

# Морскому регистру – 100 лет!



Российский морской регистр судоходства (РМРС), отметил 31 декабря 2013 года свое столетие, и сразу же после юбилея мы задали несколько вопросов Генеральному директору РМРС

**Сергею Николаевичу Седову.**



**– РМРС уже давно состоит в Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО). Расскажите немного о международной деятельности РМРС.**

– Международное морское сообщество прикладывает большие усилия для установления взаимопонимания в вопросах безопасности на море и формирования единого подхода к разработке и применению технических требований по строительству и эксплуатации судов. РМРС сегодня является одним из ведущих классификационных обществ мира. Мы поддерживаем идеи международного сотрудничества для обеспечения надежности судов, сохранности перевозимых грузов, охраны человеческой жизни на море и предотвращения загрязнения окружающей среды.

Наша организация с 1969 года является членом МАКО, объединяющей крупнейшие классификационные общества. Специалисты Регистра участвуют в деятельности всех управляющих и рабочих органов МАКО. В 1973–1974, 1990–1992, 2001–2002 и 2011–2012 годах РМРС исполнял функции председательствующего общества Ассоциации. Кроме того, Регистр принимает активное участие в деятельности Международной морской организации (ИМО), Международной организации труда (МОТ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Европейской экономической комиссии ООН, Дунайской комиссии, Парижского и Токийского меморандумов, является ассоциированным членом ИНТЕРТАНКО, ИНТЕРКАРГО и БИМКО.

На практике это означает, что наши специалисты участвуют в создании международной нормативной базы, разработке стандартов

эффективного и экологически безопасного судоходства во всех широтах. В частности, опыт Регистра учитывается при разработке Полярного Кодекса ИМО – и это особо отметил генеральный секретарь ИМО Коджи Секимицу. Положения кодекса начнут применяться с 2017 года и будут регулировать вопросы безопасности мореплавания и защиты морской среды в полярных водах. Специалисты РМРС вместе с коллегами из других морских держав работали и над созданием Гармонизированных Общих Правил МАКО по конструкции и прочности навалочных и нефтеналивных судов, вступление в силу которых планируется в 2015 году.

**– Существуют ли преимущества для судовладельцев при регистрации судов в классе РМРС? Являются ли Правила РМРС более «жесткими» по сравнению с Правилами иных классификационных обществ?**

– Основанием для приема судна в класс Регистра является его соответствие требованиям правил РМРС. Что касается правил классификационных обществ – членов МАКО, то есть ряд основополагающих моментов, по которым общества выработали единую позицию и предъявляют унифицированные требования к судам в отношении определения их конструктивной и эксплуатационной надежности. При этом каждое общество может иметь ряд собственных дополнительных требований. Жесткость требований, предъявляемых к судам, определяет не столько классификационное общество, сколько морская администрация государства флага и государства порта.

**– В мировом судоходстве все больше внимания уделяется вопросам охраны окружающей среды. Что могут ожидать судовладельцы в этом году при оформлении регистровых документов согласно новым требованиям Конвенции МАРПОЛ?**

– В настоящее время приоритет работы ИМО сместился в сторону предотвращения загрязнения окружающей среды, наметилась общемировая тенденция к повышению требований в этой области. Существенно возросла активность государств – членов ИМО, а также межправительственных и неправительственных организаций, совершенствуются существующие и создаются новые конвенции.

С 1 января 2013 года вступили в силу значительные поправки сразу к трем приложениям Международной конвенции МАРПОЛ, в 2014 году ожидается вступление в силу Конвенции BWM (Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими) и Международной конвенции по утилизации судов. Наиболее весомыми изменениями в инструментах ИМО явилось внесение поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ в части энергоэффективности судов. Этим требованиям должны отвечать суда валовой вместимостью 400 брт и более. На такие суда должны выдаваться Международные свидетельства об энергоэффективности судна.

**– Как проводится работа с судовладельцами во исполнение Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС)?**

– Регистр большое внимание уделяет готовности судовладельцев к реализации требований «Билля о правах моряков», как заслуженно порой называют КТМС. В 2008 году РМРС разработал и внедрил систему добровольного освидетельствования судов на соответствие требованиям Конвенции. Еще задолго до вступления в силу КТМС данная



Головной многоцелевой катер проекта MPB14



Прогулочная яхта в классе PC



Газовоз Великий Новгород



Балтика

услуга Регистра оказалась довольно востребованной у судовладельцев, которые были заинтересованы в тщательной подготовке своих судов к вступлению в силу Конвенции.

КТМС явилась достаточно непростым инструментом для внедрения. В отличие от многих конвенций, КТМС не может быть международным договором прямого действия и требует как от государства, так и от судовладельца разработки нормативных документов с целью внедрения положений Конвенции в законодательство и в нормативную базу судоходной компании.

Сегодня в Регистре функционирует специальное подразделение, которое занимается координацией всего спектра вопросов по предоставлению услуг в соответствии с требованиями КТМС.

**– Как Вы видите роль Регистра в решении вопросов влияния различных параметров человеческого фактора на безопасность мореплавания и судоходства? Каковы планы Регистра по работе над повышением профессионального и квалификационного уровня капитанов и экипажей судов под флагом РФ?**

– Роль Регистра как признанной организации, прежде всего, состоит в проверках соответствия СУБ судоходных компаний и судов международным и национальным требованиям, которые направлены на уменьшение влияния человеческого фактора в судоходстве. В Научно-техническом совете Регистра – главном органе, координирующем научную деятельность нашей организации – создана секция «Проблемы человеческого фактора». На ее заседаниях обсуждаются методы снижения влияния человеческого фактора в различных аспектах судоходства. Так, например, по результатам работы секции было создано программное обеспечение для проведения самооценки СУБ судоходными компаниями. Разработка была представлена на комитете ИМО и рекомендована ИМО для использования всеми заинтересованными организациями. В настоящее время эта программа с инструкциями размещена на официальном сайте Регистра.

Кроме того, любое освидетельствование по МКУБ судоходной компании или судна предполагает интервью персонала и членов экипажа по вопросам управления безопасностью.

**– Участвует ли РМРС в разработке комплекса мероприятий в целях беспрепятственного мореплавания в регионах повышенного риска, связанного с пиратством?**

– Регистр выполняет освидетельствования судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств. В процессе освидетельствования проверяется квалификация и подготовка персонала по вопросам охраны: навыки и умение обеспечить на судне необходимый уровень охраны, а также знание и правильность применения соответствующих процедур. Регистр является признанной организацией и проводит такие освидетельствования по поручению морских администраций государств флага. Весь комплекс этих мер направлен на повышение защиты судна от противоправных незаконных актов и снижение риска, связанного с пиратством.

**– Современное судовое оборудование постоянно совершенствуется. Его контроль и освидетельствование требует очень высокой квалификации сотрудников РМРС. Будет ли ваше ведомство самостоятельно заниматься данным направлением деятельности или передадите эти функции коммерческим структурам?**

– В РМРС работают профессионалы высокого класса. Они осуществляют контроль качества и соответствия требованиям применимых национальных и международных стандартов всех материалов, оборудования и систем, используемых на судне. Техническое наблюдение Регистра включает рассмотрение и одобрение технической документации, освидетельствования в процессе изготовления, типовое одобрение материалов или изделий, одобрение технологических процессов, признание изготовителя, признание поставщиков услуг и испытательных лабораторий, проверку предприятий. РМРС сотрудничает

с ведущими производителями судового оборудования, научно-исследовательскими центрами, занимающимися разработкой новейших технологий для судостроительной отрасли, а также постоянно проводит обучение своего персонала с учетом всех современных достижений науки и техники. Таким образом, Регистр может осуществлять контроль качества продукции, используемой для целей судостроения на всех стадиях производственного цикла, от момента проектирования до освидетельствования в эксплуатации. К этому следует добавить, что РМРС располагает широкой сетью офисов, как в России, так и за рубежом, что позволяет нам оперативно решать вопросы, связанные с осуществлением контроля за качеством выпускаемой продукции, ее установкой, эффективной и безопасной эксплуатацией на судах.

**– Расскажите, пожалуйста, о новой концепции классификации яхт.**

– Российский морской регистр судоходства разработал и планирует применять новую концепцию при классификации яхт. Согласно концепции, при приеме в класс РМРС яхты (вне зависимости от ее размерений), имеющей класс общества – члена Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), освидетельствования выполняются в соответствии с процедурой смены класса судов, имеющих класс ИКО – члена МАКО. При приеме в класс яхты (вне зависимости от ее размерений), перевозящей не более 12 пассажиров и построенной без технического наблюдения общества – члена МАКО, при наличии на борту документов, выданных компетентной организацией, и/или инструкций (деклараций) изготовителя яхт допускается производить освидетельствование яхт на предмет годного технического состояния корпуса, механизмов, оборудования и снабжения, основываясь на критериях, изложенных в соответствующих задекларированных стандартах/кодексах.

Первым примером применения данной концепции станет сотрудничество с компанией Laky Verf, которая с 2005 года осуществляет постройку яхт проекта 23M06 (суда строятся на соответствие EU Directive on Recreational Craft, 94/25/EC). Освидетельствования судов на предмет годного технического состояния корпуса, механизмов, оборудования и снабжения будут выполняться силами Балтийского филиала РМРС, основываясь на критериях, изложенных в указанной директиве. При положительных результатах освидетельствования на суда будут выдаваться Классификационные Свидетельства РМРС.

Новая концепция позволит Регистру активно принимать в класс яхты, построенные не только в России, но и за рубежом, и приведет к существенному увеличению количества яхт в классе РМРС.

*Беседа вела Галина Овечкина*

# Деятельность ГИМС Уральского регионального центра МЧС России за 2013 год

Одно из приоритетных направлений деятельности Уральского регионального центра (УРЦ) МЧС России – работа по обеспечению безопасности людей на водных объектах. Территория Уральского федерального округа (УФО) омывается Карским морем, имеет обширную сеть рек, водохранилищ, озер, пруды.

**З**десь протекают такие великие реки, как Обь, Иртыш. С водой неразрывно связаны жизнь, труд, отдых людей, проживающих в округе, а также времяпрепровождение тысяч людей, которые ежегодно в летнее время отдыхают и занимаются рыбной ловлей на водоемах УФО.

Сегодня сотрудники ГИМС УРЦ МЧС России успешно решают широкий перечень задач, направленный на предупреждение несчастных случаев с людьми на водных объектах и своевременное оказание помощи терпящим бедствие во внутренних водах РФ. Главный результат деятельности подразделений ГИМС МЧС России за годы работы в составе РЦ – ежегодное уменьшение гибели людей на воде. С 2009 года количество происшествий на водных объектах уменьшилось на 36.7%: в 2009 году зарегистрировано 605 происшествий, тогда как в 2013 – 383. Количество погибших уменьшилось на 39.3%: в 2009 году – 603 погибших, в 2013 – 366. Количество аварийных происшествий с маломерными судами уменьшилось в 5 раз, с 5 аварий в 2009 году до 1 аварии в 2013. Спасено более 350 человек, из них около 150 человек сотрудниками ГИМС.

На водных объектах федерального округа в настоящее время населением используется более 127 000 маломерных судов для отдыха

на воде, водного туризма, рыбалки и хозяйственных целей, и эта цифра растет из года в год. Действует 214 баз (сооружений) для стоянок маломерных судов. Для безопасного купания отдыхающих на водных объектах организовано и эксплуатируется в летний период 300 пляжей. Для переезда через реки функционирует 27 наплавных мостов. В зимний период для обеспечения жизнедеятельности населения, нефтегазового комплекса в северных районах Ямало-Ненецкого АО, Ханты-Мансийского АО, Тюменской и Свердловской областей оборудуется более 200 ледовых переправ, 83 автозимника, а также 225 мест на водоемах используются рыбаками для подледного лова рыбы. Все эти поднадзорные ГИМС объекты находятся под постоянным вниманием подразделений инспекции. Работа сотрудников РЦ ГИМС не прекращается ни на один день. В результате в 2013 году происшествий и гибели людей на поднадзорных водных объектах не допущено.

Подразделения ГИМС УРЦ постоянно принимают участие в ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на водных объектах. При ликвидации последствий наводнений в 2013 году на юге Челябинской области и в субъектах Дальневосточного ФО сотрудники ГИМС показали высокую профессиональную