

# КОНЦЕПЦИЯ ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ ПОДСИСТЕМЫ РСЧС ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ЛИКВИДАЦИИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ В МОРЕ НА СУДАХ И ОБЪЕКТАХ НЕЗАВИСИМО ОТ ИХ ВЕДОМСТВЕННОЙ И НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ

*С.В. Маценко* канд. техн. наук  
*И.В. Маценко*

В соответствии с требованиями приложения к Положению о Единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, утвержденному постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2003 г. № 794 (далее – Положение об РСЧС), Федеральное агентство морского и речного транспорта (далее – Росморречфлот), в рамках системы РСЧС создает и эксплуатирует ряд функциональных подсистем, направленных на организацию работ по предупреждению и ликвидации морских аварий. Часть указанных функциональных подсистем имеет положения, утвержденные соответствующими органами государственной власти. Положение о функциональной подсистеме по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов в настоящее время отсутствует, а нормативно-правовая концепция ее построения предложена в работе [1]. С точки зрения авторов настоящей статьи, имеющиеся подсистемы не отражают в полной мере весь спектр задач, возложенных на администрацию морского порта действующими международными и национальными нормативными документами. В связи с этим, предлагается ряд усовершенствований нормативно-правовой базы, направленных на устранение правового «вакуума» в области аварийно-спасательного обеспечения морских портов.

Согласно п. 1 ст. 11 Федерального закона РФ от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», ФГУ «Администрация морского порта» (далее – ФГУ «АМП») обеспечивает безопасность плавания и стоянки судов в акватории морского порта, на подходах к нему. Понятие «безопасность» относится не только к навигационной составляющей процесса движения судна по акватории порта. В соответствии со ст. 2 Федерального закона РФ от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании», безопасность – это состояние, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений. Следовательно, задача ФГУ «АМП» состоит в обеспечении таких условий плавания и стоянки судов, при которых сведена к минимуму вероятность возникновения вреда жизни людей и имуществу всех форм собственности на территории и акватории морского порта.

Очевидно, что в числе мероприятий по обеспечению таких условий (то есть по обеспечению безопасности) должны быть включены вопросы предупреждения и ликвидации морских аварий. В существующих правовых рамках функциональных подсистем РСЧС Росморречфлота по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов не учтен весь спектр чрезвычайных ситуаций, которые могут происходить на судах:

- пожары и возгорания;
- выбросы токсичных газов;
- разгерметизация оборудования;
- разливы химических веществ и пищевых грузов;
- россыпь опасных грузов;
- смещение груза, потеря устойчивости;
- затопление судовых помещений;
- посадка на мель, повреждение корпуса и другие.

В связи с этим, авторы считают целесообразным реорганизовать существующую подсистему организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности в **Функциональную подсистему по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в море на судах и объектах независимо от их ведомственной и национальной принадлежности** (далее – ФПЛЧС). Это позволит расширить круг задач по оказанию помощи терпящим бедствие судам, решаемых в рамках РСЧС. Необходимо отметить, что рассматриваемые задачи уже входят в компетенцию Росморречфлота и его ведомственных аварийно-спасательных служб в соответствии с Положением об организации аварийно-спасательного обеспечения на морском транспорте (утв. приказом Минтранса России от 7 июня 1999 г. № 32). Ниже предлагаются основные вопросы, которые, с точки зрения авторов, должны быть учтены при разработке Положения о

ФПЛЧС и являться основой нормативно-правового регулирования в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций на морском транспорте.

В первую очередь, необходимо определить область применения ФПЛЧС на основе действующего законодательства РФ. В соответствии с п. 2 ст. 1 Федерального закона РФ от 31 июля 1998 года № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации», акватории портов, заливов, бухт, губ и лиманов и др. относятся к внутренним морским водам РФ. В соответствии с п. 1 ст. 1 того же закона, внутренние морские воды являются составной частью территории РФ. Определение границ между морем и сушей регламентируется п. 4 ст. 5 Федерального закона РФ от 3 июня 2006 года № 74-ФЗ «Водный кодекс Российской Федерации». Таким образом, рассматриваемая функциональная подсистема применяется при чрезвычайных ситуациях исключительно на акватории морских портов, подходов к ним, внутренних морских вод и территориальном море Российской Федерации вплоть до уреза воды, определяемого по линии наибольшего отлива. Как показывает практика ликвидации морских аварий, при чрезвычайных ситуациях на море очень часто происходит загрязнение прилегающей береговой полосы. Аналогично, при авариях на береговых сооружениях очень часто происходит загрязнение морской акватории. При этом вопросы организации мероприятий по ликвидации последствий аварий на море и на суше решаются отдельно.

В соответствии с п. 2 ст. 26.3 Федерального закона РФ от 6 октября 1999 года № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», предупреждение и ликвидация чрезвычайных ситуаций межмуниципального и регионального уровней отнесена к компетенции органов государственной власти субъектов РФ. В соответствии с п. 3 раздела III Положения о Министерстве Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (утв. Указом Президента РФ от 11 июля 2004 г. № 868), в полномочия МЧС России входят работы по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций федерального и трансграничного уровней. Таким образом, при воздействии на береговую линию применяются территориальная подсистема РСЧС субъекта РФ либо функциональная подсистема РСЧС МЧС России в зависимости от категории ЧС.

Классификация ЧС определяется согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 21 мая 2007 г. № 304 «О классификации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» следующим образом: локального, муниципального, межмуниципального, регионального, межрегионального и федерального характера. В связи с отсутствием административно-территориального деления морской акватории, авторами предлагается классифицировать ЧС на море аналогично п. 3 Основных требований к разработке планов по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (утв. постановлением Правительства РФ от 21 августа 2000 г. № 613 с изменениями от 15 апреля 2002 г.), где на море выделяются чрезвычайные ситуации следующих категорий (уровней).

Чрезвычайной ситуацией **локального** характера предлагается считать такую ЧС, в результате которой акватория, на которой сложилась чрезвычайная ситуация и нарушены условия жизнедеятельности людей (далее – зона ЧС), не выходит за пределы зоны ответственности ФГУ «Администрация морского порта», при этом количество пострадавших составляет не более 50 человек либо размер материального ущерба составляет не более 5 млн. рублей.

Чрезвычайной ситуацией **регионального** характера предлагается считать такую ЧС, в результате которой зона чрезвычайной ситуации не выходит за пределы акватории морского бассейна Российской Федерации, при этом количество пострадавших составляет свыше 50 человек, но не более 500 человек либо размер материального ущерба составляет свыше 5 млн. рублей, но не более 500 млн. рублей;

Чрезвычайной ситуацией **федерального** характера предлагается считать такую ЧС, в результате которой зона чрезвычайной ситуации выходит за пределы территории Российской Федерации (в соответствии со ст. 67 Конституции Российской Федерации), количество пострадавших составляет свыше 500 человек либо размер материального ущерба составляет свыше 500 млн. рублей.

Согласно п. 6 Положения об РСЧС, на каждом уровне РСЧС создаются координационные органы, постоянно действующие органы управления, органы повседневного управления, силы и средства, резервы финансовых и материальных ресурсов, системы связи, оповещения и информационного обеспечения. Рассмотрим состав каждого из указанных элементов РСЧС для каждого из указанных уровней.

В соответствии с п. 13 Положения об РСЧС, силы и средства формируются:

- федеральными органами исполнительной власти;
- органами исполнительной власти субъектов РФ;
- органами местного самоуправления;
- организациями и общественными объединениями.

Применительно к вопросам предупреждения и ликвидации ЧС на море, силы и средства ФПЛРН формируются:

- Федеральным агентством морского и речного транспорта (далее – Росморречфлот);
- предприятиями и организациями, эксплуатирующими объекты транспортного комплекса.

Ведомственные силы и средства Росморречфлота состоят из персонала и оборудования по ликвидации ЧС специализированных профессиональных аварийно-спасательных формирований (далее – АСФ) в составе бассейновых аварийно-спасательных управлений и управлений аварийно-спасательных и подводно-технических работ, имеющих статус федеральных государственных унитарных предприятий (далее – ФГУП «БАСУ/АСПТР»). В связи с тем, что имеющихся на бассейнах сил и средств ФГУП «БАСУ/АСПТР», как правило, недостаточно, в состав ведомственных сил и средств необходимо включить суда, персонал и оборудование, имеющиеся на балансе филиалов ФГУП «Росморпорт», расположенных в каждом морском порту, и также поднадзорных Росморречфлоту.

Согласно ст. 10 Федерального закона РФ от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», ст. 14 Федерального закона РФ от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», пп. 2 и 3 Правил организации мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на территории Российской Федерации (утв. постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2002 г. № 240), предприятия и организации, осуществляющие эксплуатацию опасных объектов, операции с нефтью и нефтепродуктами, обязаны создавать собственные нештатные АСФ из числа работников, оснащать их оборудованием по ЛРН и иметь резервы финансовых средств и материально-технических ресурсов для локализации и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Таким образом, все объекты, расположенные в пределах акваторий морских портов и территориального моря РФ, обязаны быть оснащены силами и средствами РСЧС за счет организаций, эксплуатирующих эти объекты, а именно:

- владельцев объектов транспортной инфраструктуры;
- российских судовладельцев;
- иностранных судовладельцев.

Операторы морских терминалов, стивидорные компании, владельцы судов портового флота и другие организации, эксплуатирующие объекты транспортной инфраструктуры, а также российские судовладельцы, осуществляющие каботажное плавание либо плавание в пределах морского порта, обязаны формировать силы и средства, исходя из максимально возможной и максимально неблагоприятной аварии на эксплуатируемых объектах или судах.

Российские судовладельцы, осуществляющие заграничное плавание, а также иностранные судовладельцы находятся под действием международных конвенций и соглашений [2, 6], стороной которых является Российская Федерация. В соответствии с Международной конвенцией по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. (далее – МК БЗНС-90), администрация морского порта договаривающейся стороны обязана обеспечить безопасность судов при их нахождении в морском порту. В целях реализации требований МК БЗНС-90, на национальном уровне принят Федеральный закон РФ от 8 ноября 2008 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», п. 1 ст. 11 которого устанавливает, что безопасность плавания и стоянки судов в морском порту обеспечивает ФГУ «Администрация морского порта» (далее – ФГУ «АМП»). Согласно п. 1 ст. 19 того же закона, услуги по обеспечению безопасности судна при нахождении в морском порту осуществляются на платной основе по Перечню портовых сборов, взимаемых в морских портах Российской Федерации (утв. приказом Минтранса России от 17 декабря 2007 г. № 189) в соответствии со Ставками портовых сборов в морских портах Российской Федерации (утв. приказом Федеральной службы по тарифам от 20 декабря 2007 г. № 522-т/1). Факт оплаты портовых сборов и факт их взимания капитаном морского порта юридически означают, что судовладелец поручает АМП обеспечить безопасность судна в порту, а ФГУ «АМП» оказывает такую платную услугу. В целях обеспечения безопасности плавания и стоянки судов в морских портах, ФГУ «АМП» заключают договоры на несение аварийно-спасательной готовности с ведомственными АСФ Росморречфлота: ФГУП «БАСУ/АСПТР». Таким образом, иностранные судовладельцы осуществляют формирование необходимых для безопасности судов сил и средств путем финансирования их присутствия и содержания в морском порту. Силы и средства РСЧС для обеспечения безопасности иностранных судов формируются Росморречфлотом самостоятельно за счет финансового обеспечения (оплаты портовых сборов) со стороны иностранных судовладельцев.

Согласно требованиям п. 1 Основных положений аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований и спасателей (утв. постановлением Правительства РФ от 22 ноября 1997 г. № 1479), профессиональные и нештатные АСФ и входящие в их состав спасатели подлежат обязательной

аттестации. Следовательно, силы и средства, входящие в состав профессиональных АСФ ФГУП «БАСУ/АСПТР», штатных АСФ организаций и предприятиями транспортного комплекса могут использоваться в составе ФПЛРН только при выполнении следующих условий.

1. Наличие достаточного количества оборудования для проведения работ по ЛРН в объеме, определяемом планом по предупреждению и ликвидации аварийных ситуаций (далее – ПЛАС) и/или планом по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (далее – ППЛРН) обслуживаемых объектов. Такая достаточность должна быть подтверждена расчетным путем с использованием одобренных методик.

2. Наличие достаточного количества аттестованных в установленном порядке спасателей, обученных по специальной программе вопросам ликвидации чрезвычайных ситуаций на море в аттестованном учебном центре.

3. Наличие свидетельства на право ведения аварийно-спасательных и других неотложных работ (далее – АСДНР) с указанием вида работ согласно приложению № 5 к Квалификационным требованиям и методическим рекомендациям по проведению аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований и спасателей, утвержденных на заседании Межведомственной комиссии по аттестации аварийно-спасательных формирований, спасателей и образовательных учреждений по их подготовке 18 декабря 1997 г., протокол № 4 (далее – КТМР), выданного Межведомственной комиссией по аттестации аварийно-спасательных формирований, спасателей и образовательных учреждений по их подготовке (далее – МАК).

Согласно п. 3 КТМР, аттестация ведомственных профессиональных АСФ и штатных АСФ организаций (по профилю ведомства) осуществляется ведомственными аттестационными комиссиями при федеральных органах исполнительной власти. В соответствии с п. 12 ст. 1 Федерального закона РФ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», транспортные средства (суда) и объекты транспортной инфраструктуры относятся к транспортному комплексу. Следовательно, профессиональные АСФ Росморречфлота и штатные АСФ предприятий, эксплуатирующих объекты инфраструктуры морских портов, должны проходить аттестацию в Центральной комиссии по аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований и спасателей транспортного комплекса Российской Федерации (далее – ЦАК ТК РФ) и территориальных комиссиях по аттестации аварийно-спасательных формирований и спасателей транспортного комплекса (далее – ТВАК ТК РФ), входящих в структуру Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (далее – Ространснадзор) Минтранса России.

Крайне важно указать в положении о ФПЛЧС, что территориальные аттестационные комиссии при Главных управлениях МЧС России по субъектам РФ и региональные аттестационные комиссии при региональных центрах МЧС России могут аттестовать АСФ и спасателей, зона ответственности которых находится в пределах территории субъекта РФ и территории нескольких субъектов РФ соответственно. Как было определено выше, морская акватория выходит за рамки территорий субъектов РФ и относится к территории Российской Федерации. Следовательно, территориальные и региональные аттестационные комиссии МЧС России не уполномочены осуществлять аттестацию профессиональных ведомственных АСФ Росморречфлота и штатных АСФ предприятий и организаций транспортного комплекса, в зону ответственности которых входит морская акватория. Аттестацию таких АСФ и спасателей, входящих в их состав, уполномочены осуществлять ЦАК ТК РФ и ТВАК ТК РФ соответственно. Одобрение учебных центров по подготовке спасателей транспортного комплекса осуществляет ЦАК ТК РФ в пределах своей компетенции.

В настоящее время пп. 5 и 6 ст. 11 Федерального закона РФ от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» устанавливают функции ФГУ «АМП» по руководству и организации работ по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в морском порту. Однако, это не решает нормативно-правовой проблемы по участию ФГУ «АМП» в РСЧС и наделению капитана морского порта необходимыми полномочиями для объявления чрезвычайной ситуации, списания затрат на ликвидацию ЧС, формированию органов управления в рамках РСЧС. Для компенсации этих проблем крайне важно в Положении о ФПЛРН указать, что ФГУ «АМП» является организацией, в полномочия которой входит решение вопросов в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций в рамках морского порта. Только в этом случае ФГУ «АМП» становится полноценным элементом РСЧС в соответствии с п. 2 Положения об РСЧС со всеми вытекающими нормативно-правовыми последствиями, в том числе возможностью формирования финансового и материального резерва на случай ЧС (п. 20 Положения об РСЧС). В связи с тем, что построение и функционирование ФПЛЧС невозможно без наделения ФГУ «АМП» указанными полномочиями, дальнейшее изложение материала основано на том, что эта рекомендация выполнена.

Перейдем к рассмотрению координирующих органов – комиссий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности (далее – КЧС). На объектовом уровне КЧС создается при ФГУ «АМП», председателем КЧС ФГУ «АМП» является капитан морского порта. На региональном уровне орган, формирующий КЧС в рамках ФПЛЧС, не определен. КЧС регионального уровня при органах исполнительной власти субъекта РФ, созданные согласно п. 7 Положения об РСЧС, не уполномочены осуществлять координацию в рамках ФПЛЧС, так как имеют зону ответственности, ограниченную исключительно территорией субъекта РФ. В связи с тем, что требования к формированию координирующих органов регионального уровня на море нормативно не определены, представляется необходимым ввести такие требования в Положении о ФПЛЧС. Для этого для ФГУ «АМП», в структуре которых имеются морские спасательно-координационные центры, необходимо определить полномочия по реализации государственной политики в рамках ФПЛЧС на морском бассейне. В связи с отсутствием в структуре Росморречфлота региональных подразделений, такой выход представляется единственно возможным. Именно на эти «региональные» ФГУ «АМП» необходимо возложить формирование КЧС регионального уровня и нормативно закрепить за ними Положением о ФПЛЧС необходимые для этого полномочия. Перечень «региональных» ФГУ «АМП», при которых создаются координирующие органы и органы управления регионального уровня, а также сведения об их зонах ответственности должны быть определены непосредственно в Положении о ФПЛЧС.

На федеральном уровне КЧС создана при Росморречфлоте, ее функциональные задачи определены Положением о КЧС Росморречфлота (утв. распоряжением Росморречфлота от 16 апреля 2007 г. № АД-58-Р). Применяя требования п. 9 Положения об РСЧС к особенностям транспортного комплекса, ниже сформулированы основные задачи КЧС различных уровней в рамках ФПЛЧС:

- а) разработка предложений по реализации государственной политики в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечения пожарной безопасности в установленной зоне ответственности КЧС;
- б) координация деятельности органов управления и сил ФПЛЧС;
- в) обеспечение согласованности действий структурных подразделений Росморречфлота и организаций при решении задач в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечения пожарной безопасности, а также восстановления и строительства судов, плавучих объектов, транспортных средств, объектов транспортной инфраструктуры, поврежденных и разрушенных в результате чрезвычайных ситуаций;
- г) рассмотрение вопросов о привлечении сил и средств гражданской обороны к организации и проведению мероприятий по предотвращению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в порядке, установленном федеральным законом.

Необходимо обратить особое внимание, что в функции КЧС не входит непосредственное руководство и организация проведения аварийно-спасательной операций. Эти задачи решаются другими элементами ФПЛЧС.

В качестве постоянно действующих органов управления в рамках ФПЛЧС создаются и функционируют:

- на объектовом уровне – структурное подразделение ФГУ «АМП», специально уполномоченное на решение указанных задач. Это может быть отдел государственного экологического контроля, технический отдел, служба морской безопасности или другое подразделение по решению капитана морского порта;
- на региональном уровне – структурное подразделение «регионального» ФГУ «АМП», в структуре которого имеется морской спасательно-координационный центр (далее – МСКЦ). Это может быть отдел государственного экологического контроля, технический отдел, служба морской безопасности или другое подразделение по решению капитана морского порта «регионального» ФГУ «АМП»;
- на федеральном уровне – ФГУ «Государственная морская аварийная и спасательно-координационная служба Российской Федерации» (далее – ФГУ «Госморспасслужба России») – подразделение Росморречфлота для решения задач в области предупреждения и ликвидации морских аварий (в соответствии с п. 10 Положения об РСЧС).

В качестве органов повседневного управления в рамках ФПЛЧС создаются и функционируют:

- на объектовом уровне – инспекция государственного портового контроля (ИГПК) ФГУ «АМП»;
- на региональном уровне – морской спасательно-координационный центр при «региональном» ФГУ «АМП»;
- на федеральном уровне – Главный морской спасательно-координационный центр при ФГУ «Госморспасслужба России».

Рассмотрим порядок взаимодействия указанных элементов РСЧС в рамках ФПЛЧС на основе требований п. 24 Положения об РСЧС. Применяя указанные требования к ФПЛЧС, получим, что на основе решения

руководителя Росморречфлота, капитана морского порта «регионального» ФГУ «АМП» либо капитана морского порта, на территории которого могут возникнуть или возникли чрезвычайные ситуации, для соответствующих органов управления и сил единой системы может устанавливаться один из следующих режимов функционирования:

- а) режим повседневной деятельности;
- б) режим повышенной готовности - при угрозе возникновения чрезвычайных ситуаций;
- в) режим чрезвычайной ситуации - при возникновении и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Следует отметить, что координирующие органы, органы повседневного управления и постоянно действующие органы управления функционируют всегда, в любом из указанных режимов. В режиме повседневной деятельности ведомственные органы Росморречфлота, входящие в состав ФПЛЧС, решают вопросы обеспечения готовности к реагированию на чрезвычайные ситуации, указанные в п. 28(а) Положения об РСЧС. Основные задачи и методы их решения приведены в таблице 1.

Таблица 1. Основные задачи ФПЛЧС в режиме повседневной деятельности

<b>Виды обеспечения</b>	<b>Для объектов за счет средств организаций, эксплуатирующих объекты</b>	<b>Для судов за счет судовладельцев путем взимания портовых сборов</b>
<b>МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ</b>	формирование собственных сил и средств; поддержание достаточности сил и средств; поддержание готовности к реагированию на ЧС.	формирование ведомственных сил и средств; поддержание достаточности сил и средств; поддержание готовности сил и средств к реагированию на ЧС.
<b>ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ</b>	формирование финансовых резервов для ликвидации ЧС на предприятии; страхование гражданской ответственности.	формирование финансовых резервов для ликвидации ЧС в структуре Росморречфлота; контроль наличия свидетельства о страховании гражданской ответственности судовладельца при входе судна в порт.
<b>ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ</b>	разработка ППЛРН и ПЛАС объектов; учения и тренировки АСФ и спасателей; переаттестация АСФ и спасателей.	разработка ППЛРН морских портов, бассейновых и Федерального ППЛРН на морских акваториях; учения и тренировки АСФ и спасателей на акватории порта; переаттестация ведомственных АСФ и спасателей Росморречфлота.

Функциональные задачи органов управления ФПЛЧС в режиме повышенной готовности определяются п. 28(б) Положения об РСЧС. Кроме этого, на морском транспорте производится:

- формирование в составе постоянно действующих органов управления штабов руководства операциями (ШРО), осуществляющих функции непосредственного управления действиями сил и средств ФПЛЧС;
- прекращение или ограничение судоходства в потенциально опасном районе;
- приведение в готовность всех сил и средств, находящихся на акватории морского порта и/или морского бассейна.

В решениях о введении для соответствующих органов управления и сил единой системы режима повышенной готовности или режима чрезвычайной ситуации в соответствии с требованиями п. 25 Положения об РСЧС определяются:

- а) обстоятельства, послужившие основанием для введения режима повышенной готовности или режима чрезвычайной ситуации;
- б) границы территории, на которой может возникнуть чрезвычайная ситуация, или границы зоны чрезвычайной ситуации;
- в) силы и средства, привлекаемые к проведению мероприятий по предупреждению и ликвидации чрезвычайной ситуации;
- г) перечень мер по обеспечению защиты населения от чрезвычайной ситуации или организации работ по ее ликвидации;
- д) должностные лица, ответственные за осуществление мероприятий по предупреждению чрезвычайной ситуации, или руководитель работ по ликвидации чрезвычайной ситуации.

Таким образом, капитан морского порта наделяется полномочиями вводить режим чрезвычайной ситуации в морском порту, которые в настоящее время у него отсутствуют. Аналогично, у капитана морского порта «регионального» ФГУ «АМП» появляются важные полномочия объявлять режим чрезвычайной ситуации для органов управления, сил и средств ФПЛРН в морском бассейне.

В соответствии с предложенной выше классификацией чрезвычайных ситуаций на море, в таблицах 2 – 4 представлены основные задачи, решаемые элементами ФПЛЧС по данным [4, 5]

Таблица 2. Основные задачи ФПЛЧС в режиме ЧС при чрезвычайных ситуациях локального (объектового) характера

Виды обеспечения	С объектов	С судов
МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	Материально-технические резервы предприятия	Материально-технические резервы ФГУП «БАСУ/АСПТР»
ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	Финансовый резерв предприятия	Финансовый резерв ФГУ «АМП»
ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	ПЛАС и/или ППЛРН предприятия	ПЛАС и/или ППЛРН морского порта
СИЛЫ И СРЕДСТВА	Нештатное АСФ предприятия либо привлекаемое по договору профессиональное АСФ	Профессиональное АСФ ФГУП «БАСУ/АСПТР»
ПОСТОЯННО ДЕЙСТВУЮЩИЙ ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ	Уполномоченный отдел предприятия	Уполномоченный отдел ФГУ «АМП»
ОРГАН ПОВСЕДНЕВНОГО УПРАВЛЕНИЯ	Диспетчерская служба предприятия	ИГПК ФГУ «АМП»
РУКОВОДИТЕЛЬ ОПЕРАЦИИ ПО ЛРН	Начальник уполномоченного отдела предприятия	Начальник уполномоченного отдела ФГУ «АМП»
РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ НА МЕСТЕ ОПЕРАЦИИ	Командир нештатного АСФ предприятия либо командир привлекаемого по договору профессионального АСФ	Директор ФГУП «БАСУ/АСПТР»
КООРДИНИРУЮЩИЙ ОРГАН (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КЧС)	КЧС предприятия (руководитель предприятия)	КЧС ФГУ «АМП» (капитан морского порта)

Таблица 3. Основные задачи ФПЛЧС в режиме ЧС при чрезвычайных ситуациях регионального характера

Виды обеспечения	С объектов	С судов
МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	Материально-технические резервы предприятия	Материально-технические резервы ФГУП «БАСУ/АСПТР»
ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	Финансовый резерв предприятия	Финансовый резерв «регионального» ФГУ «АМП»
ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	ПЛАС и/или ППЛРН бассейна (региональный на морской акватории)	
СИЛЫ И СРЕДСТВА	Нештатные АСФ предприятий региона, профессиональные АСФ региона, профессиональное АСФ ФГУП «БАСУ/АСПТР»	
ПОСТОЯННО ДЕЙСТВУЮЩИЙ ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ	Уполномоченный отдел «регионального» ФГУ «АМП»	
ОРГАН ПОВСЕДНЕВНОГО УПРАВЛЕНИЯ	МСКЦ при «региональном» ФГУ «АМП»	
РУКОВОДИТЕЛЬ ОПЕРАЦИИ ПО ЛРН	Начальник уполномоченного отдела «регионального» ФГУ «АМП»	
РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ НА МЕСТЕ ОПЕРАЦИИ	Директор ФГУП «БАСУ/АСПТР»	
КООРДИНИРУЮЩИЙ ОРГАН (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КЧС)	КЧС «регионального» ФГУ «АМП» (капитан морского порта «регионального» ФГУ «АМП»)	

Таблица 4. Основные задачи ФПЛЧС в режиме ЧС при чрезвычайных ситуациях федерального характера

Виды обеспечения	С объектов	С судов
МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	Материально-технические резервы предприятия	Материально-технические резервы ФГУП «БАСУ/АСПТР»
ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	Финансовый резерв предприятия	Финансовый резерв Росморречфлота
ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	ПЛАС и/или ППЛРН Российской Федерации (федеральный на морской акватории)	
СИЛЫ И СРЕДСТВА	Нештатные АСФ предприятий, профессиональные АСФ, профессиональные АСФ ФГУП «БАСУ/АСПТР»	
ПОСТОЯННО ДЕЙСТВУЮЩИЙ ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ	ФГУ «Госморспасслужба России»	
ОРГАН ПОВСЕДНЕВНОГО УПРАВЛЕНИЯ	ГМСКЦ	
РУКОВОДИТЕЛЬ ОПЕРАЦИИ ПО ЛРН	Руководитель ФГУ «Госморспасслужба России»	

РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ НА МЕСТЕ ОПЕРАЦИИ	НА	Директор ФГУП «БАСУ/АСПТР»
КООРДИНИРУЮЩИЙ (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КЧС)	ОРГАН	КЧС Росморречфлота (руководитель Росморречфлота)

Расходы, понесенные Росморречфлотом для проведения аварийно-спасательных операций при ликвидации чрезвычайных ситуаций на судах иностранных судовладельцев, компенсируются в судебном порядке на основании международных конвенций, стороной которых является Российская Федерация в соответствии с Федеральным законом РФ от 2 января 2000 года № 27-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к протоколу 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и денонсации Российской Федерацией Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года», Федеральным законом РФ от 2 января 2000 года № 26-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к протоколу 1992 года об изменении Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года и денонсации Российской Федерацией Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года» и Федеральным законом РФ от 2 января 2000 года № 17-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года».

Кроме приведенных в таблицах задач, координирующие органы, органы управления, силы и средства ФПЛРН выполняют также другие функциональные задачи в соответствии с Положением о Единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (утв. постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2003 г. № 794 в ред. постановлений Правительства РФ от 27 мая 2005 г. № 335, от 3 октября 2006 г. № 600, от 7 ноября 2008 г. № 821).

Таким образом, в настоящей статье приведены предпосылки к созданию и основные нормативно-правовые требования к составу и эксплуатации функциональной подсистемы РСЧС Росморречфлота по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в море на судах и объектах независимо от их ведомственной и национальной принадлежности. Авторы статьи рекомендуют ответственным должностным лицам Росморречфлота учесть материалы настоящей статьи при принятии решений о разработке и введении в действие Положения о ФПЛЧС.

#### Литература

1. Маценко С.В., Бердников В.С. Концепция функциональной подсистемы РСЧС Росморречфлота по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности. Опубликовано на официальном сайте ФГОУ ВПО «МГА имени адмирала Ф.Ф.Ушакова» <http://www.nsm.ru/rcenter/CRIMACE/page.php?63> .
2. Загрязнение моря нефтью и химикалиями: гражданская ответственность и компенсация ущерба (Сборник Конвенций ИМО): СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2005. – 482 с.
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.
4. План по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в морском порту Ейск. Разработан центром «КРИМАС» ФГОУ ВПО «МГА имени адмирала Ф.Ф.Ушакова» в 2008 г.
5. План по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в морском порту Новороссийск. Разработан ФГУ «Администрация морского порта Новороссийск». Введен в действие в 2006 г.
6. МК МАРПОЛ 73/78 – Международная конвенция по предотвращению загрязнения морской окружающей среды 1973 года, измененная Протоколом 1978 года. Сводное издание 2002 года с поправками. – Лондон: ИМО, 2003. – 603 с.