

НАУЧНАЯ СТАТЬЯ
 УДК 004.8:656.073.8:656
 DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-5-16>

Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 5 (108). С. 142–148

Роль и место Международного кодекса по охране судов и портовых средств в международно-правовом механизме обеспечения безопасности на морском транспорте



Мария КУПРИЯНОВИЧ

Мария Сергеевна Куприянович

*Институт законодательства и сравнительного правоведения
 при Правительстве Российской Федерации, Москва, Россия.*

✉ fran-masha@yandex.ru.

SPIN-код: 3368-6007.

АННОТАЦИЯ

Одной из мер, предпринятых Международной морской организацией в целях предотвращения террористических актов на море, стало принятие поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, направленных на то, чтобы суда и их грузы не становились объектами террористической деятельности.

Дополнением к поправкам является Международный кодекс по охране судов и портовых средств, обзор которого представлен в данной статье. Кодекс описывает специальный механизм обеспечения безопасности в портах и на соответствующих объектах, а также устанавливает

взаимодействие между государственными органами, судоходной и портовой индустриями в выявлении угроз безопасности и предотвращении инцидентов, затрагивающих суда в портах или сами портовые сооружения. Документ содержит эффективные элементы предупреждения и сдерживания инцидентов против безопасности на море. В этом качестве Международный кодекс по охране судов и портовых средств, несомненно, оказал влияние на дальнейшее развитие международного права в области охраны, безопасности и эффективности международных морских перевозок.

Ключевые слова: водный транспорт, Конвенция СОЛАС-74, Кодекс ОСПС, международный морской транспорт, безопасность на море, уровни безопасности, декларация об охране.

Для цитирования: Куприянович М. С. Роль и место Международного кодекса по охране судов и портовых средств в международно-правовом механизме обеспечения безопасности на морском транспорте // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 5 (108). С. 142–148. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-5-16>.

**Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
 The full text of the article in English is published in the second part of the issue.**

ВВЕДЕНИЕ

После событий 11 сентября 2001 года на 22-й сессии Ассамблеи Международной морской организации (далее – ИМО) в ноябре 2001 года было принято единогласное решение о разработке новых мер по охране судов и портовых средств. В декабре 2002 года на Дипломатической конференции по охране на море был принят Международный кодекс по охране судов и портовых средств (далее – Кодекс; Кодекс ОСПС) одновременно с главой XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (далее – СОЛАС-74; СОЛАС; Конвенция), которой он и вводился в силу с 1 июля 2004 года.

Кодекс ОСПС является самым передовым за последние десятилетия документом по безопасности на море и содержит наиболее всеобъемлющие положения, закрепляющие международные стандарты охраны и безопасности на море [1].

С момента вступления его в силу в июле 2004 года государства-участники обязаны устанавливать уровни безопасности на море в соответствии с положениями главы XI-2 СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС [2, С. 34]. Обязанности государства флага обычно берёт на себя соответствующий компетентный орган каждого государства, который отвечает за проверку соответствия судов положениям главы XI-2 СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС. Кроме того, соответствующий орган государства флага утверждает планы охраны судов и выдает международные сертификаты безопасности судов.

Целью статьи является подробный анализ положений Кодекса ОСПС.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Исторически сложилось, что портовая и судоходная отрасли всегда были подвержены высокому уровню преступности [3, с. 11–41]. Именно поэтому стоит отметить важность реализации положений Кодекса ОСПС о мерах безопасности, так как повышение её уровня в судоходной отрасли положительным образом влияет на состояние всей мировой экономики.

В ноябре 2001 года через два месяца после террористических актов 11 сентября, 22-я сессия Ассамблеи ИМО приняла резолюцию «Обзор мер и процедур по предотвращению террористических актов, угрожающих безопасности пассажиров и экипажей, а также судов». По результатам внеочередного совещания Комитета по безопасности на море ИМО (далее – КБМ), также состоявшегося в ноябре 2001 года, было принято решение о подготовке поправок в СОЛАС-74 в связи с распространением угрозы морского терроризма. Работа продолжалась в ходе Межсессионной рабочей

группы КБМ в феврале 2002 года, которая доложила о выводах совещания на 75-й сессии КБМ в мае 2002 года, когда была создана специальная рабочая группа КБМ для дальнейшей разработки предложений. В сентябре 2002 года состоялось совещание Межсессионной Рабочей группы КБМ, результаты которого были рассмотрены на 76-й сессии КБМ в декабре 2002 года непосредственно перед отправкой окончательного текста Кодекса ОСПС на Дипломатическую конференцию по безопасности на море, проводившуюся в Лондоне в том же месяце [4].

КБМ и связанная с ним Рабочая группа по безопасности на море возглавили разработку поправок к существующей главе XI СОЛАС-74. Эти поправки были приняты Ассамблеей ИМО и переименованы в главу XI-1 СОЛАС-74. На Конференции договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (Дипломатическая конференция по безопасности на море), проходившей с 9 по 13 декабря 2002 года, государства-члены ИМО приняли ряд резолюций и мер по внесению поправок в СОЛАС-74, которые были включены в новый Кодекс ОСПС¹.

В переговорах приняли участие 109 государств-участников Конвенции, а также представители многочисленных международных, межправительственных и неправительственных организаций. В то же время был разработан Кодекс ОСПС, включённый в качестве новой главы СОЛАС-74 XI-2, касающейся специальных мер по усилению охраны на море. Положения Кодекса ОСПС вступили в силу 1 июля 2004 года.

Новые меры безопасности создали основу для сотрудничества между правительствами и судоходной и портовой отраслями в целях сдерживания угроз безопасности, затрагивающих международную морскую торговлю, а также механизм реагирования на них [5]. Государства должны представлять в ИМО актуальную информацию о принятых мерах безопасности каждые пять лет. Главной целью Кодекса ОСПС является предотвращение потенциального использования судна в качестве оружия или средства транспортировки лиц, намеревающихся создать угрозу безопасности, а также для деятельности по финансированию терроризма. В Кодексе ОСПС определены соответствующие роли и обязанности участников международного морского транспортного сообщения, а также разработана методология оценки правительствами

¹ Резолюция 2 Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (принята 12 декабря 2002 года). [Электронный ресурс]: <https://base.garant.ru/71516734/>. Доступ 08.09.2023.



и частным сектором степени угроз и реагирования на них [6, с. 378–385]. Соответствующие государственные органы, должностные лица судов и портовых средств, а также служащий персонал на берегу и в море играют неотъемлемую роль в обеспечении транспортной безопасности на море [7].

Кодекс ОСПС распространяет своё действие на суда, выполняющие международные рейсы (в том числе пассажирские суда, грузовые водоизмещением 500 тонн и выше, а также мобильные морские буровые установки), а также на портовые сооружения, обслуживающие такие суда². Ранее Конвенция СОЛАС-74 не применялась к портовым средствам, но государства-участники ИМО пришли к выводу, что включение в Конвенцию СОЛАС-74 главы XI-2, по смыслу касающейся положений Кодекса ОСПС, является наиболее оперативным методом внедрения новых требований безопасности. В соответствии с Кодексом ОСПС портовые сооружения и суда обязаны разрабатывать и соблюдать планы охраны судов, которые рассматриваются соответствующими государственными органами.

Национальное законодательство, как правило, устанавливает применимые к отрасли правила представления и утверждения планов охраны судна и портовых средств, а также внесения поправок в утвержденные планы. Могут быть определены специально уполномоченные органы управления государств флага, или назначены должностные лица, исполняющие от их имени обязанности по проверке портовых сооружений или судов для оценки соблюдения мер обеспечения охраны на море. Данные полномочия включают в себя осмотр портового средства или судна на предмет соответствия установленным требованиям, осуществление проверки технических средств охраны, документов, записей и планов, проведение собеседований с сотрудниками порта или судна, а также организация проведения учений по обеспечению безопасности портового средства или судна и их оценивание [8, с. 42–47].

Проверочные мероприятия могут также включать проверку документации: Заявления о соответствии портового средства или проверку Международного свидетельства об охране судна или Временного международного свидетельства об охране судна, а также любую другую деятельность

² «Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года» (СОЛАС/SOLAS) (Заключена в г. Лондоне 01.11.1974). – Глава XI-2. СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ ПО УСИЛЕНИЮ ОХРАНЫ НА МОРЕ. [Электронный ресурс]: https://fish.gov.ru/wp-content/uploads/2021/10/solas_1974.pdf. Доступ 08.09.2023.

по оценке соответствия портового средства или судна мерам обеспечения охраны на море. Международное свидетельство об охране судна – это сертификат, выданный администрацией судна или от её имени и подтверждающий соответствие судна мерам обеспечения охраны на море, изложенным в главе XI-2 СОЛАС и Кодексе ОСПС [2, с. 68–80].

Российская Федерация является государством-участником СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС, которые нашли свое отражение в Федеральном законе «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»³ и в «Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации»⁴. Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и Федерального агентства морского и речного транспорта (далее – Росморречфлот) по исполнению обязательств Российской Федерации, вытекающих из главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС⁵. По данным Росморречфлота, регулярно осуществляются следующие мероприятия, направленные на усиление систем обеспечения транспортной безопасности (охраны) судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, и портовых терминалов, в рамках реализации требований Главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС:

- на портовых средствах, расположенных на территории Российской Федерации и осуществляющих обработку судов под иностранным флагом, проведены оценки охраны, разработаны и утверждены планы охраны, по свидетельству ИМО;

- выдаются Международные свидетельства об охране судна и Временные международные свидетельства об охране судна;

- для проведения работ по оценке охраны, разработке планов охраны и оснащению судов и портовых средств инженерно-техническими средствами охраны в соответствии с требованиями

³ Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 N 261-ФЗ. [Электронный ресурс]: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72390/. Доступ 08.09.2023.

⁴ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 N 81-ФЗ. [Электронный ресурс]: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/. Доступ 08.09.2023.

⁵ Постановление Правительства РФ от 3 ноября 2007 г. N 746 «О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств». [Электронный ресурс]: <https://base.garant.ru/12156977/>. Доступ 08.09.2023.

приказа Минтранса России от 11.03.2008 № 42 определены уполномоченные организации в области охраны;

– в учебно-тренажёрных центрах ведётся подготовка специалистов в области охраны на объектах морского транспорта. Во всех судоходных и стивидорных компаниях имеются соответствующим образом обученные должностные лица, ответственные за охрану, на каждом судне – лица командного состава, ответственные за охрану, все члены экипажа имеют Свидетельства в соответствии с разделом А-VI/6 Международной конвенции о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты 1978 г;

– ведётся работа по реализации планов охраны судов и портовых средств, которая включает в себя вопросы их оснащения инженерно-техническими средствами охраны;

– проводятся научные исследования, направленные на анализ и учёт рисков безопасности на транспорте в целом, учитывая угрозы безопасности, в том числе в связи с актами терроризма [9] и применением новых беспилотных технологий [10].

С октября 2008 года Росморречфлот совместно с командованием Военно-морского флота Российской Федерации исполняет функцию по организации и осуществлению безопасного прохождения торговых судов через пиратоопасные воды Аденского залива [11].

Таким образом, меры по обеспечению морской безопасности в первую очередь были приняты для сдерживания и противодействия террористическим угрозам на морском транспорте [12; 13].

Государства-участники СОЛАС-74 обязались адаптировать национальное законодательство для обеспечения безопасности судов и портов согласно Кодексу ОСПС⁶. Государства также имеют право по своему усмотрению распространять положения Кодекса ОСПС на иные суда и портовые сооружения, на которые данные меры не распространяются, в то же время государства-участники обязуются не принимать законодательство, которое применяет более низкие по сравнению с Кодексом ОСПС требования или стандарты к международным судам и портовым сооружениям.

Эффективность новых мер зависит от того, в какой степени эти положения будут повсеместно осуществляться и обеспечиваться. Например, Закон США о безопасности морских перевозок 2002 года (The Maritime Transportation Security Act of 2002 (MTSA)) и нормативные акты к нему были приве-

дены в соответствие со стандартами безопасности на море СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС. По окончании периода внедрения государствами изменений к СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС в национальное законодательство количество инцидентов, угрожающих безопасности морского транспорта, заметно сократилось. В том числе сократилось число преступлений, связанных с незаконным проникновением на охраняемые объекты, а также сократилось число смертей вследствие несчастных случаев на море.

Тем не менее, по целому ряду причин сохраняются пробелы в осуществлении и применении мер безопасности. Государства реализуют разные подходы к осуществлению принятых мер безопасности на море с учётом конкретных национальных конституционных и законодательных процедур (и это относится к безопасности на транспорте в целом [14–16]). Некоторые государства ещё не полностью осуществили эти меры. Как правило, государства интегрировали положения о мерах безопасности Кодекса ОСПС путем внесения поправок в существующее национальное законодательство о портах и судоходстве [17]. Однако в некоторых случаях необходимо принятие новых законов, что является серьёзной проблемой с финансовой точки зрения, так как обеспечение безопасности на море, охрана морской среды требуют больших государственных расходов.

Поскольку требования части А Кодекса ОСПС являются обязательными, внимание государств-участников сосредоточено на осуществлении данных правил. Часть В не является обязательной, однако многие правительства также включили положения части В в своё национальное законодательство [6, С. 383].

Из-за множества различных типов судов и портовых сооружений Кодекс ОСПС не конкретизирует отдельные меры, которые должны принимать каждый порт и судно. В нем излагается универсальная структура оценки рисков и реагирования на них. Новые меры безопасности для судов включают требования по ведению планов безопасности судов, введению должности офицера по охране судна, а также требования к определённому оборудованию, перевозимому на борту судна. Аналогично администрации портов обязаны разрабатывать планы обеспечения безопасности, назначать сотрудников службы безопасности и устанавливать определённое оборудование.

Глава XI-2 СОЛАС-74 содержит «специальные меры по повышению безопасности на море», которые включены в части А и В. Эти меры применяются к портовым сооружениям в пределах юрисдикции государства, включая зарубежные территории государства, к судам государства флага, подпа-

⁶ Guidance Relating to the Implementation of SOLAS Chapter XI-2 and the ISPS Code. – International Maritime Organization (IMO). [Электронный ресурс]: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSA.Circ.1111.pdf>. Доступ 08.09.2023.



дающим под действие СОЛАС-74, и судам, плавающим в его территориальном море [6, С. 385, 386]. Данные меры должны определять, какая организация в составе правительства обладает полномочиями по обеспечению безопасности портовых сооружений и судов, плавающих под её флагом.

Меры безопасности на море применяются к судам, подпадающим под действие СОЛАС-74, и портам, которые их обслуживают. Государства порта также могут распространить действие этих мер на портовые сооружения и суда, не охваченные СОЛАС-74. Однако Кодекс ОСПС не применяется к судам, обладающим суверенитетом, включая военные корабли, вспомогательные военноморские силы или суда, принадлежащие государству или эксплуатируемые и используемые им в некоммерческих целях [2, с. 26–28].

Буксиры и другие портовые суда, морские суда снабжения и обеспечения, рыболовные суда и прогулочные суда, а также объекты, обслуживающие эти суда, также могут регулироваться данными мерами в соответствии с внутренним законодательством. Однако следует отметить, что меры безопасности не применяются к деятельности судов под иностранным флагом, действующих у берега прибрежного государства за пределами территориального моря. То есть эти меры не применяются в пределах исключительной экономической зоны государства (ИЭЗ) или континентального шельфа, даже несмотря на то, что СОЛАС-74 предполагает плавание судов в этих водах и работу с морскими установками, такими как морские буровые платформы и плавучие системы добычи нефти или другие суда, включая суда, не относящиеся к ведению СОЛАС-74. Следовательно, правительства могут разрабатывать двусторонние или многосторонние режимы безопасности, регулирующие взаимодействие в районах за пределами территориального моря. К примеру, государства могут договориться о том, что взаимодействие между «СОЛАС-судном» и морской установкой или «СОЛАС-судном» и «не СОЛАС-судном» подразумевает обмен декларацией об охране (Declaration of Security (DoS), далее – Декларация) или аналогичным документом [2, с. 30–32].

Декларация об охране – это соглашение между судном и портовым средством или другим судном, с которым оно взаимодействует, определяющее меры безопасности, которые каждая сторона соответственно обязуется предпринять в течение периода времени взаимодействия. В зависимости от риска взаимодействия между судами и портами правительства определяют необходимость оформления Декларации для судов, плавающих под их флагом, и портов, находящихся в их юрисдикции.

Все офицеры, сотрудники службы безопасности, экипаж судна и судовая команда должны пройти обучение по программе повышения осведомленности о безопасности. Различные правительственные учреждения, операторы и администрации портовых сооружений, а также отраслевые грузоотправители и перевозчики обязаны поддерживать осведомленность о безопасности в цепочке поставок [2, с. 110–112].

В штатном расписании судоходной компании должно быть предусмотрено по крайней мере одно должностное лицо компании, ответственное за охрану и по одному должностному лицу, ответственному за охрану каждого из её судов. Правительства также несут ответственность за установление уровня безопасности для своих портов и судов, плавающих под их флагом. Только государственные должностные лица могут устанавливать применимый уровень безопасности, а также утверждать оценки охраны портовых средств и планы обеспечения безопасности, определять портовые средства, для которых требуется назначение должностного лица, ответственного за охрану портового средства, осуществлять меры по соблюдению требований в соответствии с правилом 9 главы XI-2 Конвенции и определять требования к декларации об охране.

Принимаемые меры безопасности должны соответствовать определенному уровню угрозы. Кодекс предусматривает стандартную систему оценки угроз, которая позволяет государствам устанавливать или изменять уровни безопасности в зависимости от степени уязвимости судов и портовых средств. Факторы, которые следует учитывать при определении уровней безопасности, включают степень достоверности, обоснованности и конкретности информации об угрозе или степень неизбежности угрозы, а также потенциальные последствия такого происшествия [6, С. 387].

Компетентные государственные органы собирают и оценивают информацию о потенциальных угрозах портам и судам, плавающим под их флагом. На основе информации об угрозе администрации портовых сооружений и судов устанавливают уровень безопасности, который отражает степень угрозы и вероятность наступления происшествия, например, акта морского пиратства, терроризма или диверсии. Согласно Кодексу, различают три уровня безопасности:

- уровень безопасности 1 – обычный уровень, при котором суда и портовые средства эксплуатируются в обычном режиме, а также должны постоянно поддерживаться минимальные соответствующие меры по обеспечению безопасности, достаточные для противодействия большинству видов преступлений;

• уровень безопасности 2 – повышенный уровень, объявляемый на промежуток времени, в течение которого существует повышенный риск происшествия и должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению безопасности;

• уровень безопасности 3 – исключительный уровень, объявляемый на промежуток времени, когда происшествие вероятно или неминуемо и при котором должны поддерживаться дальнейшие особые меры по обеспечению безопасности вплоть до приостановки деятельности [2, с. 112–116].

Правительства вправе устанавливать единый уровень безопасности для всех судов, зарегистрированных под их флагом, и всех их портов и портовых средств или дифференцировать уровни между судами и портами или между различными частями порта или портового сооружения. Аналогичным образом, правительства могут применять единый уровень безопасности на всей территории внутри границ территориального моря или устанавливать разные уровни безопасности в разных районах своего территориального моря.

Уполномоченные органы власти, в ведение которых входит обеспечение безопасности на море, осуществляют свою деятельность на национальном, региональном или муниципальном уровнях. Как правило, на национальном уровне осуществляется координация действий с различными структурами в целях разработки комплексных подходов к обеспечению безопасности на море, что является непростой задачей в условиях разрозненного межведомственного сообщения. В целях преодоления бюрократических барьеров государства создают специализированные ведомства или агентства, которые выполняют роль связующего звена для разработки и осуществления национальной политики безопасности на море. Такое ведомство, как правило, должно вести совместную с другими профильными министерствами и ведомствами работу над формированием концепции национальной безопасности, перечня угроз и уязвимостей, приоритетов национальной безопасности, разработкой инициатив по обеспечению безопасности на море на основе национальной стратегии, разработкой скоординированных позиций по международным договорам, решением юрисдикционных вопросов между ведомствами и реализацией политики на национальном уровне.

Практическое руководство Международной организации труда и Международной морской организации по безопасности в портах 2004 года предлагает каждому государству разработать свой документ о политике в области обеспечения безопасности портов [15]. Как представляется, в та-

ком документе будут определены масштабы и значение морской индустрии и инфраструктуры страны, определены ключевые морские угрозы, а также определены сферы ответственности и обязанности различных служб безопасности и правоохранительных органов, применение уровня национальной безопасности к портам и судам, отраслевые обязанности и разграничение полномочий правительства. Примером такого рода документа в Российской Федерации можно назвать «Морскую доктрину Российской Федерации»⁷.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, Международный кодекс по охране судов и портовых средств представляет собой комплексную программу по повышению общего уровня безопасности на международном морском транспорте. В положениях Кодекса описаны методы, которые правительства государств могут применять для обеспечения безопасности судоходства при наличии определённой инфраструктуры для бесперебойного и безопасного морского транспортного сообщения. Кодекс также является вспомогательным документом, который «подсвечивает» уязвимые места транспортных систем государств, которые подвергают риску критические элементы системы безопасности. Обозначив уязвимые места, Кодекс ОСПС предлагает направление для разработки, утверждения и реализации соответствующих планов обеспечения безопасности, которые устраняют или ослабляют воздействие этих уязвимостей и способны предотвратить известные или предполагаемые угрозы.

При этом Кодекс ОСПС не должен рассматриваться как уникальный и абсолютный источник в области международной безопасности судов и портов [17], он должен рассматриваться как документ, содержащий ряд норм и оптимальных практик, которые предлагают правительствам государств или уполномоченным органам базис для разработки своих программ и национальных стратегий по обеспечению безопасности портов, предоставляя им возможность вносить изменения и дополнения по мере изменения условий или угроз с течением времени. Кодекс ОСПС следует рассматривать как динамичный документ, который будет адаптироваться к меняющейся действительности, деятельности и инфраструктуре портов и судов, а также к характеру угроз, которым они подвергаются.

Анализ содержания Международного кодекса по охране судов и портовых средств демонстриру-

⁷ Указ Президента Российской Федерации от 31.07.2022 № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации». [Электронный ресурс]: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202207310001>. Доступ 08.09.2023.



ет как преимущества, так и недостатки, вытекающие как следствие применения данного документа. В первую очередь, Кодекс ОСПС направлен на повышение безопасности и защищённости судна и, следовательно, на минимизацию рисков, лучший контроль за грузопотоком, усовершенствование процедуры ведения документации, обеспечение безопасных условий труда, облегчающих работу моряков и портовых работников. С другой стороны, это влечет за собой дополнительную работу как для экипажа судов, так и для администрации портов, так как добавляются задачи, связанные с обеспечением безопасности, что негативно влияет на скорость выполнения работ. Также неизбежно увеличение эксплуатационных расходов судна при внедрении положений Кодекса в национальные акты законодательства, например, увеличение портовых расходов (большее время пребывания в порту при изменении/повышении уровня безопасности согласно пунктам 7, 8 части А Кодекса ОСПС).

В заключение стоит отметить, что возможно, Международный кодекс по охране судов и портовых средств и не смог полностью предотвратить и исключить инциденты, связанные с безопасным международным морским судоходством, однако, несомненно, создал прочную основу для обеспечения безопасности морских перевозок во всём мире. Описанные в Кодексе меры будут эффективны только в том случае, если все акторы морской судоходной отрасли будут внедрять и эффективно применять разработанные предписания и элементы, указанные в документе.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Mensah, T. A. The place of the ISPS Code in the legal international regime. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 2004, Iss. 3, pp. 17–30. DOI: <https://doi.org/10.1007/BF03195047>.
2. Судовладельцам и капитанам: Серия: International ship and port facility security (ISPS) code / Пер.: Стрелков В. П. и др. – СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2003. – 279 с.
3. Frittelli, J. Port and maritime security: background and issues for congress. In: Vesky, J. Port and maritime security, 2008, New York, Nova-Science Publishers, 70 p.
4. Куприянович М. С. Международный Кодекс по охране судов и портовых средств: анализ современных стандартов безопасности на морском транспорте // Государство и право России в современном мире: Сборник докладов. XXII Международная научно-практическая конференция Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). XXIII Международная научно-практическая конференция Юридического факультета Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова,

Москва, 23–25 ноября 2022 года. Часть 3. – Москва: Московский государственный юридический университет имени О. Е. Кутафина (МГЮА), 2023. – С. 355–358.

5. Холиков И. В., Милованович А., Наумов П. Ю. Динамика функционирования международного права в условиях трансформации современного миропорядка: постнеклассический подход // Журнал российского права. – 2022. – Т. 26. – № 11. – С. 132–148. DOI: 10.12737/jrl.2022.122. – EDN ABLLM.
6. Kraska, J., Pedrozo, R. *International maritime security law*. Brill / Nijhoff Publishers, 2013.
7. Klein, N. *Maritime security and the law of the sea*. Oxford, 2011.
8. Mejia, M. The ISPS Code, security culture, and the campaign against piracy and other crimes at sea. *BIMCO Bulletin*, 2009, Vol. 104, Iss. 4.
9. Zemlin, A., Pishchelko, A., Kharlamova, Yu. Problems of Realisation of Public Oversight in the Field of Transport Counterterrorism Policy. *Kutafin University Law Review*, 2020, Vol. 7, No. 1 (13), pp. 67–78. DOI: 10.17803/2313-5395.2020.1.13.067-078.
10. Землин А. И., Матвеева М. А., Гоц Е. В., Торшин А. А. Проблемные вопросы правового регулирования использования автомобилей с автоматизированной системой вождения. *Мир транспорта*. – 2022. – Т. 20. – № 4. – С. 117–122. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2022-20-4-11>.
11. Реализация положений главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС // Федеральное агентство морского и речного транспорта. [Электронный ресурс]: https://morflot.gov.ru/deyatelnost/transportnaya_bezопасnost/solas_74/. Дата доступа 27.07.2023.
12. Холиков И. В. Противодействие преступным посягательствам на международную морскую безопасность // Преступность в XXI веке. Приоритетные направления противодействия / Институт государства и права РАН. – Москва: Общество с ограниченной ответственностью «Юнити-Дана», 2020. – С. 431–459.
13. Холиков И. В., Очка В. А. Применение вооруженной силы частными морскими охраняемыми компаниями: динамика границ и специфика правового регулирования в современном мире // Журнал российского права. – 2020. – № 12. – С. 147–158. DOI: 10.12737/jrl.2020.154.
14. Холиков И. В. Актуальные вопросы правового обеспечения сил и средств обороны и безопасности России в условиях современных вызовов и угроз // Право в Вооруженных Силах – Военно-правовое обозрение. – 2021. – № 12 (293). – С. 116–120. EDN: VBEXDG.
15. Кленов М. В., Холиков И. В. Правовые и организационные вопросы контроля за состоянием здоровья работников и оказания медицинской помощи пассажирам на транспорте в России // *Мир транспорта*. – 2019. – Т. 17. – № 3 (82). – С. 180–191. DOI: 10.30932/1992-3252-2019-17-3-180-191.
16. Zemlin, A., Kholikov, I., Mamedova, I. Current Issues of Metro Safety Technical Regulations. In: *Proceedings of the XIII International Scientific Conference on Architecture and Construction 2020. Lecture Notes in Civil Engineering*, 2021, Vol 130, pp. 236–247. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-33-6208-6_24.
17. Security in ports. ILO and IMO code of practice. Geneva, International Labour Office/London, International Maritime Organization, 2004. ISBN 92-2-115286-3. ●

Информация об авторе:

Куприянович Мария Сергеевна – аспирант Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, Москва, Россия, fran-masha@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 12.09.2023, одобрена после рецензирования 17.10.2023, принята к публикации 15.11.2023.