

# Государственный портовый контроль сегодня. Проблемы и решения

Н. А. РЕШЕТОВ,

генеральный директор Российского морского регистра судоходства

**Парижский меморандум (ПМ), старейшее региональное соглашение о контроле судов государством порта, ежегодно публикует списки Государств флага, зарегистрированные под которыми суда инспектируются в регионе ПМ. Списки формируются на основе статистических данных о тех или иных результатах проверок судов. Начиная с 1999 г. эти списки — Black-Gray-White lists — индицируют в черно-серо-белой цветовой гамме своего рода степень «чистоты» Государства флага перед международным морским сообществом в деле обеспечения постоянного соответствия своих судов всем применимым требованиям ратифицированных международных конвенций ИМО и МОТ.**

Оценка результатов инспектирования судов каждого конкретного флага осуществляется портовыми властями на трехлетней основе. Метод оценки предполагает в качестве характеристики флота того или иного флага 7%-й критерий отношения количества задержаний судов (D) к числу их проверок (N). В случае, когда отношение D/N в процентном выражении равно 7%, гарантируется попадание соответствующего флага в «серый» список с вероятностью 95%. При более высоком проценте задержаний можно утверждать, что флаг точно не окажется в «белом» списке, но попадание такого флага в «серый» либо «черный» список напрямую зависит от количества проведенных ПМ проверок судов этого флага, что косвенно характеризует численность соответствующего флота.

К сожалению, по итогам инспектирования российских судов в европейских портах в 1997–1999 гг. количество их задержаний превысило допустимое для

российского флага значение. Величина показателя Российской Федерации, определяющего положение государства флага в списке ПМ, составила по итогам 1999 г. 1,65. В результате Россия оказалась в «черном» списке ПМ с начала его опубликования Меморандумом. Тем не менее, активно предпринимаемые Морской администрацией России усилия, направленные на качественное улучшение флота, исключение субстандартных судов из международного транспортного процесса, позволили добиться существенных результатов. На протяжении последующих лет величина показателя РФ неуклонно снижалась,

**Таблица 1**

Год	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Показатель РФ	1,65	1,37	1,04	0,67	0,38	0,32	0,18

что позволило российскому флагу выйти из «черного» списка ПМ по итогам 2002 г. (диагр. 1).

Данные ежегодных статистических отчетов ПМ свидетельствуют об устой-

чивой тенденции улучшения показателя РФ, планомерном перемещении российского флага внутри «серого» списка к его границе с «белым» (табл. 1).

При условии сохранения указанной динамики, Россия в ближайшие годы сможет по праву занять достойное место в «белом» списке Государств флага, публикуемом ПМ.

По аналогии с приведенными выше результатами, Россия достаточно успешно добивается улучшения своих показателей и в регионе Токийского меморандума (ТМ) – второго из трех ведущих режимов портового контроля в мире. В рамках гармонизации между регионами методов оценки «качества» Государств флага ТМ ввел в практику ежегодную публикацию аналогичных «черно-серо-белых» списков, формируемых на основе данных об инспектировании судов в Азиатско-Тихоокеанском регионе. И в этом регионе России как Государству флага пришлось пройти путь от «черного» списка до границы «серого» с «белым» (диагр. 2). Разница состоит лишь в темпах, которыми рос-

сийский флаг стремится попасть в «белый» список ТМ. Анализ годовых отчетов ТМ свидетельствует о гарантированном успехе России уже по итогам текущего года.

Очевидные позитивные результаты достигнуты российским флагом за последние годы благодаря совместным усилиям, предпринимаемым российскими судоходными компаниями, органами Федерального агентства морского и речного транспорта «Ространснадзора» Минтранса РФ и Российским морским регистром судоходства. Тем не менее, указанные результаты не должны служить поводом для спокойствия. В условиях жесткой конкуренции на рынке международных морских перевозок стареющий российский

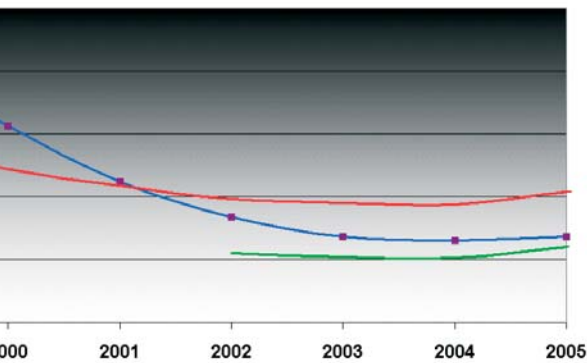
**Парижский меморандум (ПМ) подписан 1 июля 1982 г. администрациями четырнадцати европейских государств. В последующие годы к нему присоединились еще десять государств Европы и Канада. В настоящее время в его состав входят Бельгия, Великобритания, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Канада, Кипр, Латвия, Литва, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация (с 01.01.1996 г.), Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Швеция, Эстония. Законодательным органом Парижского меморандума является Комитет, созываемый ежегодно. Помимо 25 государств-членов в состав меморандума входит Европейская комиссия. Секретариат меморандума расположен в Гааге (Нидерланды), а Информационный центр — в Сент-Мало (Франция). Такие организации, как Береговая охрана США, Токийский и Карибский меморандумы, ИМО, МОТ имеют статус наблюдателя на Комитете ПМ. В свою очередь, ПМ имеет статус наблюдателя на комитетах Токийского и Карибского меморандумов.**

флот ежегодно будет сталкиваться с новыми трудностями. Подтверждением тому является постоянно растущий поток новых внешних требований к судам, зачастую не столько обоснованных с точки зрения морской безопасности, сколько вводимых в угоду политическим и экономическим интересам определенных участников рынка, в том числе не на международной, а на региональной основе.

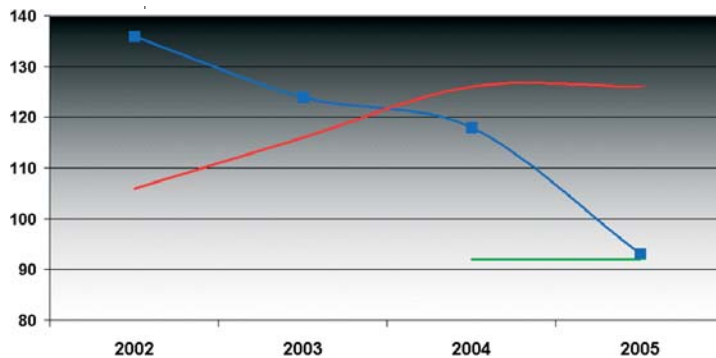
В настоящее время происходят изменения в политике Государственного портового контроля в Европе. Так, в 2004 г. европейскими портовыми властями был инициирован пересмотр существующего режима инспектирования иностранных судов. В опубликованном 17 мая 2004 г. пресс-релизе Парижский меморандум заявил о переходе «борьбы европейских портовых властей с субстандартными судами» на качественно новый уровень. Кардинальное изменение общей политики портового контроля в Европе призвано оптимизировать использование имеющихся у властей ресурсов. В дальнейшем предполагается еще большая концентрация внимания властей на судах «повышенного риска» за счет сокращения проверок благополучных судов.

Весьма ощутимым нововведением, которое коснется недобросовестных судоходных компаний, управляющих судами под удобными флагами, представляется следующее. К числу судов «повышенного риска» будут причислены суда для перевозки генеральных грузов. Как следствие, возникнет возможность объявления судам этого типа, зарегистрированным под флагами «черного» списка ПМ, запрета на заход в порты региона в случае их повторного задержания за два-три года. Инициатива исходит от Королевского общества морских инженеров Великобритании. Соответствующее предложение было сделано Соединенным Королевством на 77-й сессии Комитета ИМО по безопасности на море.

В 2005 г. новая политика портового контроля была одобрена Комитетом ПМ. Поставленная годом ранее цель оставить в прошлом 25%-й порог инспек-



Диагр. 1



Диагр. 2

тирования иностранных судов приобрела конкретные концептуальные формы. В настоящее время проект дорабатывается, а Европейское агентство морской безопасности (EMSA) детально изучает возможные последствия внедрения проекта. Так называемый «Новый инспекционный режим» (NIR) определяет политику ПМ по контролю судов на ближайшие годы и, безусловно, окажет значительное экономическое и политическое влияние на судоходство.

Вместо 25%-го порога инспектирования предполагается перейти к стопроцентному контролю всех судов в регионе ПМ, наиболее эффективно распределив имеющиеся у ПМ ресурсы. Вместо используемых в настоящее время критериев выбора судов предполагается осуществлять выбор судна для проверки на основе его «профиля риска», определяемого по системе критериев и характеризующего потенциальную опасность этого судна. В число учитываемых критериев войдут

как используемые в настоящее время (тип судна, его возраст, положение флага регистрации судна в «черно-серо-белом» списке ПМ, показатели деятельности признанной организации, результаты проверки судна за три предыдущих года), так и ряд новых, среди которых следует выделить показатель деятельности управляющей судном компании. Показатель компании будет складываться из двух составляющих: индекса недостатков и индекса задержаний, вычисляемых как процентные соотношения количества недостатков и задержаний, выявленных за 36 месяцев на судах, находящихся в управлении компанией, к количеству произведенных проверок таких судов. Сопоставление величин двух индексов конкретной компании со средними значениями в регионе ПМ повлечет за

собой присвоение компании одного из четырех возможных значений показателя компании. Любой запрет на заход управляемого компанией судна в порты ПМ будет автоматически приводить к присвоению показателю компании наихудшего значения.

Исходя из набора критериев характеристики риска судна, все суда будут разделены на три категории: суда низкого риска, суда высокого риска и суда стандартного риска (иные, чем суда высокого или низкого риска). Периодичность инспектирования конкретного судна будет зависеть от его профиля риска и составит в общем случае: для стандартных судов – 1 раз в год, судов высокого риска – 1 раз в 6 месяцев, низкого риска – 1 раз в 24 месяца. Проектом вводится также понятие «вилки» проведения предписанной инспекции, равной одному и двум месяцам для судов высокого и стандартного риска соответственно. Это означает, например, что проверка судна высокого риска становится обязатель-

**СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В ПОЛИТИКЕ ПАРИЖСКОГО МЕМОРАНДУМА ПОТРЕБУЮТ ОТ МОРСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ РОССИИ УСКОРЕНИЯ ПРОЦЕССА ИСКЛЮЧЕНИЯ СУБСТАНДАРТНЫХ СУДОВ ИЗ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕССА.**

ной по истечении пяти месяцев с момента предыдущей его инспекции. Более четко регламентируются объемы периодических проверок, что ставит под сомнение сам принцип выборочности контроля. Однако указанные периодические (обязательные) проверки не отменяют проверок, которые портовые власти могут производить в случае возникновения каких-либо неожиданных и первоочередных факторов. Теоретически NIR не исключает, что только что спущенное со стапелей судно может быть признано судном повышенного риска со всеми вытекающими из этого последствиями.

С принятием концепции NIR существенное значение приобретает пересмотр процедур запрещения судам заходов в порты ПМ. Если в настоящее время запрет может быть объявлен судну, дважды подвергавшемуся задержаниям за последние 36 месяцев, лишь при выполнении ряда условий (определенный тип судна, положение государства флага в конкретной категории «черного» списка), то NIR предусматривает автоматическое объявление запрета судну высокого риска после второго его задержания за 36

месяцев. Это означает, что суда для перевозки генеральных грузов, находящиеся сейчас в более «привилегированном» положении по сравнению с нефтяными танкерами, балкерами и рядом других типов судов, потеряют это свое преимущество. NIR также предусматривает введение минимального времени нахождения судна под запретом (3 месяца).

Учитывая решение Второй министерской конференции в Ванкувере (ноябрь 2004 г.), призвавшей власти государств порта, в частности, к введению дополнительных штрафных санкций к субстандартным судам, не следует исключать возможности введения платных инспекций судов повышенного риска. Пути реализации решения Министерской конференции дебатировались в настоящее время.

23.11.2005 г. Европейская комиссия опубликовала информацию о Третьем морском пакете – третьем после каталога с танкерами Erika в декабре 1999-го и Prestige в ноябре 2002 г. пакете мер законодательного характера, призванных повысить безопасность на море. Пакет содержит семь предложений по дополнению Европейских

правил морской безопасности, призванных повысить эффективность существующих мер. Предложения принимают во внимание опыт, приобретенный при предыдущих изменениях в законодательстве Сообщества, касающихся морской безопасности (пакеты Erika-I, Erika-II и меры, принятые после аварии танкера Prestige), а также обеспокоенность, неоднократно высказанную Европейским парламентом, Европейским советом и министрами транспорта. Одно из предложений касается директивы о Государственном портовом контроле. Утверждение Третьего морского пакета Европейским советом и Европарламентом ожидается в середине следующего года, с возможным вступлением поправок в силу уже к концу 2007 г.

Все вышеперечисленное указывает на намерение государств — членов Евросоюза продолжать занимать ведущее место среди существующих в мире режимов портового контроля посредством введения мер исключительно политического характера. Это потребует от Морской администрации России дополнительных усилий по качественно-му улучшению флота.

## Правовые основы физической защиты объектов транспортной инфраструктуры

А.Г. ЗУЕВ, генеральный директор ЗАО НПП «ИСТА-Системс», к.т.н., профессор АВН

В.Н. МЯЧИН, профессор Петербургского государственного университета путей сообщения, д.т.н., профессор

А.В. НИЧИКОВ, директор Центра анализа уязвимости ЗАО НПП «ИСТА-Системс», к.в.н., профессор АВН

**Необходимость совершенствования правовой базы в области защиты инженерных сооружений от внешних посягательств из года в год приобретает всё большую актуальность. Это диктуют жесткие реалии современной жизни.**

Терроризм — незаживающая рана современного общества. Этот, к сожалению, непреложный факт закреплен в Концепции национальной безопасности России. Изложенные в ней возможные угрозы отпетых бандитов всех мастей адресованы не только нашей стране, но и всему миру.

Президент В.В. Путин объявил, что Россия находится в состоянии необычной войны. Враг малочислен, однако, как правило, невидим и поэтому ма-

лоуязвим. В этой схватке нет ни линии фронта, ни тыла, существует лишь противостояние мирного населения и персонала промышленных объектов террористам, вынашивающим планы нападения. Сценарии их атак многовариантны и труднопредсказуемы.

Задавшись целью «поставить Запад на колени», международный терроризм стремится достичь максимально больших людских потерь. Чем они больше, тем трагичней складывающаяся ситуация, тем глубже и болезненней шок об-

щества. Но возможно, что это будет лишь прологом в действиях врага. Следующие шаги — применение им бактериологического оружия, затем удары по транспортным узлам, военным аэродромам, культурным и историческим центрам, другим важным объектам федерального и регионального значения.

Разумеется, подобный расклад действий террористов можно лишь предполагать, однако не оставляет сомнений то, что практически все объекты Минтранса России (транспорт, гидротехнические сооружения, мосты, тоннели, вокзалы и проч.) могут стать объектами их атак. Вспомним подрыв мостов чеченскими бандитами в декабре 1999 г. Тогда в Чеченскую Республику