

ВОЗРОЖДЕНИЕ НАДЗОРА ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ МОРЕПЛАВАНИЯ

Г.Н.Маркидонов – начальник госадминистрации Мурманского морского рыбного порта

Государственная администрация Мурманского рыбного порта начала активную деятельность по надзору за выполнением требований безопасности мореплавания, предупреждению аварийности на судах рыбопромыслового флота Северного бассейна, соблюдению законодательства и международных договоров Российской Федерации, а также по решению других вопросов в мае 1995 г.

Для выполнения этих задач в госадминистрации наряду с существовавшей ранее службой капитана порта был создан отдел безопасности мореплавания, в функции которого входит активный надзор за судами бассейна и службами, обеспечивающими их безопасную эксплуатацию судовладельческими компаниями.

Одновременно перед службой капитана порта была поставлена задача – придать работе подразделений, осуществляющих портовый надзор в Мурманском морском рыбном порту, портпунктах Архангельск, Терiberка, Ура-Губа и др., большую мобильность, тщательность и ответственность в вопросах, касающихся безопасности мореплавания.

Деятельность как отдела безопасности мореплавания, так и службы капитана порта в направлении профилактики, контроля и надзора за безопасностью мореплавания в течение первого года существования их под эгидой госадминистрации обусловливалась сложившейся общей ситуацией на флоте Северного бассейна. В результате реформирования экономики страны в целом и рыбопромыслового флота в частности наряду с позитивными изменениями целый комплекс важных аспектов его деятельности оказался необоснованно переведенным в разряд второстепенных, например, обеспечение безопасности мореплавания. Достаточно сказать, что такой красноречивый показатель, как аварийность, с 1991 по 1994 г. включительно неуклонно повышался практически на всех бассейнах.

Анализ основных причин данной ситуа-

ции привел к следующим выводам:

неудовлетворительная общая постановка работы судовладельцев, отсутствие отделов, служб или хотя бы отдельных специалистов, призванных обеспечивать безопасную эксплуатацию судов, особенно в мелких судовладельческих структурах;

снижение уровня дисциплины и порядка на флоте;

снижение уровня требований со стороны органов надзора и специалистов Морского Регистра;

формальный подход к проверке знаний лиц командного состава, особенно характерный для мелких судовладельческих структур;

снижение уровня подготовки специалистов в учебных заведениях;

снижение объемов и качества учебно-тренажерной подготовки плавсостава;

невыполнение отдельными владельцами и капитанами судов норм и правил действующего законодательства, положений международных конвенций в вопросах безопасности мореплавания;

моральное и физическое старение флота;

отставание нормативной базы, определяющей деятельность судовладельцев в новых экономических условиях, от объективных требований сегодняшнего дня.

На устранение недостатков были направлены основные усилия вновь созданного отдела безопасности мореплавания госадминистрации и переориентирована работа службы капитана порта.

В течение года специалистами этих подразделений проверялись работа судовладельцев и принадлежащие им суда с целью выявления основных несоответствий и нарушений безопасности мореплавания, а также контроль за их устранением. Основными формами деятельности в этот период были проверки активным надзором судов в порту Мурманск и портпунктах, готовности судов к выходу в море, целевые проверки уровня постановки работы судовладельцев по обеспечению безопасности плавания су-

дов и охране человеческой жизни на море.

Кроме этого в обязанности отдела безопасности мореплавания был включен ряд дополнительных направлений, в частности контроль за соблюдением Правил плавания в Кольском заливе, связанных с действующим режимом охраны государственной границы, что потребовало установления взаимодействия с органами федеральной пограничной и военно-транспортной службы Северного флота.

Для проверки профессиональной пригодности командного состава судов бассейна, входящих в мелкие структуры, при отделе безопасности мореплавания была создана квалификационная комиссия, которая ведет проверку знаний и аттестационную работу по основным специалистам, обеспечивающим безопасную эксплуатацию судов (судоводители, судомеханики).

С декабря 1995 г. отдел безопасности мореплавания активно работает по программе "Руководства по применению Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения на рыбопромысловом флоте" (МКУБ), введенного приказом Роскомрыболовства, причем освидетельствование судовладельческих компаний и судов на соответствие требованиям вышеупомянутого документа сочетается как с активным надзором, так и с другими формами работы.

Развитие в последние годы прибрежного рыбного промысла также стало объектом внимания госадминистрации, поскольку маломерный флот практически не был ранее охвачен упорядоченной работой по приведению его в соответствие с требованиями и нормами обеспечения безопасности мореплавания.

Для решения проблем тренажерно-учебной подготовки плавсостава по действиям в аварийной обстановке (борьба с пожаром, водой) и личной выживаемости с апреля 1996 г. госадминистрацией в порту Мурманск введен в строй учебно-тренажерный центр на базе учебного судна "Ха-

баровск", работа которого координируется и контролируется отделом безопасности мореплавания.

Надзор и контроль за безопасностью мореплавания, техническая эксплуатация флота и выполнение требований по охране окружающей среды основываются на строгом соблюдении норм национального законодательства, положений и правил, изложенных в международных конвенциях.

Отделом безопасности мореплавания госадминистрации Мурманского морского рыбного порта за 12 месяцев было выполнено:

172 проверки судов в порядке активного надзора; в 23 случаях выход из порта нарушителей был задержан;

83 проверки судов на соответствие МКУБ; в 11 случаях суда на момент проверки соответствие не подтвердили;

26 целевых проверок судовладельческих компаний;

100 проверок компаний на соответствие МКУБ; в 86 случаях компании на момент проверки соответствие не подтвердили.

Следует отметить, что работа, связанная с освидетельствованиями по процедуре МКУБ, – принципиально новое направление не только для госадминистрации Мурманского морского рыбного порта, но и для обеспечения безопасности мореплавания вообще, поскольку основано оно на принципах, изложенных в принятом ИМО в ноябре 1993 г. Международном кодексе по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения. В соответствии с этим документом управление безопасностью – результат деятельности всех сотрудников компании. Исходя из данного принципа, Руководство по применению МКУБ на рыбопромысловом флоте предусматривает две формы освидетельствования: на соответствие компании требованиям по безопасной эксплуатации и предотвращению загрязнения; на соответствие принятой на судне системы управления безопасностью требованиям национальных и международных документов.

Из вышесказанного следует, что любая судовладельческая компания, имеющая в своем управлении суда морского плавания, должна подтвердить свою компетентность в деле безаварийной эксплуатации флота, а каждое судно этой компании должно отвечать требованиям по безопасной эксплуатации, работающий на нем экипаж во главе с капитаном должны выполнять свои обязанности профессионально, без угрозы

для здоровья и жизни людей и безопасно для природной среды. Отделом безопасности мореплавания разработаны методики процедуры проверок для принятия максимально объективного решения по вопросу признания соответствия в каждом конкретном случае.

Практическим проведением проверок выявлено, что в 9 случаях из 10 судовладельческие структуры при первоначальном предъявлении по тем или иным параметрам не удовлетворяют критериям соответствия и положительную оценку получают в результате дополнительной работы по приведению уровня своей деятельности в вопросах безопасной эксплуатации флота в соответствие с требованиями основных принципов МКУБ.

По освидетельствованию судов этот показатель оставляет примерно 2 судна из 15, но и здесь нет оснований для признания общего уровня состояния судов удовлетворяющим всем требованиям безопасности.

По другим направлениям работы госадминистрации можно констатировать следующее:

имевшиеся до 1995 г. и в первой половине текущего года случаи нарушения Правил плавания судов (без оформления отхода, в нарушение таможенного и пограничного режимов) практически исключены, а попытки таких действий пресечены с суровыми последствиями для инициаторов;

налажен контроль за прохождением специалистами плавсостава проверок знаний, приведена в соответствие с действующим в отрасли положением работа аттестационных комиссий флотов, а в тех структурах, где таких комиссий нет, знания специалистов проверяет квалификационная комиссия госадминистрации, которая за истекший со времени своего создания период провела свыше 1000 таких проверок;

осуществляется работа по тренажерно-учебной подготовке экипажей и плавсостава на БУТЦ "Хабаровск", обучение на нем прошли свыше 50 аварийных партий, планируются другие виды обучения моряков;

контролируется маломерный флот прибрежного лова, для чего по инициативе госадминистрации перерабатываются Роскомрыболовством основные нормативные документы по этому вопросу;

поддерживаются рабочие контакты с Морским Регистром, в том числе нарабатывается опыт по совместному надзору за судами, в результате которого одно из них (КИ-0695 "Богуслав") за массовое нарушение основ безопасности лишено права пла-

вания;

специалисты госадминистрации в качестве технических экспертов принимали активное участие в расследовании причин и обстоятельств гибели СРТМ-к "Новгородец", проводившемся в январе 1996 г. комиссией Роскомрыболовства;

усилиями специалистов отдела безопасности мореплавания на судах бассейна заметно снижена скрытая аварийность, с последовавшим увеличением заявленной аварийности и, возможно, как следствие, снижение оценки деятельности госадминистрации все это объективно способствует повышению уровня безопасности на флоте в целом;

необходимость освидетельствования судов с учетом того, что значительное их число базируется не в порту Мурманск, вызвала необходимость осуществления мероприятий по контролю и надзору за безопасностью мореплавания на этих судах за пределами границ России и в других ее портах; за истекший период такие проверки судов, приписанных к Мурманскому морскому рыбному порту, проводились и, как показывают их результаты, уровень постановки работы по обеспечению выполнения требований безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения далек от признания его удовлетворительным; из пяти проверенных судов лишь одно было признано соответствующим требованиям МКУБ при первом предъявлении;

специалисты госадминистрации в качестве экспертов принимают участие в подготовке объектов, обслуживающих флот отрасли, к лицензированию по профилю их деятельности; в 1996 г. проведена экспертиза 7 таких объектов, и в ближайшее время объем этой работы значительно возрастет.

Широкомасштабная и эффективная деятельность госадминистрации в направлении надзора, контроля и обеспечения безопасности мореплавания на Северном бассейне при формировании ее структуры в современном виде предусматривает жесткие критерии к укомплектованию подразделений квалифицированными опытными специалистами, получившими хороший опыт безаварийной работы в командных должностях плавсостава рыбопромыслового и транспортного флотов. Принцип подбора кандидатов на должности капитанов-наставников и механиков-наставников отдела безопасности мореплавания предусматривал примерно равное представительство и тех и других от всех наиболее крупных фло-

тов Северного бассейна. Комплектование отдела по этим причинам заняло довольно значительный период времени, однако примерно со второго полугодия 1995 г. он был создан и основные принципы его деятельности оформлены в виде Положений о капитане-наставнике и механике-наставнике отдела.

Были приняты также меры по укреплению других звеньев госадминистрации специалистами высокой квалификации, в том числе службы капитана порта. Анализ работы госадминистрации в течение истекшего года позволяет с уверенностью говорить о том, что только ориентация на укомплектование наших подразделений специалистами, прошедшими практическую школу жизни на флоте рыбной промышленности, позволяет решать весь комплекс проблем безопасности мореплавания и технической эксплуатации на уровне стандартов, приня-

тых Россией как субъектом международного морского и рыболовного права.

Необходимо иметь в виду, что значительную часть времени организация работала с неполным штатом основного звена, осуществляющего контроль и надзор – Отдела безопасности мореплавания, а также тот факт, что новые условия хозяйствования накладывали свой отпечаток на решение ряда специфических вопросов.

Безусловно, что по отдельным направлениям имели место недочеты и недоработки, но в целом благодаря проведенной работе удалось достигнуть главного – перелома в сознании людей, причастных к эксплуатации флота, в оценке важности и необходимости проводимой нами работы.

Не нужно забывать, что рыбная промышленность – это основа экономики северного региона с центром в порту Мурманск, где сосредоточены около 150 рыбо-

добывающих, десятки перерабатывающих предприятий и структур вспомогательного и обслуживающего назначения.

В Мурманском морском рыбном порту в настоящее время зарегистрировано более 700 единиц судов различного назначения, что более чем в 10 раз превышает численность судов, приписанных к торговому порту. На территории порта находятся мощные перерабатывающие комплексы, холодильники и ремонтно-вспомогательные базы, без которых рыбная промышленность не может существовать.

Обеспечивается основная занятость населения не только в Мурманске, но и частично на побережье, где других отраслей с массовым привлечением рабочей силы просто не существует. Создание портпунктов на побережье служит дальнейшему укреплению и развитию прибрежного рыболовства.

Необходимо помнить и то, что строительство самого крупного за Полярным кругом города – Мурманска, а также других городов на Кольском полуострове велось благодаря рыбной промышленности.

Существует мнение о целесообразности объединения морских администраций торгового и рыбного портов, которое основывается на имеющихся якобы примерах из мировой практики, но ни одного убедительного примера такой практики не приводится.

Какова же в действительности эта практика?

Да, для тех стран, где рыбная отрасль в силу географического расположения страны и исторически сложившейся структуры занятости населения не имеет особого значения, это может быть приемлемо. Там же, где рыбодобывающая и перерабатывающая отрасли обеспечивают основную занятость населения и бюджетный доход, мировая практика говорит о другом.

Пример – наш северный сосед Норвегия. Там все порты разделены в зависимости от своего основного назначения на рыбные и торговые. Все наиболее важные для страны рыбные порты, называемые центральными, являются государственными и подчинены Министерству рыбного хозяйства Норвегии.

И это правильно!

Если основа порта Мурманск – рыбная промышленность, то и ведущая роль на всех уровнях управления рыбной индустрией должна отдаваться профессионалам, специалистам, владеющим ситуацией в вопросах безопасной эксплуатации флота.

