

ЛИКВИДАЦИЯ АВАРИЙ НА СУДАХ: НЕ ТОЛЬКО РАЗЛИВЫ НЕФТИ

&

Существующее Положение о единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, утвержденное постановлением Правительства РФ 30 декабря 2003 г., закрепляет за Росморречфлотом функциональную подсистему по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов с судов. Но на судах могут возникать и другие чрезвычайные ситуации, не связанные с разливами нефти. Кто должен реагировать на такие аварии? Существует ли государственное регулирование вопросов ликвидации аварий на судах? Каким образом и кем создаются силы и средства для борьбы с ЧС – иными, чем разливы нефти и нефтепродуктов? Авторы статьи предлагают разобраться в этих вопросах.

Требуется реорганизация

02
2015

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 (Положение о РСЧС), Федеральное агентство морского и речного транспорта 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 основополагающие документы, утвержденные соответствующими органами государственной власти. Так, Положение о функциональной подсистеме организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности (Положение о ФПАРН) утверждено приказом Минтранса России от 6

СЕРГЕЙ МАЦЕНКО, генеральный директор ЗАО «ЮжНИИМФ», к.т.н
ИЛЬЯ МАЦЕНКО, научный сотрудник ЗАО «ЮжНИИМФ»
АНТОН КОШЕЛЕВ, мл. научный сотрудник ЗАО «ЮжНИИМФ»
ВЯЧЕСЛАВ ЛАВРОВ, мл. научный сотрудник ЗАО «ЮжНИИМФ»
РУСТАМ ГАМИДОВ, мл. научный сотрудник ЗАО «ЮжНИИМФ»
КОНСТАНТИН ВЫСОЦКИЙ, мл. научный сотрудник ЗАО «ЮжНИИМФ»

апреля 2009 г. № 53. Аналогичным образом утверждены положения о функциональных подсистемах поисково-спасательной деятельности и транспортного обеспечения чрезвычайных ситуаций (ЧС). С точки зрения авторов настоящей статьи, имеющиеся подсистемы не отражают в полной мере весь спектр задач, возложенных на Росморречфлот действующими международными и национальными нормативными документами. Нами 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», Администрация морского порта (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 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 число мероприятий по обеспечению таких условий (то есть по обеспечению безопасности) должны быть включены вопросы предупреждения и ликвидации морских аварий на транспорте. Так, в рамках РСЧС Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) эксплуатирует функциональную подсистему по предупреждению и ликвидации ЧС на железнодорожном транспорте, положение о которой утверждено Минтрансом России от 23 января 2009 г. № 12. Очевидно, что данная функциональная подсистема охватывает все виды чрезвычайных ситуаций, которые могут возникать на железной дороге: пожары, разливы нефти, сход с рельсов, россыпь опасных веществ и пр. Также очевидно, что в существующих правовых рамках функциональных подсистем РСЧС Росморречфлота 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 остойчивости;
- затопление судовых помещений;
- посадка на мель, повреждение корпуса и другие.

В связи с этим авторы считают целесообразным реорганизовать существующую функциональную подсистему организации работ по предупреждению и ликвидации разливов в функциональную подсистему по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в море на судах и объектах независимо от их ведомственной и национальной принадлежности (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 на основании Положения об организации аварийно-спасательного обеспечения на морском транспорте (утверждено приказом Минтранса России от 7 июня 1999 г. № 32), однако их выполнение не обеспечено необходимыми нормативно-правовыми инструментами. 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.

Что необходимо изменить?

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 (утверждено 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 задействуются силы и средства территориальной подсистемы РСЧС субъекта РФ и/или подразделения 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 отмененных в настоящее время 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 выделялись чрезвычайные ситуации локальной (объектовой), региональной и федеральной 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 предприятия (при аварии на объекте инфраструктуры морского порта) либо морского порта (при аварии на судах), 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 (с учетом определения ст. 67 Конституции Российской Федерации), количество пострадавших составляет свыше 500 человек либо размер материального ущерба составляет свыше 500 млн рублей.

Согласно п. 6 Положения о 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.

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

- Федеральным агентством морского и речного транспорта (далее — Росморречфлот);
- предприятиями и организациями, эксплуатирующими объекты инфраструктуры морского порта;
- судовладельцами.

Ведомственные силы и средства Росморречфлота состоят из персонала и оборудования по ликвидации ЧС специализированных профессиональных аварийно-спасательных формирований (далее — АСФ) в составе бассейновых филиалов ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота». Кроме того, 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 от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», ст. 14 Федерального закона от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», предприятия и организации, осуществляющие эксплуатацию опасных объектов, операции с нефтью и нефтепродуктами, обязаны создавать собственные нештатные АСФ из числа работников, оснащать их силами и средствами, 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. (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 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 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 АМП оказывает такую платную услугу. В целях обеспечения безопасности плавания и стоянки судов в морских портах АМП заключает договоры на несение аварийно-спасательной готовности с ведомственными АСФ ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота». 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. 2 Положения о проведении аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований, спасателей и граждан, приобретающих статус спасателя (утв. постановлением Правительства РФ от 22 декабря 2011 г. № 1091), про-

фессиональные и нештатные АСФ и входящие в их состав спасатели подлежат обязательной аттестации. Следовательно, силы и средства, входящие в состав профессиональных АСФ ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота», профессиональных и нештатных АСФ организаций и предприятий транспортного комплекса, могут использоваться в составе ФПЛЧС только при выполнении следующих условий.

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

2. Наличие достаточного количества спасателей, обученных по специальной программе вопросам ликвидации чрезвычайных ситуаций на море в аттестованном учебном центре и аттестованных в установленном порядке на право ведения конкретных видов аварийно-спасательных работ.

3. Наличие свидетельства на право ведения аварийно-спасательных работ (АСР) с указанием вида работ согласно ст. 5 Федерального закона от 22 августа 1995 г. № 151-ФЗ «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей», выданного соответствующей комиссией по аттестации АСС, АСФ и спасателей.

Согласно Положению о проведении аттестации... (утверждено постановлением Правительства РФ от 22 декабря 2011 г. № 1091), аттестация профессиональных АСФ и нештатных АСФ организаций (по профилю ведомства) осуществляется аттестационными комиссиями при федеральных органах исполнительной власти, создающих функциональные подсистемы РСЧС. Таким образом, при создании подсистемы ФПЛЧС и после утверждения положения о ней полномочия по аттестации АСФ и спасателей перейдут к Центральной комиссии (ЦАК) и ведомственным объектовым комис-

сиям (ВОАК) Росморречфлота по аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований, спасателей и граждан, приобретающих статус спасателя, положения о которых утверждены распоряжениями Росморречфлота от 19 февраля 2015 г. № АП-43-р и АП-42-р соответственно.

Следует отметить, что территориальные аттестационные комиссии при главных управлениях МЧС России по субъектам РФ, при органах исполнительной власти субъектов РФ, а также 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, а также территориальные комиссии в администрациях субъектов РФ 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 исключительно ЦАК и ВОАК Росморречфлота.

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» наделяют администрации морских портов функциями по руководству и организации работ по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в морском порту. Однако на практике АМП имеет основания выполнять функции постоянно действующего органа управления РСЧС исключительно при возникновении ЧС, обусловленных разливами нефти и нефтепродуктов, на основании утверж-

денного Положения о ФПАРН. При возникновении в морском порту ЧС иных, чем разливы нефти и нефтепродуктов, РСЧС не задействуется и у АМП отсутствуют правовые основания для:

- формирования сил и средств постоянной готовности;
- перевода сил и средств в режим ЧС или повышенной готовности;
- участия координирующих органов (КЧС) и органов управления (штаб руководства операцией) в координации и руководстве аварийно-спасательной операцией;
- списания затрат на ликвидацию ЧС;
- руководства действиями сил и средств по ликвидации ЧС.

Так, например, в настоящее время в морских портах у некоторых организаций имеются суда с присвоенным Регистром пожарным классом. Судовой персонал прошел предусмотренную Международной конвенцией ПДНВ-78 расширенную подготовку по борьбе с пожаром и обладает общими навыками применения судовых средств пожаротушения. Однако эти суда и персонал не являются силами и средствами для выполнения такого вида аварийно-спасательных работ, как тушение пожаров на судах. Даже если эти суда и персонал входят в состав сил и средств АСФ, аттестованных на ведение работ по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, в соответствии с п. 2 Положения о проведении аттестации... (утв. постановлением Правительства РФ от 22 декабря 2011 г. № 1091) они не могут привлекаться для выполнения других видов аварийно-спасательных работ. Следовательно, они не являются силами и средствами постоянной готовности в контексте п. 14 Положения о РСЧС и их можно рассматривать как обычные торговые суда с обычными гражданскими экипажами.

Их привлечение к ликвидации возгорания на стороннем судне в морском порту находится вне правовых рамок РСЧС и возможно только на основании ст. 62 Федерального закона от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания РФ». Следует также отметить, что капитан торгового судна обязан

оказывать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море, только если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и экипажа. Очевидно, что даже при простом нахождении судна в районе крупного морского пожара оно подвергается серьезной опасности, не говоря уже об участии в его тушении. Также очевидно, что капитаны судов и судовладельцы будут уклоняться от прямого участия в пожаротушении, так как понесенные расходы и ущерб не подпадают под действие Положения о РСЧС, Федерального закона от 22 августа 1995 г. № 151-ФЗ «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей» и, следовательно, не подлежат обязательной компенсации. Для устранения указанных проблем важно при создании ФПЛЧС обеспечить АМП и их филиалы в морском порту полномочиями полноценных органов управления РСЧС в соответствии с п. 2 Положения о РСЧС со всеми вытекающими нормативно-правовыми последствиями, в том числе возможностью формирования финансового и материального резерва на случай ЧС (п. 20 Положения об РСЧС).

Структура координирующих органов нуждается в пересмотре

По мнению авторов, в связи с проведением ряда административных преобразований федеральных органов исполнительной власти и подведомственных организаций Росморречфлота установленная Положением о ФПАРН структура координирующих органов и органов управления функциональной подсистемы устарела и нуждается в безотлагательном пересмотре. Ниже предлагается концепция организационной структуры элементов ФПЛЧС с учетом создания региональных бассейновых администраций морских портов, а также объединения филиальной сети ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота».

Рассмотрим координирующие органы — комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности (далее — КЧС).

1. На объектовом уровне КЧС предлагается создавать при филиале АМП в морском порту, председателем КЧС в этом случае будет являться капитан соответствующего морского порта.

2. На региональном уровне органом, формирующим КЧС в рамках ФПЛЧС, предлагается назначить бассейновую АМП, а председателем КЧС определить ее руководителя.

3. На федеральном уровне КЧС создана и функционирует при Росморречфлоте, ее задачи определены Положением о КЧС Росморречфлота (утв. распоряжением Росморречфлота от 16 апреля 2007 г. № АД-58-Р).

В качестве постоянно действующих органов управления в рамках ФПЛЧС предлагается определить:

- на объектовом уровне — структурное подразделение филиала АМП в морском порту, 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 — бассейновый филиал ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»;

- на федеральном уровне — ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота».

В качестве органов повседневного управления в рамках ФПЛЧС предлагается определить:

- на объектовом уровне — инспекцию государственного портового контроля филиала АМП;

- на региональном уровне — морской спасательно-координационный центр (далее — МСКЦ) — подразделение ФБУ «Главный морской спасательно-координационный центр» (далее — ФБУ «ГМСКЦ») в соответствующей зоне ответственности;

- на федеральном уровне — ФБУ «ГМСКЦ».

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

ТАБЛИЦА 1. КООРДИНИРУЮЩИЕ ОРГАНЫ И ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ ФПЛЧС В СТРУКТУРЕ РСЧС

№ п/п	Уровень РСЧС и назначение соответствующих органов	Наименование органов	
1	Объектовый	координация	КЧС организации-владельца
			КЧС филиала АМП в морском порту
		ПДОУ	Структурное подразделение организации-владельца, к полномочиям которого отнесены вопросы предупреждения и ликвидации ЧС
			Структурное подразделение филиала АМП в морском порту, к полномочиям которого отнесены вопросы предупреждения и ликвидации ЧС
		ОПУ	Дежурно-диспетчерская служба организации-владельца
			Инспекция государственного портового контроля филиала АМП в морском порту
2	Муниципальный (неприменим для морской акватории)	координация	КЧС органа местного самоуправления
		ПДОУ	Орган, специально уполномоченный на решение задач в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций и (или) гражданской обороны при органе местного самоуправления
		ОПУ	ЕДДС муниципального образования
3	Региональный	координация	КЧС бассейновой АМП
			КЧС субъекта РФ
		ПДОУ	Бассейновый филиал ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»
			Главное управление МЧС России по субъекту РФ
ОПУ	МСКЦ — подразделение ФБУ «ГМСКЦ» в соответствующей зоне ответственности		
	Центр управления в кризисных ситуациях Главного управления МЧС России по субъекту РФ		
4	Межрегиональный (неприменим для морской акватории)	координация	Полномочный представитель президента РФ в федеральном округе
		ПДОУ	Региональный центр МЧС России
		ОПУ	Центр управления в кризисных ситуациях регионального центра МЧС России
5	Федеральный	координация	КЧС Росморречфлота
			Правительственная КЧС
		ПДОУ	ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»
			МЧС России
			ФБУ «ГМСКЦ»
ОПУ	Национальный центр управления в кризисных ситуациях		

флота, руководителя 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:

- режим повседневной деятельности;

- режим повышенной готовности — при угрозе возникновения чрезвычайных ситуаций;

- режим чрезвычайной ситуации — при возникновении и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

С учетом высокой вероятности загрязнения прилегающей к морскому порту береговой полосы, а также наличия в каждой организации собственных координирующих органов и органов управления на объектовом уровне в таблице 1 приводится примерная многоуровневая структура взаимодействия между функциональной подсистемой РСЧС Росморречфлота и территориальной подсистемой РСЧС соответствующего субъекта РФ при возникновении чрезвычайных ситуаций на море.

Основные задачи ФПЛЧС

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

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 г. № 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 г. № 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 г. № 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 ФПЛЧС выполняют также другие функциональные задачи в соответствии с Положением о РСЧС.

В связи с вышеизложенным предлагается:

1. Внести изменения в законодательство РФ, связанные с реформированием существующей функциональной подсистемы Росморречфлота по ликвидации раз-

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 морспецподразделения бассейнового филиала ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» в морском порту
ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	Финансовый резерв предприятия	Финансовый резерв филиала бассейновой АМП в морском порту
ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	ПЛАС и/или ППЛРН предприятия	ПЛАС и/или ППЛРН на судах в морском порту
СИЛЫ И СРЕДСТВА	Нештатное АСФ предприятия либо привлекаемое по договору профессиональное АСФ	Профессиональное АСФ морспецподразделения бассейнового филиала ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» в морском порту
РУКОВОДИТЕЛЬ ОПЕРАЦИИ ПО ЛРН	Руководитель структурного подразделения организации, к полномочиям которого отнесены вопросы предупреждения и ликвидации ЧС	Руководитель структурного подразделения филиала АМП в морском порту, к полномочиям которого отнесены вопросы предупреждения и ликвидации ЧС
РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ НА МЕСТЕ ОПЕРАЦИИ	Командир нештатного АСФ предприятия либо командир привлекаемого по договору профессионального АСФ	Командир морспецподразделения бассейнового филиала ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» в морском порту
РУКОВОДИТЕЛЬ КООРДИНИРУЮЩЕГО ОРГАНА (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КЧС)	Руководитель предприятия	Капитан морского порта

ливов нефти и нефтепродуктов в функциональную подсистему по ликвидации чрезвычайных ситуаций в море на судах и объектах. Для этого потребуются корректировка следующих нормативно-правовых документов:

а) Положение о единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (утв. постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2003 г. № 794);

б) Положение о функциональной подсистеме организации работ

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 бассейнового филиала ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»
ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	Финансовый резерв предприятия	Финансовый резерв бассейновой АМП
ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	ПЛАС и/или ППЛРН бассейна (региональный на морской акватории)	
СИЛЫ И СРЕДСТВА	Объединенная группировка сил и средств нештатных и профессиональных АСФ водного бассейна, профессиональное АСФ бассейнового филиала ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»	
РУКОВОДИТЕЛЬ ОПЕРАЦИИ ПО ЛРН	Директор бассейнового филиала ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»	
РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ НА МЕСТЕ ОПЕРАЦИИ	Командир профессионального АСФ бассейнового филиала ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»	
РУКОВОДИТЕЛЬ КООРДИНИРУЮЩЕГО ОРГАНА (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КЧС)	Руководитель бассейновой АМП	

по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности (утв. приказом Минтранса России от 6 апреля 2009 г. № 53);

с) Положение об организации аварийно-спасательного обеспечения на морском транспорте (утв. приказом Минтранса России от 7 июня 1999 г. № 32).

2. На основании данных изменений разработать нормативно-правовые документы Минтранса России, направленные на установление основных требований к планам по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в море на судах и объектах. Введение в действие данных документов должно быть поэтапным и иметь задержку по времени в целях возможности проведения подготовительных работ.

3. Провести ряд научно-исследовательских и экспериментальных работ, направленных на разработку методик расчета количества и состава сил и средств, предназначенных для ликвидации различных видов чрезвычайных ситуаций в море, а также методику оценки риска возникновения аварийных ситуаций на различных категориях морских объектов.

4. Внести изменения в законодательство РФ, направленные на отмену существующих планов по предупреждению и ликвидации разливов

ТАБЛИЦА 4. ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ ФПЛЧ В РЕЖИМЕ ЧС ПРИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ ФЕДЕРАЛЬНОГО ХАРАКТЕРА

Виды обеспечения	С объектов	С судов
МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	Материально-технические резервы предприятия	Материально-технические резервы ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»
ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	Финансовый резерв предприятия	Финансовый резерв Росморречфлота
ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	ПЛАС и/или ППЛРН Российской Федерации (федеральный на морской акватории)	
СИЛЫ И СРЕДСТВА	Объединенная группировка сил и средств нештатных и профессиональных АСФ Российской Федерации, профессиональные АСФ ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»	
РУКОВОДИТЕЛЬ ОПЕРАЦИИ ПО ЛРН	Руководитель ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»	
РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ НА МЕСТЕ ОПЕРАЦИИ	Директор бассейнового филиала ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»	
РУКОВОДИТЕЛЬ КООРДИНИРУЮЩЕГО ОРГАНА (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КЧС)	Руководитель Росморречфлота	

нефти и нефтепродуктов на морских объектах, а также их государственную экологическую экспертизу. Для этого потребуются корректировка следующих нормативно-правовых документов:

а) Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»;

б) Федеральный закон от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации».

5. Разработать нормативно-техническую документацию, регламентирующую порядок разработки,

согласования и проверки соответствия действующему законодательству планов по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на судах и морских объектах.

Авторы предлагают ответственным должностным лицам Минтранса России учесть материалы настоящей статьи при обсуждении необходимости создания функциональной подсистемы по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в море на судах и объектах независимо от их ведомственной и национальной принадлежности и выражают свою готовность к участию в таких обсуждениях и публичных дискуссиях. **МФ**

Литература

1. Маценко С.В., Маценко И.В. Концепция функциональной подсистемы РСЧС по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в море. / Сборник научных трудов. Выпуск 13. / Отв. ред. В.В. Демьянов. — Новороссийск: МГА им. адм. Ф.Ф. Ушакова, 2009. — с. 78-81.
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. Экспериментальное исследование влияния различных факторов на предотвращение и ликвидацию разливов нефти и нефтепродуктов в морском порту Туапсе [Текст]: Отчет о НИР. НИР — 1-2013/ю в 2 ч. / ЮжНИИМФ; рук. Маценко С.В. исполн.: С.В. Маценко, Г.Г. Волков и др. Новороссийск, 2013 г. — № ГР 01201353659; инв. № 02201358076. Ч. 1. — 152 с. Ч. 2. — С. 153-385. Илл. 47. — Библиогр.: с. 380-385
5. Исследование хозяйственной деятельности по бункеровке транспортных судов в морских портах Кавказ, Тамань, Новороссийск, Туапсе, Сочи [Текст]: Отчет о НИР: НИР — 3-2014/ю / ЮжНИИМФ; рук. Маценко С.В.; исполн.: С.В. Маценко, Г.Г. Волков, Р.С. Гамидов и др.; Новороссийск, 2014 г. — Регист. номер НИР 01201465029. Регист. номер ИКРБС 214122250021. — С. 193. Илл. 10. Библиогр.: с. 189-193.
6. МК МАРПОЛ 73/78 — Международная конвенция по предотвращению загрязнения морской окружающей среды 1973 года, измененная Протоколом 1978 года. Сводное издание 2012 года с поправками. — Лондон: ИМО, 2013. — 603 с.