

Е. С. Анянова

**РАСПРОСТРАНЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА
ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ (КОДЕКС ОСПС)
И ПОПРАВОК К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ (СОЛАС-74/78)
НА СУДОСТРОЕНИЕ**

Исследуется вопрос о статусе судостроительных и судоремонтных предприятий в международно-правовом режиме охраны мореплавания. Акцент сделан на принятых в декабре 2002 г. после террористических нападений 11 сентября 2001 г. поправках к Конвенции СОЛАС-74/78, в том числе Кодексе ОСПС. Несмотря на то что и судостроительная отрасль промышленности нуждается в повышенной охране, однозначное приравливание судоверфей к портовым средствам остается вопросом, подлежащим рассмотрению конкретным договаривающимся правительством.

This paper focuses on the status of shipbuilding and ship repair enterprises under international maritime security regimes. The author analyses amendments to SOLAS 74/78 convention, including the ISPS Code, which were adopted in December 2002 in the aftermath of September 11 attacks. Although the shipbuilding industry requires heightened security, the reasonability of equating shipyards with port facilities remains a matter of consideration by the contracting government.

Ключевые слова: судостроение, охрана мореплавания, терроризм, морское право, Кодекс ОСПС.

Key words: shipbuilding, maritime security, terrorism, maritime law, ISPS Code.



Усиление охранных мероприятий для судоходной отрасли связано с обострением современной угрозы терроризма, что ставит новые требования и задачи в том числе перед судостроительными заводами и верфями. Для судоходной отрасли [17, р. 10] в декабре 2002 г. после террористических нападений 11 сентября 2001 г. [4] были приняты обязательные к применению для договаривающихся правительств поправки к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74/78) и Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), содержащие повышенные нормы охраны мореплавания. Вопрос о применении данных мер к судостроительным и судоремонтным заводам остался на усмотрение договаривающихся правительств.

Технологии, используемые в террористических нападениях, постоянно совершенствуются, заставляя совершенствоваться и антитеррористические мероприятия [23, р. 66]. Для эффективных антитеррористических мер требуется применять новейшие и, соответственно, дорогостоящие технологии. Повышенная охрана судостроения [11, р. 250] необходима, поскольку террористическое нападение может обернуться значительными расходами для транспортной системы и промышленности в целом. Таким образом, дополнительные финансовые затраты представляются в данном случае оправданными и обоснованными.

Если проанализировать совершенные в начале 2016 г. террористические акты, становится очевидным, что судостроение, так же как и основная отрасль судоходства, угрозой терроризма затронуто не в первую очередь. С начала года произошло нападение на тренировочный лагерь для курсантов в г. Злитен и подрыв автомобиля в г. Рас-Лануф (Ливия) 7 января; нападение на отель 8 января в Хургаде (Египет); захват заложников в торговом центре в Багдаде 11 января; взрыв в Стамбуле 12 января; нападения у торгового центра, кафе и посольств Турции и Пакистана в Джакарте 14 января; террористические нападения на ресторан и отели 15–16 января в г. Уагадугу (Буркина-Фасо); нападение на университет 20 января в г. Чарсадда (Пакистан); подрыв автомобиля в районе военных учреждений 17 февраля в Анкаре; нападение с применением огнестрельного оружия на туристов 13 марта в г. Гран-Басам (Кот-д’Ивуар); взрыв в Анкаре 13 марта; взрыв в Стамбуле 19 марта. Данный список позволяет сделать вывод о наличии угрозы совершения террористических нападений, несмотря на то что ни судоходство, ни судостроение террористическим нападениям не подвергались. Отсутствие подобных нападений в настоящее время ни в коем случае не свидетельствует о допустимости меньшего контроля по осуществлению охранных мероприятий для судостроительных заводов и верфей.

В мировой практике известны случаи совершения террористических нападений и на судостроительные и судоремонтные заводы и верфи. Так, например, в 1995 г. произошло нападение феминистской группировки «Рыжая зора», действовавшей в ФРГ, на судостроительный завод в Бремене. Шестнадцатого сентября 2013 г. на территории военного судостроительного завода в Вашингтоне неизвестный произвел выстрелы по людям из огнестрельного оружия. Считать ли данное на-



падение актом терроризма, осталось спорным вопросом. Семнадцатого июня 2015 г. на военном судостроительном заводе в Филадельфии была поднята тревога в связи с сообщением о террористическом нападении, поступившим от оперативных источников ФБР. Все возможное оборудование эвакуировали, работников отпустили домой. Однако затем тревога была отменена, дальнейшая информация о ее причинах засекречена. Девятого сентября 2014 г. группа вооруженных террористов попыталась пройти на территорию военного судостроительного завода в г. Карачи (Пакистан), в результате чего произошла перестрелка, были жертвы с обеих сторон.

58

Наиболее показательным случаем из российской практики считается совершенная в 1993 г. кража с завода г. Мурманска «Севморпуть», особенно в свете угрозы распространения ядерного оружия и утечки ядерных материалов [19, р. xiii]. Дмитрий Тихомиров, сотрудник завода, работавший на его заправочном комплексе, рассказал о слабой степени охраны помещений для хранения ядерных материалов своему брату Алексею, который также работал на заводе. Двадцать седьмого ноября Алексей Тихомиров проник в хранилище свежего топлива для ядерных реакторов подводных лодок через дыру в ограде и взломал висячий замок на самом здании, вход в которое не охранялся. От контейнеров с ядерным топливом для подводных лодок он отломал отдельные элементы, содержавшие в себе 4,5 кг 20 %-го обогащенного ураня. Он спрятал их в сумку, вынес за пределы завода и передал сообщнику. Хотя кража была обнаружена, преступников не нашли. Однако при попытках сбыть краденое возникли сложности, и Алексей Тихомиров сообщил о содеянном руководству завода. Преступники были арестованы в 1994 г.

В отечественном кораблестроении широко распространено использование ядерных реакторов и ядерных материалов, которые радиоактивны и высокотоксичны. Нередко экспертами делаются предположения о возможном применении ядерных материалов при террористических нападениях. К сожалению, приходится констатировать, что предприятия отечественного судостроения (как и в некоторых других странах бывшего СССР) охраняются слабо. Видится необходимым усиление мер охраны судостроительных и судоремонтных предприятий.

Судостроительная отрасль имеет большое значение для промышленности РФ. Половина судостроительных предприятий расположена в Санкт-Петербурге, Выборге и Кронштадте. Среди крупных судостроительных предприятий назовем старейшее судостроительное предприятие в РФ и крупнейшее кораблестроительное производство АО «Адмиралтейские верфи» (заложено в 1704 г.), ООО «Балтийский завод» (1856), преемник Путиловского завода судостроительный завод ОАО «Северная верфь» (1912), ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» (1913).

Следует выделить такие общие принципы обеспечения должного уровня охраны в морской отрасли, как секретность и конфиденциальность информации, а также конкретные меры – установка повсеместно систем тревоги, постоянное осуществление наблюдения и отслежи-



вания и др. Среди охранных мер общего характера, применяемых на судостроительных предприятиях, можно назвать ограждения под напряжением [18, р. 19], видеотехнику для наблюдения, систему тревоги, механические барьеры [9, р. 138] и такую очень эффективную и очень дешевую превентивную меру против нападений, как хорошее освещение, особенно в ночное время.

В свете усиления в последнее время угрозы терроризма вследствие террористических нападений в США 11 сентября 2001 г. [3, с. 120] на международно-правовом уровне был разработан и принят ряд документов, касающихся охраны мореплавания. Серьезный и регламентированный подход к данному вопросу результативным образом завершился в ряде новых эффективных мер [7, S. 27] для предотвращения использования судов в качестве оружия, а также для дополнительной охраны портовых средств [25, р. 40].

Уже в декабре 2002 г. в Международной морской организации (ИМО) прошла Дипломатическая конференция, на которой были приняты поправки к Конвенции СОЛАС-74/78 по вопросам охраны мореплавания: глава XI-2 «Специальные меры по усилению охраны на море» и Кодекс ОСПС [7, S. 27]. Новые меры предусматривали обязанность правительства каждой страны, подписавшей Конвенцию СОЛАС-74/78, провести оценку рисков [5, р. 147] или уязвимости [21, р. 372] и состояния всех используемых в международных перевозках судов или портовых средств [13, р. 90]. На основании данной оценки для каждого объекта разрабатывается план охраны и назначается ответственное лицо [2, с. 255–256]. Соблюдение указанных норм контролируется рядом сертификатов и инспекций [10, р. 240] со стороны государства порта [16, р. 8].

Действие данных мер было распространено приблизительно на 11 тыс. портов и морских объектов, однако судостроительные и судоремонтные заводы и верфи заняли в этом ряду особое место.

В циркулярном письме MSC/Circ.1111 от 21 мая 2004 г. «Руководство по внедрению требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС и Кодекса ОСПС» [26] содержатся специальные пояснения касательно статуса таких предприятий. В документе подчеркивается, что судостроительные, занятые перестройкой судов и судоремонтные верфи (судоверфи) не упоминаются в главе XI-2 Конвенции СОЛАС и в Кодексе ОСПС, однако специально оговаривается, что такие предприятия могут располагаться по соседству с портовыми средствами и их деятельность способна оказывать воздействие на защищенность портовых средств или судов, использующих портовые средства. Кроме того, судоверфи могут взаимодействовать с судами, которые должны отвечать требованиям Кодекса ОСПС.

Однако придание судоверфям статуса, аналогичного статусу портовых средств в рамках Кодекса ОСПС и указанных поправок к Конвенции СОЛАС, — это вопрос, подлежащий рассмотрению непосредственно договаривающимся правительством.



В случае если судоверфь приравнивается к портовому средству, то на ней назначается должностное лицо, ответственное за охрану, и разрабатывается план охраны предприятия, одобренный договаривающимся правительством.

За сохранность строящегося судна ответственность несет судоверфь.

Если суда находятся в перестройке или ремонте, а судовые свидетельства приостановлены или аннулированы, ответственность за охрану судна будет на практике лежать на судоверфи. Тогда для этих целей может быть заключено соглашение между судовладельцем и судоверфью. Если характер ремонта таков, что весь экипаж или его часть остается на судне, а судовые свидетельства, включая Международное свидетельство об охране судна, не приостанавливаются и не аннулируются, то между судном и судоверфью необходимо достичь согласия в вопросе распределения обязанностей по охране вплоть до подписания Декларации об охране.

Распространение статуса портового средства на судостроительные и судоремонтные предприятия означает применение ряда новых охранных мер, что влечет за собой дополнительные расходы. Однозначно сделать вывод об экономической эффективности новых мер по охране мореплавания [14, р. 47] в настоящее время не представляется возможным [22, р. 223]. Однако события 11 сентября 2001 г. продемонстрировали уязвимость мировой экономики и необходимость ее безопасного функционирования [20, р. 304]. Ущерб от террористических нападений 11 сентября 2001 г. в размере нескольких миллиардов долларов США был нанесен как экономике в целом [24], так и промышленной отрасли авиационного транспорта в частности [6, р. 26].

Оценка потенциальной стоимости террористического нападения включает в себя не только непосредственную стоимость теракта, но и стоимость повреждения собственности, человеческие жертвы и т. д. Представляется возможным сделать вывод о том, что в конечном итоге расходы на охранные мероприятия окажутся меньше, чем стоимость одного инцидента.

Внедрение Кодекса ОСПС, безусловно, потребует определенных затрат со стороны предприятий, однако в условиях повышенной угрозы терроризма принятие Кодекса должно предотвратить больший ущерб, причиненный возможным террористическим нападением.

Следует учитывать, что разработка и принятие данных мер не стали безусловной гарантией безопасного функционирования морской отрасли [12]. Для эффективности указанных мер акцент должен быть сделан на их тщательном применении [1, с. 168]. Очевидно и то, что данные правила охраны не могут рассматриваться в качестве панацеи [15, р. 323] от морского терроризма [8, р. 30]. Их основной целью представляется не общее предотвращение актов терроризма, а скорее усиление режима охраны.

В мировой практике немало примеров, когда на судостроительных заводах и верфях были введены Кодекс ОСПС и другие поправки к Конвенции СОЛАС. В качестве примеров можно назвать такие предприятия, как «Зембаванг шипгьярд» в Сингапуре, «Чолкис шипгьярдс С.А»



в Греции (один из ведущих судостроительных заводов на Средиземном море), «Драйдокс ворлд Дубаи шипъярд» (самое крупное судоремонтное предприятие на Среднем Востоке), ППЛ Шипъярд Пте Лтд в Сингапуре, «Адриатик шипъярд Биела» (самый крупный судоремонтный завод в Южной Адриатике, на котором меры охраны мореплавания усилены в соответствии с международно-правовыми стандартами несмотря на то, что предприятие расположено в заливе Бока Которска — одном из самых безопасных заливов в мире с вековыми судостроительными и морскими традициями).

Изложенное выше позволяет сделать выводы о необходимости усиления охраны отечественного судостроения от угрозы терроризма. Несмотря на высокую стоимость антитеррористических мер, нельзя забывать о том, что террористическое нападение на судостроительное предприятие может обернуться колоссальными расходами.

В соответствии с положениями международно-правовых документов в данной сфере территория судостроительных заводов и судоверфей охватывается указанными мерами охраны только по специальному решению договаривающегося правительства. Со стороны Российской Федерации такого специального решения принято не было. Таким образом, можно сделать вывод о том, что это одно из направлений, в котором должны работать государства.

Кроме того, в качестве одного из дальнейших направлений работы на международно-правовом уровне можно назвать оставшиеся неурегулированными вопросы обеспечения секретности и конфиденциальности информации как о строении судов, так и о деятельности судостроительных заводов (верфей).

Список литературы

1. Анянова Е. С. Роль Международной морской организации в формировании правового режима охраны мореплавания // Известия Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота. 2012. №4 (22). С. 162–169.
2. *Международное морское право* : учеб. пособие / под ред. С. А. Гуреева. М., 2003.
3. Снякин И. И. Терроризм с использованием оружия массового уничтожения: международно-правовые вопросы противодействия. М., 2012.
4. Bruha T. Völkerrechtliche Prinzipien und Instrumente zur Terrorismusbekämpfung: Vortrag am Symposium "Terrorismus. Rechtsfragen der äußeren und inneren Sicherheit". 31. Mai 2002 // Europa-Kolleg, Hamburg.
5. Christophersen J. Satellite-based tracking of ships as global crime control: ISPS code, AIS, SSAS and LRIT // *Maritime Security in Southeast Asia*. L., 2007. P. 146–161.
6. *Encyclopedia of terrorism* / ed. C. Combs, M. Slann. N. Y., 2007.
7. Ehrhart H.-G., Petretto K., Schneider P. Security governance als Rahmenkonzept für die Analyse von Piraterie und maritimem Terrorismus. Hamburg, 2011.
8. Frittelli J. Port and maritime security: background and issues for congress // Vesky J. Port and maritime security. N. Y., 2008. P. 11–41.
9. Jenisch U. Piracy, Navies and the Law of the Sea; the Case of Somalia // *WMU Journal of Maritime Affairs*. 2009. Vol. 8, №2. P. 123–143.



10. Klein N. Maritime security and the law of the sea. Oxford, 2011.
11. Liss C. Oceans of crime: maritime piracy and transnational security in South-east Asia and Bangladesh. Singapore, 2011.
12. Looks V. Der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS Code) – rechtliche Fragestellungen. Die Schifffahrt im Visier des Terrors. Statement at the meeting of the Seerechtsverein. 25 May 2004 // Europa-Kolleg, Hamburg.
13. McNicholas M. Maritime Security: An Introduction. Amsterdam, 2008.
14. Mejia M. The ISPS Code, security culture, and the campaign against piracy and other crimes at sea // BIMCO Bulletin. 2009. Vol. 104, №4. P. 42–47.
15. Mejia M., Mukherjee P. K. Selected issues of law and ergonomics in maritime security // Journal of Maritime International Law. 2004. №10. P. 316–326.
16. Moller J. S. IMO adopts maritime security code: An International Approach to Carrier Security // Benedict's Maritime Bulletin. 2003. №1. P. 8–9.
17. Murdoch E. Be prepared // P&I International. 2003. Jan. P. 10–11.
18. Murphy M. Small boats, weak states, dirty money: the challenge of piracy. N. Y., 2009.
19. O'Day A. (ed.) Weapons of Mass Destruction and Terrorism. Trowbridge, Wiltshire, 2004.
20. Pallis A., Vaggelas G. Enhancing port security via the enactment of EU policies // Risk management in port operations, logistics and supply-chain security / ed. K. Bichou, M. Bell, A. Evans. L., 2007. P. 303–334.
21. Roach J. Proliferation Security Initiative (PSI): Countering Proliferation by Sea // Recent Developments in the Law of the Sea and China. The Hague, 2005. P. 351–424.
22. Salonio L., Sinha R. International, regional and national approaches towards maritime security issues of terrorism // Maritime violence and other security issues at sea: the proceedings of the symposium on maritime violence and other security issues at sea. Malmö, 2002. P. 221–252.
23. Schrijver N. September 11 and Challenges to International Law // Terrorism and the UN. Before and After September 11. Bloomington, 2004. Vol. 16. P. 55–73.
24. Short J. Transport and Terrorism // ECMT News. A newsletter from the European Conference of Ministers of Transport. 2002. №14. P. 6–8.
25. Wolfrum R. Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law // Legal challenges in maritime security. Leiden, 2008. P. 3–40.
26. Guidance Relating to the Implementation of SOLAS Chapter XI-2 and the ISPS Code : MSC/Circ.1111 [Электронный ресурс] / International Maritime Organization. URL: <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/bestpractices/1111.pdf> (дата обращения: 26.04.2016).

Об авторе

Екатерина Сергеевна Анянова – канд. юр. наук, ведущий инженер отдела внешней кооперации, АО «ПСЗ "Янтарь"», Калининград.

E-mail: ekaterina.anyanova@gmail.com

About the author

Dr. Ekaterina Anyanova, Leading Engineer, Department of External Cooperation, Yantar shipyard, Kaliningrad.

E-mail: ekaterina.anyanova@gmail.com