**Правовые основы безопасности судоходства, понятие транспортной безопасности**

Распоряжение от 29 февраля 2016 года №327-р. Стратегией предусмотрен комплекс мер, направленных на качественное изменение состояния внутреннего водного транспорта, на создание основ для эффективного развития отрасли и обеспечение потенциала для реальной конкуренции с наземными видами транспорта.

Подписанным распоряжением утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года

В настоящее время эксплуатируемая сеть внутренних водных путей Российской Федерации (далее – внутренние водные пути) составляет 101,7 тыс. км. На внутренних водных путях расположены 723 судоходных гидротехнических сооружения, находящиеся в федеральной собственности. На реках функционируют более 130 портов, имеющих соответствующие подъездные пути и оснащённых 828 береговыми и 247 плавучими кранами. Состав флота речных судоходных компаний позволяет выполнять перевозки практически всех видов грузов.

Основные цели Стратегии:

- создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы;

- обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта;

- повышение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей;

- обеспечение функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров

- повышение уровня безопасности, экологичности внутреннего водного транспорта.

Стратегией предусмотрен комплекс мер, направленных на качественное изменение состояния внутреннего водного транспорта, на создание основ для эффективного развития отрасли и обеспечение потенциала для реальной конкуренции с наземными видами транспорта.

"Аварийный случай" - событие с судном, приведшее его к бедствию в результате воздействия непреодолимых стихийных явлений природы или экстремально тяжелых гидрометеорологических условий плавания, различные повреждения судна, смещение перевозимого груза или изменение его физико-химических свойств в процессе морской перевозки, посадка судна на грунт, касание грунта, намотка троса или сетей на гребной винт или руль и другие случаи, повлекшие утрату мореходных качеств ипрепятствующие нормальной эксплуатации судна; повреждение судном другого судна, средств навигационного оборудования (СНО), берегового сооружения, подводного кабеля, подводного трубопровода, потеря судном буксируемого объекта.

Судовая СУБ должна обеспечивать, чтобы:

- члены экипажа, которым предписывается иметь дипломы (свидетельства), имели действительные дипломы (свидетельства) или действительные льготные разрешения. В случаях, определенных Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, дипломы должны иметь подтверждения; на судне имелись лица судового экипажа с дипломами специалиста по спасательным шлюпкам и плотам;

- численный состав экипажа отвечал национальным требованиям страны флага судна, а также на судне имелось свидетельство о минимально допустимой численности экипажа; члены экипажа имели квалификацию, достаточную для обслуживания соответствующего оборудования, устройств, приборов и т. п., обеспечивающих безопасность и предотвращение загрязнения окружающей среды;

- у соответствующих членов экипажа имелись свидетельства о повышении дополнительной квалификации (об окончании разного рода курсов повышения квалификации, прохождении специализированной подготовки на тренажерах и в учебных центрах, второй профессии и т.д.), включая и медицинскую подготовку;

- ответственные лица вахт знали основные положения международных и национальных документов в отношении безопасности и охраны среды;

выполнялись требования в отношении медицинского освидетельствования экипажа;

- в составе вахты имелось лицо, владеющее английским языком в степени, достаточной для ведения переговоров по вопросам мореплавания и предотвращения загрязнения;

- осуществлялся строгий контроль за посещениями судна лицами, не являющимися членами экипажа;

- внешний вид и поведение членов вахт не вызывали сомнений в их способности выполнять свои обязанности;

- проводились учебные сборы, тренировки, тревоги с регистрацией необходимых данных в судовых журналах.

Управление государственного морского и речного надзора — структурное подразделение Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Его функции включают:

* Надзор в сфере судоходства.
* Контроль транспортировки и лицензирования опасных грузов.
* Надзор в отношении судоходных, гидротехнических и портовых сооружений.

Также управление помогает Управлению транспортной безопасности в реализации контрольных и надзорных функций за обеспечением мер, предотвращающих террористические и иные незаконные акты на речном транспорте.

Российский Речной Регистр является федеральным автономным учреждением классификации судов, находящимся в ведении Министерства транспорта Российской Федерации.

Российский Речной Регистр имеет в своем составе Главное управление и 14 филиалов, местоположение которых территориально привязано к внутренним водным бассейнам России. На учете Российского Речного Регистра находится 22,5 тыс. судов. Российский Речной Регистр на двухсторонней основе сотрудничает с 19 зарубежными классификационными обществами и организациями по вопросам безопасности на море и внутренних водных путях.

Классификации Российского Речного Регистра подлежат самоходные суда внутреннего плавания с главными двигателями мощностью не менее 55 киловатт, несамоходные суда вместимостью не менее чем 80 тонн, все пассажирские и наливные суда; суда смешанного (река-море) плавания; паромные переправы и наплавные мосты на внутренних водных путях. На учете Российского Речного Регистра находится 24,5 тыс. судов. Нормативную базу Российского Речного Регистра составляют его Правила, соответствующие международному уровню. Правилами Российского Речного Регистра пользуются органы технического надзора и классификации судов стран СНГ и Балтии.

На администрации речных бассейнов (АРБ) возлагается осуществление правоприменительных функций и функций государственного регулирования на бассейновом уровне. Организационно-правовой статус администраций речных бассейнов – федеральные государственные учреждения (ФГУ), которые имеют право создавать представительства в районах бассейна.

Основными функциями администраций водных путей являются:

- разработка планов, прогнозов, программ эксплуатации и развития путевого хозяйства бассейна, ремонта, реконструкции, модернизации, нового строительства объектов федеральной собственности;

- разработка, согласование и представление на утверждение программы гарантированных габаритов судовых ходов, категории и сроков действия навигационного ограждения, продолжительности работы основных шлюзов и каналов на внутренних водных путях в границах бассейна;

- размещение заказов и подготовка проектов контрактов (либо самостоятельное заключение контрактов в случае делегирования им такого права Федеральным агентством морского и речного транспорта) на проведение путевых работ, содержание и эксплуатацию судоходных гидротехнических сооружений;

- размещение заказов и подготовка проектов контрактов на проведение изыскательских работ на внутренних водных путях бассейна с целью определения необходимых объёмов путевых работ и контроля за их выполнением;

- введение ограничений и запрещений движения судов в порядке, установленном законодательными и нормативными документами в области транспорта;

- организация корректировки карт и схем внутренних водных путей, подготовки материалов для их издания;

- организация технологической связи в бассейне в соответствии с утверждёнными схемами связи, организация внедрения новых информационных, телекоммуникационных систем;

- согласование установки навигационных огней и знаков, другого оборудования владельцам сооружений на внутренних водных путях;

- согласование порядка подъёма и разведения мостов;

- согласование строительства и правил эксплуатации сооружений на внутренних водных путях, а также добычи нерудных строительных материалов;

- выдача разрешений на устройство временных сооружений для причаливания, швартовки и стоянки судов и иных плавучих объектов, погрузки, выгрузки и хранения грузов, посадки на суда и высадки из судов пассажиров;

- выдача разрешений на строительство временных строений и проведение других необходимых работ в случаях непредвиденных зимовок судов или транспортных происшествий с судами;

- согласование проектов строительства и реконструкции объектов, временных огней, размещаемых на береговой полосе;

- утверждение обязательных постановлений, касающихся различных видов деятельности в речных портах;

- согласование и приёмка рейдов и подходов к портам, примыкающих к федеральным внутренним водным путям Российской Федерации;

- согласование использования судоходных водных участков для нужд рыболовства;

- эксплуатация судоходных гидротехнических сооружений в соответствии с Правилами эксплуатации водохранилищ и зарегулированных участков водных путей.

**Охрана окружающей среды**

В соответствии с требованиями Конвенции МАРПОЛ-73/78, каждое судно-химовоз должно иметь на борту:

* «Журнал грузовых операций» по форме, установленной Приложением II Конвенции МАРПОЛ-73/78.
* Журнал постранично подписывается капитаном судна, хранится на судне в доступном для проверки месте, предъявляется портовым властям по требованию, копии записей заверяются капитаном, журнал хранится на судне 3 года после внесения последней записи.
* «Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом». Выдается классификационным обществом на 5 лет с ежегодным переосвидетельствованием.
* «Свидетельство о соответствии судна требованиям «Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические вещества наливом» (Кодекс по химовозам).

Перевозка вредных жидких веществ наливом осуществляется на танкерах-химовозах (в том числе и нефтяных танкерах), построенных в соответствии с требованиями «Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические вещества наливом» (Кодекс по химовозам), принятого КЗМС ИМО резолюциями МЕРС 19(22) и 20(22).

Для целей Приложения II вредные жидкие вещества подразделяются на категории - «X», «Y», «Z» по степени их токсичности и другие вещества (ДВ).

Категория «X» - наиболее токсичная категория.

Сброс в море жидких веществ категорий «Х», «У», «Z» запрещен.

Борьба с угрозой глобального экологического кризиса стала международной проблемой. Решить ее в рамках отдельных стран нельзя. Предпринятые некоторыми государствами меры по охране природы не будут эффективными, если другие их не поддержат. В настоящее время эта проблема стала мировой:

• сброс промышленных и хозяйственных вод непосредственно в море или с речным стоком;

• нахождение на суше разных веществ, которые образуются в сельском и лесном хозяйствах;

• зарождение вредных веществ в море;

• затраты различых веществ в ходе судовых операций;

• аварийные выбросы со скважин, буровых или подводных трубопроводов;

• разработка полезных ископаемых на морском дне;

• перенесение вредных веществ в атмосферу.

В процессе эксплуатации судов образуются бытовые и производственные отходы, сброс которых в водоем приносит значительный ущерб природе. При этом все образующиеся на судне загрязнения можно разделить на две основные группы:

1 - остатки перевозимых грузов, образующиеся вследствие неполной их выгрузки, обмыва палубы и трюмов, танков и т. п.;

2 - загрязнения, образующиеся в результате жизнедеятельности экипажа и пассажиров (сточные воды и бытовой мусор), а также в результате эксплуатации судовых механизмов (нефтесодержащие льяльные, или подсланевые воды, сточные воды, отработавшие газы, производственный мусор)

Кроме твердых отходов на судах накапливаются и жидкие отходы, которые можно разделить на две группы:

1 - шлам от установок для очистки сточных вод, в том числе дробленные пищевые отходы. Они накапливаются в специальной цистерне;

2 - шлам от сепараторов топлива и масла.

Загрязнение именно морской среды, как преступление особенно опасное. Это связано с тем, что загрязнение сопутствует большинству видов деятельности; водная среда способствует быстрому распространению загрязнителей на большое расстояние от источников загрязнения; мировой океан обладает большой инерционностью реагирования и требуется длительный скрытый период для того, чтобы неочевидные последствия стали явными.

Оборудование судов для предотвращения загрязнения также должно регламентироваться правилами, устанавливаемыми государством - флага.

Все проектируемые и строящиеся сейчас суда (даже те, которые ещё не включены в судовой реестр государства флага), к которым пока, до подъёма государственного флага формально нельзя предъявлять требований, тем не менее, строятся под техническим надзором классификационного общества и по правилам классификационного общества, которые учитывают международные стандарты.

На сегодняшний день Конвенция МАРПОЛ 73/78 является универсальным международным инструментом для установления требований в отношении конструкции судов, оборудования, снабжения и организационных мер противодействия попадания нефти и других загрязняющих веществ в окружающую среду. В соответствии с положениями Конвенции, термин «вредное вещество» - означает любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить вред живим ресурсам, морской фауне и флоре, нарушить природную привлекательность моря в качестве места отдыха или помешать другим видам правомерного пользования морем, и включает любое вещество, подпадающее под действие Конвенции.

Государственный экологический контроль (надзор) – это деятельность за соблюдением экологического законодательства, нормативов и правил, выполнением мероприятий по охране окружающей среды.

Предназначен для защиты от экологической опасности и состоит из надведомственных: контроля, экспертизы, мониторинга, нормирования, аудита и других методов регулирования природоохранной деятельности на уровне государства и юридических лиц.

Правила действуют на внутренних водных путях, открытых в установленном порядке для судоходства, за исключением устьевых участков рек с морским режимом.

2. Настоящие Правила распространяются на экипажи судов, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих судоходство на внутренних водных путях, связанных с эксплуатацией и использованием плавучих объектов, содержанием судоходных водных путей и гидротехнических сооружений при плавании по внутренним водным путям Российской Федерации.

3. В дополнение к Правилам государственные речные судоходные инспекции бассейнов определяют особенности движения судов в отдельных бассейнах и их участках.

4. К плаванию по внутренним водным путям Российской Федерации допускаются суда, зарегистрированные в установленном порядке в Государственном судовом реестре Российской Федерации, реестре арендованных иностранных судов или судовой книге.

Плавание судов по внутренним водным путям допускается только под Государственным флагом Российской Федерации. На основании решения Правительства Российской Федерации может быть разрешено плавание, в том числе в целях транзита, по внутренним водным путям отдельному судну под флагом иностранного государства (статья 23 КВВТ).

5. Надзор за соблюдением требований обеспечения безопасности эксплуатации судов осуществляется органами Государственной речной судоходной инспекции Российской Федерации (далее - ГРСИ).

6. Диспетчерское регулирование движения судов на внутренних водных путях осуществляется бассейновыми органами государственного управления на внутреннем водном транспорте (далее - БОГУ на ВВТ).

7. Один экземпляр настоящих Правил и документ, определяющий особенности движения и стоянки судов в бассейне по пути следования, должны находиться на борту каждого судна, за исключением судов, эксплуатируемых без судовых экипажей.

Судоводитель несет ответственность за соблюдение настоящих Правил на своем судне в соответствии с законодательством Российской Федерации. Судоводители буксируемых судов должны выполнять распоряжения судоводителя состава, наряду с этим они должны принимать все требуемые обстоятельствами меры для надлежащего управления своими судами.

8. В соответствии со статьей 27 КВВТ к назначению на должности, относящиеся к командному составу судна и судовой команде, допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства. Все суда и другие плавучие объекты должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц и безопасности плавания:

- капитаном судна должен быть гражданин Российской Федерации (ст.30 КВВТ);

- на капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, поддержанию порядка на судне, защите водной среды, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу;

- капитан судна обязан, если он может сделать это без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем лиц, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на воде;

- капитан каждого из столкнувшихся судов обязан оказать помощь другому участвовавшему в этом столкновении судну, его пассажирам и членам экипажа. Капитаны столкнувшихся судов обязаны сообщить друг другу названия своих судов.

1. В соответствии с пунктом 3 статьи 28 КВВТ права и обязанности членов экипажа судна регулируются уставом службы на судах внутреннего водного транспорта, утвержденным в установленном порядке федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Все другие находящиеся на борту лица обязаны выполнять распоряжения капитана и соблюдать порядок на судне.

2. Запрещается членам экипажа находиться на вахте в состоянии опьянения (алкогольного или наркотического).

3. В соответствии с пунктом 2 статьи 34 КВВТ судно не допускается к плаванию, если численность экипажа судна в день выхода в плавание меньше, чем установлено положением о минимальном составе экипажей самоходных транспортных судов.

4. Судоводители должны принимать все меры предосторожности с целью предотвращения:

- опасности для человеческой жизни;

- повреждения судов, плотов, плавучих и гидротехнических сооружений, знаков навигационного оборудования судового хода;

- создания препятствий для судоходства;

- загрязнения водной среды.

5. Для предотвращения непосредственно угрожающей опасности или ее возможных последствий судоводители должны уменьшить скорость до минимальной и принять все меры, которые диктуются практикой судовождения или особыми обстоятельствами, даже если вынуждены отступать от настоящих Правил.

6. В случае неуверенности в оценке ситуации (неясность в действиях других судов, неподача или неправильное подтверждение сигналов, потеря ориентировки, отсутствие или неисправность знаков навигационного оборудования и т.п.) судоводитель должен уменьшить ход или прекратить движение до выяснения ситуации.

7. Суда загружаются до осадки, определяемой глубиной судового хода, но не превышающей грузовых марок, нанесенных на бортах судна. Для судов, осуществляющих разовые переходы, органы технического надзора и ГРСИ определяют максимальную загрузку исходя из условий плавания.

8. Загрузка судов не должна нарушать остойчивости и прочности корпуса судна. При этом она должна производиться таким образом, чтобы были обеспечены круговой обзор с поста управления и видимость сигналов.

9. Суда, предназначенные для перевозки пассажиров, не должны иметь на борту большее количество пассажиров, чем это предусмотрено судовыми документами.

10. Во время движения на посту управления судном должны находиться квалифицированные лица судоводительской специальности в количестве, определенном положением о минимальном составе экипажей самоходных транспортных судов.

11. Судоводители должны постоянно вести надлежащее визуальное и слуховое наблюдение, наблюдение с помощью технических средств, а при особых обстоятельствах вызывать на пост управления капитана судна.

12. На судне должны находиться оригиналы указанных документов, за исключением свидетельства о праве собственности на судно, копия которого должна быть заверена органом, выдавшим такое свидетельство, или нотариусом (статья 14 КВВТ).

13. Документы, наличие которых на борту требуется в соответствии с настоящими Правилами или другими применяемыми предписаниями, должны предъявляться по любому требованию официальных лиц компетентных органов.

14. Капитаны должны оказывать содействие представителям органов надзора и контроля: ГРСИ, БОГУ на ВВТ (требований пожарной безопасности), санитарно-эпидемиологического надзора и обеспечивать необходимые условия для их работы.

15. Когда судну встречается препятствие, представляющее опасность для судоходства, капитан должен немедленно известить об этом ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ - район внутренних путей или район гидросооружений для принятия необходимых мер.

16. Запрещается пользоваться сигнальными знаками навигационного оборудования водного пути для швартовки судов, плотов и повреждать эти знаки (часть 2 статьи 11.6 КОАП).

17. Если судно или плот переместили или повредили навигационный знак судоходной обстановки, то капитан должен немедленно известить об этом ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ.

18. Каждый капитан должен безотлагательно извещать ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ о всех случаях неисправностей, замеченных в знаках навигационного оборудования водного пути.

19. Запрещается сбрасывать с судов в водоемы какие-либо предметы и вещества. В частности, запрещается сливать или осуществлять сброс с судов в водоемы нефтяных отходов в любой форме или смесей таких отходов с водой.

20. Если произошел случайный сброс или имеется угроза сброса, то капитан должен немедленно известить об этом ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ, указать как можно точнее характер и место сброса и принять меры по локализации указанных сбросов. Если судоводитель обнаружил загрязнение водоема другим судном, то капитану судна об этом также необходимо сообщить в ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ.