё внутрь судна забортная вода начала поступать со скоростью 22 тонны в секунду. Скала плотностью  $2,7 \text{ т/м}^3$  повредила четыре отсека лайнера. Основной удар пришёлся на четвёртый (считая от кормы), в котором размещались насосная станция и компрессор установки для кондиционирования воздуха.

Жертвами крушения «Коста Конкордии» стали 32 человека — 27 пассажиров и 5 членов экипажа (2 официанта, 2 музыканта и стюард). Погибли 16 мужчин, 15 женщин и один ребёнок. 18 погибших были старше 60 лет, самому старому было 86



## ***Причины крушения.***

### ***1. Отклонение от безопасного маршрута.***

Утверждённый заранее маршрут предполагал проход «Коста Конкордии» на **автопилоте** посередине между Джильо и полуостровом Монте-Арджентарио. Скеттино на следствии первоначально заявил, что подошёл ближе, чтобы поприветствовать друга, потом отказался от своих показаний и сказал, что приблизиться к острову его заставил неизвестный менеджер корпорации-судовладельца «**Carnival Corporation & plc**».

### ***2. Языковой барьер между капитаном и рулевым.***

Команды Скеттино выполнялись с промедлением, что стало одной из причин опасного сближения со скалистым берегом острова Джильо.

### ***3. Посторонние на мостике во время маневрирования.***

Пассажирский администратор Манрико Джампедрони много говорил и отвлекал капитана. ***По-прежнему не установлена роль возлюбленной Скеттино Домники Чемортан.***

По её собственным показаниям, она молча стояла поодаль от постов управления и никак не мешала экипажу работать.

***Большое число погибших и раненых объясняется запоздалой передачей сигнала бедствия, задержкой при подготовке к эвакуации и плохой её организацией.***

***Не все люди на борту были оповещены экипажем о бедственном положении судна на понятном им языке, поэтому кто-то предпочёл остаться в каютах или в общественных помещениях, даже не надев спасательный жилет. Стюарды за редким исключением это не проконтролировали.***



## *Гибель нефтяной платформы «КОЛЬСКАЯ»*



*«Кольская»* — самоподъёмная нефтяная платформа, построенная в 1985 году финской судостроительной компанией «Раума Репола». 18 декабря 2011 года во время буксировки к Сахалину платформа перевернулась и затонула. В результате кораблекрушения погибло или пропало без вести 53 человека.

18 декабря 2011 года ледокол «Магадан» и буксир «Нефтегаз-55» буксировали платформу от западного побережья Камчатки на Сахалин. В процессе буксировки суда проходили район с сильным штормом — сила ветра достигала 15 м/с, высота волн — 5 м.

Волны разрушили два воздушных танка буровой, в которые начала поступать вода, насосы по её откачке работали на пределе.

Поступление воды привело к значительному дифференту на нос. Штормовыми волнами были повреждены палубные конструкции. Также был поврежден буксирный трос с ледокола «Магадан».

Причиной большого числа человеческих жертв стало наличие «лишних людей» на борту. Согласно «Инструкции по безопасности морских буксировок» п. 2.10:<sup>[1]</sup> «Для обеспечения безопасности буксируемого судна на его борту может находиться квалифицированный экипаж или его минимально необходимая часть, возглавляемая капитаном. Буксировка судна с пассажирами на борту запрещается». На борту «Кольской» в момент трагедии находились не имеющие никакого отношения к процессу буксировки буровики, страховой сюрвеер, геолог, врач, а также обслуживающий персонал, среди которого было 6 женщин.

Недостаточная прочность корпуса дала о себе знать ещё в августе 2011 года, когда по прибытию «Кольской» на судне-перевозчике «Траншельф» в порт Магадан в корпусе СПБУ были обнаружены трещины. Ремонт корпуса был проведён с отступлениями от требований по ремонту корпуса и носил временный характер<sup>[1]</sup>. Таким образом, СПБУ «Кольская» направили в зимний перегон, непредусмотренный её техническими характеристиками, с аварийным корпусом и 67 людьми на борту, большинство из которых не имели к буксировке никакого отношения.

## ***Крушение траулера «Дальний Восток»***

морская катастрофа, произошедшая 2 апреля 2015 года около 4:12 по сахалинскому времени (1 апреля в 21:12 по московскому времени) в **Охотском море** в **150** милях южнее Магадана.

В момент крушения на траулере находилось **132 человека**.

**Штатный экипаж 96 человек.**

В результате крушения **62 человек погибли, 7 пропали** без вести **63 рыбака были спасены**: они все получили разные степени переохлаждения организма.

Траулер за свою историю несколько раз менял владельцев и операторов. После спуска на воду, в **1989** году, судно под именем **«Стенде»** было передано Управлению «Запрыба» Министерства Рыбного Хозяйства (МРХ) СССР, порт приписки — город **Рига**.

В **2014** году траулер был приобретен ООО «Магеллан» (Южно-Сахалинск, Россия) и **переименован в «Дальний Восток»**. Новым портом приписки стал **Невельск** (остров **Сахалин**). После постройки стоимость судна составила \$40 млн, с дополнительным оборудованием — \$60—65 млн. **Окончательная стоимость судна на момент гибели, с учетом его возраста и изношенности, оценивалась примерно в \$30 млн.**

По одной из версий, причиной крушения стало **опрокидывание** траулера из-за нарушений **балластирования** судна во время подъёма **трала**.

По версии выживших свидетелей крушения, оно произошло из-за перегруза судна, спасательных средств на траулере было достаточно, но гидрокостюмы лежали не там, где надо, и из-за паники их не смогли вовремя найти

В результате расследования было **выяснено, что внутренние конструкции траулера были серьезно переделаны, были убраны водонепроницаемые перегородки для того, чтобы судно вмещало больше рыбы.**



По данным МЧС, во **время крушения экипаж судна составлял 132 человека**. На борту находились **78 россиян и 54 иностранца**. Иностранцы являлись гражданами **Мьянмы**(42), **Украины** (4), **Латвии** (3) и **Вануату**.

Траулер отправился в рейс **3 января из порта Владивосток**.

**Судно вышло из порта без граждан других стран на борту.**

Президент Дальневосточной ассоциации морских капитанов Петр Осичанский заявил российскому телевидению, что когда траулер последний раз заходил в российский порт в январе этого года, он имел на борту менее **70 членов экипажа**. **Дополнительные члены экипажа**, скорее всего были взяты на борт в **Пусане (Южная Корея)**, и **работали нелегально**.

## Гибель парома «ЭСТОНИЯ».

«**Estonia**» (ранее «**Viking Sally**», «**Silja Star**», «**Wasa King**») — эстонский паром судоходной компании «**Estline**», был построен в 1979 году в ФРГ на судовой верфи «**Meyer Werft**» в Папенбурге. **Затонул в ночь с 27 сентября на 28 сентября 1994 года**

**В результате крушения пропали без вести 757 человек и погибли 95 человек из 989 находившихся на борту пассажиров и членов экипажа.** Это крупнейшее в Европе кораблекрушение в мирное время.

«**Estonia**» покинула порт Таллина вечером 27 сентября 1994 года курсом на Стокгольм, когда в море бушевал шторм, а скорость ветра превышала 20 метров в секунду. В полночь «**Estonia**» разминулась в море с паромом компании «**Viking Line**» «**Mariella**» («Мариэлла»), на котором скорость парома «**Estonia**» посчитали слишком высокой. **В половине второго ночи с судна было отправлено короткое сообщение о помощи, вскоре судно пропало с радара парома «Mariella».** Отправителем сообщения считают предположительно второго или четвёртого штурмана. **Из сообщения понятно, что крен судна в тот момент был очень опасным — 20-30 градусов, и слышно, что на корабле включена противотуманная сирена, чтобы разбудить пассажиров.** Паром затонул между **00:55 и 01:50 (UTC+02)**. На современных навигационных картах указано место гибели парома **59°22' с. ш. 21°40' в. д.** (глубина 83 м).



## ***Спасательная операция***

На помощь поспешили находящиеся в ближайших водах *паромы сообщения Хельсинки-Стокгольм: «Силья Симфония», «Silja Europa» («Силья Европа»), «Изабелла», «Мариэлла», немецкий пассажирский «Finnjet».*

*Поблизости был ещё эстонский грузовой корабль, но он продолжил свой путь на юг.*

*В дальнейшем на место прибыли финские сторожевики «Tursas» и «Valpas» и тральщик «Uusimaa» со своими водолазами.*

*На месте крушения был такой сильный шторм, что прибывшие первыми паромы не смогли спасти всех оказавшихся в воде.*

*Оставшихся в живых были вынуждены собирать с поверхности силами ныряльщиков береговой охраны и воздушных сил Финляндии и Швеции, вертолётами спасательного отряда Хельсинки, и вертолётами частных лиц только с наступлением утра.*

*Находящиеся на месте корабли, большей частью «Мариэлла», спасли всего 38 человек.*

*Финские вертолёты, главным образом борт береговой охраны «Super Puma», спасли 49 человек. Шведские вертолёты — 50.*

*Всего над «Эстонией» летало 13 шведских, 12 финских, два датских и один российский вертолёт. С накренившейся «Эстонии» не успели спустить большинство имевшихся спасательных шлюпок, но самонадувающихся резиновых плотов на волнах было множество.*

*Проблемой было то, что сильный ветер быстро уносил спасательные плоты с места крушения. Из 989 находившихся на борту (803 пассажира и 186 членов экипажа) спасли 137 человек (94 пассажира и 43 члена экипажа).*

*При этом пропали без вести 757 человек (651 пассажир и 106 членов экипажа), и были опознаны 95 погибших (58 пассажиров и 37 членов экипажа).*

*852 погибших (включая пропавших) были гражданами 17 государств.*

# ГИБЕЛЬ ФРЕГАТА «ХЕЛЬГЕ ИНГСТАД»: НЕПРОФЕССИОНИЗМ НА ФОНЕ НАГЛОСТИ

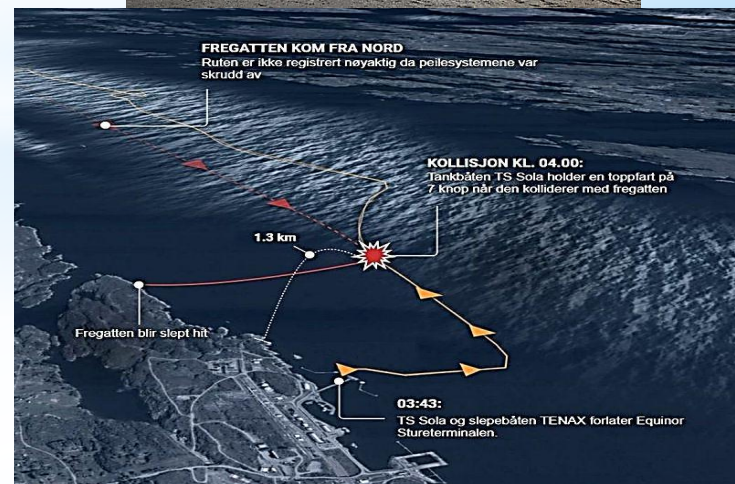
8 НОЯБРЯ 2018 ГОДА

Норвежский фрегат Helge Ingstad, который 8 ноября столкнулся с танкером, окончательно затонул, сообщила газета Aftenposten. Там отметили, что судно ВМС Норвегии сползло с мели, на которую его после аварии затащили буксиры, после чего корабль полностью ушел под воду. Министерство обороны страны пока не заявляло о планах по подъему и восстановлению фрегата.

Нефтяной танкер и боевой фрегат столкнулись у западного побережья Норвегии 8 ноября. Авария произошла в муниципалитете Эйгарден, расположенном на нескольких островах. HNoMS Helge Ingstad начал заполняться водой, в то время как 137 членов экипажа эвакуировались с судна, сообщили представители спасательной службы. По данным полиции, в результате инцидента пострадали семь человек, погибших нет. Известно, что фрегат следовал на военно-морскую базу Хоконсверн после участия в крупномасштабных учениях НАТО Trident Juncture.

После столкновения с танкером командир сразу направил фрегат в сторону берега, стараясь посадить его на мель и таким образом спасти. Но корабль с десятиметровой пробоиной вдоль правого корпуса начал тонуть. Причалив максимально близко к берегу, фрегат лег на правый борт, и большая его часть оказалась под водой. Все последующие попытки спасателей прикрепить корабль к берегу стальными тросами и стабилизировать его положения с помощью буксиров, а также постоянная откачка воды не принесли ожидаемых результатов. По данным международной Системы автоматической идентификации судов AIS, норвежский фрегат перед столкновением с танкером шел с выключенным транспондером.

*Как сообщили в норвежском центре управления движением судов, перед самым столкновением команду фрегата несколько раз предупреждали по радио об опасном сближении с танкером. С фрегата на эти данные отвечали, что «ситуация находится под контролем».*



# Основы международного морского права.

## Понятия «территориального моря», «прилежащей зоны», внутренних морских вод».

### Территориальное море.

Территориальные воды (территориальное море) — полоса моря (океана), прилегающая к берегу, находящемуся под суверенитетом прибрежного государства, или к его внутренним водам, и составляющая часть государственной территории.

**Прилежащая зона** — часть морского пространства, прилегающая к территориальному морю, в котором прибрежное государство может осуществлять контроль в определённых законом установленных областях.

**Внутренние воды** — часть водной территории государства.

Внутренние воды состоят **из морских и неморских вод.**

**Внутренними неморскими** водами являются воды рек, озёр, каналов и иных водоёмов, в том числе пограничные воды, расположенные в пределах государственных границ.

**К числу внутренних морских вод относятся морские воды**, в том числе воды государств-архипелагов, расположенные в сторону берега от прямых исходных линий, принятых для отсчёта ширины территориального моря; воды портов; воды заливов, берега которых принадлежат одному государству, и если их **ширина не превышает 24 морских миль;**  
**а также исторические моря и заливы.**



# Правовой режим внутренних вод.

## Понятие внутренних морских вод.

Общее определение термина «**внутренние морские воды**» звучит следующим образом:

- это водное пространство, расположенное между исходными линиями и берегом государства и являющегося его частью.

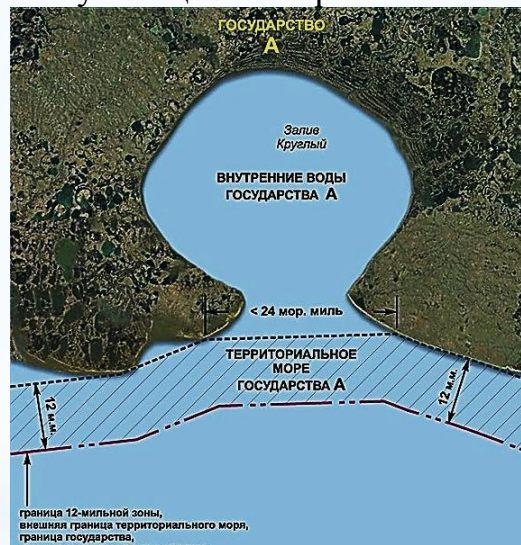
Исходные линии, от которых отсчитываются морские пространства, бывают двух видов:

- нормальные – совпадающие с линией наибольшего отлива, зафиксированной на официально опубликованных картах прибрежного государства. Эти линии используются в случаях, когда речь идет об обычном пологом берегу;
- прямые – их проводят путем соединения выступающих в море точек побережья, если оно неровное, извилистое, имеет много заливов и т.д.

**В состав внутренних морских вод входят:**

1. Воды портов, ограниченные линией, проходящей через наиболее удаленные в сторону моря точки постоянных сооружений порта: причалов, гидротехнических сооружений и т.д.

2. Воды заливов, бухт и лиманов, берега которых полностью принадлежат прибрежному государству, и ширина входа в которые **не превышает 24 морских миль**



**Углубление не признается заливом**, если его площадь меньше площади полукруга, диаметром которого служит линия, пересекающая вход в это углубление. Если ширина входа в залив **превышает 24 морские мили**, то линия указанной длины проводится внутри таким образом, чтобы ею было отграничено большее водное пространство.

### 3. *Исторические воды – заливы, бухты, лиманы с неограниченной шириной входа.*

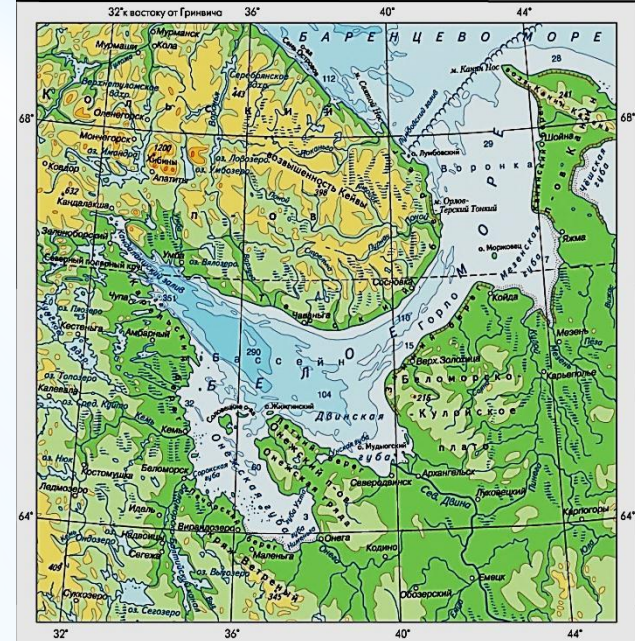
Основанием для включения «исторических» вод во внутренние служат три фактора:

- во-первых, если над этими водами прибрежное государство осуществляло суверенитет на протяжении длительного времени, и никто не может доказать обратного;
- во-вторых, если эти воды имеют важное и особое экономическое, оборонное и стратегическое значение для данной страны;
- в-третьих, если имеет место молчаливое признание большинства государств.

*«Историческими»* объявлены заливы:

- Бристольский (Великобритания);
- Форт-оф-Форт;
- Мори-Ферт (Великобритания);
- Консепшн (Чили);
- Шало (Великобритания);
- Гудзонов (Канада);
- Канкаль (Франция);
- Делавер (США);
- Монтерей (США);
- Чесапикский (США);
- Санта-Моника (США).

*Исторические моря в РФ* Карское, Лаптевых, Чукотское, Восточно-Сибирское – являются историческими водными путями России.

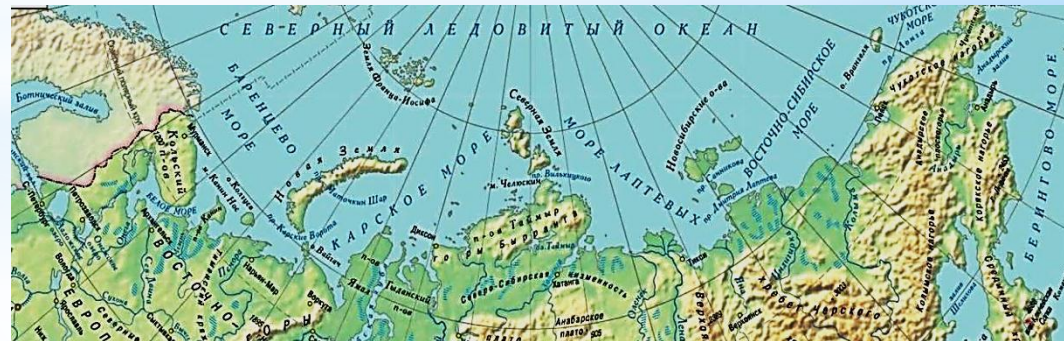


### *Исторические воды Российской Федерации.*

Воды Белого моря (рис. 17) являются внутренними водами РФ по линии выдающихся в море мысов:

- Канин Нос;
- Святой Нос, расстояние между ними составляет 82 мили.

На воды, находящиеся южнее этой линии полностью распространяется законодательство РФ, касающееся мореплавания и ведения морского промысла.



## ***Правовой режим территориального моря.***

***Территориальное море*** — это морской пояс, примыкающий к сухопутной территории (основному сухопутному массиву и островам) и внутренним водам государств и находящийся под суверенитетом прибрежного государства. В Конвенции ***о территориальном море и прилежащей зоне*** 1958 г. и Конвенции ООН ***по морскому праву*** 1982 г. (ч. II) отражена специфика территориального моря. В соответствии с требованиями норм международного права каждое прибрежное ***государство национальным законодательством*** определяет правовой режим своего территориального моря, поскольку оно входит в состав государственной территории, а его ***внешняя граница является государственной границей прибрежного государства на море.***

***Территориальное море, его дно и недра, воздушное пространство над ним*** являются составной частью территории прибрежного государства и находятся под его суверенитетом. Суверенитет прибрежного государства над территориальным морем осуществляется с соблюдением норм международного права.

Территориальное море имеет большое значение для международного морского судоходства. Этим объясняется основная особенность его правового режима (например, по сравнению с режимом внутренних морских вод), которая заключается в ***праве мирного прохода.***

Прибрежное государство может принимать законы и правила, относящиеся к безопасности судоходства и регулированию движения судов в территориальном море.

Ширина территориального моря не должна превышать ***12 морских миль***. В большинстве стран принята 12 – мильная норма (***Россия, Польша, Франция, Япония, Индия и др.***).

***Отсчет ширины территориального моря производится:***

- 1) от линии наибольшего отлива;
- 2) от условной линии внутренних вод;
- 3) от ***прямых исходных ("базисных") линий***, соединяющих выступающие в море точки морского побережья (такой метод применяется в местах, где береговая линия глубоко изрезана или вдоль берега имеется цепь островов).

Географические координаты точек, через которые проходят прямые исходные линии для отсчета территориального моря России, утверждаются ***Правительством РФ и объявляются в Извещениях мореплавателям (ст. 5 Закона о Государственной границе РФ).***

В ***отдельных государствах*** принята меньшая ширина:

- 6 морских миль ***Греция;***
- 4 морских мили ***Норвегия;***
- 3 морских мили ***США, ФРГ и др..***



## **Правовой режим Прилежащей зоны к территориальному морю.**

### **Прилежащая зона (ст. 34 конвенции).**

1. В зоне, прилежащей к его территориальному морю и называемой прилежащей зоной, прибрежное государство может осуществлять контроль, необходимый:

- а) для предотвращения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил в пределах его территории или территориального моря;
- б) для наказания за нарушение вышеупомянутых законов и правил, совершенное в пределах его территории или территориального моря.

2. Прилежащая зона не может распространяться за пределы **двадцати четырех морских миль** от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря



Национальным законодательством прибрежного государства *определяются органы и их полномочия по контролю в прилежащей зоне.*

#### **Контроль включает право:**

- остановить судно,
- произвести осмотр и, если выяснится, что имело место нарушение, принять меры, необходимые для осуществления расследования обстоятельств нарушения и наказания за него.

*Прибрежное государство* не должно осуществлением своих прав в прилежащей зоне наносить ущерба правам и интересам других государств, правомерно использующих эту зону.

*За нарушение режима прилежащей зоны может быть предпринято преследование нарушителя*, в том числе в открытом море, если оно осуществляется **"по горячим следам"** (т. е. начато в прилежащей зоне и ведется непрерывно). Преследование возможно только в связи с нарушением прав, для защиты которых эта зона установлена.

## **Исключительная экономическая зона.**

**Особый правовой режим исключительной экономической зоны (ст. 55 конвенции).**

**Исключительная экономическая зона** представляет собой район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему, который подпадает под установленный в настоящей Части особый правовой режим, согласно которому права и юрисдикция прибрежного государства и права и свободы других государств регулируются соответствующими положениями настоящей Конвенции.

**Права, юрисдикция и обязанности прибрежного государства в исключительной экономической зоне (ст. 56 конвенции).**

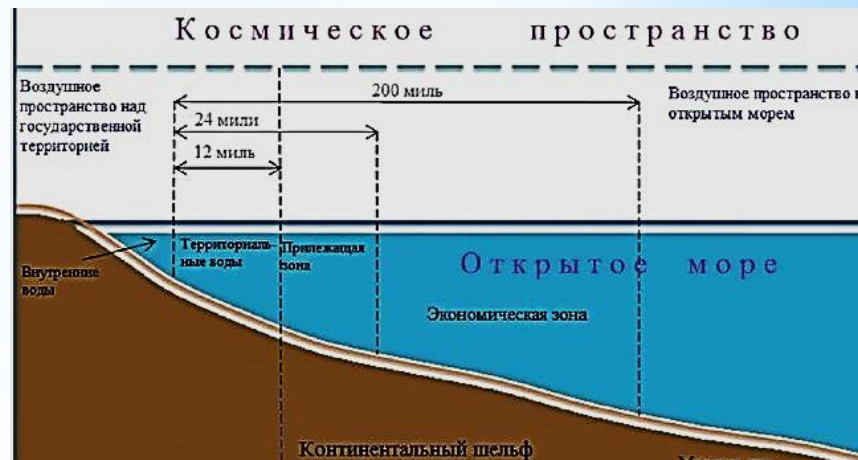
**Прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет:**

**a)** суверенные права в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов как живых, так и неживых, в водах, покрывающих морское дно, на морском дне и в его недрах, а также в целях управления этими ресурсами, и в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке указанной зоны, таких как производство энергии путем использования воды, течений и ветра;

**b)** юрисдикцию, предусмотренную в соответствующих положениях настоящей Конвенции, в отношении:

- i) создания и использования искусственных островов, установок и сооружений;
- ii) морских научных исследований;
- iii) защиты и сохранения морской среды;

**c)** другие права и обязанности, предусмотренные в настоящей Конвенции. Прибрежное государство при осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей по настоящей Конвенции в исключительной экономической зоне должным образом учитывает права и обязанности других государств и действует в порядке, совместимом с положениями настоящей Конвенции.

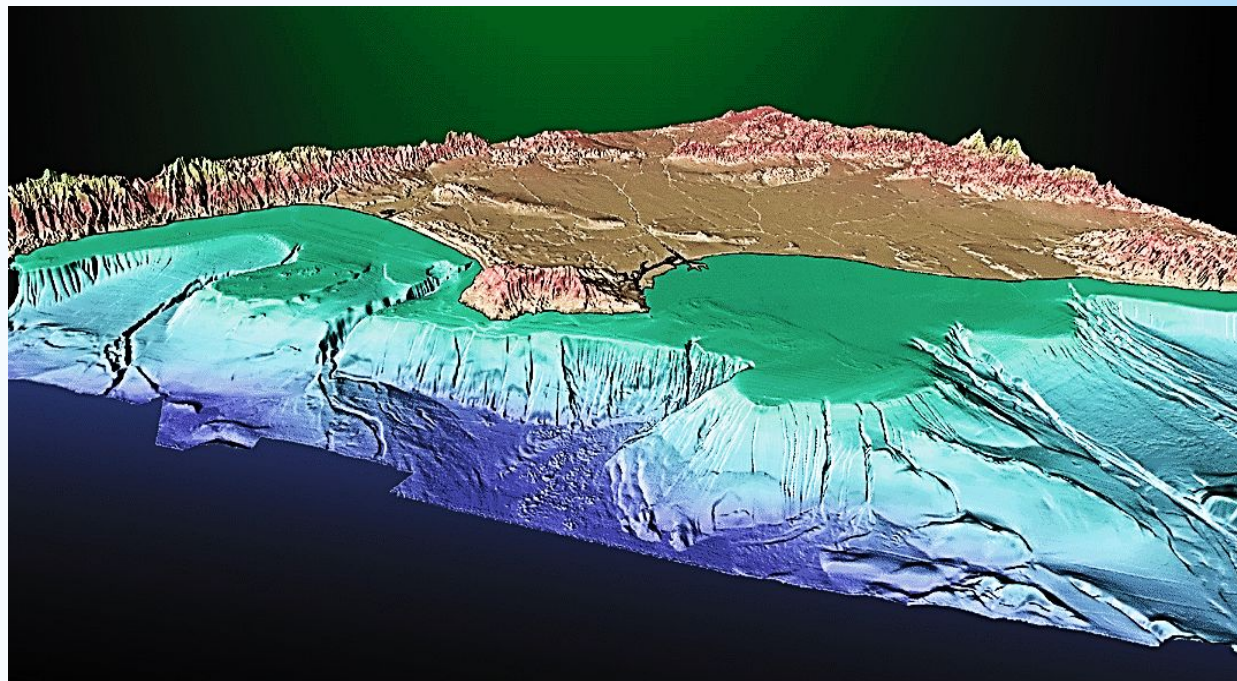


**Ширина исключительной экономической зоны** не должна превышать **200 морских миль**, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря.

## ***Правовой режим континентального шельфа.***

***Континентальный шельф*** — это участок морского дна и недр за пределами территориального моря прибрежного государства со смешанным международно-правовым режимом.

***Географически континентальный шельф*** представляет собой подводное продолжение материка, обладающее общими с ним геологическими характеристиками. Он простирается до глубины ***100—200 м***, после чего переходит в ***континентальный склон***. Континентальный склон переходит в ***континентальный подъем***, которое, в свою очередь, ***переходит в дно океана (ложе)***. Континентальный шельф, склон и подъем образуют подводную окраину материка.



***Юридическое понятие континентального шельфа*** шире его географического понятия, ибо включает в себя помимо самого шельфа прибрежные районы морского дна, где континентального шельфа в геологическом смысле нет, а также районы морского дна за пределами континентального шельфа.

***Правовой режим континентального шельфа определяется двумя международными документами:***

- 1. Конвенция ООН по континентальному шельфу 1958 года;***
- 2. Конвенция ООН по Морскому праву 1982 года.***

Согласно **ст. 1 Конвенции 1958 г.** термин **континентальный шельф** относится «к поверхности и недрам морского дна подводных районов, примыкающих к берегу, но находящихся вне зоны территориального моря, **до глубины 200 метров, или**, за этим пределом, до такого места, до которого глубина **покрывающих вод позволяет разработку естественных богатств этих районов**».

Согласно **ст. 76.** Конвенции по морскому праву определение континентального шельфа. **Континентальный шельф прибрежного государства** включает в себя морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всем протяжении естественного продолжения его сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка или на расстояние **200 морских миль** от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, когда внешняя граница подводной окраины материка не простирается на такое расстояние.

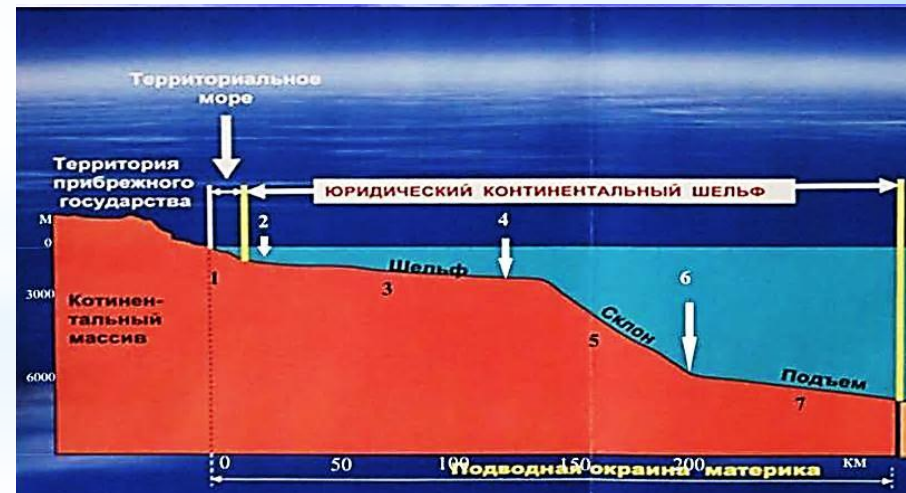
### **Границы континентального шельфа.**

**Внутренняя граница юридического континентального шельфа** соответствует морской границе **территориального моря**. Согласно **ст. 76 п. 1 Конвенции 1982 г.** «континентальный шельф прибрежного государства включает в себя морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря». **Отсюда вытекает, что юридически континентальный шельф не включает морское дно территориального моря.**

Вопрос о внешней границе континентального шельфа требует более детального рассмотрения.

**Конвенция 1958 г. устанавливает два критерия для определения внешней границы континентального шельфа:**

1. глубина (200 м); или
2. техническая доступность (так называемый критерий эксплуатабельности).



Таким образом, **положения ст. 76 конвенции 1982 г.** позволяют любому **государству, независимо от морфологии морского дна (наука о происхождении, истории развития и современных процессах, изменяющих рельеф дна Мирового океана), прилегающего к его побережью, даже в случае отсутствия географического шельфа и окраины, устанавливать 200-мильный континентальный шельф.**

Такое право дается прибрежному государству независимо от того, установило ли оно 200-мильную исключительную экономическую зону.

**Подводная окраина материка** в соответствии с п. 3 ст. 76 Конвенции 1982 г. включает в себя находящееся под водой продолжение континентального массива прибрежного государства и состоит из **поверхности и недр шельфа, склона и подъема.**

Она не включает в себя дно океана на больших глубинах, в том числе его океанические хребты или его недра.

**Комиссия ООН по границам континентального шельфа.**

Поскольку достаточно сложно проконтролировать толщину осадочных пород или определить, где кончается подводная окраина материка, в Конвенции 1982 г. предусматривается создание специальной **Комиссии по границам континентального шельфа.**

**Комиссия состоит из 21 члена,** являющихся специалистами в области геологии, геофизики или гидрографии, которые выбираются государствами-участниками с учетом принципа справедливого географического представительства.

**В функции Комиссии входит рассмотрение** представляемых прибрежными государствами данных и вынесение рекомендаций по вопросам, касающимся установления внешних границ континентального шельфа **за пределами 200 морских миль.** Необходимо подчеркнуть, что Комиссия не устанавливает границ континентального шельфа, она лишь выносит рекомендации, в то время как решение остается на усмотрение прибрежного государства. Кроме того, Комиссия предоставляет научно-технические консультации по просьбе заинтересованных государства в ходе подготовки данных относительно таких границ.

**Границы шельфа, установленные прибрежным государством на основе указанных рекомендаций, являются окончательными и для всех обязательными (ст. 76, п. 8 Конвенции 1982 г.).**

***Международно-правовой режим континентального шельфа***, предусмотренный Конвенцией 1982 г., основывается на стремлении примирить взаимопротиворечащие интересы международного судоходства и все более настойчивые притязания прибрежных государств на расширение суверенитета над морскими пространствами за пределами территориального моря, обусловленные прежде всего возрастающим уровнем научно-технического прогресса.

### **Права прибрежного государства на континентальный шельф.**

Согласно ст. 77 Конвенции 1982 г. прибрежное государство осуществляет над континентальным шельфом суверенные права в целях его разведки и разработки его природных ресурсов. Можно выделить следующие основные особенности суверенных прав:

1. Права прибрежного государства на континентальный шельф не зависят от эффективной или фиктивной оккупации им шельфа или от прямого об этом заявления. Права прибрежного государства существуют *ipso facto* и *ab initio* на основе его суверенитета над сушей.
2. Суверенные права носят исключительный характер в том смысле, что, если прибрежное государство не осуществляет разведку континентального шельфа или не разрабатывает его природные ресурсы, никто не может делать этого без определенно выраженного согласия прибрежного государства. В то же время осуществление прав прибрежного государства на континентальном шельфе не должно нарушать или приводить к какому-либо неоправданному вмешательству в судоходство и другие права и свободы других государств.
3. Суверенные права носят строго ограниченный характер, то есть прибрежное государство не может осуществлять другие исключительные права, которые не касаются разведки и разработки природных ресурсов его континентального шельфа. Например, права прибрежного государства не распространяются на суда, затонувшие на шельфе. В данном отношении суверенные права отличаются от территориального суверенитета.
4. Природные ресурсы кроме минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр также включают «сидячие виды» живых организмов, например, устриц, моллюсков и морских ушек. Вопрос о том, относятся ли крабы и омары к категории сидячих видов, является предметом обсуждения.

5. В отношении континентального шельфа в Конвенции 1982 г. не содержится положений аналогичных ст. 73 об обеспечении выполнения законов и правил прибрежного государства в ИЭЗ. *Тем не менее, существует общепризнанное мнение, что п. 2 ст. 111, в котором предусматривается право преследования за нарушение законов и правил прибрежного государства, применимых к континентальному шельфу, предполагает, что прибрежное государство обладает законодательной и исполнительной юрисдикцией в отношении континентального шельфа.*

Кроме указанных суверенных прав прибрежное государство обладает юрисдикцией в отношении искусственных островов, морских научных исследований, захоронения и других целей. Соответствующие положения можно обобщить следующим образом:

1. Согласно ст. 80 Конвенции 1982 г. статья 60, касающаяся искусственных островов, установок и сооружений в ИЭЗ, применяется *mutatis mutandis* к континентальному шельфу. *Отсюда следует, что на континентальном шельфе прибрежное государство имеет исключительное право сооружать, разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование таких искусственных островов, установок и сооружений, а также обладает над ними исключительной юрисдикцией.*
2. Прибрежное государство обладает юрисдикцией в отношении морских научных исследований на континентальном шельфе в соответствии с п.1 ст. 56 и п.1 ст. 246 Конвенции 1982 г. *В п. 2 ст. 246 разъясняется, что морские научные исследования на континентальном шельфе должны проводиться с согласия прибрежного государства.*
3. Согласно п. 5 ст. 210 Конвенции 1982 г. *прибрежное государство имеет право разрешать, регулировать и контролировать захоронения на континентальном шельфе.*
4. Прибрежное государство в соответствии со ст. 81 Конвенции 1982 г. *обладает исключительным правом разрешать и регулировать бурильные работы на континентальном шельфе.*

### **Свободы других государств на континентальном шельфе.**

В соответствии с Конвенцией 1982 г. *все государства имеют право прокладывать подводные кабели и трубопроводы на континентальном шельфе (ст. 79, п. 1). Однако направление трассы трубопроводов на континентальном шельфе должно быть согласовано с прибрежным государством (ст. 79, п. 3).*

Поскольку в соответствии с п. 1 ст. 78 Конвенции 1982 г. права прибрежного государства на континентальный шельф не затрагивают правового статуса покрывающих вод и воздушного пространства над этими водами, все государства пользуются свободами судоходства в этих водах и свободами полета в этом воздушном пространстве. Тем не менее, как указывалось выше, прибрежное государство обладает юрисдикцией в отношении искусственных островов, морских научных исследований и захоронений на континентальном шельфе. *Таким образом, свободы судоходства и полета могут ограничиваться юрисдикцией прибрежного государства; в этом смысле правовой режим вод, покрывающих континентальный шельф, и воздушного пространства над ними отличается от правового режима открытого моря.*

### ***Правовой режим открытого моря.***

**Открытое море** – это водная часть морских пространств (за исключением морского дна, которое имеет особый правовой статус), находящаяся за пределами национальных юрисдикций, открытая для использования всем государствам (рис. 20). Основой правового режима открытого моря является принцип его свободы, выдвинутый Г. Гроцием в 1609 г. в трактате "О свободе морей". В XIX в. принцип свободы открытого моря получил всеобщее признание.

***Женевская конвенция об открытом море 1958 г.*** определяет открытое море как все части моря, которые не входят ни в территориальное море, ни во внутренние воды какого-либо государства (ст. 1). ***Это пространство, расположенное за внешней границей территориального моря, открытое для общего и равного пользования всеми нациями без распространения на него суверенитета какого-либо государства.***

**В Конвенции по морскому праву 1982 г.** отсутствует определение открытого моря. Закреплен усложненный пространственный признак: положения Конвенции, относящиеся к открытому морю, применяются ко всем частям моря, которые не входят ни в ИЭЗ, ни в территориальное море (ст. 86). **Морские пространства, за пределами которых находится открытое море, можно обозначить как территории, на которые распространяется юрисдикция (суверенитет) прибрежного государства в полном объеме (внутренние, архипелажные и территориальные воды) либо в объеме, установленном международным правом (континентальный шельф и ИЭЗ).**



Ни одно государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету.

Женевская конвенция об открытом море закрепила перечень свобод открытого моря:

- свобода судоходства;
- свобода полетов;
- свобода рыболовства;
- свобода прокладки подводных кабелей и трубопроводов;
- свобода возводить искусственные острова и другие установки;
- свобода научных исследований;
- свобода разведки и разработки естественных ресурсов (имеет определенные ограничения; требует особого режима).

Перечень свобод является открытым, неисчерпывающим, а сами свободы не имеют абсолютного характера.

**Статья 87 международной конвенции ООН по морскому праву** о свободе использования открытого моря гласит.

Открытое море открыто для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю. Свобода открытого моря осуществляется в соответствии с условиями, определяемыми в настоящей Конвенции, и другими нормами международного права. Она включает, в частности, как для прибрежных государств, так и для государств, не имеющих выхода к морю:

*a) свободу судоходства;*

*b) свободу полетов;*

*c) свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы, с соблюдением Части VI;*

*d) свободу возводить искусственные острова и другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом, с соблюдением Части VI;*

*e) свободу рыболовства, с соблюдением условий, изложенных в Разделе 2;*

*f) свободу научных исследований, с соблюдением частей VI и XIII.*

Исъятия из принципа исключительной юрисдикции государства флага:

*– право военных кораблей останавливать и осматривать в открытом море суда других государств, подозреваемых в разрыве или повреждении подводных кабелей и трубопроводов.*

Военный корабль вправе проверить национальную принадлежность судна и составить протокол о нарушении.

*Протокол должен быть передан государству флага судна;*

*– военный корабль в открытом море вправе остановить и произвести осмотр судна, если есть основания подозревать его в занятии пиратством.*

*Любое государство может захватить пиратское судно или летательный аппарат в открытом море или другом пространстве за пределами национальной юрисдикции, арестовать находящихся на пиратском судне лиц и захватить имущество;*

*– военный корабль в открытом море вправе остановить и осмотреть судно, если есть основания полагать, что судно занимается работорговлей;*

*– военный корабль вправе остановить и осмотреть судно, если есть основания полагать, что это судно не имеет национальности либо в действительности имеет ту же национальность, что и военный корабль, хотя на нем поднят флаг другого государства, или судно вообще отказывается поднимать флаг.*

***Свобода рыболовства (право промысла)*** предоставляется всем государствам в открытом море при условии соблюдения международных обязательств, в том числе в отношении прав прибрежных государств (воды ИЭЗ). Свобода рыболовства предполагает различные виды промысла живых ресурсов.

Конвенция 1982 г. подчеркивает связь права государства на промысел с его обязанностями принимать меры по регулированию промысла в целях сохранению морских живых ресурсов. ***Международное право предусматривает комплекс мер по регулированию промысла и сохранения живых ресурсов открытого моря:***

- определение допустимого улова (обязанность государств заключать соглашения по регулированию промысла);
- регулирование промысла в определенных участках открытого моря – Конвенция по сохранению живых ресурсов юго-восточной Атлантики 1969 г., ***Конвенция о рыболовстве и сохранении живых ресурсов в Балтийском море и Бельтских проливах 1973 г.;***
- регулирование промысла отдельных видов живых ресурсов – Конвенция по регулированию китобойного промысла 1949 г., Международная конвенция по сохранению атлантических тунцов 1966 г.



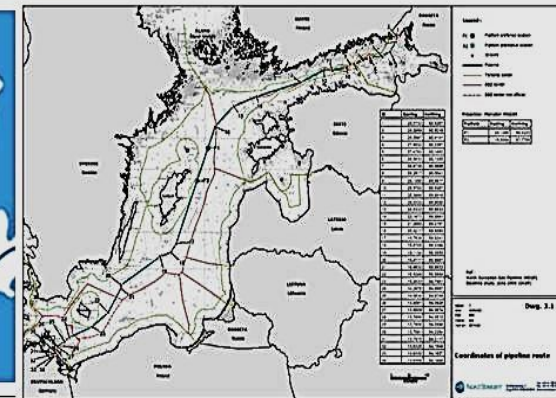
***Свобода морских научных исследований*** является одной из новых свобод открытого моря: она установлена в Конвенции 1982 г. (ст. 238). Все государства независимо от их географического положения и компетентные международные организации вправе проводить морские научные исследования. В водах ИЭЗ эта свобода ограничена суверенными правами прибрежных государств.



Если берега двух государств расположены один против другого или примыкают друг к другу, то в качестве разграничительной линии их территориального моря используется **срединная линия**. Она проводится таким образом, что каждая ее точка является равноотстоящей от ближайших точек исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря.

Принцип срединной линии может быть положен в основу разграничения при заключении специальных соглашений. Государства с учетом различных обстоятельств (исторических, географических, экономических и др.) вправе избрать и иной способ разграничения. *Такие соглашения были подписаны СССР с Польшей о разграничении советских и польских территориальных вод в Гданьском заливе Балтийского моря (1958 г.), СССР и Турцией об определении линии морской границы между советскими и турецкими территориальными водами на Черном море (1973 г.).*

## Международные принципы разделения морских пространств до 1982 г.: «срединная линия»



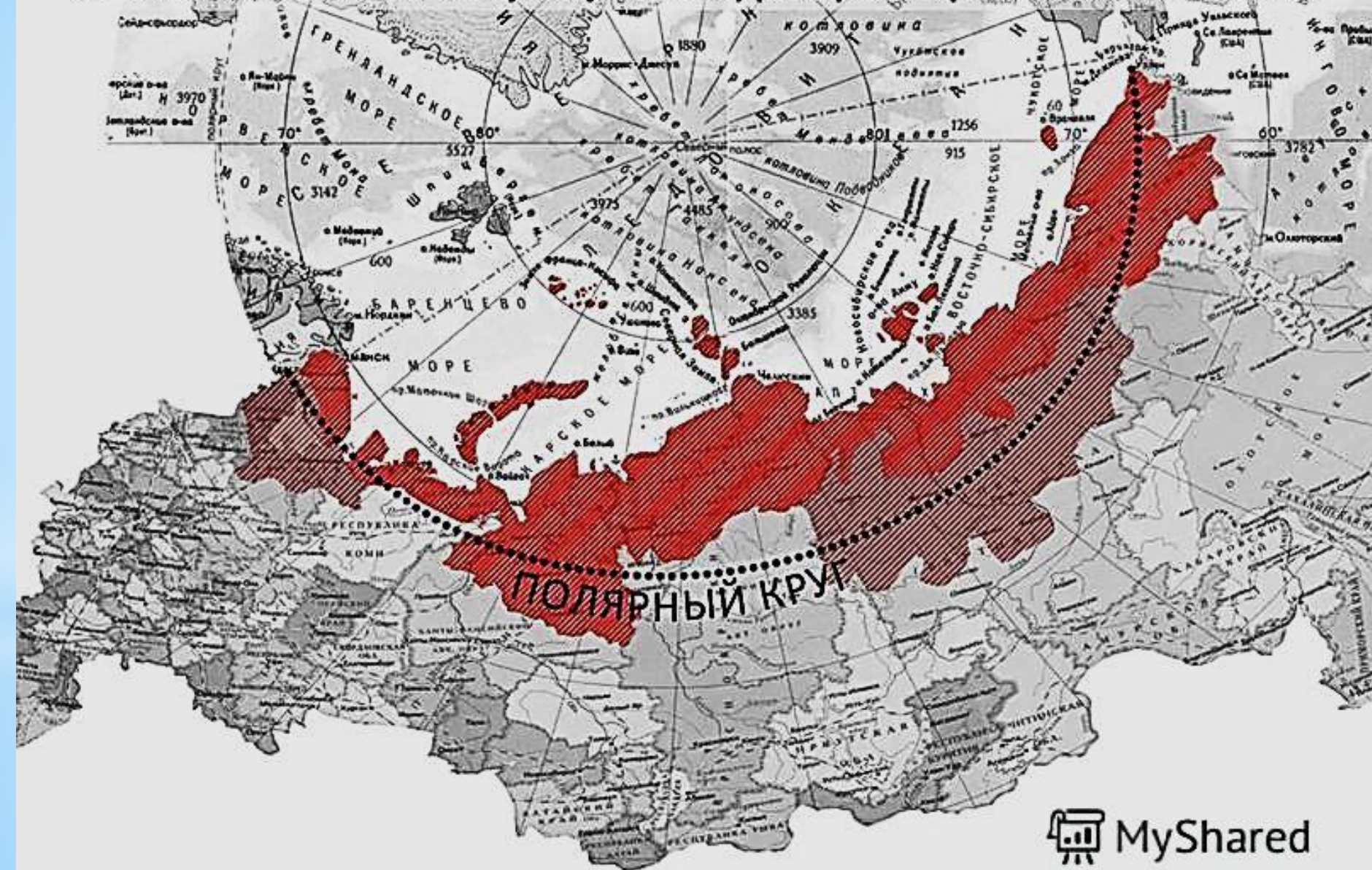
Окончательный отказ от срединной линии закреплен в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Несмотря на то, что принцип срединной линии был "лишен" своего приоритетного значения, на практике государства предпочитали использовать именно его



<http://www.nkj.ru/upload/iblock/f5f/f5f29c5c1fa1fc90c0db4416ac2594d.jpg>

**Граница Арктической зоны РФ в соответствии с Указом Президента  
от 2 мая 2014г. №296 «О сухопутных территориях Арктической зоны РФ»**



# Северный морской путь



## ***Правовой режим архипелажных вод, международных каналов и проливов. Архипелажный проход, транзитный проход.***

Понятие **«архипелаг»** означает группу островов, включая части островов, соединяющие их воды и другие природные образования, которые настолько тесно взаимосвязаны, что составляют единое географическое, экономическое и политическое целое или исторически считаются таковым.

***К государствам-архипелагам, в частности, относятся Индонезия, Филиппины, Фиджи и др.***



***Конвенцией ООН по морскому праву*** предусмотрено право государства-архипелага проводить прямые исходные линии, соединяющие наиболее выдающиеся в море точки наиболее отдаленных островов и осыхающих рифов архипелага, при условии что в пределы таких исходных линий включены главные острова и район, в котором, соотношение между площадью водной поверхности и площадью суши, включая атоллы, составляет от 1:1 до 9:1. ***Длина таких исходных линий не должна превышать 100 морских миль (лишь 3% от общего числа таких линий могут достигать 125 морских миль).***

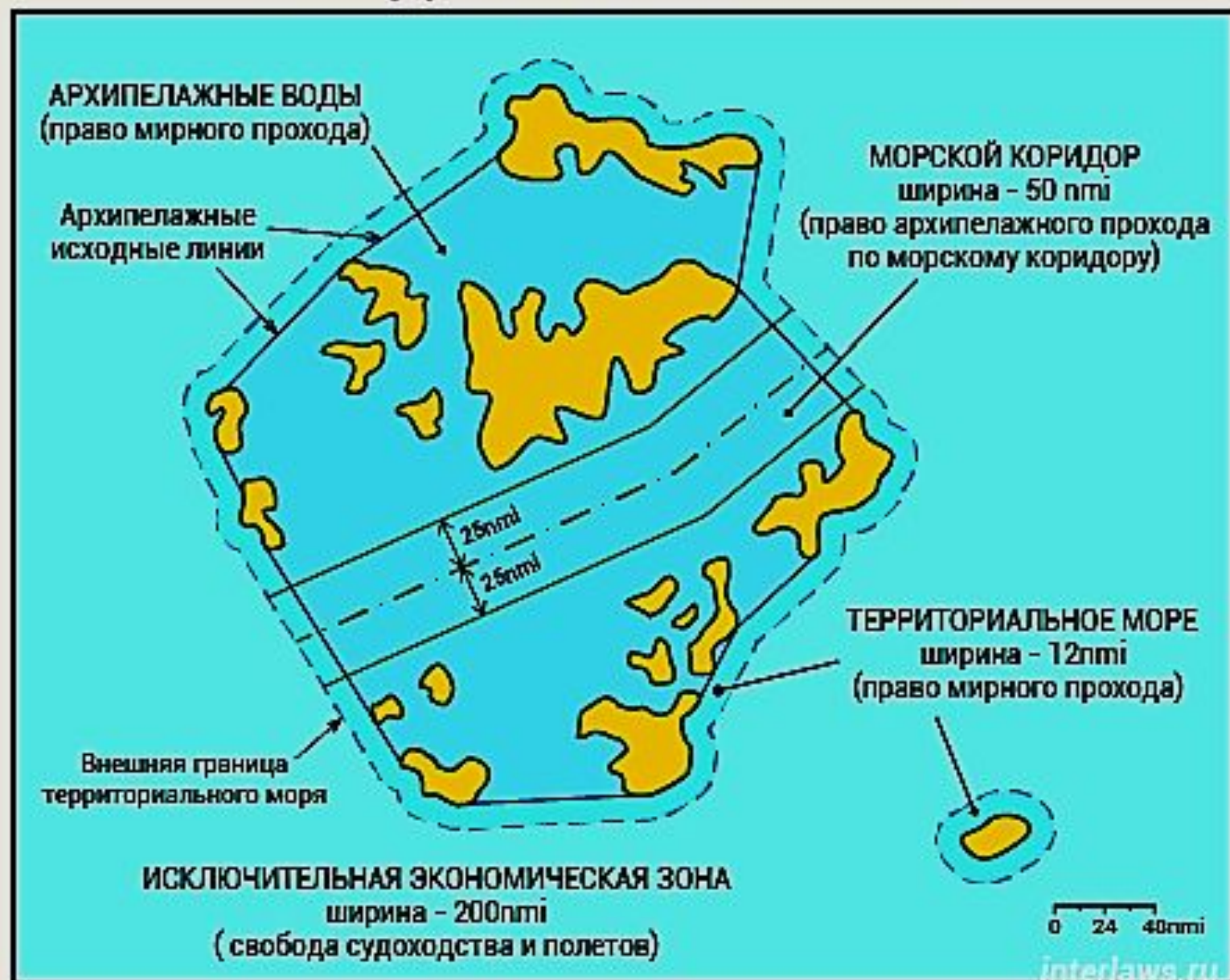
При проведении таких исходных линий не допускается сколько-нибудь заметных отклонений от общей конфигурации архипелага.

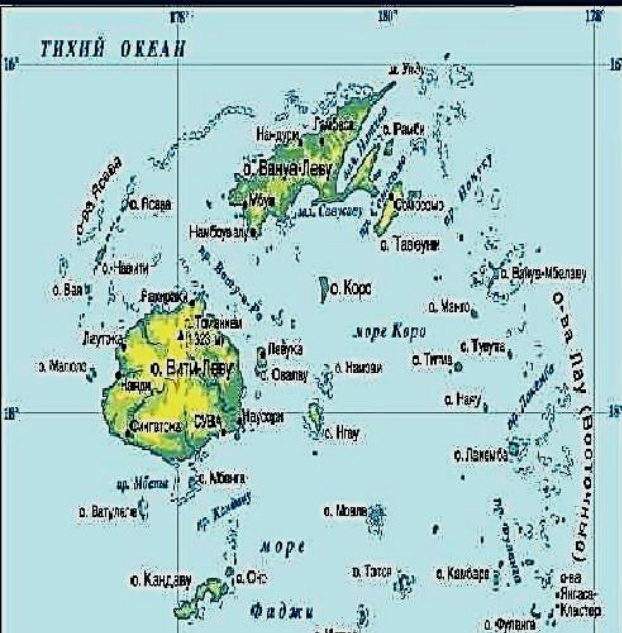
***С внешней стороны архипелажных исходных линий отсчитывается ширина территориальных вод, прилегающей зоны, исключительной экономической зоны.***

*За государством-архипелагом признаются широкие полномочия по установлению и замене морских коридоров или систем разделения движения для судов. Хотя такие коридоры или системы утверждаются **Международной морской организацией**, соответствующее решение принимается государством-архипелагом.*

***Если такие коридоры не установлены, право архипелажного прохода по морским коридорам может осуществляться по путям, обычно используемым для международного судоходства.***

# ГОСУДАРСТВО-АРХИПЕЛАГ



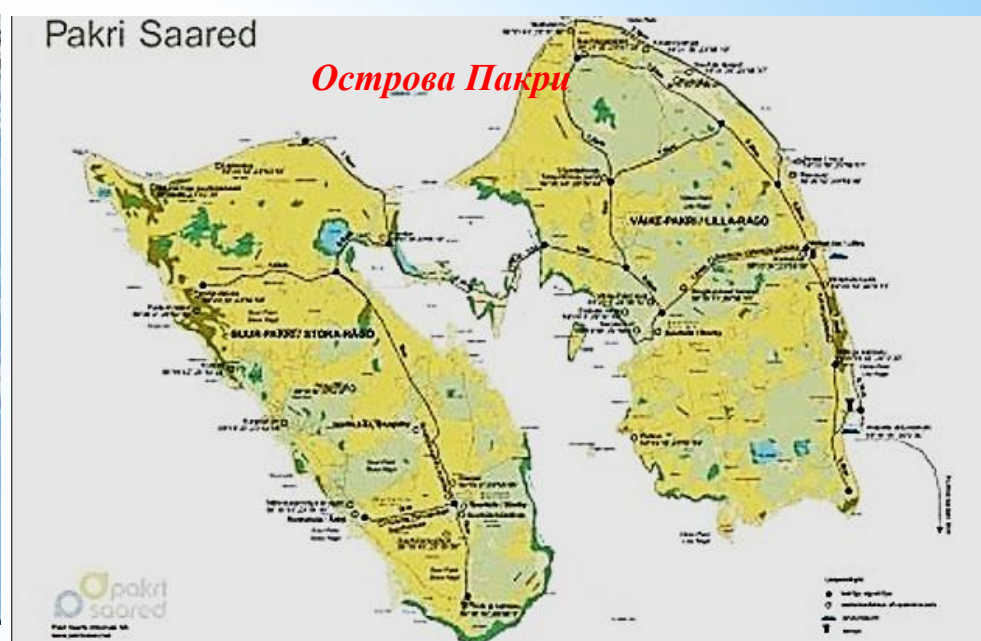
[illegible]

## Аландские острова



## Pakri Saared

## Острова Пакри



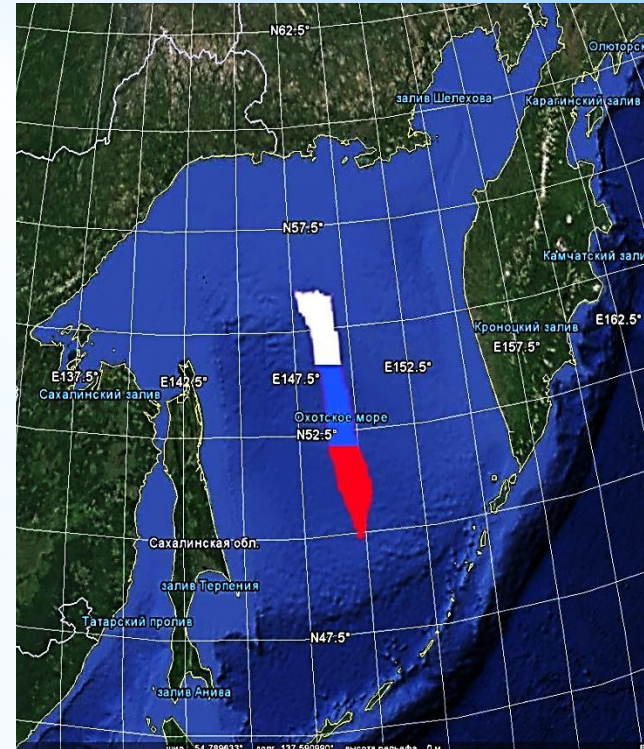
## Моонзундский архипелаг





**Охотское море — море Тихого океана**, отделяется от него полуостровом Камчатка, Курильскими островами и островом Хоккайдо. От соседнего Японского моря Тихого океана отделено островом Сахалин. Омывает берега России и Японии[. Прежнее название — Камчатское море.

Большая часть акватории Охотского моря вне территориальных вод России и Японии относится к **исключительной экономической зоне (ИЭЗ) России**, за исключением небольшой части, прилегающей к острову **Хоккайдо** и относящейся к **ИЭЗ Японии**, а также **узкого анклава** в центральной части моря, который находится на расстоянии более чем **в 200 морских миль** от всех берегов.



**Указанный анклав**, полностью окружённый **ИЭЗ Российской Федерации**, по заявке России и последующему решению Комиссии ООН по границам континентального шельфа **от 14 марта 2014** года отнесён **к континентальному шельфу России**, благодаря чему РФ имеет исключительные права на ресурсы недр и морского дна в этой части (но не на покрывающие воды и воздушное пространство над ними).

В СМИ иногда встречаются ошибочные заявления, что Охотское море полностью является внутренними водами России.

## Правовой режим

Акваторию Охотского моря составляют внутренние воды, территориальное море и исключительная экономическая зона двух прибрежных государств — России и Японии.

*По своему международно-правовому статусу Охотское море ближе всего к полузамкнутому морю* (ст. 122 Конвенции ООН по морскому праву *"замкнутое или полузамкнутое море"* означает залив, бассейн или море, окруженное двумя или более государствами и сообщаемое с другим морем или океаном через узкий проход, или состоящее полностью или главным образом из территориальных морей и исключительных экономических зон двух или более прибрежных государств), поскольку окружено двумя или более государствами и главным образом состоит из территориального моря и исключительной экономической зоны двух государств, но таковым не является, поскольку соединено с остальной частью мирового океана не единственным узким проходом, а рядом проходов.

**Пролив** — это естественный морской проход, соединяющий районы одного и того же моря или моря и океаны между собой.

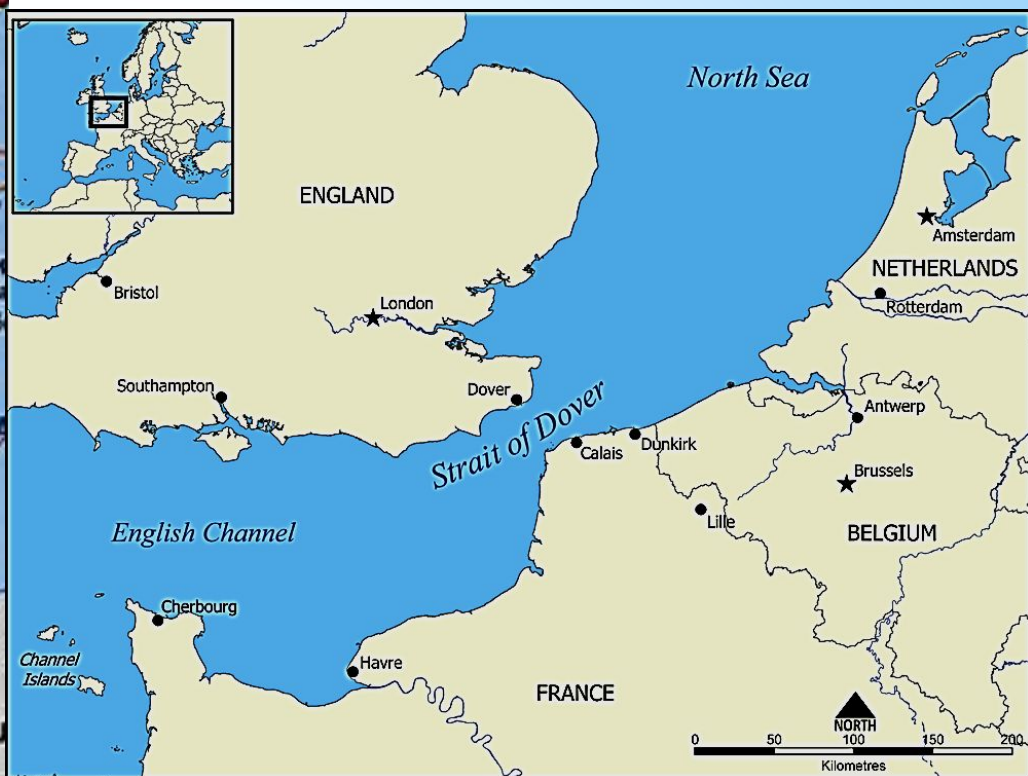
**Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. установила следующие виды проливов, используемых для международного судоходства:**

- проливы между одной частью открытого моря или экономической зоны, в которых любые суда пользуются правом беспрепятственного транзитного прохода в целях непрерывного и быстрого прохода или пролета через пролив;
- проливы между островом и континентальной частью прибрежного государства, в которых применяется право мирного прохода как для транзита, так и для захода в территориальные и внутренние воды;
- проливы между одним районом открытого моря и территориальным морем государства, в которых также применяется право мирного прохода;
- **проливы, правовой режим в которых регулируется специальными международными соглашениями (Черноморские проливы, Балтийские проливы и т.д.).**

**Транзитный проход** представляет собой осуществление свободы судоходства и полета единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны.

**Граничащие с международным проливом государства вправе в пределах, предусмотренных международными соглашениями, регулировать транзитный и мирный проход судов и летательных аппаратов через пролив, в частности, устанавливать правила относительно:**

- безопасности судоходства;
- предотвращения загрязнения с судов;
- недопущения рыболовства;
- погрузки и выгрузки товаров, посадки и высадки лиц в нарушение таможенных, фискальных, санитарных или иммиграционных правил и т.п.



### ***Раздел 3. Мирный поход в территориальном море.***

Под ***мирным проходом(ст. 18)*** понимается плавание судна через территориальное море с целью:

***а) пройти в порт или выйти из порта***

***б) пересечь территориальные воды без остановки.***

Плавание должно быть непрерывным и быстрым, но остановка разрешается, если она связана с обычным плаванием, необходима вследствие непреодолимой силы или для оказания помощи терпящим бедствие.

***Ст. 19. Понятие мирного прохода.***

Проход является мирным, если только им не нарушается мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства. ***Такой проход должен совершаться в соответствии с настоящей Конвенцией и другими нормами международного права.***

***При осуществлении мирного прохода запрещена любая деятельность, связанная:***

- с угрозой или применением силы против прибрежного государства***
- с военными учениями***
- со сбором любой информации, включая гидрографическую и научную***
- с подъемом в воздух или приемом на борт любого летательного аппарата***
- с любой рыболовной деятельностью***
- с погрузкой и выгрузкой товаров, посадкой или высадкой лиц вопреки законам прибрежного государства.***

***Прибрежное государство вправе принимать меры для прекращения или недопущения подобных действий со стороны иностранного судна.*** Только за осуществление права мирного прохода прибрежное государство не вправе взимать с проходящего судна какие-либо пошлины.

***Вместе с тем, прибрежное государство вправе временно приостанавливать осуществление права мирного прохода в определенных участках своего территориального моря, если это необходимо для обеспечения его безопасности. Такое приостановление должно без дискриминации распространяться на все иностранные суда.***

Право мирного прохода иностранных судов через территориальное море (12 морских миль) не допускает погрузки и выгрузки товаров, валют, лиц, рыбную ловлю и т.п.

Прибрежное государство может установить морские коридоры для иностранных судов (танкеров, судов с ядерными двигателями).

***Прибрежное государство вправе в зоне, прилежащей к территориальному морю (прилегающая зона — 12 морских миль), осуществлять контроль с целью обеспечения иностранными судами иммиграционных, таможенных, фискальных и санитарных правил прибрежного государства.***

В соответствии со **статьей 21 «Конвенции ООН по Морскому праву»**. Пункт 1. Прибрежное государство может принимать в соответствии с положениями настоящей Конвенции и другими нормами международного права законы и правила, относящиеся к мирному проходу через территориальное море, в отношении всех нижеследующих вопросов или некоторых из них:

- a) безопасности судоходства и регулирования движения судов;*
- b) защиты навигационных средств и оборудования, а также других сооружений или установок;*
- c) защиты кабелей и трубопроводов;*
- d) сохранения живых ресурсов моря;*
- e) предотвращения нарушения рыболовных законов и правил прибрежного государства;*
- f) сохранения окружающей среды прибрежного государства и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем ее загрязнения;*
- g) морских научных исследований и гидрографических съемок;*
- h) предотвращения нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил прибрежного государства.*

Пункт 3 ст. 21. «Конвенции ООН по Морскому праву» *Прибрежное государство должным образом публикует все такие законы и правила.*

Пункт 4 ст. 21 «Конвенции ООН по Морскому праву» . *Иностранные суда, осуществляя право мирного прохода через территориальное море, соблюдают все такие законы и правила и все общепринятые международные правила, касающиеся предотвращения столкновения в море.*

## ***Постановление Правительства РФ от 2 октября 1999 г. N 1102***

***9. При осуществлении мирного прохода через территориальное море Российской Федерации корабль или судно за 1 час до предполагаемого времени пересечения границы территориального моря Российской Федерации должен сообщить на ближайший пост береговой связи координаты и время пересечения этой границы.***

***Суда, допустившие*** нарушение режима территориального моря Российской Федерации, ***могут быть*** остановлены, досмотрены, задержаны и доставлены (конвоированы) в ближайший российский порт для выяснения обстоятельств нарушения и при наличии достаточных оснований привлечены к ответственности в соответствии с законами РФ.

Существует ***право преследования по «горячим следам».***

Данное правомочие властей прибрежного государства предусмотрено ***Конвенцией ООН по Морскому праву 1982 г. Ст. 111*** Преследование иностранного судна может быть предпринято, если компетентные власти прибрежного государства имеют достаточные основания считать, что это судно нарушило законы и правила этого государства.

***Преследование должно начаться тогда, когда иностранное судно или одна из его илюпок находятся во внутренних водах, в территориальном море или в прилегающей зоне преследующего государства, и может продолжаться за пределами территориального моря или прилегающей зоны только при условии, если оно не прерывается. Право преследования прекращается, как только преследуемое судно входит в территориальное море своей страны или третьего государства.***

***Преследование может осуществляться только военными кораблями или военными летательными аппаратами, или судами и аппаратами, находящимися на правительственной службе (например, полицейскими) и специально на это уполномоченными.***



**Правила подъема сигнала пограничными кораблями для остановки невоенных судов в территориальных и внутренних водах РФ**

Сигнал об остановке судов в территориальных и внутренних водах РФ пограничные корабли дают:

- днем — поднятием на мачте сигнала **L (Лима)** по **Международному своду сигналов**;



**Остановите немедленно свое судно.**

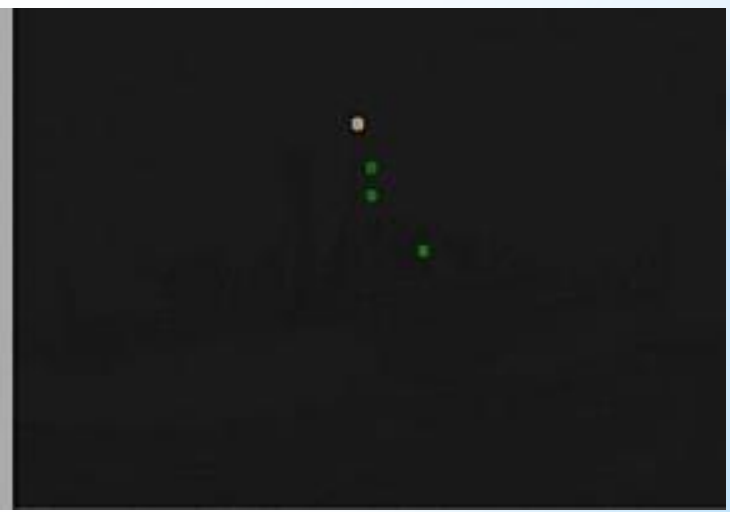
- ночью — включением на мачте **двух круговых зеленых огней**, расположенных по вертикали.

**Судно, которому дан сигнал, обязано остановиться и может продолжать движение лишь по получении на это разрешения от пограничного корабля, его остановившего.**

**SO (Sierra Oscar) - Немедленно остановите ваше судно.**



**SN (Sierra November) - Вы должны немедленно остановиться. Не пытайтесь уйти. Не спускайте шлюпки. Не ведите переговоров по радио. В случае неповиновения я открою огонь.**

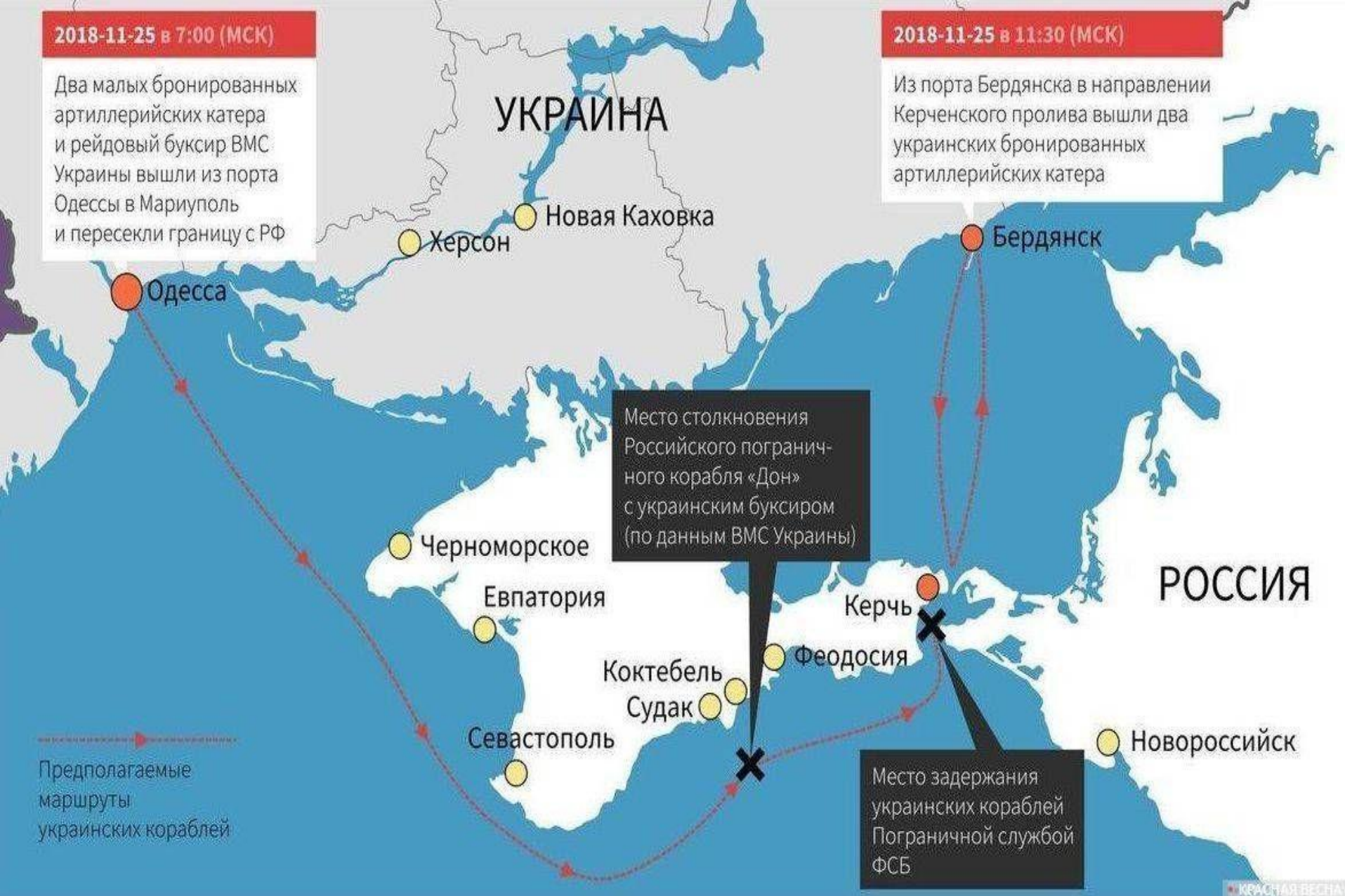


2018-11-25 в 7:00 (МСК)

Два малых бронированных артиллерийских катера и рейдовый буксир ВМС Украины вышли из порта Одессы в Мариуполь и пересекли границу с РФ

2018-11-25 в 11:30 (МСК)

Из порта Бердянска в направлении Керченского пролива вышли два украинских бронированных артиллерийских катера



В некоторых прибрежных районах РФ устанавливается особая «служба предупреждения», возлагаемая на специальные корабли, брандвахты или береговые посты. Поэтому при приближении к берегам РФ мореплавателям рекомендуется внимательно наблюдать за сигналами службы предупреждения, описанными ниже.

При входе в эти районы мореплавателям рекомендуется в интересах безопасности неуклонно подчиняться всем указаниям по линии службы предупреждения.

*Отличительными знаками кораблей, брандвахт или береговых постов, несущих службу предупреждения, являются:*

- *днем — треугольный синий флаг;*
- *ночью — три синих огня, расположенные по вертикали, поднимаемые на гафеле.*

Если вход или плавание в данном районе закрыты, корабль, брандвахта или береговой пост, несущие службу предупреждения, в дополнение к отличительным знакам, указанным выше, поднимают:

- *днем — три черных шара, расположенные по вертикали;*
- *ночью — три красных огня, расположенные по вертикали.*



## ***Руководящие документы по организации службы на судах РПФ.***

Основным документом регламентирующий деятельность на судах Российской Федерации является  
**«Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации»**

**От 30 апреля 1999 года**

**№ 63-ФЗ**

***Кодекс регулирует отношения, возникающие в торговом мореплавании,*** т. е. в мореплавании связанном с использованием судов для перевозки грузов и пассажиров, промысла водных биоресурсов, добычи минеральных ресурсов морского дна и его недр, лоцманской проводки судов, проведения спасательных и буксирных операций, санитарного и карантинного контроля, защиты морской среды.

***Возлагает обязанности по надзору за торговым мореплаванием на федеральные органы РФ - Министерство транспорта и Федеральное агентство по рыболовству.***

***Кодекс определяет условия на право плавания судов под государственным флагом Российской Федерации.***

***Согласно кодексу, судно должно:***

***-иметь название,***

***-позывной сигнал и номер избирательного вызова судовой радиостанции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой радиостанции.***

***Судно должно быть зарегистрировано в реестре, который ведет капитан морского порта.***

Кодекс устанавливает перечень основных судовых документов и правила их ведения и хранения.

***Согласно Кодексу, в состав экипажа судна входят:***

- капитан,
- лица командного состава
- судовая команда – лица рядового состава.

***Все члены экипажа должны иметь дипломы и квалификационные свидетельства, установленные правительственными положениями о дипломировании членов экипажей морских судов. Никто не может быть зачислен в члены экипажа без согласия капитана судна.***

***Кодекс требует***, чтобы порядок приема на работу судовых специалистов и их увольнения, права и обязанности членов экипажа, условия работы и оплаты труда соответствовали законодательству Российской Федерации о труде и определялись уставами службы на судах, утверждаемыми федеральными органами исполнительной власти в области транспорта (для судов торгового флота) и рыболовства (для рыбопромысловых судов), и уставами о дисциплине, утверждаемыми правительством Российской Федерации. ***В зависимости от типа и назначения, района плавания судно должно быть укомплектовано достаточным по численности экипажем, способным обеспечить безопасность плавания судна, защиту морской среды, нормы рабочего времени, недопущения перегрузки членов экипажа работой.*** Минимально необходимая численность экипажа устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта и рыболовства соответственно для торговых и рыбопромысловых судов по согласованию с профсоюзными органами. Свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность плавания, выдается капитаном порта, в котором зарегистрировано судно.

# ***Устав службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации.***

## **КОМИТЕТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО РЫБОЛОВСТВУ**

### **ПРИКАЗ**

***от 30 августа 1995 года N 140***

#### ***Об утверждении Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации***

Устав определяет основы организации службы, права и обязанности членов экипажей на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации. Устав распространяется на все суда рыбопромыслового флота Российской Федерации независимо от типа, назначения и формы собственности, плавающие под государственным флагом России и зарегистрированные в рыбных портах Российской Федерации. Требования устава обязательны для всех членов экипажей судов лиц временно пребывающих на судне, и пассажиров.

***Устав определяет права и обязанности командного и рядового состава судна, организацию повседневной жизни, вахтенной службы во время стоянки судна, на переходе морем, во время промысла морепродуктов.*** Обеспечение живучести судна, порядок размещения экипажа судна, порядок подъема и спуска Государственного флага Российской Федерации, вымпелов и флагов. В Уставе изложены обязанности всех членов экипажа судна, службы добычи и обработки иностранных государств и должностных лиц, порядок встреч и торжеств. морепродуктов. Также в Уставе определены обязанности членов экипажа учебного судна. ***Требования***

***Устава обязательны для строгого и пунктуального выполнения всеми членами экипажа судна.***

***Командный состав судов обязан регулярно проверять знание Устава лицами рядового состава.***

***Устав о дисциплине работников на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации.***

Содержит общие требования к дисциплине членов экипажа судна. Определяет виды дисциплинарных взысканий и порядок их наложения. Определяет виды поощрений и наград работников рыбной промышленности Российской Федерации. Устанавливает порядок подачи жалоб и заявлений

# ***Наставление по предупреждению аварий и борьбе за живучесть судов рыбопромыслового флота Российской Федерации. RD 31.60.14-81***

Наставление по предупреждению аварий и борьбе за живучесть судов рыбопромыслового флота Российской Федерации (НБЖС) является основным документом, определяющим организационно-технические мероприятия и порядок проведения предупредительных мероприятий, и порядок предупреждения аварийных ситуаций на судне. НБЖС регламентирует подготовку и действие экипажа судна по борьбе за живучесть.

В НБЖС более подробно изложены положения устава службы на судах рыбопромыслового флота и других руководящих документов по обеспечению живучести судна.

Отработка действий всех членов экипажа по борьбе за живучесть судна является составной частью повседневной службы на судне, она направлена на наиболее рациональное распределение членов экипажа для эффективного использования основных средств борьбы за живучесть судна при авариях, взрывах, пожарах и прочих угрожающих жизни судна, груза, членов экипажа.

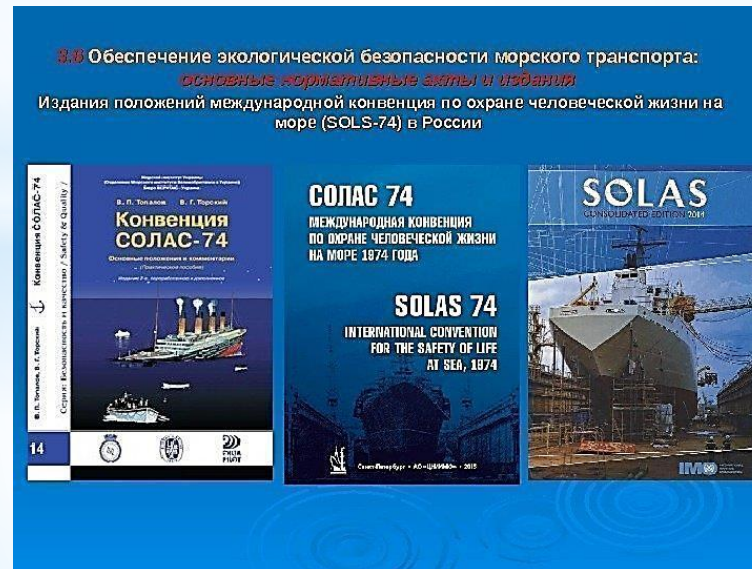


**Обеспечение безопасности мореплавания** - это совокупность мероприятий, связанных с достижением необходимого уровня надежности и живучести судна, с внешними для судна факторами, обеспечивающими безопасную деятельность судна в Мировом океане.

**Требования к обеспечению безопасности мореплавания можно разделить на следующие группы:**

- требования к конструкции, оборудованию и снабжению судов;
- требования при эксплуатации судна (безопасная загрузка и перевозка, обеспечение безопасности навигации и т.д.);
- требования к организации поиска и спасания;
- требования к укомплектованию экипажа судна;
- обеспечение безопасности морского судоходства;
- контроль в портах, организация расследования аварий.

**Основным документом**, содержащим требования к конструкции, оборудованию и снабжению морских судов, **является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS - СОЛАС).**



*Известно, что вскоре после трагической гибели «Титаника» была созвана первая международная конференция по охране человеческой жизни на море (1914 г.). Конвенция, проект которой обсуждался на конференции, не была принята в связи с начавшейся Первой мировой войной.*

Однако эта проблема стала настолько актуальной, что уже в **1929 г.** была созвана **вторая конференция**, завершившаяся принятием Конвенции по охране человеческой жизни на море. Затем эта **Конвенция пересматривалась в 1948, 1960 и 1974 гг.** В настоящее время действует **Конвенция СОЛАС-74**, в которую внесены многочисленные изменения, в том числе **Протоколом 1978 г.** и **Протоколом 1988 г.** **Участниками этой Конвенции являются около 150 государств, флот которых составляет приблизительно 98 % мирового валового тоннажа.**

Конвенция применяется **ко всем торговым судам**, совершающим **международные рейсы**, а именно к **пассажирским судам** всех размеров с числом пассажиров **более 12 человек** и **грузовым судам** валовой **вместимостью 500 регистровых тонн и более**. Конвенция состоит из **13 статей** и Приложения, которое составляет его неотъемлемую часть.

**Приложение состоит из 12 глав:**

**глава 1** посвящена общим положениям;

**глава 2** - конструкции судов;

**глава 3** - спасательным средствам;

**глава 4** - радиосвязи;

**глава 5** - безопасности мореплавания;

**глава 6** - перевозке грузов;

**глава 7** - перевозке опасных грузов;

**глава 8** - ядерным судам;

**глава 9** - управлению безопасной эксплуатацией судна;

**глава 10** - мерам безопасности для высокоскоростных судов;

**глава 11** - специальным мерам по повышению безопасности на море;

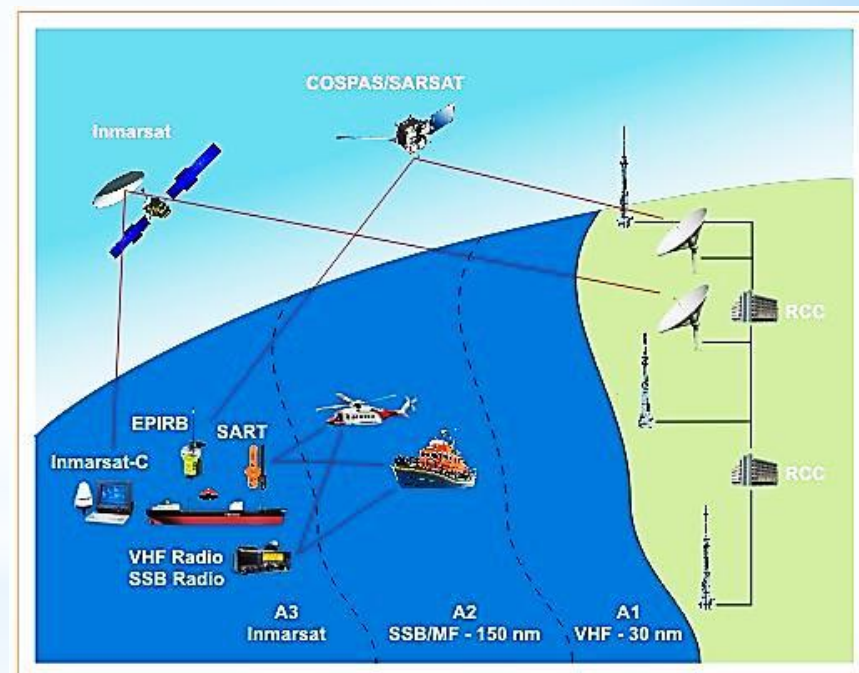
**глава 12** - дополнительным мерам безопасности для судов, перевозящих навалочные грузы.

В связи с **конференцией 1988 г. по Глобальной морской системе связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)** (англ. Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS) в **Конвенции СОЛАС 74/78** была полностью **заменена глава 4 «Радиосвязь»**, в которой установлена **новая система связи**, основывающаяся на **современных достижениях с использованием спутников**. Согласно этой системе, оборудование, которое необходимо иметь на борту судна, зависит не от его размера (тоннажа), а от морских районов, в которых оно плавает.



**Мировой океан разделен на четыре района:**

- **A1** - пределах зоны действия в режиме радиотелефона;
- **A2** - в пределах зоны действия, по крайней мере, одной средневолновой станции;
- **A3** - в пределах зоны действия системы геостационарных спутников ИНМАРСАТ;
- **A4** - за пределами районов A1, A2, A3.



**Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ)** был принят Ассамблеей ИМО в **1993 г.** Для придания Кодексу обязательной силы в **Приложение к Конвенции СОЛАС-74** была включена **глава IX «Управление безопасной эксплуатацией судов»**, в которой содержится отсылка к указанному Кодексу.

Цели Кодекса состоят в **обеспечении безопасности на море, предотвращении несчастных случаев или гибели людей и избежании причинения ущерба окружающей среде, в частности, морской среде, и имуществу.**

В соответствии **с МКУБ**, каждая компания должна **разработать, задействовать и поддерживать систему управления безопасностью (СУБ), которая включает следующие функциональные требования:**

- политику в области безопасности и защиты окружающей среды;
- инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды согласно соответствующему международному праву и законодательству государства флага;
- установленный объем полномочий и линии связи между персоналом на берегу и на судне, а также внутренней связи;
- порядок передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений Кодекса;
- порядок подготовки к аварийным ситуациям и действий по их устранению;
- порядок проведения внутренних проверок и обзора управления.



*Компания должна определить ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающей на них влияние, и оформить это в виде документов.*

В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между компанией и находящимися на судах лицами, *каждая компания должна назначить лицо или лиц на берегу, имеющих прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления.*

*Ответственность и полномочия назначенного лица или лиц должны включать:*

- контроль за соблюдением норм безопасности и предотвращения загрязнения, связанных с эксплуатацией каждого судна;
- обеспечение предоставления достаточных ресурсов;
- оказания соответствующей помощи на берегу по мере необходимости.

*Компания должна обеспечить, чтобы капитан:*

- имел надлежащую квалификацию для управления судном;
- был полностью осведомлен о СУБ компании;
- получал необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей.

Наряду с конструкцией, оборудованием и снабжением судна, *безопасность навигации судна обеспечивается выполнением ряда специальных правил.* Речь идет об *организации системы навигационных и метеорологических предупреждений, службы ледовой разведки, гидрографических службах, службах управления движением судов, установления путей движения судов и схем разделения движения, организации лоцманской проводки.* Особое место среди этих норм занимают правила предупреждения столкновения судов.

Из п. 2 ст. 39 *Конвенции ООН 1982* г. прямо вытекает, что *суда должны соблюдать Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС) (англ. International Rules of Preventing Collision at Sea, COLREGS)*. МППСС были приняты в Лондоне в 1972 г., в настоящее время их участниками являются около 140 государств, флот которых составляет приблизительно 97 % мирового тоннажа.

**МППСС-72** объединяют **38 правил и 4 приложения**. В свою очередь, 38 правил распределены в пяти частях. В них определен порядок пользования сигналами (флажными, звуковыми или световыми), применения радиолокаторов, расхождения и скорости судов при их сближении и др.

**Часть «А»** содержит общие положения (правила 1-3), в которых регламентированы вопросы применения Правил, вопросы ответственности за их невыполнение и вопросы определения и использования в Правилах терминов.

**Часть «В»** содержит правила плавания и маневрирования (правила 4-19) при любых условиях видимости, плавание судов, находящихся на виду друг у друга, плавание судов при ограниченной видимости.

**Часть «С»** посвящена огням и знакам (правила 20-31).

**Часть «Д»** определяет звуковые и световые сигналы (правила 32-37).

**Часть «Е»** содержит изъятия из правил для судов, заложенных к постройке до вступления МППСС-72 в силу.

**В приложениях к МППСС-72 регламентированы вопросы:**

- расположения и технических характеристик огней и знаков (Приложение I);
- дополнительных сигналов для судов, занятых ловом рыбы вблизи других судов (Приложение II);
- технических характеристик звукосигнальных устройств (Приложение III);
- сигналов бедствия (Приложение IV).

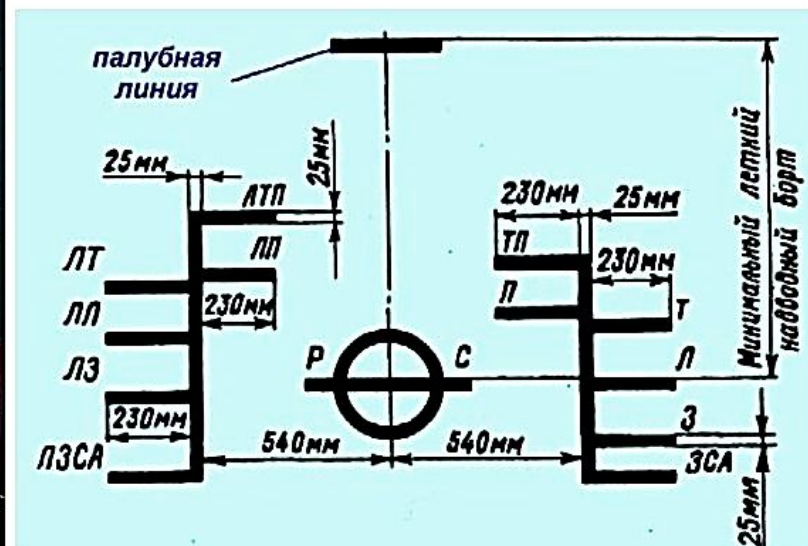
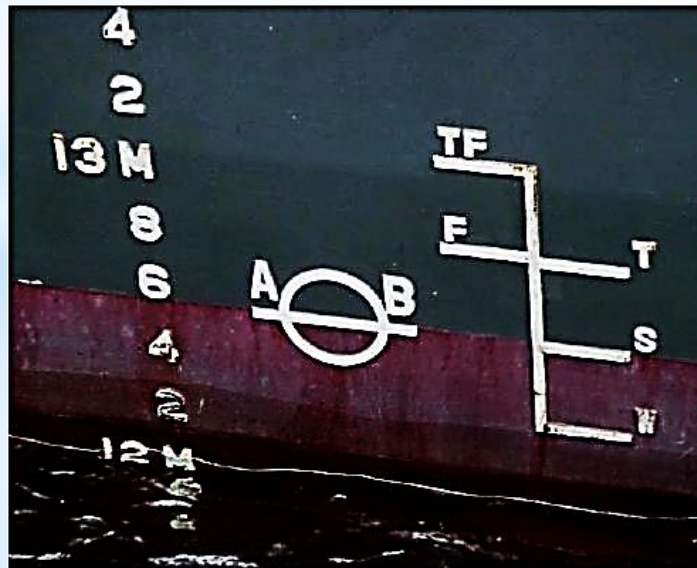
Важным документом в области правового обеспечения необходимого уровня технического состояния судна является *Конвенция о грузовой марке 1966 г, которая устанавливает единые принципы и правила, касающиеся предельной загрузки судов, совершающих международные рейсы*. Судно, к которому применяется Конвенция, *не может выйти в море, если оно не было освидетельствовано, на нем не была нанесена грузовая марка и не выдано Международное свидетельство о грузовой марке*.

*Освидетельствование и нанесение грузовых марок производятся должностными лицами администрации, которая может поручить это либо назначенным инспекторам, либо должным образом уполномоченным организациям (в России эти функции осуществляет Российский морской регистр судоходства).*

Судно подлежит первоначальному освидетельствованию, освидетельствованию для возобновления свидетельств и ежегодному освидетельствованию. Согласно Правилам определения грузовых марок (Приложение I к Конвенции), применяются следующие грузовые марки: летняя, зимняя, зимняя для Северной Атлантики, тропическая, тропическая для пресной воды и грузовая для пресной воды.

*Применяются также шесть лесных грузовых марок.*

В Приложении II даются определения зон, районов и сезонных периодов.



*Организации поиска и спасания судов посвящена Конвенция по поиску и спасанию на море, которая была принята на Международной конференции в Гамбурге 27 апреля 1979 г.*

Конвенция создает международную **систему поиска и спасания** (САР) с целью обеспечить, чтобы независимо от района Мирового океана, в котором происходит авария, действия по поиску и спасанию терпящих бедствие людей координировались между расположенными в этом районе службами САР.

*Конвенция предлагает договаривающимся сторонам обеспечить наличие в их странах соответствующих средств для поиска и спасания, заключать между собой соглашения по поиску и спасанию, в частности, предусматривающие облегченный доступ спасательных средств одного государства в территориальное море другого государства, а также устанавливать общие процедуры для эффективного и быстрого поиска и спасания.*

Конвенция также предусматривает создание государствами спасательно-координационных **центров и подцентров**, включая назначение координатора на месте проведения операции.



После принятия Конвенции по решению Комитета по безопасности на море Международной морской организации (ИМО) *Мировой океан был разделен на **тринадцать поисково-спасательных зон***. В каждой из зон соответствующие государства должны установить границы районов, в которых они несут ответственность за проведение поисково-спасательных операций.

Стороны Конвенции устанавливают так называемые системы судовых сообщений, в пределах которых суда должны сообщать о своем местоположении. В случае аварии на море такая система позволяет значительно сократить время, затрачиваемое на поиск судна и оказание услуг по спасанию. Эта система также помогает оказывать, при необходимости, срочную медицинскую помощь морякам на судах.

***Технические требования Конвенции САР** содержатся в Приложении, **состоящем из пяти глав**.*

В связи с тем что ***возлагаемые на государства обязательства требовали существенных финансовых затрат (например, установление береговых сооружений)***, Конвенцию ратифицировало незначительное число государств, поэтому темп осуществления Конвенции был крайне медленным.

***В 1995 г. было принято решение внести в Конвенцию несколько важных поправок***. В частности, выявилась необходимость привести Конвенцию в соответствие с ***положениями по поиску и спасанию, выработанными Международной организацией гражданской авиации (ИКАО)***.

Пересмотр технических требований, содержащихся в Приложении, был поручен ***Подкомитету ИМО по радиосвязи и поиску и спасанию (Подкомитет COMSAR)***. ***Поправки были приняты Комитетом по безопасности на море ИМО на его 69-й сессии в мае 1998 г. и вступили в силу 1 января 2000 г.***

*В 2004 г. был принят еще один комплект поправок, касающихся лиц, терпящих бедствие на море.*

В частности, были добавлены:

- определение лиц, терпящих бедствие на море;
- положения, относящиеся к оказанию помощи капитану при доставке спасенных в море людей в безопасное место;
- положения, устанавливающие обязанность спасательно-координационных центров или спасательных под центров предпринимать действия по установлению наиболее подходящих мест для высадки лиц, обнаруженных терпящими бедствие на море.

Одновременно с пересмотром *Конвенции САР в ИМО проводилась работа по усовершенствованию практических руководств по поиску и спасанию.*

В 1971 г. было выпущено Руководство ИМО по поиску и спасанию для торговых судов (MEPCAR), а в 1978 г. - Международное авиационное и морское наставление по поиску и спасанию (*Наставление ИАМСАР*).

Оба документа ИМО предлагали заинтересованным национальным организациям практические рекомендации по вопросам оказания помощи терпящим бедствие людям и судам в море.

*Наставление ИАМСАР было в максимально возможной степени согласовано с соответствующим руководством, выработанным Международной организацией гражданской авиации (ИКАО).*



Дальнейшее развитие средств связи и технических возможностей авиационного и морского поиска и спасания, а также необходимость более тесного сотрудничества обеих отраслей в этой области привели к тому, **что ИМО и ИКАО совместно приняли Международное руководство по авиационному и морскому поиску и спасанию (РМАМПС), которым в настоящее время пользуются все воздушные и морские суда.**

**РМАМПС** состоит из трех томов:

- Организация и управление;
- Координация;
- Подвижные средства.

Последний третий том должен находиться на борту каждого морского судна. Для координации деятельности, обеспечивающей безопасность на море и в воздушном пространстве над ним, была принята Международная конвенция о спасании 1989 г, установившая новый международно- правовой режим спасания.

**Конвенция вступила в силу 14 июля 1996 г. Россия ратифицировала ее в 1998 г.**

**Конвенция дает определение понятия «спасательная операция»** - любое действие или любая деятельность, предпринимаемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу, находящимся в опасности в любых судоходных или иных водах.

В общей проблеме правового обеспечения безопасности мореплавания, наряду с вопросами охраны человеческой жизни на море, **большое значение имеет подготовка квалифицированных кадров для комплектования экипажей судов и их грамотная (профессиональная) эксплуатация.**

*Анализ аварийности мирового судоходства свидетельствует о том, что более трети всех аварийных происшествий на море происходит в результате ошибок, допущенных экипажами судов.* В большинстве случаев эти ошибки носят навигационный характер, но имеют место и ошибки технического и эксплуатационного характера.

*Квалификационная подготовка экипажей судов* - процесс весьма сложный, многогранный и специфический, что обусловлено особой (морской) сферой деятельности морского транспорта, далеко не всегда предсказуемой стихией Мирового океана, повышением интенсивности морского судоходства, большим разнообразием судов по конструкции, техническому оснащению, габаритам и характеру решаемых задач.

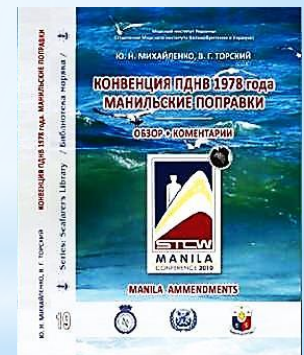
В сложной цепи факторов, *обуславливающих безопасность мореплавания*, подготовка *квалифицированных экипажей судов* имеет значение замыкающего звена, от которого зависит и охрана человеческой жизни, и сохранность судов и груза, и защита и сохранение морской среды.

Морская практика свидетельствует во многих случаях, *когда исключительно квалифицированные действия экипажей судов или предотвращали или спасали положение в, казалось бы, безвыходных ситуациях.*

*Согласно конвенции ПДНВ, все судовые специалисты подразделены на три квалификационных уровня:*

- 1. Вспомогательный уровень (лица рядового состава - матросы, мотористы и др.);*
- 2. Уровень эксплуатации (лица командного состава - вахтенные помощники капитана, вахтенные механики и др.);*
- 3. Уровень управления – капитан и старший помощник капитана, старший механик, второй механик.*

Соответственно квалификационным уровням – уровню управления, уровню эксплуатации и вспомогательному уровню установлены требования к знаниям, умению и навыкам специалистов по направлениям их деятельности, связанным с обеспечением безопасности мореплавания



Поэтому в международном и национальном законодательстве регламентации подготовки экипажей судов уделяется значительное внимание.

*Согласно Конвенции ООН 1982 г.*, каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает меры по комплектованию и обучению экипажей судов.

*Судно должно* возглавляться капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности, в области судовождения, связи, судовых машин и оборудования, а экипаж по квалификации и численности - соответствовать типу, размерам и оборудованию судна.

*7 июля 1978 г. в Лондоне* была принята

*«Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты» (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping, STCW - ПДНВ)*, вступившая в силу *28 апреля 1984 г.*

*В 1995 г.* были приняты значительные изменения как в структуру, так и в содержание Конвенции *ПДНВ*. Некоторое время она именовалась *ПДНВ 78/95*. Однако последующие *изменения вносятся с 1997 г.*, поэтому вскоре было рекомендовано именовать Конвенцию ПДНВ с поправками (STCW as amended), подчеркивая, что изменения были внесены не только в 1995 г., но и позже.

Согласно ст. VI Конвенции, дипломы капитанов, лиц командного или рядового состава выдаются кандидатам, которые отвечают требованиям работы, возраста, состояния здоровья, квалификации и экзаменов, установленным в Приложении к Конвенции. В нем содержатся только обязательные минимальные требования о дипломировании специалистов. Все технические детали были установлены в Кодексе по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты 1995 г. (Кодекс ПДНВ).

*С 21 по 25 июня 2010 г. в г. Манила (Филиппины)* состоялась Международная конференция стран-участниц *«Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты» 1978 г.*, на которой были приняты поправки к Конвенции и новая редакция *Кодекса ПДНВ*.

## *Действие экипажа судна при обнаружении нелегалов на борту судна*

**Нелегальные пассажиры**, обнаруженные на борту судна после выхода судна из порта в рейс, становятся очень серьезной проблемой, поэтому необходимо предпринимать все возможные меры по предотвращению проникновения посторонних лиц до отхода судна в рейс.

**Нелегальные пассажиры** могут проникнуть на судно практически в любом порту мира, но **наиболее опасные районы — это страны Африки, Карибского бассейна, Южной Америки, Юго-восточной Азии**. При обнаружении нелегального пассажира в порту необходимо немедленно связаться с агентом и местными властями. При этом надо быть готовым, что передача «зайца» властям может привести к задержанию выхода судна в рейс и даже к простою с существенными убытками.



### ***При обнаружении нелегальных пассажиров:***

- обыскать всех нелегалов на предмет наличия при них оружия, наркотиков и каких-либо документов;
- допросить их и по возможности выяснить: имя и адрес; гражданство; дата и место рождения; сведения о родственниках, дата и место рождения родителей;
- данные документов, удостоверяющих их личность;
- способ проникновения на судно;
- общее состояние здоровья (если надо — сфотографировать их);
- оповестить судовладельца, агента и страховщика;
- обеспечить нелегала(ов) продовольствием, водой и если необходимо — одеждой, подходящей по сезону;

- держать нелегалов в отдельном изолированном помещении, сухом и вентилируемом, со спальными принадлежностями и отдельным туалетом; если есть возможность — разделить нелегалов, разместив их в отдельных помещениях;
- успокоить нелегалов насчет их дальнейшей судьбы с тем, чтобы они не нервничали и не стали угрозой экипажу;
- провести с ними инструктаж о поведении в случае аварии или оставления судна, обеспечить индивидуальными спасательными средствами;

- необходимо скрупулезно записывать в судовом журнале, все, что связано с нелегальными пассажирами и их пребыванием на борту.
- категорически запрещается привлекать нелегалов к судовым работам;
- запрещается членам экипажа тесно общаться с нелегалами, дружить с ними;
- запрещается членам экипажа поодиночке входить в помещение с нелегалами;
- запрещается допускать нелегалов в какие-либо помещения судна;
- запрещается давать нелегалам предметы, которые могут быть использованы как оружие;
- запрещается вносить нелегальных пассажиров в судовую роль;
- запрещается скрывать наличие на борту нелегальных пассажиров от иммиграционных властей;
- о наличии нелегалов необходимо ставить в известность агента и власти, в случае нарушения судну и судовладельцу грозят очень серьезные наказания.



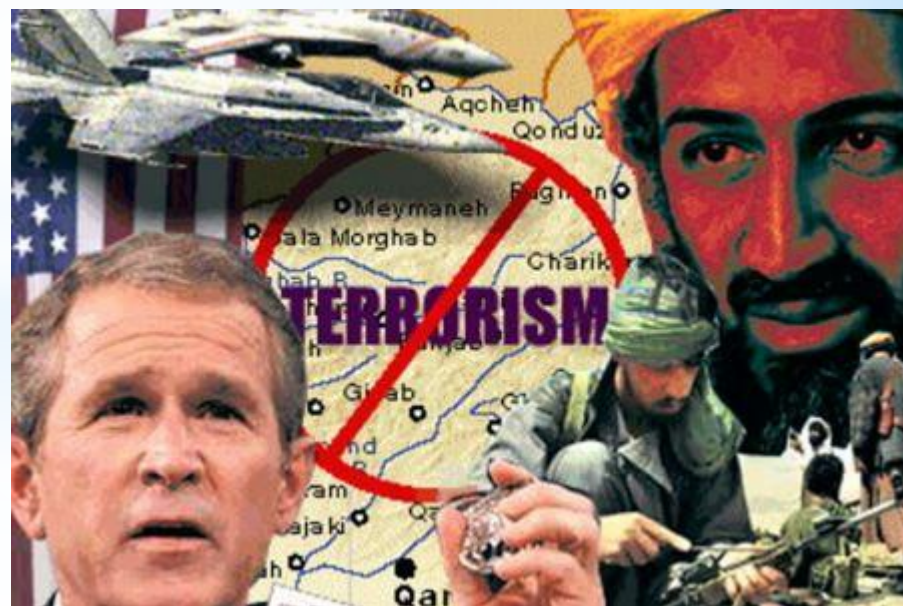
В отличие от безопасности мореплавания, которая обеспечивается выполнением ряда специальных требований, проблема безопасности морского судоходства является сравнительно новой и может быть *разделена на две части:*

- акты насилия против лиц на борту судна и незаконные акты против самого судна при его нахождении, как правило, вне территориального моря какого-либо государства;
- акты вооруженных нападений и ограблений судов, находящихся в основном во внутренних морских водах или территориальном море государства.

*Терроризм на море* представляет серьезную угрозу безопасности мореплавания. *Как и пиратство*, он является преступлением международного характера.

По *методам и способам* осуществления *они очень похожи*. Разница только в *целях, которые преследуют исполнители:*

- для пиратов главное - корыстные цели (обогащение, нажива);
- целью террористов является запугивание населения и властей с целью выполнения своих, как правило, политических и иных противоправных требований.



## ***Статья 108 МК ООН по Морскому праву***

### ***Незаконная торговля наркотиками или психотропными веществами***

1. Все государства сотрудничают в пресечении незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами, осуществляемой судами в открытом море в нарушение международных конвенций.
2. Любое государство, которое имеет разумные основания считать, что судно, плавающее под его флагом, занимается незаконной торговлей наркотиками или психотропными веществами, может обратиться к другим государствам с просьбой о сотрудничестве в пресечении такой незаконной торговли.

## ***Статья 109***

### ***Несанкционированное вещание из открытого моря***

1. Все государства сотрудничают в пресечении несанкционированного вещания из открытого моря.
2. Для целей настоящей Конвенции "несанкционированное вещание" означает передачу, в нарушение международных правил, звуковых радио- или телевизионных программ с судна или установки в открытом море, предназначенных для приема населением, за исключением, однако, передачи сигналов бедствия.
3. Любое лицо, занимающееся несанкционированным вещанием, может быть привлечено к ответственности в суде:
  - a) государства флага судна;
  - b) государства регистрации установки;
  - c) государства, гражданином которого является это лицо;
  - d) любого государства, где могут приниматься передачи; или
  - e) любого государства, санкционированной радиосвязи которого чинятся помехи.
4. В открытом море государство, имеющее юрисдикцию в соответствии с пунктом 3, может при соблюдении статьи 110 арестовать любое лицо или судно, занимающееся несанкционированным вещанием, и конфисковать передающую аппаратуру

## *Статья 110*

### *Право на осмотр*

1. За исключением случаев, когда акты вмешательства основаны на правах, устанавливаемых международными договорами, военный корабль, встретивший в открытом море иностранное судно, иное, чем судно, пользующееся полным иммунитетом в соответствии со статьями 95 и 96, не вправе подвергать его осмотру, если нет разумных оснований подозревать, что:

a) это судно занимается пиратством;

b) это судно занимается работорговлей;

c) это судно занимается несанкционированным вещанием, а государство флага военного корабля имеет юрисдикцию в соответствии со статьей 109;

d) это судно не имеет национальности; или

e) хотя на нем поднят иностранный флаг или оно отказывается поднять флаг, это судно в действительности имеет ту же национальность, что и данный военный корабль.

2. В случаях, предусмотримых в пункте 1, военный корабль может произвести проверку права судна на его флаг. С этой целью он может послать шлюпку под командой офицера к подозреваемому судну. Если после проверки документов подозрения остаются, он может произвести дальнейший досмотр на борту этого судна со всей возможной осмотрительностью.

3. Если подозрения оказываются необоснованными и при условии, что осмотренное судно не совершило никаких действий, которые оправдывали бы эти подозрения, ему должны быть возмещены любые причиненные убытки или ущерб.

4. Настоящие положения применяются *mutatis mutandis* к военным летательным аппаратам.

5. Настоящие положения также применяются к любым другим должным образом уполномоченным судам или летательным аппаратам, имеющим четкие опознавательные знаки, свидетельствующие о том, что они состоят на государственной службе.

## ***Статья 101 МК ООН по морскому праву***

### ***Определение пиратства***

***Пиратством является любое из перечисленных ниже действий:***

- а) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:
  - i) в открытом море против другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту;
  - ii) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;
- б) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом;
- с) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотряемого в подпункте "а" или "б".

### ***Статья 102***

***Пиратские действия, совершаемые военным кораблем, государственным судном или государственным летательным аппаратом, экипаж которого поднял мятеж***

Пиратские действия, определяемые в статье 101, когда они совершаются военным кораблем, государственным судном или государственным летательным аппаратом, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль над этим кораблем, судном или летательным аппаратом, приравниваются к действиям, совершаемым частновладельческим судном или частновладельческим летательным аппаратом.

## ***Статья 103***

### ***Определение пиратского судна или пиратского летательного аппарата***

Судно или летательный аппарат считается пиратским судном или пиратским летательным аппаратом, если они предназначены лицами, имеющими над ними власть, для совершения любого из действий, предусмотряваемых в статье 101.

Это относится также к судну или летательному аппарату, которым пользовались для совершения таких действий, до тех пор, пока они остаются под властью лиц, виновных в этих действиях.

## ***Статья 104***

### ***Сохранение или утрата национальности пиратским судном или пиратским летательным аппаратом***

Судно или летательный аппарат могут сохранять свою национальность несмотря на то, что они стали пиратским судном или пиратским летательным аппаратом. Сохранение или утрата национальности определяется внутренним правом того государства, которым она была предоставлена.

## ***Статья 105***

### ***Захват пиратского судна или пиратского летательного аппарата***

В открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства любое государство может захватить пиратское судно или пиратский летательный аппарат либо судно, или летательный аппарат, захваченные посредством пиратских действий и находящиеся во власти пиратов, арестовать находящихся на этом судне или летательном аппарате лиц и захватить находящееся на нем имущество. Судебные учреждения того государства, которое совершило этот захват, могут выносить постановления о наложении наказаний и определять, какие меры должны быть приняты в отношении таких судов, летательных аппаратов или имущества, не нарушая прав добросовестных третьих лиц

## ***Статья 107***

### ***Суда и летательные аппараты, которые уполномочены осуществлять захват за пиратство***

Захват за пиратство может совершаться только военными кораблями или военными летательными аппаратами либо другими судами или летательными аппаратами, которые имеют четкие внешние знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе, и уполномочены для этой цели.

### ***Действия экипажа в случае нападения пиратов***

***Комитет по безопасности на море ИМО определил две основные ситуации, которые могут возникнуть при нападении пиратов:***

1. Пираты обнаружены судовым персоналом до высадки на судно;
2. Пираты высаживаются на судно неожиданно, захватывая заложников и угрожая насилием/смертью экипажу судна.

В зависимости от указанных выше ситуаций следует руководствоваться следующим.

#### ***Пираты обнаружены до высадки на судно***

Если пиратами не было выставлено требование судну соблюдать радиомолчание, ***с судна должно быть немедленно послано сообщение с категорией “Piracy/armed robbery attack” в адрес близкорасположенных судов и властей, находящихся на берегу.***

При этом должны быть задействованы все возможные способы передачи сообщения: система ***ИНМАРСАТ***, оборудование ***ЦИВ*** с использованием соответствующих частот бедствия ***ЦИВ***, любое другое оборудование с использованием любых частот бедствия.

***Пираты высадились на судно неожиданно*** В случае если требованиями пиратов судну запрещено вести какие-либо передачи и выполнение рекомендаций, изложенных выше, может привести к физическому насилию/смерти членов экипажа судна, любые такие требования должны быть выполнены, т.к. у них может быть оборудование, способное обнаружить любые радиосигналы, включая сигналы спутникового оборудования.

***Таким образом, в случае нападения на судно пиратов передавать сообщение с категорией “Piracy/armed robbery attack” рекомендуется лишь при тех обстоятельствах, когда пиратами, находящимися на борту, не было выставлено требование соблюдать радиомолчание.***

Передача указанного сообщения должна осуществляться путем нажатия скрытых кнопок, расположенных по крайней мере в трех разных местах на судне (*IAMSAR, том 3, раздел 4*):

- в рулевой рубке;***
- в каюте капитана;***
- в машинном отделении.***

Нажатие на кнопку должно привести к тому, что спутниковый терминал автоматически выберет сообщение о нападении и передаст его соответствующему береговому полномочному органу.

Во избежание передачи ложного аварийного оповещения для приведения кнопки в действие должна использоваться кодовая последовательность, не допускающая ее случайного срабатывания.

*Захват в 1985 г.* группой террористов *итальянского лайнера “Achillo Lauro”* вызвал широкую реакцию в мире. *Генеральная Ассамблея ООН 9 декабря 1985 г.* приняла *Резолюцию «О мерах по предотвращению международного терроризма и изучению причин, лежащих в основе терроризма»*, в которой среди прочего *предложила ИМО* изучить проблему актов терроризма на борту или против морских судов с целью вынесения рекомендаций в отношении принятия соответствующих мер.

*В 1988 г. в Риме* были приняты *«Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства»*, которая вступила в силу *1 марта 1992 г.*, и Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе. В настоящее время участниками этих документов являются свыше 50 государств, в том числе Российская Федерация. Указанные соглашения предусматривают меры борьбы с терроризмом на море, возлагая на их участников осуществление этих мер.

*К терроризму на море обычно прибегают организованные антиконституционные и антиправительственные группировки*, пользующиеся поддержкой *организованных преступных групп*, которые заинтересованы в достижении *террористами преследуемых ими целей*.

В *70-80-е гг. XX в.* террористические акции на море, в том числе против российских судов, совершались *в основном у побережья Западной Африки*, в *Красном море и в западной части Индийского океана*.

Они осуществлялись *группировками*, выступающими за *отделение Эритреи от Эфиопии*, *оппозиционными силами Сомали*, участниками фронта *ПОЛИСАРИО*.

Сегодня же реальная угроза терроризма присутствует как в традиционно опасных с точки зрения терроризма регионах, так и в прибрежных российских морях. *Примеры тому - захват в 2000 г. членов экипажа российского траулера «Горизонт-2» бандформированиями Сомали, а также теплохода «Аврасия» с российскими гражданами на борту в турецком порту Трабзон в январе 1997 г.*

В настоящее время *наиболее опасными от пиратских действий*, которые в ряде случаев могут рассматриваться как террористические, *являются Аденский залив и Северо-Западная часть Индийского океана.*

По данным ИМО, число *пиратских нападений в различных районах Мирового океана имеет устойчивую тенденцию к росту.*

Так, в:

- 2006 г. было зарегистрировано 239 случаев пиратских нападений на суда;
- в 2007 – 263;
- в 2008 – 293;
- в 2009 - 406.

В течение *первых девяти месяцев 2010 г. у побережья Сомали произошло 164 нападения, в результате которых были захвачены 37 судов.*

В настоящее время *пиратство наиболее активно у берегов Сомалийского региона Пунтленд.* По данным базирующегося в *Англии Международного морского бюро (ИМВ), подразделения Международной торговой палаты, в первом квартале 2011 г. там произошло 97 нападений пиратов из 142 по всему миру.*

*Ежегодный ущерб от всех видов пиратской деятельности на море насчитывает, по различным оценкам, от 100 млн до 25 млрд долл.*

*По итогам проведенного в 2004 г. в Пекине (КНР) Международного семинара по проблемам безопасности морского транспорта было заявлено, что страны Азиатско-Тихоокеанского региона имеют огромный потенциал сотрудничества в области безопасности морского транспорта.*

*Они должны разделять общую ответственность в поддержании мира и стабильности морской зоны. К такому заключению пришли 50 экспертов из Китая, США, Республики Корея, России, Индии, Пакистана и Японии.*

О такой расстановке приоритетов в области международного сотрудничества свидетельствует и тот факт, что *после событий 11 сентября 2001 г. Международной морской организацией (ИМО) были разработаны новые международные стандарты в области морской безопасности, которые изложены в «Международном кодексе по охране судов и портовых средств» (Кодекс ОСПС).* Примечательно, что в указанном Кодексе впервые было сформулировано понятие портового средства, что само по себе явилось следствием выработки единых подходов мирового сообщества к обеспечению безопасности на морском транспорте.

*Цель Кодекса* - предупреждение совершения *возможных терактов*. Так, в соответствии с положениями Кодекса, договаривающиеся правительства должны устанавливать уровни охраны объектов:

- пассажирских судов, включая высокоскоростные пассажирские суда;
- грузовых судов, включая высокоскоростные суда, вместимостью 500 т. и более;
- морских передвижных буровых установки;
- портовых средств, обслуживающих такие суда, совершающие международные рейсы.

***Предоставлять руководство по защите от происшествий, связанных с охраной.***

Более высокие уровни охраны предполагают наличие большей вероятности происшествия.

***Для установления соответствующего уровня охраны принимаются к рассмотрению следующие факторы:***

- степень доверия к информации об угрозе;
- степень обоснованности информации об угрозе;
- степень конкретности информации об угрозе или степень неизбежности угрозы;
- потенциальные последствия такого происшествия.

***Положения Кодекса вступили в действие с 1 июля 2004 г.*** По новым правилам, ***на всех судах водоизмещением более 500 т*** должны быть установлены новейшие ***системы связи и навигации - автоматические идентификационные системы, системы охранного оповещения и связи при бедствии и обеспечении безопасности.***

Все корабли должны иметь ***план безопасности судна***, специального ***офицера по безопасности.*** Экипаж судна должен пройти ***специальную подготовку***, чтобы знать, что делать при угрозе захвата судна ***пиратами или террористами.***

***Порты*** также должны ***иметь планы охраны***, обзавестись ***вооруженной охраной, системами видеонаблюдения, связи, мониторинга грузов и проходящих судов.***

На практике уже имеются примеры, когда морские суда, ***не соответствующие новым международным требованиям в области морской безопасности, не допускаются в порты, несмотря на важность груза и срочность его доставки.***

При этом такие ***факты влекут за собой большие потери для судовладельцев***, а иногда даже приводят к банкротству. ***Причем такие риски страховыми компаниями не страхуются и вряд ли будут страховаться в будущем.***

Конкурентоспособность российского флота без должного уровня обеспечения безопасности практически невозможна. Следовательно, требования по обеспечению данных уровней, критериев безопасности выдвигаются на первый план.

В настоящее время в России создана и действует оптимальная система проведения экспертных оценок уязвимости и разработки планов охраны участвующих в международных морских перевозках судов и портовых средств. Налажен процесс их одобрения морскими властями. Освидетельствование судов и портовых средств на предмет соответствия требованиям Кодекса ОСПС проводится по отработанной схеме. *По состоянию на 30 декабря 2010 г. Международные свидетельства об охране установленного образца выданы на 1658 судов, 317 портовых средств получили одобрение планов своей охраны и были заявлены в ИМО.*

Понятие о системе управления безопасностью судов.

*Многочисленные исследования показывают, что большое количество аварий морских и речных судов происходит из-за воздействия человеческого фактора, то есть вследствие ошибок, допущенных при управлении судном. С целью обеспечения безопасности жизни людей, участвующих в морском транспортном процессе, а также нормальных условий жизнедеятельности экипажа, международные организации приняли несколько конвенций, контроль над исполнением которых возложен в первую очередь на государство.*

*В 2012 году Российской Федерацией был принят Закон, согласно которому все компании-судовладельцы, чья деятельность подлежит государственной регистрации, обязаны внедрять комплекс установленных защитных мер при эксплуатации судов. Он должен быть разработан в соответствии с системой управления безопасностью судов на ВВП, в обязательном порядке включающей охрану природной среды от загрязнения.*

*Что входит в комплекс безопасности судов? Систему управления безопасностью судов (СУБ) составляют следующие направления деятельности:*

- Обеспечение охраны природной среды согласно разработанным нормативным документам;
- Определение полномочий и назначение ответственных лиц за безопасную работу судов;
- Организацию безопасности здоровья и жизни людей;
- Инструктажи по технике безопасности и правилам безопасной деятельности судов.

Основные положения **системы обеспечения безопасности судов**

**Известно**, что главным ответственным лицом за организацию **СУБ** судна является его капитан.



### При первой эксплуатации судна:

- оно проходит осмотр, на основании которого выдается специальное Свидетельство об управлении безопасностью.

*Каждые пять лет освидетельствование судна проходит повторно и это подтверждается документально.*

*Оригинал свидетельства должен храниться в главном офисе компании.* Освидетельствование осуществляют уполномоченные организации, которые проверяют не только правильность внедрения **судовой СУБ**, но и знания экипажем инструкций по надежной и безопасной эксплуатации судов, а также сохранению окружающей среды.

**СУБ судна на ВВП** должна обеспечивать качественное и бесперебойное функционирование всех приборов и систем, отвечающих за безопасную эксплуатацию судна.

*Для этого должны быть выполнены такие условия:*

- Наличие всех действительных судовых свидетельств;
- В случае перевозки товара любого типа необходимо иметь пакет документов, включающий *разрешение на перевозку*;
- Осуществление страхования или другого финансового обеспечения гражданской ответственности в случае загрязнения окружающей среды;
- Сертификация и маркировка всех механизмов, применяемых для крепления груза (*судовых кранов, грузовых стрел и лебедок*);

Обязательное ведение предусмотренных судовых журналов; Наличие описаний технических характеристик всех приборов, а также инструкций по их эксплуатации и отчетов по проверкам, ремонту и уходу;

- В случае выполнения ремонтных работ ответственных устройств и приспособлений (*например, трапов, ограждений и др.*), перед сдачей их в эксплуатацию следует провести испытательные работы и составить судовой акт с подписью капитана.

Какие требования к экипажу судна предусмотрены СУБ? **СУБ судна на ВВП включает определенные требования к экипажу:**

- Все работники судна должны иметь специализированные дипломы;
- **Каждый экипаж обязательно должен включать дипломированного специалиста по спасательным плотам и шлюпкам;**
- К работе допускаются только те лица, которые имеют соответствующую квалификацию для обслуживания механизмов, предупреждающих загрязнение окружающей среды;
- Все лица, работающие на судне, обязаны проходить курсы повышения квалификации в предусмотренные сроки, в том числе и по **медицинской подготовке;**
- Вахтенные механики обязаны знать основные положения государственных документов по сохранению окружающей среды.

**Также со всеми членами экипажа должны проводиться учебные тренировки, сборы, тревоги, а их результаты записываются в судовой журнал.**

**На что следует обратить внимание при организации СУБ?** Существуют специализированные компании, которые оказывают методическую помощь по внедрению и поддержке СУБ судна на ВВП.

**Они предлагают такие услуги:**

- Разработку пакета документов по **СУБ** для судов и береговых подразделений;
- Методическую поддержку при организации комплекса управления безопасностью судов;
- Подготовку и обучение персонала (судового и берегового) по вопросам **СУБ** судна;
- Методическую помощь в период сертификации; Консультационное сопровождение в период применения **СУБ** судна на **ВВП**.