



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО И ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
ВЫСШЕГО
МОРСКОЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени Г.И.
(МГУ им. . Г.И. Невельского)

юридический
кафедра морского права

Заведующий кафедрой

_____. 2019

год

ВЫПУСКНАЯ

Актуальные вопросы правового обеспечения
безопасности мореплавания

. _____ .ПЗ

Руководитель

к.ю.н. О.О.

Кравченко

_____. 2019

Студент группы 228.41

Г.Е. Родионов

_____. 2019

Дата Подп

№

Содержание

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1. ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ МЕЖДУНАРОДНЫХ И ВНУТРИГОСУДАРСТВЕННЫХ СРЕДСТВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ.....	6
1.1 Основные понятия безопасности мореплавания.....	6
1.2 Общая характеристика правовых средств обеспечения безопасности мореплавания (международных и внутригосударственных).....	13
2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ: СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ИХ РЕШЕНИЯ.....	26
2.1 Анализ статистических данных об аварийности судов за период с 2016 по 2018 года.....	26
2.2 «Человеческий фактор» - как одна из мер обеспечения безопасности в море.....	30
2.3 Международно-правовые проблемы ареста и задержания морского судна как меры, направленной на обеспечение безопасности мореплавания.....	35
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	41

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.....	43
ПРИЛОЖЕНИЯ.....
.....	47

ВВЕДЕНИЕ

Вопрос безопасности является ключевым и самым актуальным на протяжении всей истории мореплавания. Аварии и инциденты на море являются причиной человеческих и имущественных потерь, а также причиняют непоправимый вред окружающей среде. Поэтому во избежание таких тяжелых последствий государства, под чьими флагами ходят суда, должны принимать различные действенные меры, которые будут способствовать обеспечению безопасности мореплавания.

Состояние безопасности на морском транспорте на данный момент желает оставить лучшего и рассматривается как аварийное.

Несмотря на то, что происходит интенсивное развитие способов, методов и различных средств обеспечения безопасности мореплавания, с другой стороны выступают факторы, которые снижают уровень безопасности. И как следствие в море ежегодно терпит кораблекрушение более 200 крупных судов. Ежегодно в море погибает около 2 000 человек, теряется более миллиона тонн грузов, в морскую среду попадают нефтепродукты и другие загрязняющие вещества.

Статистика Ространснадзора показала, что модернизация флота и интенсивное использование технологичных систем управления безопасностью не совсем действенны, а все потому, что основной причиной аварийности является непрофессионализм, непредусмотрительность экипажа, т.е. «человеческий фактор».

Актуальность выбранной темы определяется тем, что количество аварий, а также их причины, остаются неизменными на протяжении нескольких десятилетий подряд. Доказательством тому служат аварии с п/х «Адмиралом Нахимовым» и «Петром Васёвым», с сухогрузом «Mirabella», с буксиром «Алексеем Кулаковским», танкером «DELTA PIONEER» и др.

Цель работы заключается в выявлении проблем правового обеспечения безопасности мореплавания.

Для того что бы достичь указанной цели, были поставлены следующие **задачи**:

- 1) определить содержание основных понятий безопасности мореплавания;

2) представить общую характеристику международных и внутригосударственных правовых средств обеспечения безопасности мореплавания;

3) провести сравнительный анализ статистических данных, свидетельствующих об аварийности судов за период с 2016 по 2018 гг.;

4) раскрыть сущность понятия «человеческий фактор» как меры обеспечения безопасности на море;

5) исследовать международно-правовые проблемы ареста и задержания морского судна как меры, направленной на обеспечение безопасности мореплавания.

Объектом исследования являются общественные отношения, которые складываются в процессе обеспечения безопасности мореплавания.

Предметом исследования являются нормы международного и российского законодательства, регулирующие обеспечение безопасности мореплавания.

В основу методологии исследования данной темы легли следующие методы: анализ, синтез, сравнительно-правовой, формально-юридический методы, а также системный подход.

При написании работы были использованы нормативно-правовые акты: различные международные конвенции, Кодекс торгового мореплавания РФ и др., а так же научные статьи таких авторов, как А.К. Бекашев, В.А. Воробьев, Е.М. Волосов, В.Б. Серебряков и многих других.

Структура работы состоит из введения, двух глав, заключения, списка используемых источников.

В первой главе дана общая характеристика правового обеспечения безопасности мореплавания. Во второй главе

рассматриваются проблемы правового обеспечения безопасности мореплавания. В заключении были сделаны выводы о проделанной работе, а также представлены предложения по усовершенствованию законодательства, которое регулирует объект исследования.

Апробация работы. Основные положения выпускной квалификационной работы докладывались, обсуждались и получили положительную оценку на следующих конференциях:

1. 66-я международная молодёжная научно-техническая конференция «Молодёжь. Наука. Инновации». 28 ноября 2018 г. Секция 11. Морское право. Доклад: «Пиратство и морской терроризм как виды противоправных деяний, негативно влияющие на безопасность мореплавания».

2. 16-я Всероссийская межвузовская (8-я международная) научно-практическая конференция «Актуальные проблемы экономики и управления на транспорте». 16 декабря 2018г. Доклад: «Безопасность мореплавания: социальные угрозы».

1. ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ МЕЖДУНАРОДНЫХ И ВНУТРИГОСУДАРСТВЕННЫХ СРЕДСТВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

1.1 Основные понятия безопасности мореплавания

Понятие «безопасность» является многозначным, т. к. характеризует, прежде всего, состояние защищённости и низкий уровень риска для человека, общества, природных объектов, окружающей среды, материальных ценностей, то есть любых субъектов, объектов, их систем, и может относиться к любой сфере деятельности человека.

Термин «безопасность» имеет множество различных толкований. В Законе о безопасности России, принятом в 1992 году, понятие безопасность толкуется как «уровень защищённости человека от внешних и внутренних ситуационных обстоятельств». Оксфордский словарь даёт определение - «свобода от опасности», коммерческие документы - «отсутствие потери денег», другие источники - «свобода от недопустимого риска».

Проводя анализ и синтез при различных ситуациях понятия опасности на море, можно сделать вывод, что безопасность - это состояние равновесия между окружающей природной средой, судном и человеком. При нарушении равновесия из-за действия непреодолимых сил природы,

человеческого фактора или отказов техники наступают неблагоприятные последствия, а именно аварийные случаи¹.

Для предупреждения и предотвращения таких случаев необходимо соблюдать принципы равновесия, которые формулируются в теоретических правилах и хорошей морской практики, с учетом поведения моря и судна; а также определяют порядок профессиональной деятельности человека.

Но любая хозяйственная деятельность, не исключая транспортную деятельность на море, не возможна без сбоев. Следовательно, реально безопасность мореплавания заключается в технически, организационно, экономически, политически, социально обоснованном в конкретном государстве, в определенный исторический период уровень надежности транспортного процесса.

Обеспечения абсолютной безопасности достичь нельзя, но можно добиться достижения приемлемого риска, при котором опасность минимальна. В соответствии с морским энциклопедическим справочником безопасность - это сохранность человеческих жизней и имущества на море, которое обеспечивается системой национальных и международно-правовых мер технического, организационного, социального и правового характера².

Таким образом, безопасность мореплавания - это относительно стабильное состояние, свободное от опасностей, которое обеспечивается системой международных и национальных мер технического, организационного,

¹ Анцелевич А.Г. Международное морское право: Учебник. - К.: Слово, 2008. - 375 с.

² Морской энциклопедический словарь [Электронный ресурс] - Режим доступа: www.encyclopedia.ru.

экономического, социального и правового характера, направленных на уменьшение и предотвращение аварийности в целях сохранности человеческих жизней и имущества на море, защиты и сохранения морской среды¹.

Важную роль в обеспечении безопасности мореплавания играет политика в области безопасности и защиты окружающей среды, которая подразумевает систему мер, которая блокирует всевозможные причины опасности, с которыми столкнулось человечество.

В качестве одного из важнейших аспектов обеспечения безопасности мореплавания выступает развитие культуры безопасности и управление безопасностью.

Для небезрезультатного обеспечения безопасности необходимо задействовать все структурные подразделения и персонал организации, а также беспрекословное выполнение требований нормативных документов, связанных с безопасностью, всеми без исключения участниками этой сферы деятельности. Поэтому, культура безопасности является корпоративным понятием².

Есть три аспекта по управлению безопасностью: технический аспект, человеческий фактор и социально-технический.

Технический подразумевает поиск технических решений, направленных на повышение уровня безопасности, включая разработку правил и норм, которые регламентируют ее уровень (классификационные общества всего мира разрабатывают нормы прочности корпуса).

¹ Гуцуляк Н.В. Международное морское право: Учебник. - М.: Центр морского права, 2010 - 410 с.

² Беляков И.Г. Охрана труда. Безопасность жизнедеятельности: Учебник. - М.: Феникс, 2015. - 585 с.

Второй аспект, то есть человеческий фактор, по данным статистики, является определяющим, поскольку 75% аварий происходит из-за ошибок человека. Поэтому особое внимание должно уделяться подготовке моряков, которая начинается с процесса их образования. Лишь на этой начальной стадии формирования специалиста возможно привить культуру безопасности.

Социально-технический аспект заключается в коммуникации между персоналом и техникой, во взаимодействии двух подсистем - социальной и технической.

Особую роль безопасность играет в морском судоходстве, так как этот вид человеческой деятельности является одним из самых опасных и связанных с риском.

Торговое мореплавание в соответствии со ст. 2 КТМ РФ - это деятельность, связанная с использованием судов, которая включает в себя: перевозку грузов, пассажиров и их багажа; рыболовство; разведку и разработку минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр; лоцманскую, ледовую лоцманскую и ледокольную проводки; поисковые, спасательные и буксирные операции; подъем затонувшего в море имущества; гидротехнические, подводно-технические и другие подобные работы; санитарный, карантинный и другой контроль; защиту и сохранение морской среды; проведение морских научных исследований¹.

Под морским судоходством в свою очередь понимается деятельность, связанная с использованием на международных и внутренних водных путях судов для: перевозок грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправлений; буксировки

¹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 27.12.2018) // Рос. газета, № 85-86, 01-05.05.1999.

судов и иных плавучих объектов; проведения поисков, разведки и добычи полезных ископаемых; строительных, путевых, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ; лоцманской и ледокольной проводки; спасательных операций; осуществления мероприятий по охране водных объектов, защите их от загрязнения и засорения; подъема затонувшего имущества; проведения мероприятий по контролю; научных исследований; учебных, спортивных, культурных и иных целей¹.

Законодательство не даёт определений безопасности мореплавания, но это понятие получило свое отражение в литературе, которое сложилось с учетом понятий торгового мореплавания и судоходства.

Безопасность торгового мореплавания - состояние защищённости торгового мореплавания от угроз различного характера.

Безопасность мореплавания представляет собой систему защиты морских судов от угроз утраты ими мореходного состояния вследствие воздействия опасных для мореплавания факторов, а также охраны человеческой жизни на море, защиты окружающей природной среды и искусственных сооружений на море от неблагоприятных проявлений.

Из этого можно сделать вывод, что данное понятие включает:

1. Безопасность судна - состояние защищенности морского судна и процессов его функционирования от угрозы утраты им

¹ Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Парл. газета, № 45, 12.03.2001.

мореходного состояния в результате воздействия опасных для мореплавания факторов.

2. Безопасность жизни человека на море - состояние защищенности человека, который участвует в деятельности на море, от угрозы его жизни и здоровью в результате воздействия опасных факторов мореплавания.

3. Безопасность судоходных путей - состояние защищенности судоходных путей, их оборудования и различных искусственных сооружений на море, которое обеспечивает их использование в целях мореплавания, от угрозы их функционированию со стороны факторов природной и техногенной среды, а также неблагоприятных проявлений мореплавания.

4. Безопасность окружающей среды - состояние защищенности природной среды от угрозы ущерба, вызванного неблагоприятными проявлениями мореплавания¹.

5. Безопасность мореплавания включает и подразумевает эксплуатационную безопасность.

С этой точки зрения устанавливается комплекс требований к судну, его экипажу, условиям его эксплуатации (включая требования к конструкции судна и его механизмов, к пожарной безопасности, экологической безопасности, к квалификации членов экипажа, правила плавания и др.) и мероприятий, направленных на проверку их соблюдения.

Обеспечение безопасности мореплавания - это совокупность различного рода мероприятий, которые направлены на поддержание живучести и надежности судна, в целях достижения необходимого уровня защищенности жизни

¹ Анцелевич А.Г. Международное морское право: Учебник. - К.: Слово, 2008. - 375 с.

и здоровья человека в процессе осуществления им деятельности, связанной с мореплаванием, самого судна, груза, то есть материальных ценностей, а также окружающей среды, что осуществляется посредством установления различных требований.

Существуют следующие **группы требований**, предъявляемые к обеспечению безопасности мореплавания: требования, предъявляемые к конструкции, оборудованию и снабжению судов; требования, предъявляемые к эксплуатации судна (включая безопасную загрузку и перевозку, обеспечение безопасности навигации и др.); требования, предъявляемые к организации поиска и спасания; требования, предъявляемые к укомплектованию судна экипажем; обеспечение безопасности морского судоходства; контроль в портах; организация расследования аварий¹.

Безопасность мореплавания также включает изучение природы и характера морских опасностей, выявление причин аварий, катастроф, роли и места человеческого фактора в обеспечении безопасности, что позволяет выработать рекомендации и предпринять необходимые меры для предотвращения негативных последствий. Важным аспектом является изучение вопросов безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения моря, что подразумевает освоение поведенческих принципов безопасности, выработку профессионального мировоззрения, которое должно основываться на концепции безопасности.

Таким образом, безопасность мореплавания на судах подразумевает: высокую профессиональную подготовку

¹ Анцелевич А.Г. Международное морское право: Учебник. - К.: Слово, 2008. - 375 с.

экипажа; подготовку личного состава и корабля к выходу в море; техническую исправность всех судовых систем, которые предназначены для обеспечения движения (маневрирования) судна, судовождения, связи и борьбы за живучесть судна; наличие необходимого комплекта навигационных карт, различных пособий и руководств, которые поддерживаются на современном уровне; знание судоводителями гидрометеорологических и навигационно-гидрографических условий в районе плавания; четкую организацию службы наблюдения, штурманской службы, службы связи; бдительность ходовой вахты; строжайшее выполнение всех правил плавания и Международных правил предупреждения столкновения судов; высокую точность плавания, в особенности при подходе к навигационным опасностям; контроль и знание параметров навигационной безопасности плавания; учетом навигационных и гидрометеорологических условий плавания.

Обеспечение береговыми службами (технической и гидрографической службой, береговой службой судоходных компаний и пароконств) безопасности мореплавания подразумевает: поддержание судов в состоянии постоянной технической исправности и готовности к плаванию путем проведения планово-предупредительных ремонтов и проверок; снабжение судов оборудованием, штатными запасами, навигационными картами; укомплектование судов квалифицированным экипажем; проведение различных проверок соблюдения установленных нормативов по содержанию судна и по соответствию подготовленности экипажа судна требованиям; выработку правил плавания при

подходах к портам, рекомендованных путей следования и систем разделения движения в узкостях и местах интенсивного судоходства; организацию гидрометеорологических и навигационных оповещений, контроль и расстановку местоположения плавучих предостерегательных знаков (вех, знаков, буюв); установку и обслуживание системы управления движения судов (СУДС); организацию ледокольной и лоцманской проводки; гидрометеорологическое сопровождение судов в открытом море; оказание помощи терпящим бедствие в море судам¹.

Оборудование морских акваторий постоянными и временными средствами навигационного ориентирования - маяками, знаками, наземными станциями радионавигационных систем, буюми, баканами и вехами - осуществляет Управление навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации (УНиО МО РФ).

Организация береговых мероприятий, направленных на обеспечение безопасности мореплавания по Северному морскому пути, возложена на Гидрографическое предприятие Морского флота.

Исходя из вышеизложенного, безопасность мореплавания является довольно широким понятием, которое включает в себя безопасность судна, жизни человека на море, безопасность судоходных путей и окружающей среды, а также эксплуатационную безопасность. Поэтому определить безопасность мореплавания можно как систему защиты морских судов от угроз утраты ими мореходного состояния вследствие воздействия опасных для мореплавания факторов, а

¹ Груздев М.В. Безопасность плавания: Учебник. - СПб.: Городец, 2012. - 245 с.

также охраны человеческой жизни на море, защиты окружающей природной среды и искусственных сооружений на море от неблагоприятных проявлений.

В свою очередь обеспечение безопасности мореплавания - это совокупность различного рода мероприятий, которые направлены на поддержание живучести и надежности судна, в целях достижения необходимого уровня защищенности жизни и здоровья человека в процессе осуществления им деятельности, связанной с мореплаванием, самого судна, груза, то есть материальных ценностей, а также окружающей среды, что осуществляется посредством установления различных требований.

1.2 Общая характеристика правовых средств обеспечения безопасности мореплавания (международных и внутригосударственных)

Вопрос безопасности является ключевым и самым актуальным на протяжении всей истории мореплавания. Аварии и инциденты на море являются причиной человеческих потерь, а также причиняют непоправимый вред окружающей среде. Во избежание таких тяжелых последствий государства, под чьими флагами ходят суда, должны принимать различные действенные меры, которые будут способствовать обеспечению безопасности мореплавания.

Началом формирования международно-правовой системы обеспечения безопасности мореплавания можно считать Лондонскую международную конференцию, где 20 января 1914 г. была принята Международная конвенция по охране

человеческой жизни на море, но не вступила в силу. Последующие конференции состоялись в 1929, 1948, 1960 и 1974 гг., на них принимались международные соглашения, которые были направлены на обеспечение безопасности мореплавания с учетом достигнутого научно-технического прогресса¹.

Данная конвенция устанавливает обязанность каждого государства принимать все необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности судов в море.

Указанное положение получило отражение и в других международно-правовых актах, например, в соответствии со ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, должно принимать меры для обеспечения безопасности на море, в частности, в том, что касается: а) конструкции, оборудования и годности судов к плаванию; б) комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов; в) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения².

Существует условное деление норм, которые касаются обеспечения безопасности мореплавания, на четыре группы: 1) проектирование, строительство и оборудование судов; 2) эксплуатация; 3) организация поиска и спасания на море; 4) организация расследования аварийных морских происшествий и инспектирование в портах.

Основное международное соглашение, относящееся к первой группе и устанавливающее требования к конструкции и

¹ Бекашев А.К. Правовые вопросы безопасности мореплавания в деятельности ИМО // Актуальные вопросы современного международного права. - 1988. - С. 83-84.

² «Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву» (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс.

оборудованию судов, это Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г., которая была принята 1 ноября 1974 г., измененная Протоколом 1978 г.

Она предусматривает различные требования к конструкции судов, спасательным средствам, оборудованию по радиотелеграфии и радиотелефонии, к машинным установкам и электрооборудованию судов, противопожарной безопасности, перевозке зерна и опасных грузов, предъявляет особые требования к судам с ядерной энергетической установкой.

В соответствии с положениями Конвенции все спасательные средства судна (плоты, шлюпки и т.д.) должны находиться в постоянной готовности для использования¹. Также устанавливаются подробные требования к конструкции шлюпок и плотов, их вместимости, указывается количество, снабжение, размещение на судне, порядок посадки в них и спуск.

Карты, лоции, описания маяков и огней должны систематически корректироваться и иметься на судне, а также различные навигационные пособия, таблицы приливов, извещения мореплавателям, Международный свод сигналов.

Вторая группа норм касается эксплуатации судна. Человеческий фактор является основным звеном системы обеспечения безопасности мореплавания.

Поэтому Конвенция СОЛАС предъявляет требования к укомплектованию судна экипажем в соответствующем количестве и должной квалификации.

¹ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS-74/78) (Заключена в Лондоне 01.11.1974) в редакции Протокола 1978 года (Подписан в г. Лондоне 17.02.1978) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс.

Основным нормативным актом, относящимся к данной группе норм, является принятая 7 июля 1978 г. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДМНВ-78/95).

Суть положений данной Конвенции заключается в том, что каждый моряк, будь то капитан, лицо командного состава или лицо рядового состава, вправе работать на судне, только в случае, если он полностью отвечает требованиям, установленных в отношении состояния здоровья, возраста и квалификации.

Квалификационные требования в отношении моряков в соответствии с ПДМНВ разбиты на 7 различных направлений: 1) судовождение; 2) управление операциями судна и забота о людях на судне; 3) обработка и размещение груза; 4) электрооборудование, электронная аппаратура и системы управления; 5) судовые механические установки; 6) радиосвязь; 7) техническое обслуживание и ремонт¹.

Данные направления могут реализовываться на трех уровнях ответственности: уровне управления, эксплуатации и вспомогательном уровне.

Первый уровень связан с работой в качестве капитана, старшего помощника капитана, старшего механика или второго механика на судах. Второй - это работа в должности вахтенного помощника капитана, вахтенного механика, либо радиооператора на судне.

Вспомогательный уровень ответственности связан с выполнением задач, обязанностей или ответственности на

¹ Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДМНВ 78/95) (Заключена в Лондоне 07.07.1978) в редакции Протокола 1995 года (Подписан в г. Лондоне 17.07.1995) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс.

судне под контролем лица, работающего на уровне эксплуатации или управления.

В 1981 году Ассамблеей ИМО было рекомендовано, чтобы на судах имелось свидетельство о минимальном составе экипажа, в котором указывается число членов экипажа обеспечивающем безопасность¹. При осуществлении контроля в порту за иностранными судами органы власти должны проводить проверку соответствия экипажа судна данным свидетельства о минимальном составе экипажа в целях подтверждения того, что судно укомплектовано экипажем, обеспечивающим безопасность. В данном свидетельстве должно быть указано число членов экипажа, а также подтверждается их квалификация.

Согласно положениям Конвенции, лица, которые заняты работой на судах, не зависимо от должности, должны проходить начальную подготовку в отношении способов личного выживания и личной безопасности, борьбы с пожаром и оказания элементарной первой медицинской помощи².

В 1993 году Ассамблеей ИМО был принят Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ).

Цель Кодекса - обеспечение безопасности мореплавания, предотвращение несчастных случаев, гибели людей, причинения ущерба окружающей среде, морской среде и имуществу.

¹ Волосов Е.М. Правовое регулирование морского торгового судоходства // Вестник Института международного права и экономики имени А. С. Грибоедова. - 2010. - № 5. - С. 12-16.

² Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДМНВ 78/95) (Заключена в Лондоне 07.07.1978) в редакции Протокола 1995 года (Подписан в г. Лондоне 17.07.1995) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс.

Каждая компания назначает лицо или лиц на берегу, которые имеют беспрепятственный доступ к руководству на самом высоком уровне управления, полномочия которых включают контрольные функции за соблюдением требований безопасности, предотвращения загрязнения с судна, обеспечение предоставления ресурсов, оказание помощи на берегу, установление связи между компанией и находящимися на судах лицами.

Компания должна сформировать политику в области безопасности и защиты окружающей среды (ст. 2, п. 1 МКУБ). Также Компания должна обеспечить задействование и выполнение этой политики персоналом, как в море, так и на берегу на всех уровнях организации (ст. 2, п. 2 МКУБ)¹.

В соответствии с этим компания должна: обеспечивать конструктивно-техническую, технологическую и экологическую безопасность судов и в связи с этим осуществлять соответствующую политику; укомплектовывать суда и береговые подразделения квалифицированными кадрами, которые способны предпринимать действенные меры в потенциально возможных аварийных ситуациях, то есть осуществлять кадровую политику; создавать условия и обеспечивать заинтересованность персонала в обеспечении безопасности.

Кроме того, компания должна установить контроль за безопасной эксплуатацией судов, предусматривающий: доклады о любых выявленных несоответствиях стандартам и принятие мер по их устранению; проведение планомерных аудиторских проверок и анализов состояния безопасности с

¹ Мелков М.Г., Сливакова И.Т. Бекашев А.К., Серебряков В.Б. Международные морские организации // Советский ежегодник международного права. - 2010. - С. 254-256.

предложениями по корректировке системы управления безопасностью¹.

Также важным аспектом является антиалкогольная и антинаркотическая политика, так как употребление на судах алкогольной и наркотической продукции может привести к аварийным ситуациям.

Конвенция о грузовой марке 1966 г. выступает в качестве важнейшего нормативного акта, который относится к правовому обеспечению необходимого уровня технического состояния судна, устанавливающего основные принципы и правила в отношении предельной загрузки судна. Суда, на которые распространяется данная Конвенция, могут выходить в море, только при условии, что они были освидетельствованы, на них была нанесена грузовая марка и им было выдано Международное свидетельство о грузовой марке.

Третья группа норм касается организации поиска и спасания на море. Важным документом этой группы норм является Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г., в соответствии с которой, государства должны обеспечивать осуществление необходимых мер, направленных на организацию надлежащего поиска и спасания людей, терпящих бедствие. Государство, осуществляющее общую координацию в пределах зоны, где судно терпит бедствие, принимает необходимые меры для оказания любой возможной помощи, которая осуществляется вне зависимости от национальной принадлежности судна, а также других обстоятельств².

¹ Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения 1993 года (МКУБ/ISM Code) (Заключена в Лондоне 04.11.1993) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс.

² Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (SAR) (Заключена в г. Гамбурге 27.04.1979) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс.

Система обеспечения безопасности мореплавания включает нормы, регулирующие движение судов. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. говорит о том, что государство, которое является прибрежным, принимает законы и правила, которые регулируют движение судов, защиту трубопроводов, кабелей и навигационных средств.

Одно из самых важных мест в системе обеспечения безопасности мореплавания занимают Международные правила предупреждения столкновения судов в море 1972 г. (МППСС-72).

Эти правила регламентируют действия судна в разных условиях плавания, а именно, действия для предупреждения столкновения, выбор безопасной скорости, плавание в узкостях, при обгоне, по системам разделения движения, пересечении курсов, сближении, также определяются звуковые и световые сигналы, которые подаются судном в различных ситуациях.

Одним из важнейших условий предотвращения аварий на море, обеспечения безопасности, является быстрое, эффективное расследование аварий на море. Расследование аварийных случаев подразумевает сбор и анализ доказательств, установление причин, а также это подготовка соответствующих рекомендаций по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем.

Международным актом, устанавливающим порядок расследования аварийных случаев на море, является Кодекс международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море, который принят Резолюцией Комитета по безопасности на море от 16.05.2008 г.

Кодекс подразделяет аварийные случаи на аварию и инцидент на море.

Под аварией подразумевается: гибель человека или серьезное телесное повреждение; потеря человека с судна; гибель, предполагаемая гибель или оставление судна; повреждение судна; посадка судна на грунт или лишение его возможности движения или участие в столкновении; повреждение морской инфраструктуры вне судна, которое может серьезно угрожать безопасности самого судна, другого судна или отдельного лица; или серьезный ущерб окружающей среде или возможный серьезный ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов.

Инцидент на море означает событие или последовательность событий, иных, чем авария на море, произошедших в непосредственной связи с эксплуатацией судна, которые угрожали или, не будучи предотвращены, могли бы угрожать безопасности судна, людей на судне либо любого иного лица или окружающей среды¹.

Важным правовым механизмом в обеспечении безопасности мореплавания является Конвенция о труде в морском судоходстве (КТМС/MLC), которая была принята Международной организацией труда в Женеве 23 февраля 2006 года.

Данная конвенция устанавливает минимальные требования в отношении труда моряков, определяет условия их

¹ Резолюция № MSC.255(84) Международной морской организации «Одобрение Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Кодекс расследования аварий)» (Принята 16.05.2008) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс.

занятости, предъявляет требования к жилым помещениям, условиям отдыха, питанию, охране здоровья моряков¹.

Значение данной конвенции заключается в установлении достойных условий для труда моряков и создании условий для добросовестной конкуренции, что является необходимым условием обеспечения безопасности мореплавания.

Проанализируем акты обеспечивающие безопасность мореплавания в Российской Федерации. Государственный надзор в области торгового мореплавания осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти при осуществлении им федерального государственного транспортного надзора (ст. 6 КТМ РФ). Таким органом является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), которая осуществляет контроль и надзор за соблюдением законодательства РФ, в том числе международных договоров РФ о торговом мореплавании, обеспечивает контроль деятельности капитанов портов по осуществлению ими контроля и надзора за обеспечением безопасности судоходства и порядка в порту и др².

Важнейшую роль в правовом обеспечении безопасности мореплавания играет Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (ред. от 27.12.2018 с изм. и доп., вступ. в силу с 31.01.2019).

Статья 53 КТМ РФ устанавливает требования к численности экипажа каждого судна, его квалификации, которые должны обеспечивать безопасность плавания судна, защиту морской среды; соблюдение рабочего времени на борту

¹ Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC) (Заключена в г. Женеве 23.02.2006) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс.

² Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 398 (ред. от 05.05.2017) «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» // Рос. газета, № 41, 10.08.2004.

судна; недопущение перегрузки членов экипажа судна работой, а также предусматривает получение Свидетельства о минимальном составе экипажа.

Согласно ст. 54 КТМ РФ членом экипажа судна может быть лицо, имеющее диплом и квалификационное свидетельство, установленное положением о дипломировании членов экипажей судов, которые выдаются капитаном морского порта при соответствии члена экипажа судна требованиям к возрасту, стажу работы, профессиональной подготовке, состоянию здоровья.

Роль капитана судна также имеет важное значение в обеспечении безопасности мореплавания. На капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, защите морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, людям и грузу (ст. 61 КТМ РФ).

По ст. 62 КТМ РФ прямой обязанностью капитана судна является оказание помощи любому лицу, терпящему бедствие на море, если у него есть возможность сделать это без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей, в противном случае капитан несет уголовную ответственность за неоказание данной помощи.

Капитаны морских портов действуют на основании приказа Министерства транспорта РФ от 17 февраля 2014 г. № 39 «Об утверждении Положения о капитане морского порта».

Капитан морского порта осуществляет следующие функции: контроль за соблюдением законодательства РФ и международных договоров РФ в области торгового

мореплавания и в области трудовых отношений в морском судоходстве; государственная регистрация судов и выдача соответствующих судовых документов; контроль за соблюдением требований, касающихся порядка захода судов в порт и выхода их из порта; контроль за деятельностью лоцманской службы и СУДС; обеспечение транспортной безопасности акватории морского порта, принятие мер по предотвращению незаконного нахождения и передвижения судов в акватории морского порта и др¹.

В силу ст. 11 Закона о морских портах (ред. от 27.12.2018) капитан морского порта обеспечивает безопасность плавания и стоянки судов в акватории морского порта; информирует уполномоченные в области транспортной безопасности федеральные органы исполнительной власти об угрозе совершения или о совершении актов незаконного вмешательства в морском порту и др².

Ст. 80 КТМ РФ гласит, что капитан морского порта отказывает в выдаче разрешения на выход из порта, если: судно непригодно к плаванию, нарушены требования к снабжению судна, к его загрузке, комплектованию судна экипажем или имеются какие-либо другие недостатки судна, которые создают угрозу безопасности самого судна, жизни и здоровья людей либо угрозу причинения вреда окружающей среде; были нарушены требования, которые предъявляются к судовым документам и др.

¹ Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17.02.2014 № 39 «Об утверждении Положения о капитане морского порта» (Зарегистрировано в Министерстве юстиции России 23.07.2014 № 33240) // Рос. газета, № 184, 15.08.2014.

² Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Рос. газета, № 254, 14.11.2007.

Лоцманская проводка судна играет в обеспечении безопасности определенную роль, и заключается в оказании морским лоцманом помощи судоводителю по проводке судна наиболее безопасным путем, осуществляемая в целях обеспечения безопасности плавания судов (ст. 86 КТМ РФ).

В ст. 102 КТМ РФ прописано, что присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственность капитана судна за управление судном.

Если есть достаточные основания для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана, то капитан судна может в целях безопасного плавания судна отказаться от услуг данного лоцмана, а если лоцманская проводка является обязательной, капитан должен потребовать заменить лоцмана.

Лоцман, виновный в ненадлежащей лоцманской проводке судна, может быть лишен лоцманского удостоверения.

Важным правовым средством обеспечения безопасности в России является приказ Министерства транспорта РФ от 8 октября 2013 г. № 308 «Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море».

В соответствии с Положением установление причин аварийных случаев и выработка рекомендаций по их предотвращению в будущем является основной целью расследования аварий и инцидентов на море.

Под расследованием аварийных случаев подразумевается сбор и анализ доказательств, установление причин, подготовка соответствующих рекомендаций по предупреждению таких аварийных случаев в будущем.

Аварийные случаи в соответствии с положением делятся на инциденты, аварии и очень серьезные аварии.

Инцидент расследуется в случае, если: судно было повреждено и не потеряло мореходных качеств; произошла посадка судна на мель и оно находилось на мели 24 часа и менее; произошло смещение перевозимого судном груза и это не привело к потере мореходных качеств судна; судно лишилось возможности движения на 24 часа и менее; произошла намотка сетей на руль или гребной винт.

Авария расследуется в случае: гибели человека, произошедшей в прямой связи с эксплуатацией судна; причинения тяжкого вреда здоровью человека в прямой связи с эксплуатацией судна; потери человека с судна; повреждения судна с утратой мореходных качеств; смещения перевозимого судном груза, которое привело к утрате мореходных качеств судна; посадки судна на мель и нахождение на мели более 24 часов; лишения возможности движения судна более 24 часов; повреждения объектов морской инфраструктуры вне судна, которое может серьезно угрожать безопасности самого судна, другого судна или отдельного лица, либо безопасности судоходства; причинения серьезного ущерба окружающей среде или возможный серьезный ущерб окружающей среде.

Очень серьезная авария расследуется в случае, если: судно погибло; произошла гибель двух и более человек в прямой связи с эксплуатацией судна; произошла гибель буксируемого судна или иного плавучего объекта, буксируемого судном; произошло причинение очень серьезного ущерба окружающей среде, в том числе разлив нефти или нефтепродуктов от 500 тонн и выше, вызванный повреждением судна или судов¹.

¹ Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 № 308 «Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море»

Во время проведения расследования аварийного случая Ространснадзор имеет право беспрепятственно посещать суда, береговые организации, проводить опросы очевидцев, запрашивать любую информацию.

Положение устанавливает информацию, которая должна содержаться в сообщении об аварийном случае, перечень материалов и документов, которые в течение 10 рабочих дней с даты получения сообщения об аварийном случае судовладелец судна должен направить в Ространснадзор.

Также устанавливается шестидесятидневный срок расследования Ространснадзором аварии или очень серьезной аварии.

В заключении содержатся следующая информация: дата, место окончания расследования; фамилии, имена и отчества лиц, проводивших расследование; информация о рейсе судна, об отнесении аварийного случая к инциденту, аварии или очень серьезной аварии; вид, дата, время и место аварийного случая; географические координаты аварийного случая; информация о судне (название, флаг, номер ИМО, порт и номер регистрации), место и год постройки; информация о судовладельце; подробная информация о судне, об освидетельствовании судна; перечень и сроки действия документов, выданных судну; последствия аварийного случая; результаты расследования аварийного случая (условия, причины, рекомендации).

Разработав рекомендации, Ространснадзор доводит их до сведения судовладельцев, капитанов морских портов, направляет в Министерство транспорта РФ копии заключений

(Зарегистрировано в Министерстве юстиции России 19.02.2014 № 31355) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 14, 07.04.2014.

по расследованиям очень серьезных аварий для обобщения и последующего направления в ИМО.

В результате изучения международных и внутригосударственных правовых норм, обеспечивающих безопасность мореплавания, можно сделать вывод о том, что государства активно сотрудничают в области обеспечения безопасности мореплавания, осуществляя разработку правовых стандартов и правил в области проектирования, конструирования судов, судовождения, спасания на море, подготовки и дипломирования моряков, расследования аварий и инцидентов на море и т.д., а также в сфере осуществления контроля за исполнением вышеуказанных правил и стандартов и принуждения к их соблюдению.

2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ: СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ИХ РЕШЕНИЯ

2.1 Анализ статистических данных об аварийности судов за период с 2016 по 2018 года

Развитие науки и техники, увеличение размеров морских судов, повышение интенсивности судоходства и другие факторы требуют повышенного внимания со стороны международного сообщества.

Согласно ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов.

Состояние безопасности на морском транспорте на данный момент желает оставаться лучшим и рассматривается как аварийное.

Несмотря на то, что происходит интенсивное развитие способов, методов и различных средств обеспечения безопасности мореплавания, с другой стороны выступают факторы, которые снижают уровень безопасности: внушительные размеры морских судов, рост скорости движения, а так же не прогнозируемые экстремальные

погодные условия¹. И как следствие в море ежегодно терпит кораблекрушение более 200 крупных судов. Ежегодно в мире погибает около 2 000 человек, теряется более миллиона тонн грузов, в морскую среду попадают нефтепродукты и другие загрязняющие вещества².

Сборник характерных аварийных случаев на море и внутренних водных путях с судами, плавающими под флагом РФ, размещенный на официальном сайте Министерства Транспорта РФ, содержит статистические данные об аварийности судов. В 2017 году на водном транспорте произошло аварий на 11,4 % больше, чем в 2016 году (в 2017 г. - 88 аварий, в 2016 г. - 79), в 2018 году произошло 89 аварийных случая. В 2017 году произошло 82 аварийных случая с судами на море, что на 13,9 % больше, чем в 2016 году (72 аварии), в 2018 году - 84 аварийных случая с судами на море, что на 2,4 % больше, чем в 2017 году. Количество аварийных случаев (далее - АС) с судами торгового мореплавания в сравнении с 2016 годом уменьшилось на 2 АС (4,1 %). Количество АС с рыбопромысловыми судами увеличилось на 52,2 % (в 2017 г. - 35 АС, в 2016 г. - 23). В 2018 году количество АС с судами торгового мореплавания увеличилось на 4 %, а с рыбопромысловыми судами осталось на прежнем уровне (35 АС). При аварийных случаях на море в прямой связи с эксплуатацией судна в 2017 году погибло 22 человека и 5 человек получили тяжкие телесные повреждения, в 2018 году

¹ Авраменко В.Д., Касаткин П.И. Повышение безопасности мореплавания и причины аварийности морских судов // Вестник МГТУ. - 2013. - № 6-4. - С. 208-210.

² Прус М.В., Боевич В.Д. Международно-правовые аспекты безопасности мореплавания. - Одесса: Латстар, 2011. - 152 с.

24 человека погибло, 6 человек травмировано (см. Приложение № 1)¹.

Из приведенной выше статистики понятно, что модернизация флота и интенсивное использование технологичных систем управления безопасностью не совсем действенны, а все потому, что основной причиной аварийности является непрофессионализм, непредусмотрительность экипажа, т.е. «человеческий фактор».

Причины аварий на море могут быть разными: конструктивные или производственные дефекты, ошибки в эксплуатации, нарушение режимов работы и обслуживания механизмов, погодные условия, перегруженность акваторий, но 75-80% всех аварий на море происходят из-за ошибок человека. Статистика Ространснадзора показывает, что причинами аварий являются: невыполнение командным составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства; судоводительские ошибки; несоблюдение общепринятых приёмов и способов управления судном; невыполнение береговыми работниками требований, установленных в нормативных документах; непредвиденные обстоятельства, неудовлетворительное содержание ГТС; неудовлетворительное содержание пути, оборудования судового хода².

¹ Сборник характерных аварийных случаев на море и внутренних водных путях, произошедших в 2016-2018 годах с судами, плавающими под флагом РФ [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://sea.rostransnadzor.ru/wp-content/uploads/sites/5/2015/01/Sbornik-harakternyh-AS.-2016.-2.pdf>.

² Сборник характерных аварийных случаев на море и внутренних водных путях, произошедших в 2016-2018 годах с судами, плавающими под флагом РФ [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://sea.rostransnadzor.ru/wp-content/uploads/sites/5/2015/01/Sbornik-harakternyh-AS.-2016.-2.pdf>.

Если рассмотреть конкретные случаи аварий на море, то можно прийти к выводу, что количество аварий, а также их причины, остаются неизменными на протяжении нескольких десятилетий подряд.

Причиной аварии, произошедшей 31 августа 1986 г., когда п/х «Адмирал Нахимов» столкнулся с балкером «Петр Васёв», стало невыполнение судоводителями обоих судов требований МППСС-72, в результате чего «Адмирал Нахимов» затонул и погибло 423 человека.

Авария, случившаяся 16 января 2008 г. является еще одним доказательством влияния человеческого фактора на аварийность. Сухогруз «Mirabella» (флаг - Мальта) сел на мель при входе в Форд Харденгер, вблизи Бергена, Норвегия. Ровно за месяц до этого, 16 декабря, «Mirabella» с грузом леса уже была на мели, еще ранее, 3 марта 2005 г. судно сталкивалось с опорой моста Большой Бельт¹.

28 августа 2010 г. морской буксир «Алексей Кулаковский» вышел на помощь рыболовному траулеру «ТБ-0012». В штормовых условиях потерял ход, развернулся лагом к волне и затонул на глубине 20 м вблизи устья реки Лена. При выяснении причин гибели буксира возникло множество технических вопросов, подверглись сомнению капитанские решения, грамотность действий команды и некомпетентность лиц, ответственных за направление речного мелкосидящего буксира к месту аварии в открытом море².

20.11.2016 в 13:54 при швартовке танкера «DELTA PIONEER» правым бортом к нефтеналивному причалу № 1

¹ Голиков И.В., Потапов А.Е., Шафран М.Л. Профессиональная компетентность плавсостава и аварии морских судов // Вестник МГТУ. - 2017. - № 8. - С. 54-65.

² Честяков В.И. Безопасность на море и ответственность капитанов // Судоходство. - 2019. - № 4-6. - С. 87-94.

морского порта Приморск, произошел навал танкера на пал № 6 причала. В результате навала был поврежден нефтеналивной причал № 1. Причинами аварии явились: превышение скорости движения танкера при швартовке к причалу в существующих метеоусловиях; самопроизвольная, несанкционированная отдача кормового буксирного каната, поданного с буксира «РН ПОСЕЙДОН» на танкер, во время швартовки танкера: ошибки, допущенные капитаном судна и лоцманом при анализе и оценке ситуации с танкером с момента самопроизвольной отдачи кормового буксира; несогласованность в действиях капитана танкера и лоцмана, выразившаяся в разногласиях по режиму работы ГД и моменту отдачи якоря¹.

Таким образом, из изучения статистики и анализа аварий на море, можно сделать следующие выводы:

1. 75-80% всех аварий на море происходят по вине экипажей судов, так как квалификация командного состава морских судов в обеспечении безопасного мореплавания находится на низком уровне и не гарантирует безопасность;

2. Судоходные компании не обеспечивают регулярную аттестацию членов экипажей судов, не проводят в достаточном размере различные тренинги по повышению квалификации, в том числе по освоению новых технических средств судовождения;

3. Морские учебные и научные учреждения при обучении студентов не уделяют должного внимания исследованиям в области безопасности мореплавания;

¹ Сборник характерных аварийных случаев на море и внутренних водных путях, произошедших в 2016-2018 годах с судами, плавающими под флагом РФ [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://sea.rostransnadzor.ru/wp-content/uploads/sites/5/2015/01/Sbornik-harakterny-h-AS.-2016.-2.pdf>.

4. Руководящая и операторская деятельность человека на судне информационно перегружена и плохо обеспечена технологией принятия управленческих решений, учитывающей психологическое состояние человека, особенно в экстремальных ситуациях¹;

5. Недостаточное внимание уделяется проблеме влияния «человеческого фактора» на безопасность мореплавания, это говорит о недостаточной изученности данного явления, понятие «человеческого фактора» и его составляющие в необходимом для правильного и эффективного толкования объеме не закреплены на законодательном уровне;

6. Суда укомплектованы экипажем в недостаточном количестве, чтобы обеспечивать безопасность мореплавания, т. к. экипажи судов подвергаются большой нагрузке, что способствует повышению уровня усталости членов экипажей, которая со временем накапливается и приводит к негативным последствиям в виде ошибок человека.

2.2 «Человеческий фактор» - как одна из мер обеспечения безопасности в море

В начале данного параграфа считаем необходимым в первую очередь раскрыть понятие «человеческий фактор» и определить из каких факторов он складывается.

Явление «человеческий фактор» стало приобретать официальный статус совсем недавно, вследствие чего, его суть, характеристики, причины возникновения, последствия и специфика недостаточно изучены. На протяжении долгого

¹ Скороходов А.Д., Борисова Ф.Л., Борисов Д.В. Категории и принципы обеспечения безопасности мореплавания // Вестник МГТУ. - 2017. - № 5-1. С. 546-547.

времени достаточного внимания данному явлению не уделялось и, поэтому, негативные последствия его влияния недооценивались.

Анализируя аварии и инциденты на море, произошедшие за последние 30 лет, международное морское сообщество постепенно отошло от одностороннего подхода, который был сфокусирован лишь на технических требованиях к конструкции и оборудованию судна, и в полной мере признало роль человеческого фактора в безопасности мореплавания и более детально стало регулировать его в рамках всей морской отрасли.

В 1996 г. Международная морская организация совместно с Международной организацией труда создала специальную рабочую группу экспертов по человеческому фактору, которая подготовила проект Руководства по расследованию человеческих факторов в авариях и инцидентах на море. Но данное Руководство не включили в принятый в 1997 г. на 70-й сессии ассамблеи ИМО «Кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море» (резолюция А.849(20)).

Позже оно было одобрено на сессии Комитета по безопасности на море и Комитета по защите морской окружающей среды и в окончательном виде принято на 71-й сессии Ассамблеи ИМО в качестве резолюции А.884(21) как поправки к упомянутому Кодексу¹.

Во введении Руководства в пункте 1.6 человеческий фактор в целом определен как «действия или упущения, преднамеренные или совершенные иным образом, которые отрицательно сказываются на надлежащем функционировании

¹ Гуцуляк Н.В. Международное морское право: Учебник. - М.: Центр морского права, 2010 - 410 с.

соответствующей системы или выполнении конкретной задачи»¹.

Данное определение не является исчерпывающим, поэтому необходимо разработать более точное и развернутое определение, которое бы полностью отражало всю суть данного явления.

В связи с чем, предлагается заменить определение человеческого фактора, данное в п. 1.6 введения Руководства по расследованию человеческих факторов в авариях и инцидентах на море следующим определением: «Человеческие факторы, способствующие возникновению морских аварий и инцидентов, могут быть в целом определены как действия или упущения, которые совершаются человеком преднамеренно или иным образом в результате недостатков информационного обеспечения; ограничений, обусловленных проявлениями внешних факторов; ограничений, вызванных физическим и психологическим состоянием и свойствами человека; ограниченности ресурсов поддержки и исполнения принятого решения, и отрицательно сказывающиеся на надлежащем функционировании соответствующей системы или выполнении конкретной задачи».

Специалисты считают, что уровень аварийности сохраняется также по причине радикального уменьшения численности экипажей судов в целях сокращения эксплуатационных расходов судовладельцами, несмотря на то, что суда становятся все более оснащенными. Вследствие чего на экипаж возрастают физические и психологические нагрузки, что также относится к человеческому фактору.

¹ Руководство по расследованию человеческих факторов в авариях и инцидентах на море (Резолюция ИМО от 25 ноября 1999 № А.884(21)) [Электронный ресурс] - Режим доступа: [http://www.gfi.chat.ru/imo/A884\(21\).htm](http://www.gfi.chat.ru/imo/A884(21).htm).

«Трудно не заметить, что везде присутствует фактор, который оказывает большое влияние на безопасную эксплуатацию судна, - экономический прессинг. Да, судоходство должно приносить прибыль, и желательно высокую, но эксплуатация судов и их экипажей на пределе возможностей приводит к возникновению различного рода происшествий и аварий.

Должно задуматься о том, что чрезмерное сокращение экипажей и сотрудников управлений ради повышения экономических показателей может иметь обратный эффект и быть дополнительным источником грядущих аварий и катастроф», - говорит Виктор Соколов, профессор Института последипломного образования моряков, почетный работник водного транспорта Украины.

Документы, такие как ПДМНВ-78/95, СОЛАС-74, Резолюции ИМО А.890(21) («Принципы определения безопасной численности экипажей»); А.772(18) («Факторы усталости при укомплектовании экипажей и обеспечении безопасности») и др., указывают на то, что на море все суда должны быть укомплектованы экипажами в надлежащем числе в целях обеспечения безопасности судна. Резолюция 6 Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты гласит, что Конвенция и Кодекс ПДМНВ являются документами, касающиеся стандартов подготовки и дипломирования, и не устанавливают уровней укомплектования судов экипажами, а любое решение, относящееся к уровню укомплектования судов, является обязанностью соответствующих Администраций и собственников судов.

Таким образом, на международном уровне четко не регламентируется численность экипажей судов, а также не определено количество вахт, необходимой для обеспечения безопасности мореплавания.

Учитывая то, что сокращение численности экипажей судов является причиной аварийности на море, предлагается включить в международные конвенции СОJIAS-74, ПДМНВ-78 и др. следующую норму: «На судах вместимостью более 500 т должна быть трехсменная вахта и не менее 3 судоводителей, 3 механиков (электромехаников) и 1 радиста, имеющих соответствующие дипломы, а также необходимое число других членов экипажа для обеспечения трехсменной вахты».

В качестве еще одного направления, направленного на противодействие явлению «человеческий фактор», выступает повышение уровня профессиональной подготовки членов экипажа судна, предусматривающее внедрение специальных курсов в цикл их профессиональных программ обучения, которые направлены на совершенствование качества подготовки в сфере межличностного взаимодействия, принятия решений в экстремальных ситуациях, умения осуществлять эффективное руководство подчиненными, управление современным навигационным оборудованием и ресурсами ходового мостика.

В России все программы профессионального обучения разрабатываются на основе профстандартов, создание которых координирует Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации и которые представляют собой характеристику квалификации, необходимой работнику и

включающую в себя требования к навыкам и умениям, а также к опыту работы.

В соответствии с Конвенцией ПДМНВ 1978 года, приказом Министерства транспорта РФ от 15.03.2012. № 62 (ред. от 13.05.2015) «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» Росморречфлотом согласованны примерные программы подготовки для морских образовательных организаций, примерных программ подготовки для учебно-тренажерных центров, программа для членов экипажей судов, плавающих под российским флагом и др¹.

Поскольку наиболее частой причиной аварий выступает низкая подготовка членов экипажей судов, необходимо пересмотреть примерные программы подготовки судоводителей, размещенные на официальном сайте Федерального агентства морского и речного транспорта, и внести в них изменения, которые будут способствовать снижению данного аспекта человеческого фактора.

В связи с чем, предлагается включить в Раздел 5 примерных программ подготовки капитана, старшего помощника капитана, в Раздел 2 примерных программ курсов для продления диплома капитана, старшего и вахтенного помощника капитана учебную дисциплину «Человеческий фактор как основная причина аварий на море» и выделить на ее изучение часы.

Так как в соответствии со статистикой Ространснадзора наиболее частыми причинами аварий являются невыполнение

¹ Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 15.03.2012 № 62 (ред. от 13.05.2015) «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» (Зарегистрировано в Министерстве юстиции России 04.06.2012 № 24456) // Рос. газета, № 46, 01.10.2012.

командным составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства, судоводительские ошибки, недостатки в организации ходовой навигационной вахты и несоблюдение общепринятых приёмов и способов управления судном предлагается в примерные программы подготовки капитана и старшего помощника капитана включить увеличение количества часов со 120 часов до 140, а в примерные программы курсов для продления диплома капитана, старшего и вахтенного помощника капитана с 40 часов до 50.

Исходя из вышеизложенного, «человеческий фактор» является основной проблемой безопасности мореплавания и требует повышенного внимания со стороны мирового сообщества. Существует острая необходимость совершенствования законодательства в целях сведения на минимум влияния человеческого фактора на аварийность морского флота.

2.3 Международно-правовые проблемы ареста и задержания морского судна как меры, направленной на обеспечение безопасности мореплавания

Государства, понимая необходимость строгого контроля и даже принуждения к соблюдению норм безопасности мореплавания, осуществляют выработку правовых мер, направленных на обеспечение безопасности мореплавания, к которым относятся арест морского судна.

Анализ Конвенций об аресте морских судов 1952 г. и 1999 г. показал, что после расширения круга морских требований,

указанных в Конвенции 1999 г. проявилась двойственная цель ареста морских судов, с одной стороны арест направлен на возмещение ущерба и оплату услуг, а с другой он выступает как материальное условие для обеспечения безопасности мореплавания.

В ст. 1 Конвенции 1999 г. перечислены 22 морские требования, на основании которых судно может быть арестовано. Данные требования можно разделить на две группы в зависимости от порождаемых ими правоотношений. К первой группе относятся 10 требований, которые порождают частноправовые отношения (п. «f», «g», «h», «m», «q», «r», «s», «t», «u», «v» ст. 1 Конвенции 1999 г.). Остальные 12 требований принадлежат к публично-правовым отношениям, связанным с обеспечением безопасности мореплавания, к которым относятся: а) причинение убытков или ущерба при эксплуатации судна; б) смерть или причинение телесных повреждений; в) спасательные операции или любое соглашение о спасании; г) ущерб, причиненный судном окружающей среде; д) издержки или расходы в отношении подъема, удаления, восстановления, уничтожения или обезвреживания судна, которое затонуло, превратилось в обломки, село на мель или покинуто; е) общая авария; ж) буксировка; з) лоцманская проводка; и) снабжение судна грузами, материалами, продовольствием, топливом, оборудованием; л) портовые и канальные сборы, сборы в доках, гаванях и на других судоходных путях; м) заработная плата; н) дисбурсментские расходы, понесенные от имени судна или его собственников¹.

¹ Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1999 [Электронный ресурс] - Режим доступа:

Возникает проблема, которая заключается в том, что в некоторых случаях истец боится прекращения деловых отношений с ответчиком-судовладельцем и поэтому арест морских судов по требованиям, указанным в Конвенции 1999 г., осуществляется на практике довольно редко, что отрицательно влияет на безопасность мореплавания.

Поэтому следует создать дополнительный правовой механизм, в качестве которого может выступить право на морской залог на судно по рассмотренным 12 морским требованиям истцам, который бы обеспечил более надежное обеспечение безопасности.

Ст. 4 Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г. уже предусматривает право на залог морского судна по пяти морским требованиям, которые указаны в пунктах «а», «b», «с», «n», «о» ст. 1 Конвенции 1999 г., поэтому будет достаточно дополнить данный перечень семью морскими требованиями, которые в него не вошли.

Однако целесообразнее было бы добавить только шесть недостающих требований из семи, исключив п. «d» ст. 1 Конвенции 1999 г., предусматривающий ответственность судовладельца за ущерб окружающей среде в связи с загрязнением и расходами и убытками, вызванными борьбой с загрязнением, так как в таких случаях судовладелец несет строгую ответственность, которая ограничивается суммой в 59,7 млн. расчетных единиц, что предусмотрено Международной конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. Поэтому нецелесообразно давать лицам, потерпевшим от загрязнения,

право еще и на морской залог при наличии такого механизма возмещения ущерба.

В связи, с чем рекомендуется дополнить:

1) ст. 4 Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г. дополнительными морскими требованиями, указанными в пунктах: «е», «i», «j», «k», «l», «p» ст. 1 Международной конвенции об аресте судов 1999 г.;

2) ч. 1 ст. 367 КТМ РФ пунктами: «е», «i», «j», «k», «l», «p» ст. 1 Международной конвенции об аресте судов 1999 г.

В соответствии с Международной конвенцией об аресте судов 1999 г. «арест» означает любое задержание или ограничение в передвижении судна по постановлению суда для обеспечения морского требования, за исключением задержания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда или другого исполнительного документа¹.

Международная конвенция об аресте судов 1952 содержит идентичное определение, за исключением того, что не предусматривает ограничение в передвижении судна, что является недостатком данной конвенции, так как морское судно как объект имущественного спора обладает способностью перемещаться не только в пределах морского порта, который может простираться на десятки километров или между портами одного государства, что может создавать препятствия при осуществлении обеспечительного ареста.

Поэтому предлагается дополнить определение «арест» судна, данное в п. 2 ст. 1 Международной конвенции об

¹ Воробьев В.А. Арест и задержание морских судов и безопасность мореплавания. - М.: ВНИРО, 2015. - 378 с.

унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г. следующими словами: «или ограничение в передвижении» поставив их после слова «задержание», так как данные слова трактуются как временный запрет на эксплуатацию судна в связи с его немореходностью и возможной угрозой безопасности.

Еще одним недостатком конвенций 1952 и 1999 гг. является отсутствие возможности задержать судно для приведения в исполнение решения суда или другого исполнительного документа, так как морское требование является не только требованием оплаты услуг или конкретной суммы ущерба, но и материальным элементом обеспечения безопасности мореплавания.

Поэтому предлагается:

1) в п. 2 ст. 1 Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г. заменить слова «но не» на предлог «и»;

2) в п. 2 ст. 1 Международной конвенции об аресте судов 1999 года заменить слова «за исключением» словом «включая».

В случаях столкновения судов действует презумпция невиновности участников столкновения, которые даже будучи явно виновными используя данную норму всячески уклоняются от возмещения убытков, поэтому иногда только арест виновного в столкновении и причинении убытков судна может сделать владельцев судна более сговорчивыми из-за убытков во время простоя¹.

¹ Лукашук Г.И. Право международной ответственности // Вестник МГТУ. - 2016. - № 9. - С. 230-237.

Сам факт существования презумпции невиновности позволяет оправдывать поведение виновников столкновения, уравнивая судно виновное в столкновении и невиновное, создает возможность манипуляции доказательствами, что ухудшает положение пострадавшего невиновного судна, которое вследствие причиненного ему ущерба не имеет необходимой возможности доказывать виновность судна, виновного в столкновении.

Для решения данной проблемы целесообразно было бы исключить ч. 2 ст. 6 из Международной Брюссельской конвенции для унификации некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г. и ст. 315 из КТМ РФ.

Международное морское право предусматривает различные виды ареста и задержания морских судов, одним из таких видов является арест пиратских судов, кораблей и летательных аппаратов.

Пиратские нападения по сей день приносят не только огромные финансовые потери, но и людские жертвы. По данным Международного морского бюро в 2017 году в мире совершено 170 нападений, а в 2018 г. - 201¹.

В борьбе с пиратством большое значение имеет международное правовое регулирование данного вопроса. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. и Конвенция об открытом море 1958 г. говорят о том, что захват за пиратство может осуществляться только военными кораблями и летательными аппаратами, имеющими четкие знаки, которые

¹ Статистика пиратских нападений за 2017-2018 год (доклад Международного морского бюро) // Федеральное бюджетное учреждение «Служба морской безопасности» [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.msecurity.ru/rus/page161/>.

позволяют их опознать как состоящие на правительственной службе и уполномоченные для данных целей.

На практике же часто для борьбы с пиратами используются специально предназначенные для этих целей вооруженные корабли, находящиеся на правительственной службе. Например, экономическую зону Австралии патрулирует и пресекает пиратские действия сторожевой корабль «Пасифик», в Испании построено 2 сторожевых корабля, в Эквадоре 6. В некоторых странах функция борьбы с пиратами возложена на специальную полицию.

Все вышеперечисленные корабли могут осуществлять захват пиратских судов только во внутренних водах, в территориальном море и в исключительной экономической зоне, но в открытом море это могут сделать военные корабли, которые, как правило, этим не занимаются целенаправленно¹.

Так как в соответствии со ст. 100 Конвенции по морскому праву 1982 г. и ст. 14 Конвенции об открытом море 1958 г. «все государства сотрудничают в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого-либо государства», то есть там, где совершается наименьшее число пиратских нападений, поскольку около 90% всех нападений совершается во внутренних водах, территориальном море и исключительной экономической зоне, то становится очевидным, что военным кораблям нечего делать в открытом море, если они стремятся задержать пиратское судно.

Формулируя нормы, касающиеся пресечения пиратства, создатели конвенций ошибочно полагали, что любое государство своими силами сможет справиться и

¹ Ромашев С.Ю. Борьба с преступлениями международного характера, совершаемыми на море // Вестник РГГУ. - 2014. - № 2. - С. 129-137.

противостоять пиратству, поэтому зоной сотрудничества обозначили только открытое море.

В связи с чем существует необходимость внести изменения в конвенции, регулирующие вопросы противодействия пиратству, дав возможность пресекать пиратство не только в открытом море, но и в исключительной экономической зоне, на которую распространяется юрисдикция государства.

Исходя из вышеизложенного предлагается внести в ст. 100 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и в ст. 14 Конвенции об открытом море 1958 г. следующие изменения:

«Все государства сотрудничают в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море, а также в исключительной экономической зоне или в любом другом месте за пределами суверенитета какого-либо государства».

В пп. i) п. а) ст. 101 Конвенции 1982 г. добавить слова «и исключительной экономической зоне», поставив их после слов «в открытом море», а в пп. ii) п. а) ст. 101 той же конвенции заменить слово «юрисдикция» словом «суверенитет». Идентичные изменения внести в пп. а) и б) п. 1) ст. 15 Конвенции об открытом море 1958 г.

В ст. 105 Конвенции 1982 г. и ст. 19 Конвенции 1958 г. добавить слова «и исключительной экономической зоне», поставив их после слов «в открытом море» и заменить слово «юрисдикция» словом «суверенитет».

Все вышесказанное дает нам возможность сделать вывод о том, что арест и задержание судна является очень важным механизмом обеспечения безопасности мореплавания,

совершенствование которого позволит добиться успеха в устранении проблем морского судоходства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Вопрос безопасности является ключевым и самым актуальным на протяжении всей истории мореплавания.

Состояние безопасности на морском транспорте на данный момент рассматривается как аварийное, количество аварий и их причины, остаются неизменными на протяжении нескольких десятилетий подряд.

В результате анализа нормативно-правовых актов, регулирующих обеспечение безопасности мореплавания, цель исследования достигнута, поставленные задачи решены, что позволяет сделать определенные выводы.

Безопасность мореплавания является довольно широким понятием, которое включает в себя безопасность судна, жизни человека на море, безопасность судоходных путей и окружающей среды, а также эксплуатационную безопасность.

В свою очередь обеспечение безопасности мореплавания - это совокупность различного рода мероприятий, которые направлены на поддержание живучести и надежности судна, в целях достижения необходимого уровня защищенности жизни и здоровья человека в процессе осуществления им деятельности, связанной с мореплаванием, самого судна, груза, то есть материальных ценностей, а также окружающей среды,

что осуществляется посредством установления различных требований.

В результате изучения международных и внутригосударственных правовых норм, обеспечивающих безопасность мореплавания, можно сделать вывод о том, что государства сотрудничают в области обеспечения безопасности мореплавания, осуществляя разработку правовых стандартов в области проектирования, конструирования судов, судовождения, спасания на море, подготовки моряков, расследования аварий и инцидентов на море и т.д., а также в сфере осуществления контроля за исполнением вышеуказанных правил и стандартов и принуждения к их соблюдению.

Причины аварий на море могут быть разными, но 75-80% всех аварий на море происходят из-за ошибок человека, так как квалификации командного состава морских судов находится на низком уровне.

Понятие «человеческого фактора» и его составляющие в необходимом для правильного и эффективного толкования объеме не закреплены на законодательном уровне.

Суда укомплектованы экипажем в недостаточном количестве, чтобы обеспечивать безопасность мореплавания, т. к. экипажи судов подвергаются большой нагрузке, что способствует повышению уровня усталости.

Исходя из того, что обеспечение безопасности мореплавания является более важной задачей, чем простое обеспечение морских требований с помощью ареста морского судна, следует создать дополнительный правовой механизм, в качестве которого может выступить право на морской залог на

судно по рассмотренным 12 морским требованиям истцам, который бы обеспечил более надежное обеспечение безопасности.

В случаях столкновения судов действует презумпция невиновности, сам факт существования которой позволяет оправдывать поведение виновников столкновения, уравнивая судно виновное в столкновении и невиновное, создает возможность манипуляции доказательствами.

Формулируя нормы, касающиеся пресечения пиратства, создатели конвенций ошибочно полагали, что любое государство своими силами сможет справиться и противостоять пиратству, поэтому зоной сотрудничества обозначили только открытое море, хотя около 90% всех нападений совершается во внутренних водах и исключительной экономической зоне.

В связи с чем существует необходимость внести изменения в конвенции, регулирующие вопросы противодействия пиратству, дав возможность сотрудничать и пресекать пиратство не только в открытом море, но и в водах, где наиболее часто совершаются нападения, а именно осуществлять захват пиратского судна и в исключительной экономической зоне, на которую распространяется юрисдикция государства.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Нормативные правовые акты и другие официальные документы

1.1 Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 27.12.2018) // Рос. газета, № 85-86, 01-05.05.1999.

1.2 Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Парл. газета, № 45, 12.03.2001.

1.3 Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Рос. газета, № 254, 14.11.2007.

1.4 Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 398 (ред. от 05.05.2017) «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» // Рос. газета, № 41, 10.08.2004.

1.5 Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 15.03.2012 № 62 (ред. от 13.05.2015) «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» (Зарегистрировано в Министерстве юстиции России 04.06.2012 № 24456) // Рос. газета, № 46, 01.10.2012.

1.6 Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08.10.2013 № 308 «Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море» (Зарегистрировано в Министерстве юстиции России 19.02.2014 № 31355) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 14, 07.04.2014.

1.7 Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17.02.2014 № 39 «Об утверждении Положения о капитане морского порта» (Зарегистрировано в Министерстве

юстиции России 23.07.2014 № 33240) // Рос. газета, № 184, 15.08.2014.

2. Специальная литература

2.1 Анцелевич А.Г. Международное морское право: Учебник. - К.: Слово, 2008. - 375 с.

2.2 Авраменко В.Д., Касаткин П.И. Повышение безопасности мореплавания и причины аварийности морских судов // Вестник МГТУ. - 2013. - № 6-4. - С. 208-210.

2.3 Бекашев А.К. Правовые вопросы безопасности мореплавания в деятельности ИМО // Актуальные вопросы современного международного права. - 1988. - С. 83-84.

2.4 Беляков И.Г. Охрана труда. Безопасность жизнедеятельности: Учебник. - М.: Феникс, 2015. - 585 с.

2.5 Волосов Е.М. Правовое регулирование морского торгового судоходства // Вестник Института международного права и экономики имени А.С. Грибоедова. - 2010. - № 5. - С. 12-16.

2.6 Воробьев В.А. Арест и задержание морских судов и безопасность мореплавания. - М.: ВНИРО, 2015. - 378 с.

2.7 Голиков И.В., Потапов А.Е., Шафран М.Л. Профессиональная компетентность плавсостава и аварии морских судов // Вестник МГТУ. - 2017. - № 8. - С. 54-65.

2.8 Груздев М.В. Безопасность плавания: Учебник. - СПб.: Городец, 2012. - 245 с.

2.9 Гуцуляк Н.В. Международное морское право: Учебник. - М.: Центр морского права, 2010 - 410 с.

2.10 Лукашук Г.И. Право международной ответственности // Вестник МГТУ. - 2016. - № 9. - С. 230-237.

2.11 Мелков М.Г., Спивакова И.Т. Бекашев А.К., Серебряков В.Б. Международные морские организации // Советский ежегодник международного права. - 2010. - С. 254-256.

2.12 Прус М.В., Боевич В.Д. Международно-правовые аспекты безопасности мореплавания. - Одесса: Латстар, 2011. - 152 с.

2.13 Ромашев С.Ю. Борьба с преступлениями международного характера, совершаемыми на море // Вестник РГГУ. - 2014. - № 2. - С. 129-137.

2.14 Скороходов А.Д., Борисова Ф.Л., Борисов Д.В. Категории и принципы обеспечения безопасности мореплавания // Вестник МГТУ. - 2017. - № 5-1. С. 546-547.

2.15 Честяков В.И. Безопасность на море и ответственность капитанов // Судоходство. - 2019. - № 4-6. - С. 87-94.

3. Электронные ресурсы

4.1 «Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву» (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс (дата обращения: 02.05.2019).

4.2 Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS-74/78) (Заключена в Лондоне 01.11.1974) в редакции Протокола 1978 года

(Подписан в г. Лондоне 17.02.1978) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс (дата обращения: 02.05.2019).

4.3 Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДМНВ 78/95) (Заклучена в Лондоне 07.07.1978) в редакции Протокола 1995 года (Подписан в г. Лондоне 17.07.1995) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс (дата обращения: 02.05.2019).

4.4 Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (SAR) (Заклучена в г. Гамбурге 27.04.1979) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс (дата обращения: 02.05.2019).

4.5 Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения 1993 года (МКУБ/ISM Code) (Заклучена в Лондоне 04.11.1993) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс (дата обращения: 02.05.2019).

4.6 Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1999 [Электронный ресурс] - Режим доступа: [http://www.gfi.chat.ru/imo/A884\(21\).htm](http://www.gfi.chat.ru/imo/A884(21).htm) (дата обращения: 10.05.2019).

4.7 Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC) (Заклучена в г. Женеве 23.02.2006) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс (дата обращения: 02.05.2019).

4.8 Резолюция № MSC.255(84) Международной морской организации «Одобрение Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Кодекс расследования аварий)» (Принята

16.05.2008) // [Электронный ресурс] СПС Консультант Плюс (дата обращения: 02.05.2019).

4.9 Морской энциклопедический словарь [Электронный ресурс] - Режим доступа: www.encyclopedia.ru (дата обращения: 20.04.2019).

4.10 Руководство по расследованию человеческих факторов в авариях и инцидентах на море (Резолюция ИМО от 25 ноября 1999 № А.884(21)) [Электронный ресурс] - Режим доступа: [http://www.gfi.chat.ru/imo/A884\(21\).htm](http://www.gfi.chat.ru/imo/A884(21).htm) (дата обращения: 10.05.2019).

4.11 Сборник характерных аварийных случаев на море и внутренних водных путях, произошедших в 2016-2018 годах с судами, плавающими под флагом РФ [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://sea.rostransnadzor.ru/wp-content/uploads/sites/5/2015/01/Sbornik-harakterny-h-AS.-2016.-2.pdf> (дата обращения: 10.05.2019).

4.12 Статистика пиратских нападений за 2017-2018 год (доклад Международного морского бюро) // Федеральное бюджетное учреждение «Служба морской безопасности» [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.msecurity.ru/rus/page161/> (дата обращения: 15.05.2019).

Приложение № 1

**Динамика статистических данных, свидетельствующих о
количественной составляющей
аварийных ситуаций на водном транспорте**

(с 2016 по 2018 гг.)

Наименование	2016	2017	2018
Количество аварийных ситуаций на водном транспорте	79	88	89
Количество аварийных ситуаций на морском транспорте	72	82	84
Количество аварийных ситуаций, происходящих с судами торгового мореплавания	49	47	49
Количество аварийных ситуаций, происходящих с рыбопромысловыми судами	23	35	35
Количество людей, погибших в результате аварийных ситуаций на водном транспорте в связи с эксплуатацией судна	20	22	24