



Государственный портовый контроль в Российской Федерации

2011 г.

ФГУП «МОРСВЯЗСПУТНИК»



Оглавление

Оглавление	2
Введение	3
События 2011 года	4
1. Контроль российских судов в зарубежных портах.....	6
1.1. Сводная таблица по режимам портового контроля.....	6
1.2. Инспекции, недостатки и задержания российских судов по государствам порта11	
1.3. Структура недостатков, вскрытых на российских судах в иностранных портах.....	16
2. Контроль российских судов в российских портах.....	27
2.1. Сводные данные по российским портам.....	27
2.2. Структура недостатков, вскрытых на российских судах в российских портах	31
3. Контроль иностранных судов в российских портах	38
3.1. Сводная таблица по Меморандумам.....	38
3.2. Сводные данные по российским портам.....	39
3.3. Инспекции иностранных судов в портах РФ по государствам флага	43
3.4. Структура недостатков, вскрытых на иностранных судах в российских портах.....	48
4. Концентрированная инспекционная кампания по проверке судов под флагом РФ на предмет соответствия требованиям Международной конвенции о Грузовой марке.....	56
4.1. КИК на российских судах в российских портах.....	56
4.2. Кик на российских судах в иностранных портах	59
4.3. КИК на иностранных судах в российских портах	60
4.4. Национальная концентрированная инспекционная кампания на судах рыбопромыслового флота.....	62
5. Инспекторский состав.....	65
6. Общие наблюдения	66
Приложение 1. Список задержанных судов под флагом РФ.....	68
Приложение 2. Вопросник по Концентрированной инспекционной кампании на российских судах в рамках проверки требований по безопасности мореплавания судов рыбопромыслового флота	74

Введение

Соответственно Государственному каталогу географических названий в Реестре наименований морских портов Российской Федерации зарегистрировано 66 морских портов. На основании Федерального закона «Кодекс торгового мореплавания» в России контроль российских и иностранных судов, заходящих в морские порты, осуществляется службами капитанов морских портов.

Инспектирование российских и иностранных судов основано на положениях Кодекса торгового мореплавания, Приказа Минтранса РФ № 140 от 20.08.2009 г., а также ратифицированные РФ международные конвенции по безопасности мореплавания, принятые Международной морской организацией. По состоянию на декабрь 2011 г. Россия ратифицировала 11 Международных морских Конвенций и 5 Приложений к Международной морской конвенции МАРПОЛ.

Процедуры по инспектированию российских судов введены в действие в 2000 г. Процедуры инспектирования иностранных судов введены в действие несколько раньше. Процедуры инспектирования иностранных судов в РФ обусловлены участием РФ в региональных межгосударственных соглашениях по гармонизации процедур портового контроля. Межгосударственные соглашения по портовому контролю носят характер межведомственного соглашения, не несущего в себе норм права.

В силу своего географического положения Россия участвует в трех региональных соглашениях о государственном портовом контроле: Парижском, Токийском и Черноморском меморандумах. Порты России, имеющие иностранный судозаход, отнесены по своему географическому положению в один из трех Меморандумов.

К Парижскому Меморандуму Российская Федерация присоединилась в 1993 г., к Токийскому – в 1992 г., к Черноморскому – в 1999 г.

В буклете отражена активность портов России в отношении проверок иностранных и российских судов. В буклете также представлена информация об инспектировании российских судов в иностранных портах.

События 2011 года

Парижский Меморандум: заседание Комитета Парижского Меморандума прошло в г. Неаполь, Италия, в мае 2011 г. под председательством г-на Брайана Хогана (Ирландия) и вице-председательством г-на Виталия Ключева (РФ). В заседании Комитета в составе делегации России принимали участие представителем администраций морских портов Приморск, Усть-Луга, Темрюк.

Токийский Меморандум: заседание Комитета Токийского Меморандума прошло в г. Пусан, Республика Корея, в апреле 2011 г. под председательством г-на Онга (Сингапур). В заседании Комитета в составе делегации России принимали участие представители администраций морских портов Ванино, Находка.

Черноморский Меморандум: заседание Комитета прошло в г. Батуми, Грузия, в марте 2011 г. под председательством г-на Илькера Тунсера (Турция). В заседании Комитета в составе делегации России принимали участие представители администрации морского порта Новороссийск, Тамань.

В период с сентября по ноябрь 2011 г. в трех Меморандумах проведена Концентрированная инспекционная кампания (КИК) по конструктивной безопасности и грузовой марке.

В российских портах аналогичная кампания проведена и на российских судах, инспектирование российских судов было начато заблаговременно (с 10 августа) в целях подготовки российских судов к прохождению КИК в иностранных портах.

Также в 2011 г. в российских портах в период с 10 мая по 31 июля проведена национальная концентрированная инспекционная кампания на судах рыбопромыслового флота.

В 2011 г. прошло два региональных Семинара инспекторов портового контроля по российским и по иностранным судам Дальневосточном и Европейском регионах.

Семинар на Дальнем Востоке проведен при непосредственном участии и на базе ФГУ «АМП Владивосток». В семинаре приняли участие представители портов Ванино, Советская Гавань, Де-Кастри, Николаевск-на-Амуре, Охотск, Ольга, Владивосток, Посьет, Пластун, Светлая, Славянка, Большой Камень, Рудная Пристань, Зарубино, Чажма, Восточный, Тикси, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Находка, Находка-Нефтепорт, Корсаков,

Александровский-на-Сахалине, Бошняково, Красногорск, Москальво, Невельск, Холмск, Углегорск, Пригородное, Поронайск, Шахтерск, Анадырь, Провидения, Эгвекинот, Беринговский, Певек, Усть-Камчатский, Хатанга, Якутск. На семинаре рассмотрены промежуточные результаты работы инспекторов портового контроля по иностранным судам, использование целевого фактора при отборе судов к инспектированию, решения Комитета Токийского Меморандума. На семинаре также подробно рассмотрены промежуточные итоги работы инспекторов судов под российским флагом. В Семинаре приняли участие Секретарь Токийского Меморандума г-н Митсуйо Окада и технический специалист г-н Нинг Женг.

Семинар для инспекторов Европейской части Российской Федерации проведен на базе ФГУ «АМП Большой порт Санкт-Петербург». На семинаре рассмотрены промежуточные результаты работы инспекторов портового контроля по иностранным судам, решения Комитета Парижского Меморандума. На семинаре также подробно рассмотрены промежуточные итоги работы инспекторов судов под российским флагом.

1. Контроль российских судов в зарубежных портах

1.1. Сводная таблица по режимам портового контроля

Таблица 1

Режим портового контроля	Инспекции российских судов				
	всего	с замечаниями		с задержаниями	
Парижский Меморандум*	465	296	63,66%	11	2,37%
Токийский Меморандум**	276	244	88,41%	9	3,26%
Черноморский Меморандум	154	124	80,52%	4	2,60%
Средиземноморский Меморандум	208	138	66,35%	14	6,73%
Береговая охрана США	10	0	0,00%	0	0,00%
Индийский Меморандум	5	0	0,00%	0	0,00%
Всего	1118	802	71,74%	38	3,40%

* - инспекции Румынии и Болгарии отнесены к Парижскому Меморандуму

** - инспекции Австралии отнесены к Токийскому Меморандуму

По результатам 2011 г. уровень инспекций с замечаниями составил 72% от количества инспекций, уровень задержаний судов под Государственным флагом Российской Федерации в иностранных портах составил 3,4% от количества проинспектированных судов (рисунок 1).

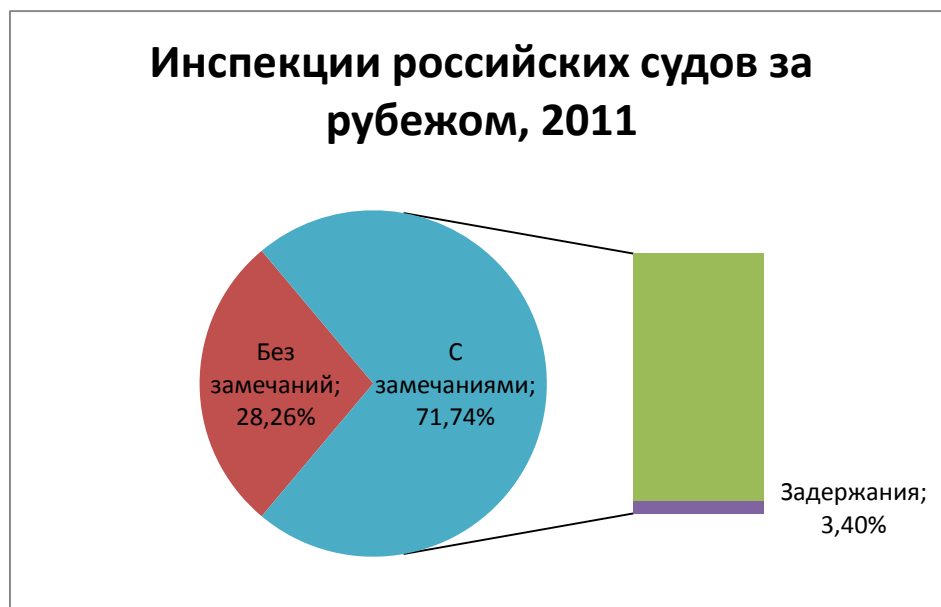


Рисунок 1

Инспекции по меморандумам / режимам портового контроля распределились как указано на рисунке 2.

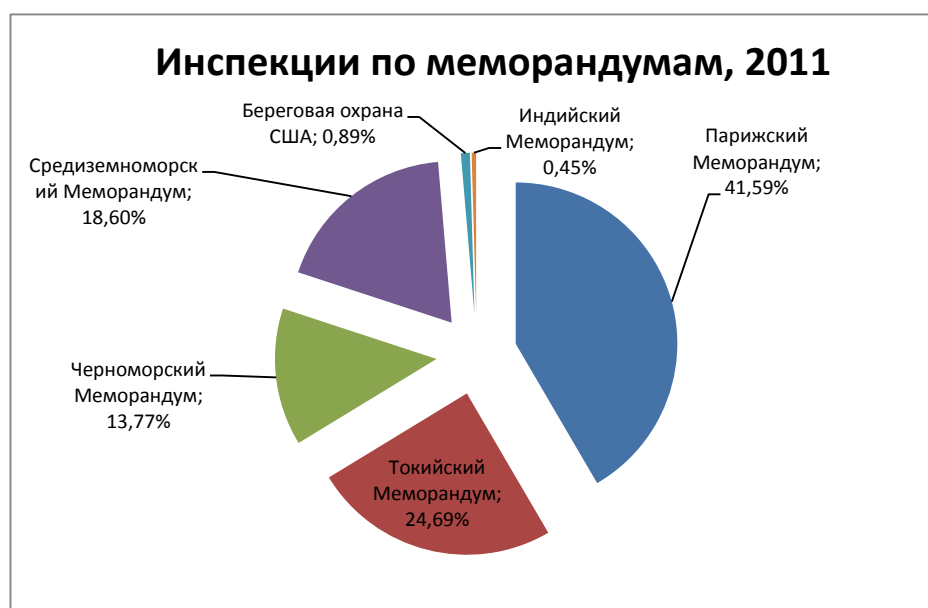


Рисунок 2

Наибольшее количество инспекций российских судов в иностранных портах традиционно зарегистрировано в портах Парижского Меморандума (42%), далее по количеству проведённых инспекций следуют порты Токийского Меморандума (25%) и Средиземноморского Меморандума (19%). Инспекции в портах этих Меморандумов составили 86% от всех инспекций российских судов в иностранных портах.

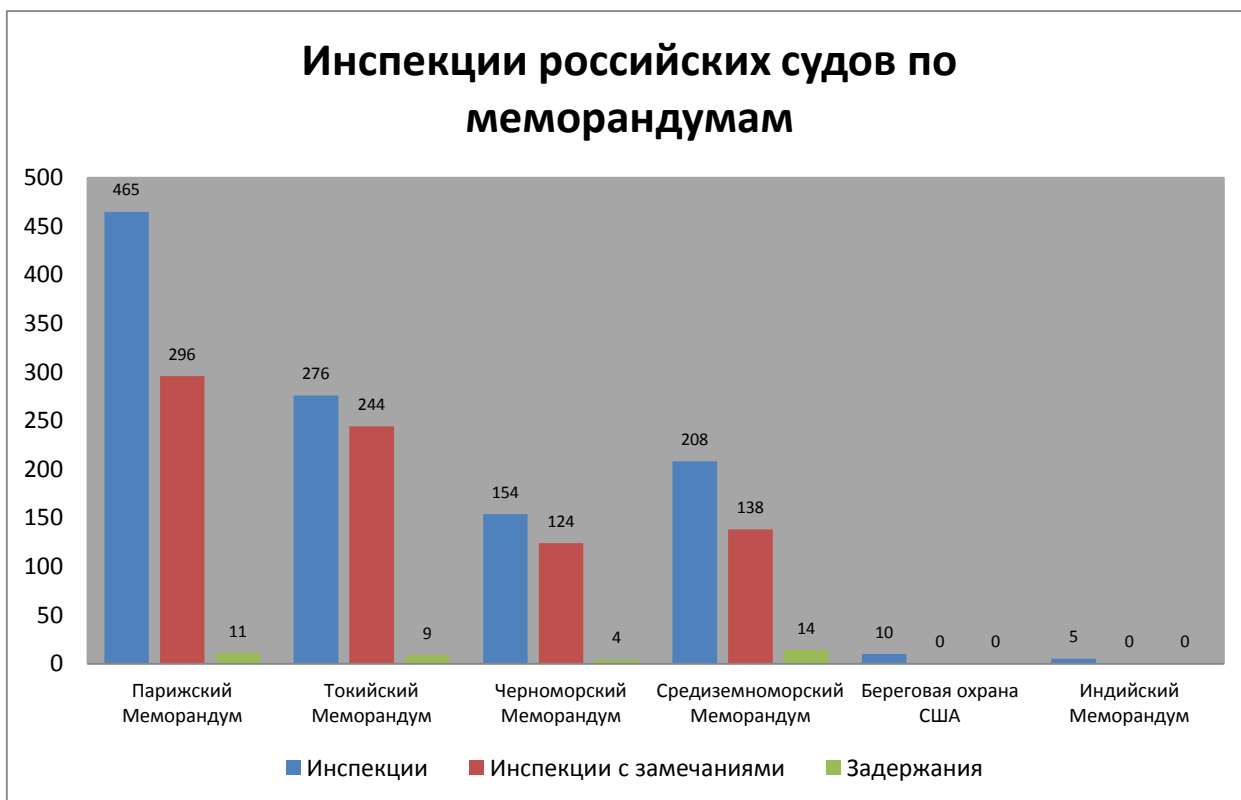


Рисунок 3

Максимальный уровень инспекций с замечаниями зарегистрирован в портах Токийского Меморандума. По результатам 2011 г. этот уровень составил 88%, что на 3% меньше, чем по показателям 2010 г. (91%) от инспекций российских судов в Меморандуме и 22% от всех инспекций российских судов в иностранных портах (Рисунок 3).

Минимальный же уровень инспекций с замечаниями зарегистрирован в портах Парижского Меморандума (65%) и портах Средиземноморского Меморандума (66%) (рисунок 3).

При этом, наибольшее количество задержаний судов как в арифметическом выражении, так и в процентном соотношении к проведенным инспекциям, зарегистрировано в портах Средиземноморского Меморандума (7%). В то время как задержания российских судов в портах других Меморандумов колеблются в интервале 2-3% от количества проведенных инспекций (рисунок 3).

Сравнительные результаты инспектирования российских судов в иностранных портах в ретроспективе 2007 – 2011 гг. представлены на рисунке 4.



Рисунок 4

В соответствии с представленными сведениями количество инспекций российских судов в иностранных портах за последние 5 лет последовательно снижается. Так, на 2011 г. количество инспекций снизилось на 32% по сравнению с данными 2007 г.

При общем снижении количества инспекций, наблюдается увеличение процента инспекций с несоответствиями конвенционным требованиям. Так, в 2011 г. процент инспекций с несоответствиями достиг 72% от всех инспекций российских судов в иностранных портах, в то время как в 2007 г. этот процент составлял 63%, в 2008 г. – 69%, в 2009 г. – 68%, в 2010 г. – перешел отметку в 70% и составил 71%.

В основном, высокий процент инспекций с несоответствиями, регистрируется за счет высокого процента инспекций с несоответствиями в портах Токийского Меморандума. Однако, по результатам 2011 г. по сравнению с результатами 2010 г. по портам Токийского Меморандума и Средиземноморского Меморандума наблюдается некоторое снижение процентного соотношения инспекций с несоответствиями (на 3% и 7% соответственно), в то время как по портам Черноморского и Парижского Меморандумов наоборот наблюдается увеличение процентного соотношения инспекций с несоответствиями (на 20,5% и на 4% соответственно).

По результатам 2011 г. зарегистрирован наилучший результат в ретроспективе 2007 – 2011 гг. по количеству в арифметическом выражении и процентному соотношению задержанных судов. Такой низкий уровень

задержаний российских судов в иностранных портах зарегистрирован впервые с 2000 г.

Полный список задержанных судов представлен в Приложении 1 к отчету.

На рисунке 5 представлена динамика задержания судов под российским флагом в отношении к «черному» и «серому» спискам флагов Парижского и Токийского меморандумов, начиная с 2001 г.

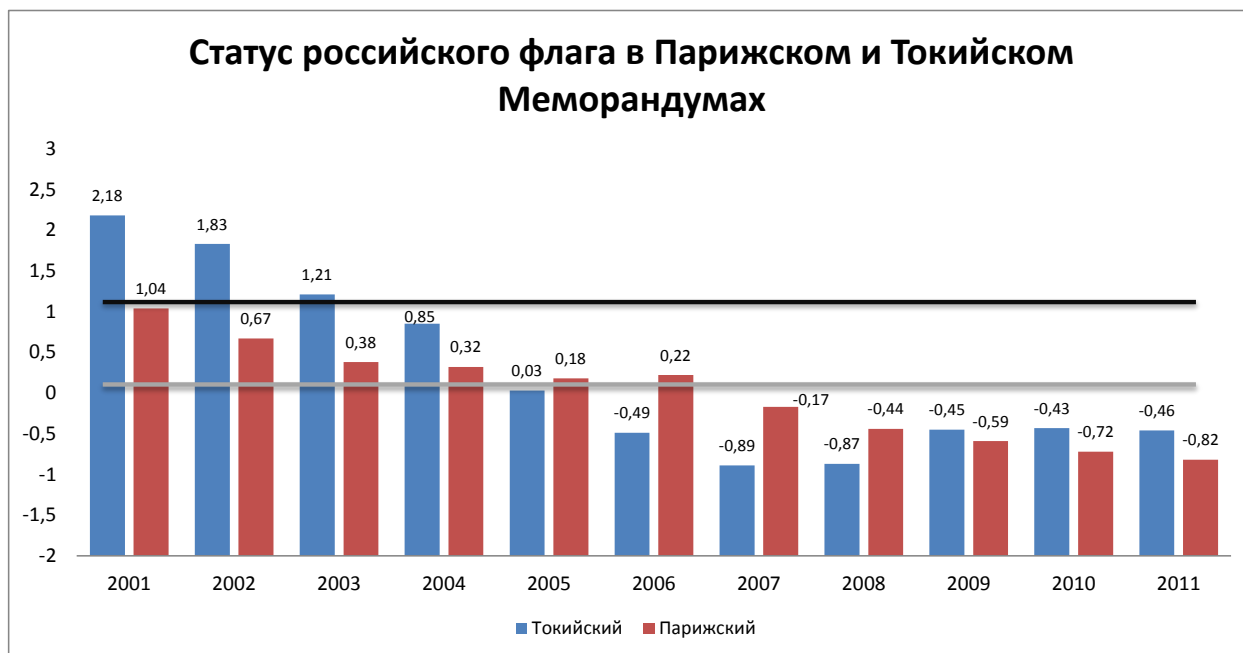


Рисунок 5

Соответственно представленных расчетов положение российского флага в Парижском меморандуме последовательно демонстрирует тенденцию к закреплению своей позиции в «белом» списке флагов. Результат 2011 г. – лучший за последние десять лет.

В Токийском же меморандуме положение российского флага улучшилось по сравнению с 2009 г. и 2010 г., но продолжает оставаться хуже, чем в 2008 и 2007 гг.

1.2. Инспекции, недостатки и задержания российских судов по государствам порта

Таблица 2

Государство порта	Инспекций	В т.ч. с недостатками	%	Задержаний	%
Австралия	2	1	50,00%	0	0,00%
Бельгия	11	7	63,64%	0	0,00%
Болгария	84	61	72,62%	3	3,57%
Великобритания	28	21	75,00%	1	3,57%
Вьетнам	2	1	50,00%	0	0,00%
Германия	28	14	50,00%	0	0,00%
Гонконг, Китай	1	1	100,00%	0	0,00%
Греция	36	22	61,11%	0	0,00%
Грузия	73	55	75,34%	1	1,37%
Дания	11	6	54,55%	0	0,00%
Египет	26	20	76,92%	0	0,00%
Израиль	14	12	85,71%	2	14,29%
Индонезия	1	0	0,00%	0	0,00%
Индия	3	0	0,00%	0	0,00%
Ирландия	2	1	50,00%	0	0,00%
Испания	9	7	77,78%	0	0,00%
Италия	39	35	89,74%	2	5,13%
Канада	1	0	0,00%	0	0,00%
Кения	1	0	0,00%	0	0,00%
Кипр	7	4	57,14%	1	14,29%
Китай	66	66	100,00%	8	12,12%
Корея, Республика	85	80	94,12%	0	0,00%

Латвия	16	4	25,00%	0	0,00%
Ливан	26	24	92,31%	0	0,00%
Литва	12	9	75,00%	0	0,00%
Марокко	2	0	0,00%	0	0,00%
Нидерланды	22	18	81,82%	0	0,00%
Новая Зеландия	4	3	75,00%	0	0,00%
Норвегия	20	5	25,00%	0	0,00%
Польша	18	14	77,78%	1	5,56%
Португалия	1	0	0,00%	0	0,00%
Румыния	55	35	63,64%	2	3,64%
Словения	2	1	50,00%	1	50,00%
США	10	0	0,00%	0	0,00%
Тунис	3	2	66,67%	0	0,00%
Турция	179	116	64,80%	12	6,70%
Украина	38	33	86,84%	3	7,89%
Филиппины	2	1	50,00%	0	0,00%
Финляндия	25	13	52,00%	0	0,00%
Франция	10	5	50,00%	0	0,00%
Хорватия	5	3	60,00%	0	0,00%
Чили	1	1	100,00%	0	0,00%
Швеция	8	5	62,50%	0	0,00%
Эстония	16	6	37,50%	0	0,00%
Япония	113	90	79,65%	1	0,88%
ИТОГО	1118	802	71,76%	38	3,49%

Исходя из данных таблицы 2 наибольшее количество инспекций российских судов в 2011 г. зарегистрировано в портах Турции (16%), Японии (10%), Корейской Республики (8%), Болгарии (8%), Грузии (7%), Китае (6%), Румынии (5%). Инспекции в этих странах составляют 60% всех инспекций судов под флагом России.

Государства, в которых российские суда инспектировались наиболее часто в ретроспективе 2008 – 2011 гг., представлены на рисунке 6.

По сравнению с предыдущими годами количество инспекций в портах Японии, Кореи, Румынии сокращается. В портах Японии и Румынии в 2011 г. зафиксировано минимальное количество инспекций за последние 3 года.

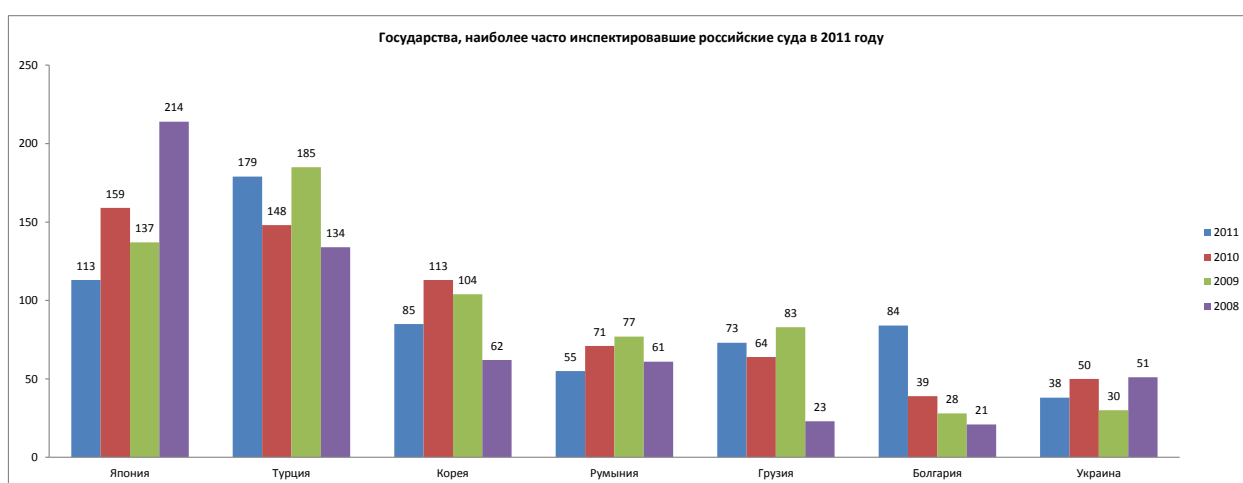


Рисунок 6

В среднем, процент инспекций с несоответствиями составил 72,08%. Из 43 государств, где инспектировались российские суда в 2011 г., в 16 государствах уровень инспекций с несоответствиями оказался выше среднего по стране. Эти государства представлены на рисунке 7. Наибольший процент инспекций с замечаниями российские суда получили в Китае (100% инспекций), Корею (94% инспекций), Ливане (92% инспекций), Италии (90% инспекций), Украине (87% инспекций), Израиле (86% инспекций) (рисунок 7).

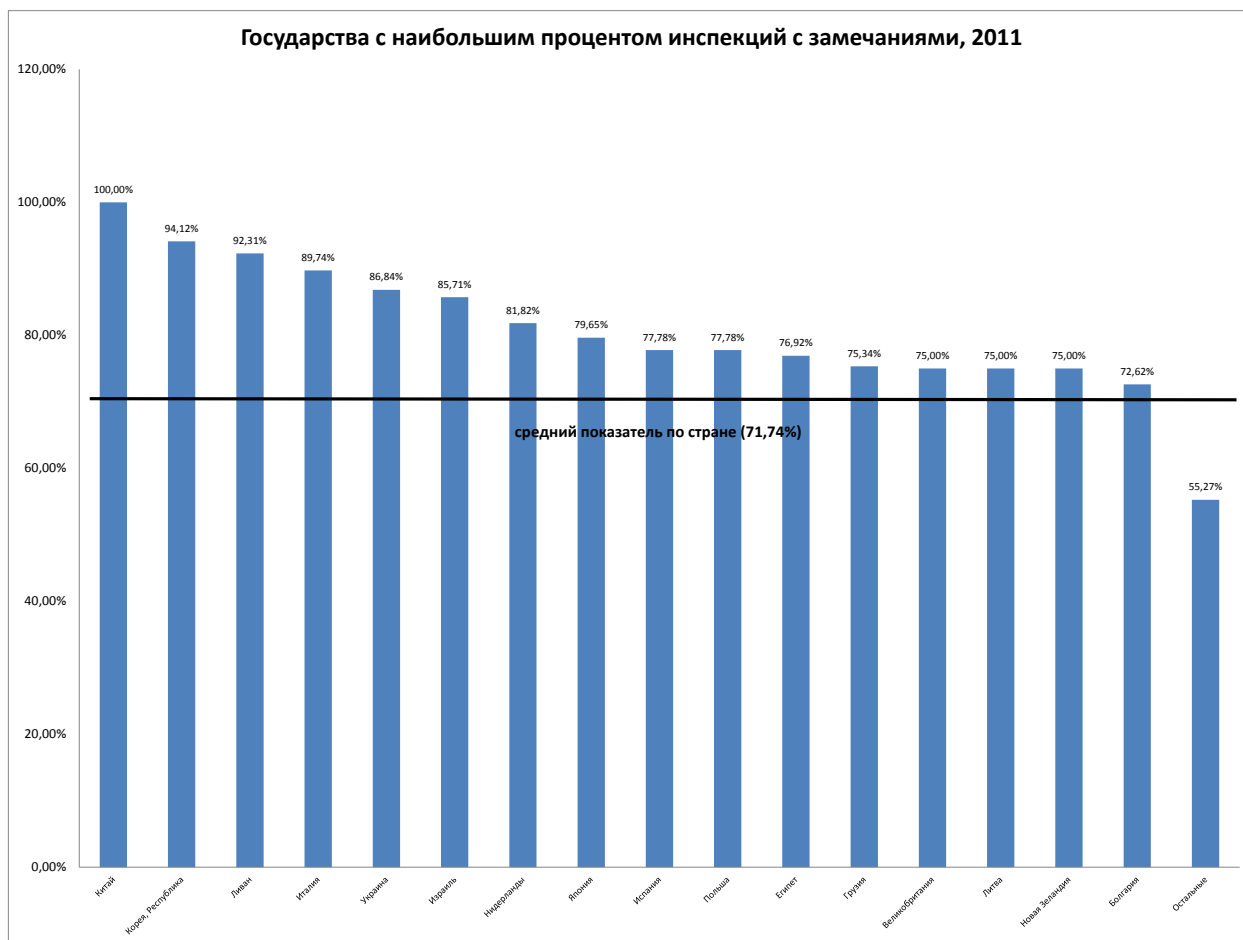


Рисунок 7

Традиционно, наибольшее количество задержаний судов под флагом России зарегистрировано в портах Турции. И хотя по результатам 2011 г. наблюдается существенное снижение количества задержаний российских судов в портах Турции в абсолютных цифрах третий год подряд, Турция продолжает занимать лидирующую роль с заметным отрывом от других стран по абсолютному количеству задержаний российских судов. (Рисунок 8)

Также необходимо отметить рост количества задержаний российских судов в портах Китая (Рисунок 8), по сравнению с 2008 г. задержания российских судов в портах Китая в абсолютных цифрах увеличилось вдвое.

При этом количество российских судов, задержанных в портах Японии, составило абсолютный минимум по 2011 г.

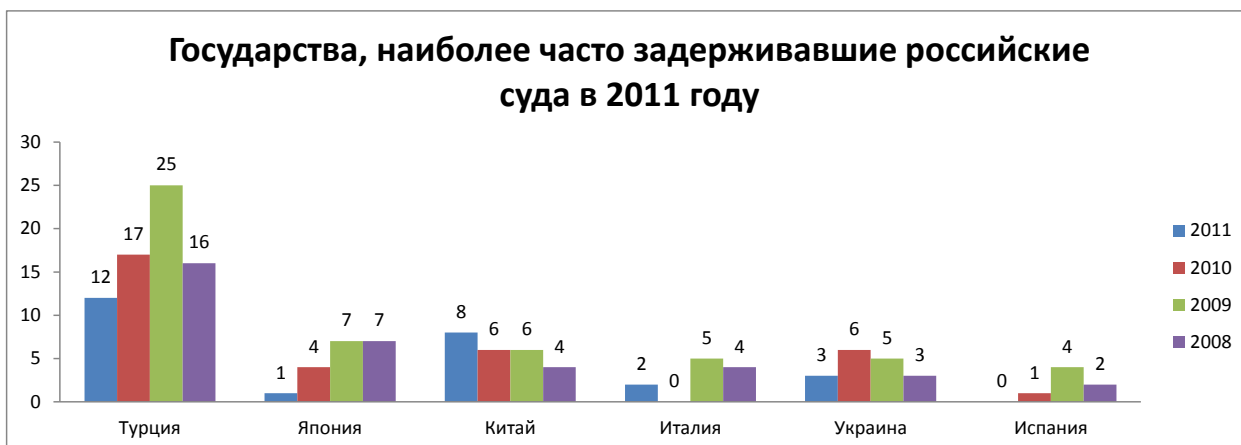


Рисунок 8

Средний показатель инспекций с задержаниями по стране в 2011 г. составил 3,4%. Государства, в которых уровень задержаний превысил средний, представлены на рисунке 9.



Рисунок 9

Показатели процентного соотношения количества задержаний к количеству проведенных инспекций отличаются существенно от показателей по абсолютным цифрам задержаний.

1.3. Структура недостатков, вскрытых на российских судах в иностранных портах

На рисунке 10 представлено количество недостатков, зафиксированных в иностранных портах на российских судах в период с 2007 по 2011 гг.

Так, за 2011 г. на российских судах выявлено менее 4.000 несоответствий, что на 9% меньше (на 386 несоответствий меньше), чем в предыдущем году при снижении общего количества инспекций на 13%.

Из графика очевидно, что количество выявленных на российских судах недостатков последовательно снижается. В целом, показатель количества замечаний в абсолютных цифрах в 2011 г. является самым маленьким за последние 5 лет. Однако, снижается и количество инспекций российских судов в иностранных портах.



Рисунок 10

В среднем, количество выявляемых несоответствий на 1 проведенную инспекцию в период с 2008 по 2011 гг. включительно не претерпело значительных изменений и колеблется в пределах 4 - 3 несоответствий на одну инспекцию. В то время как в 2007 г. этот показатель был несколько ниже.

В таблице 3 представлена структура всех недостатков, выявленных на российских судах в иностранных портах, и недостатков, приведших к задержаниям судов, по категориям в порядке убывания.

Таблица 3

Категория недостатков	Кол-во	% от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к задержанию	% от общего кол-ва	% от всех недостатков по категории
Навигация	643	16,26%	11	9,24%	1,71%
Пожаробезопасность	532	13,45%	21	17,65%	3,95%
Спасательные средства	436	11,02%	13	10,92%	2,98%
Жилые и рабочие условия - рабочие условия	366	9,25%	4	3,36%	1,09%
Водонепроницаемость/герметичность	305	7,71%	10	8,40%	3,28%
Свидетельства и документация - Документы	272	6,88%	0	0,00%	0,00%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	233	5,89%	4	3,36%	1,72%
Конструкция судна	214	5,41%	9	7,56%	4,21%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	159	4,02%	7	5,88%	4,40%
Аварийные системы	126	3,19%	8	6,72%	6,35%
Радиооборудование	105	2,65%	4	3,36%	3,81%
ОСПС	89	2,25%	0	0,00%	0,00%
Жилые и рабочие условия - жилые условия	85	2,15%	2	1,68%	2,35%
МКУБ	84	2,12%	8	6,72%	9,52%
Предотвращение загрязнения - Марпол, Приложение I	67	1,69%	10	8,40%	14,93%
Предотвращение загрязнения - Марпол, Приложение V	52	1,31%	0	0,00%	0,00%

Другое	51	1,29%	0	0,00%	0,00%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	31	0,78%	5	4,20%	16,13%
Предотвращение загрязнения - Марпол, Приложение VI	30	0,76%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Марпол, Приложение IV	22	0,56%	1	0,84%	4,55%
Грузовые операции, включая оборудования	20	0,51%	0	0,00%	0,00%
Сигналы тревоги	20	0,51%	1	0,84%	5,00%
Опасные грузы	8	0,20%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Марпол, Приложение II	4	0,10%	0	0,00%	0,00%
Всего	3954	-	118	-	2,98%

На рисунке 11 выявленные несоответствия представлены в виде диаграммы.



Рисунок 11

Наибольшее количество замечаний выявлено по категориям «навигация» (16%); «средства борьбы с пожаром» (14%); «спасательные средства» (11%); «условия жизни и труда – условия труда» (9%), «герметичность» (8%), «судовые свидетельства и документация – документы» (7%). Эти категории несоответствий в сумме составляют 65% всех несоответствий, обнаруженных на судах под флагом России в 2011 г.

Основные недостатки по категориям в ретроспективе 2007 – 2010 гг. наглядно изображены на рисунке 12.

В 2011 г. Парижский Меморандум перешел на новую систему кодирования несоответствий. С 2012 г. Токийский и Черноморский Меморандумы переходят на новую систему кодирования. Система значительно переработана в отношении предыдущей версии, несоответствия конвенционным требованиям перераспределены по группам и категориям в соответствии с Конвенциями. В связи с этим корректное сравнения характера выявленных несоответствий по категориям с предыдущими годами невозможно. Сравнительные таблицы представлены за 2007-2010 гг., и отдельно за 2011 г.



Рисунок 12

Уменьшение количества несоответствий в ретроспективе 2007 – 2010 гг. зарегистрировано практически по всем категориям несоответствий, кроме «стойчивость, конструкция и оборудование» (рост на 9%), «грузовая марка» (рост на 2%), «рабочие помещения» (рост на 3%).

Значительнее всех сократилось количество выявленных несоответствий по категориям «навигация» и «спасательные средства».

Максимальным на протяжении 4 лет остается количество несоответствий по категориям «навигация», «средства борьбы с пожаром», «спасательные средства», «стойчивость, конструкция и оборудование».

Необходимо отметить последовательное снижение количества выявляемых несоответствий по категориям «спасательные средства», «МАРПОЛ Приложение 1», «судовые свидетельства и документы», «МКУБ», «эксплуатационные недостатки, относящиеся к СОЛАС» (Рисунок 13).



Рисунок 13

Из выявленных несоответствий 3% оказались серьезными несоответствиями, приведшими к задержанию судов. На рисунке 14 представлены недостатки, ставшие причиной задержания российских судов в иностранных портах, с разделением по категориям несоответствий.

Недостатки, ставшие причиной задержания российских судов за рубежом в 2011 году

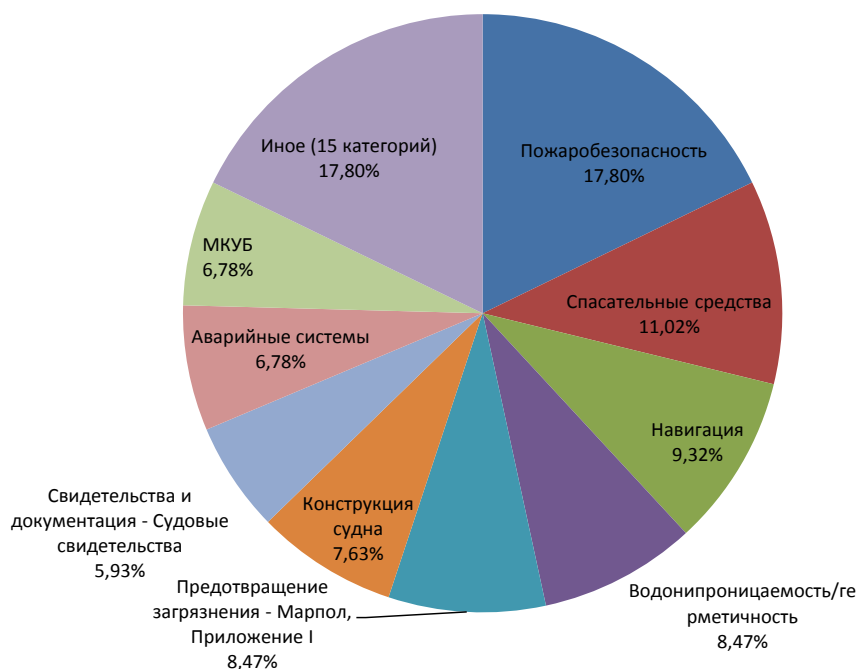


Рисунок 14

Пятьдесят четыре (54%) процента серьезных несоответствий были выявлены в категориях: «средства борьбы с пожаром» (18%), «спасательные средства» (11%), «навигация» (9%), «водонепроницаемость» (8%), «МАРПОЛ Приложение 1» (8%).

Несоответствия по категории «пожаробезопасность» занимают первое место среди всех несоответствий, приведших к задержаниям, ежегодно.

На рисунке 15 представлено общее количество несоответствий, приведших к задержаниям российских судов, в ретроспективе 2007 – 2010 гг.:



Рисунок 15

Наибольшее количество несоответствий, приведших к задержаниям, на протяжении четырех лет, зарегистрировано по категории «средства борьбы с пожаром». Несоответствия по этой категории с 2007 г. составляют практически 1/5 от всех несоответствий, приведших к задержанию на российских судах в иностранных портах.

Несоответствия, приведшие к задержанию, по категории «стойчивость, конструкция и оборудование» показывают стабильное снижение в ретроспективе 2007 – 2010 гг. (на 62% в 2010 г. от уровня 2007 г.).

Несоответствия, приведшие к задержанию, по категории «МКУБ» также показывают стабильное снижение в период 2007 – 2010 гг. (на 70% в 2010 г. от уровня 2007 г.).

Заметное снижение зарегистрировано и по несоответствиям, приведшим к задержанию, категории «грузовая марка».



Рисунок 16

Из 38 зарегистрированных задержаний российских судов в иностранных портах, 16 (42%) судов на момент задержания зарегистрированы в международном реестре, 12 (32%) судов на момент задержания зарегистрированы в государственном бербоут-чартерном реестре, 10 (26%) судов на момент задержания зарегистрированы в государственном реестре (рисунок 17).



Рисунок 17

По информации о задержанных в иностранных портах российских судов необходимо отметить следующие факты:

1. Одно судно («Сормовский-42») дважды задержано за отчетный период
2. Из 38 случаев задержаний в 16 случаях суда на момент задержания находились в международном реестре, в 12 случаях – в государственном бербоут-чартерном реестре, в 10 случаях – в государственном реестре.
3. В 30 случаях задержанное судно инспектировалось в российском порту менее чем за 90 дней до задержания;
4. В 33 случаях задержанное судно оформлялось на выход из российского порта менее чем за 1 месяц до задержания;
5. Есть случаи, когда суда после задержания заходили в российские порты, но проинспектированы не были («Волжский-40» (Ростов-на-Дону), «Пластун» (Владивосток), «Маджестик» (Северо-Курильск и Владивосток), «Омский-141» (Ростов-на-Дону),
6. Есть случаи, когда при инспектировании в российском порту на судах не выявлялись замечания, которые выявлялись в иностранных портах («Маркиз» Азов, «Золотая Колыма» Петропавловск-Камчатский, «Сормовский – 3060» Ростов-на-Дону, «Сильный» Ростов-на-Дону, «Атаман» Ростов-на-Дону, «Маджестик» Владивосток, «Ленкор» Ростов-на-Дону)

7. Есть случаи, когда судно выходило из порта без инспекции, хотя по формальным признакам инспекция требовалась («Алиот», Ейск).
8. 4 компании имели 2 и более задержаний своих судов в иностранных портах за отчетный период (ОАО «Западфлот» Калининград, «Северо-западный флот» Санкт-Петербург, «Северо-Западное пароходство» Санкт-Петербург, «Волжское пароходство» Нижний Новгород).

2. Контроль российских судов в российских портах

2.1. Сводные данные по российским портам

Количество судозаходов (всего и индивидуальных судов) посчитано по данным модуля «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах Российской Федерации», введенной в эксплуатацию приказом Минтранса № 140 от 20.08.2009 г. (Таблица 4)

Таблица 4

Порты / терминалы	Судозаходов		Инспекций					Оформлений выходов судов				
	всего	инд. судов	всего	с замечаниями		задержаний		всего	с замечаниями		задержаний	
				кол-во	%	кол-во	%		кол-во	%	кол-во	%
Азов	2959	380	380	302	79,47	6	1,58	2964	116	3,91	0	0,00
Александровский-на-Сахалине	0	0	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Амдерма	2	2	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Анадырь	59	26	2	2	100,0	1	50,0	0	0	-	0	-
Анапа	47	8	47	37	78,72	0	0,0	0	0	-	0	-
Архангельск	749	192	281	247	87,90	0	0,0	777	93	11,97	0	0,0
Астрахань	2536	380	477	146	30,61	5	1,05	1912	125	6,54	0	0,00
Беломорск	204	64	95	21	22,11	0	0,0	95	20	21,05	0	0,0
Беринговский	0	0	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Большой Камень	108	43	8	8	100,0	0	0,0	105	25	23,81	0	0,0
Бошняково	33	10	7	7	100,0	0	0,0	33	5	15,15	0	0,0
Ванино	1537	132	194	191	98,45	0	0,00	576	110	19,10	0	0,00
Варандей	68	37	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Витино	20	7	17	1	5,88	0	0,00	16	1	6,25	0	0,00
Владивосток	3542	571	1360	1333	98,01	66	4,85	1131	141	12,47	0	0,00
Восточный	1320	114	142	118	83,10	0	0,00	3	1	33,33	0	0,00
Выборг	80	55	28	16	57,14	0	0,00	65	4	6,15	0	0,00
Высоцк	395	68	55	27	49,09	0	0,0	353	1	0,28	0	0,0
Геленджик	4	3	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Де-Кастри	38	20	38	30	78,95	2	5,26	30	11	36,67	0	0,00

Порты / терминалы	Судозаходов		Инспекций					Оформлений выходов судов				
	всего	инд. судов	всего	с замечаниями		задержаний		всего	с замечаниями		задержаний	
				кол-во	%	кол-во	%		кол-во	%	кол-во	%
Диксон	0	0	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Дудинка	86	21	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Ейск	240	110	46	26	56,52	1	2,17	220	13	5,91	1	0,45
Зарубино	312	68	5	5	100,00	0	0,00	231	32	13,85	0	0,00
Игарка	0	0	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Кавказ	1177	277	84	75	89,29	0	0,00	611	0	0,00	0	0,00
Калининград	495	122	99	98	98,99	0	0,00	461	15	3,25	0	0,00
Кандалакша	76	23	30	1	3,33	0	0,00	73	1	1,37	0	0,00
Корсаков	1325	274	296	234	79,05	1	0,34	1196	183	15,30	0	0,00
Красногорск	0	0	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Кронштадт	27	19	19	15	78,95	0	0,00	31	7	22,58	0	0,00
Ломоносов	55	15	6	2	33,33	0	0,00	49	1	2,04	0	0,00
Магадан	331	81	70	55	78,57	3	4,29	409	97	23,72	0	0,00
Махачкала	290	67	58	16	27,59	0	0,00	284	13	4,58	0	0,00
Мезень	28	11	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Москальво	9	8	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Мурманск	2191	282	804	165	20,52	12	1,49	2103	126	5,99	4	0,19
Мыс Лазарева	0	0	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Нарьян-Мар	43	21	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Находка	921	187	359	314	87,47	2	0,56	181	70	38,67	1	0,55
Находка-нефтепорт	683	89	181	176	97,24	11	6,08	1157	235	20,31	1	0,09
Невельск	390	97	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Николаевск-на-Амуре	79	30	14	10	71,43	0	0,00	131	23	17,56	0	0,00
Новороссийск	1656	210	600	499	83,17	3	0,50	229	40	17,47	0	0,00
Ольга	350	66	40	37	92,50	1	2,50	352	80	22,73	0	0,00
Оля	141	57	29	14	48,28	0	0,00	140	9	6,43	0	0,00
Онега	46	21	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-

Порты / терминалы	Судозаходов		Инспекций					Оформлений выходов судов				
	всего	инд. судов	всего	с замечаниями		задержаний		всего	с замечаниями		задержаний	
				кол-во	%	кол-во	%		кол-во	%	кол-во	%
Охотск	0	0	0	0	-	0	-	126	17	13,49	0	0,00
Певек	28	19	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Петропавловск-Камчатский	1223	317	370	228	61,62	0	0,00	1236	255	20,63	0	0,00
Пластун	602	76	50	47	94,00	0	0,00	627	108	17,22	1	0,16
Поронайск	0	0	0	0	-	0	-	4	1	25,00	0	0,00
Посьет	147	32	1	1	100,00	0	0,00	86	12	13,95	0	0,00
Пригородное	171	14	21	15	71,43	0	0,00	0	0	-	0	-
Приморск	218	24	34	3	8,82	0	0,00	156	1	0,64	0	0,00
Провидения	25	14	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Ростов-на-Дону	4920	727	654	303	46,33	11	1,68	4977	202	4,06	1	0,02
Рудная Пристань	123	33	38	36	94,74	0	0,00	128	36	28,13	0	0,00
Санкт-Петербург (устьевой)	398	44	69	62	89,86	0	0,00	398	40	10,05	0	0,00
Санкт-Петербург	2044	332	287	255	88,85	0	0,00	827	133	16,08	0	0,00
Светлая	120	24	31	31	100,0	0	0,00	126	39	30,95	0	0,00
Славянка	480	128	79	75	94,94	1	1,27	223	47	21,08	2	0,90
Советская Гавань	354	82	115	114	99,13	1	0,87	236	79	33,47	1	0,42
Сочи	264	33	75	70	93,33	12	16,0	152	98	64,47	0	0,00
Таганрог	407	110	38	23	60,53	2	5,26	408	6	1,47	1	0,25
Тамань	1223	151	14	10	71,43	0	0,00	1178	0	0,00	0	0,00
Темрюк	219	75	49	45	91,84	0	0,00	39	25	64,10	0	0,00
Тикси	0	0	17	15	88,24	0	0,00	0	0	-	0	-
Туапсе	298	63	54	54	100,0	2	3,70	124	20	16,13	0	0,00
Углегорск	32	16	27	25	92,59	0	0,00	48	26	54,17	0	0,00
Усть-Камчатский	0	0	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Усть-Луга	357	114	97	73	75,26	1	1,03	203	37	18,23	1	0,49
Хатанга	0	0	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Холмск	1307	87	158	144	91,14	0	0,00	560	79	14,11	0	0,00

Порты / терминалы	Судозаходов		Инспекций					Оформлений выходов судов				
	всего	инд. судов	всего	с замечаниями		задержаний		всего	с замечаниями		задержаний	
				кол-во	%	кол-во	%		кол-во	%	кол-во	%
Чажма	0	0	0	0	-	0	-	3	2		0	0,00
Шахтерск	53	16	19	18	94,74	0	0,0	49	12	24,49	0	0,0
Эгвекинот	37	11	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Южно-Курильск	592	92	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-
Всего по РФ	40294	2903	8168	5875	71,93	144	1,76	27832	2873	10,32	14	0,05

Всего на российских судах в российских портах проведено более 8000 инспекций, что на 3% больше, чем в 2010 г. Из них 72% - инспекции с несоответствиями конвенционным требованиям, что на 10% больше, чем в 2010 г. Зарегистрировано 144 задержания российских судов, что составляет 1,8% от количества инспекций.



Рисунок 18

В ретроспективе 5 лет (2007-2011 гг.) количество инспекций российских судов в российских портах постепенно увеличивается, максимальное количество инспекций проведено в 2011 г. Процент инспекций с несоответствиями колеблется от 60% (в 2010 г.) до 72% (2009 г. и 2011 г.). Максимальное количество задержаний в арифметическом выражении (144 задержания) зарегистрировано в 2011 г., в процентном соотношении – (2,3% от количества проведенных инспекций) в 2008 г. (рисунок 18).

2.2. Структура недостатков, вскрытых на российских судах в российских портах

За 2011 год на российских судах в российских портах выявлено более 34.000 несоответствий конвенционным требованиям, что на 23% больше, чем в 2010 г. (рисунок 19).



Рисунок 19

В ретроспективе пятилетнего периода (2007 – 2011 гг.) количество несоответствий колеблется от 28.000 до 34.000, минимальное количество выявленных недостатков зафиксировано в 2010 г., максимальное – в 2011 г.

Максимальное количество несоответствий, приведших к задержанию зафиксировано в 2009 г., минимальное – в 2010 г. В среднем, количество несоответствий, приведших к задержанию колеблется от 188 до 364.

Максимальное среднее количество несоответствий на 1 инспекцию зарегистрировано в 2008 г. и составило 5,59, минимальное – в 2010 г., 3,53.

Распределение выявленных несоответствий по категориям в порядке убывания представлено в таблице 5.

Таблица 5

Категория недостатков	Кол-во	% от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к задержанию	% от общего кол-ва	% от всех недостатков в по категории
Навигация	7264	21,05%	28	7,73%	0,39%
Спасательные средства	4530	13,13%	70	19,34%	1,55%
Остойчивость, конструкция и оборудование	4295	12,45%	28	7,73%	0,65%
Средства борьбы с пожаром	3155	9,14%	68	18,78%	2,16%
Судовые свидетельства и документы	2341	6,78%	31	8,56%	1,32%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	1907	5,53%	17	4,70%	0,89%
Грузовая марка	1724	5,00%	30	8,29%	1,74%
Загрязнение морской среды – приложение I	1365	3,96%	14	3,87%	1,03%
Радиооборудование	1241	3,60%	13	3,59%	1,05%
Эксплуатационные недостатки, относящиеся к СОЛАС	1174	3,40%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение несчастных случаев	1077	3,12%	0	0,00%	0,00%
Рабочие помещения	853	2,47%	3	0,83%	0,35%
Экипаж	633	1,83%	40	11,05%	6,32%
Несоответствия, относящиеся к МКУБ	541	1,57%	4	1,10%	0,74%
Швартовное устройство	429	1,24%	1	0,28%	0,23%
Эксплуатационные недостатки, относящиеся к МАРПОЛ	342	0,99%	0	0,00%	0,00%
Загрязнение морской среды – приложение V	326	0,94%	0	0,00%	0,00%
Жилые помещения	324	0,94%	0	0,00%	0,00%

Категория недостатков	Кол-во	% от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к задержанию	% от общего кол-ва	% от всех недостатков в по категории
Сигналы тревоги	177	0,51%	1	0,28%	0,56%
Дополнительные меры по охране	173	0,50%	2	0,55%	1,16%
Пища и снабжение	159	0,46%	0	0,00%	0,00%
Груз	109	0,32%	3	0,83%	2,75%
Дополнительные меры по безопасности мореплавания	89	0,26%	0	0,00%	0,00%
Иные недостатки	88	0,26%	0	0,00%	0,00%
Загрязнение морской среды – приложение III	76	0,22%	0	0,00%	0,00%
Танкеры (несоответствия, характерные для танкеров)	55	0,16%	9	2,49%	16,36%
МАРПОЛ Приложение IV	25	0,07%	0	0,00%	0,00%
Загрязнение морской среды – приложение II	22	0,06%	0	0,00%	0,00%
ILO 180	8	0,02%	0	0,00%	0,00%
Загрязнение морской среды – МАРПОЛ Приложение VI	5	0,01%	0	0,00%	0,00%
Всего	34507	-	362	-	1,05%

Основные категории выявленных в 2011 г. несоответствий конвенционным требованиям: навигация (21%); спасательные средства (13%); остойчивость, конструкция и оборудование (13%); средства борьбы с пожаром (9%); судовые свидетельства и документы (7%). В сумме эти несоответствия составляют более 60% несоответствий, обнаруженных на российских судах в российских портах.

Диаграмма по таблице 5 с распределением выявленных несоответствий по категориям представлена на рисунке 20.



Рисунок 20

В ретроспективе пяти лет (2007 г. – 2011 г.) наибольшее количество несоответствий регистрируется по категориям «навигация», «спасательные средства», «средства борьбы с пожаром», «Остойчивость, конструкция и оборудование» (рисунок 21).

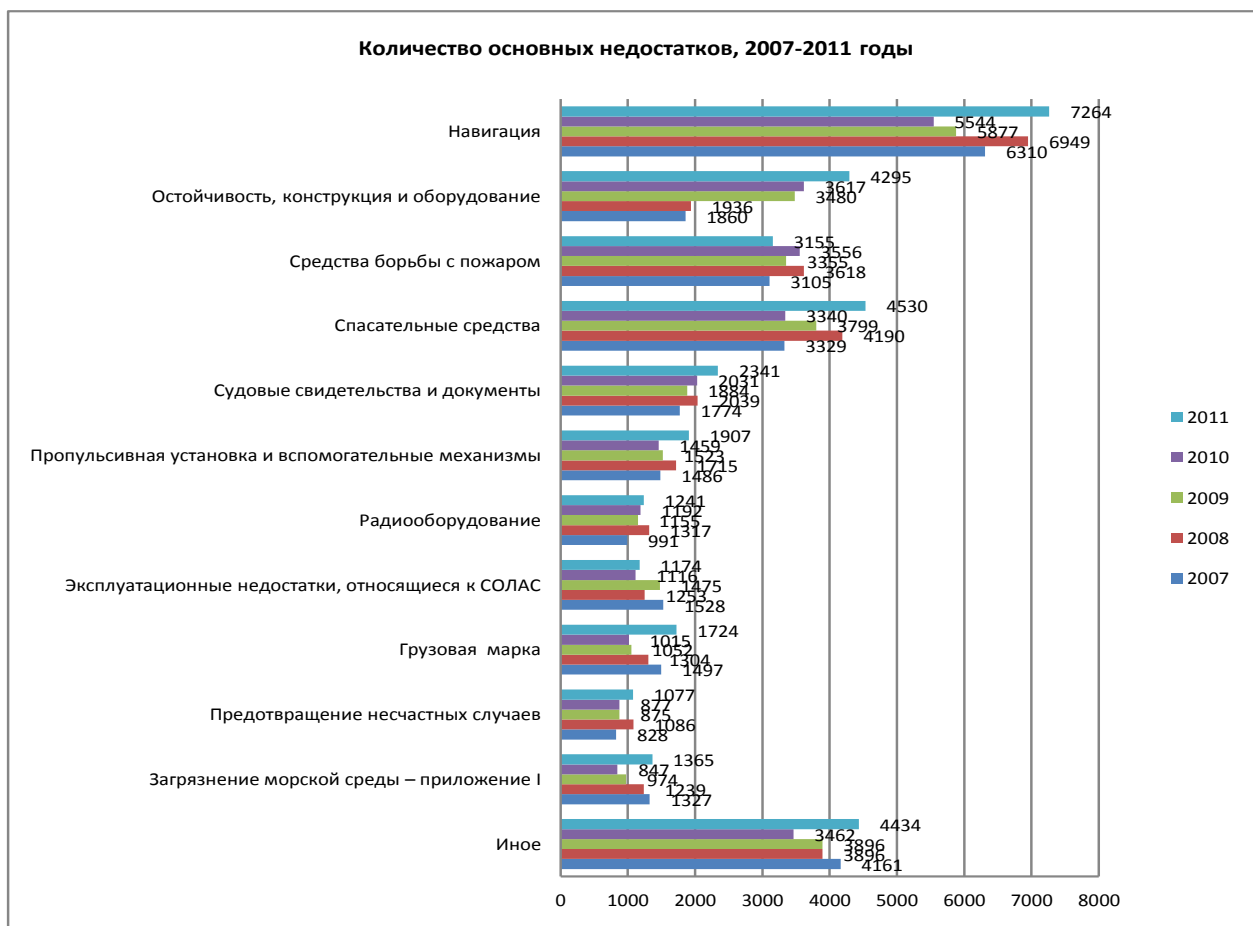


Рисунок 21

В 34000 несоответствий, выявленных на российских судах в российских портах 362 несоответствия (1%) привели к задержаниям судов.

В таблице 5 и на рисунке 22 представлены такие несоответствия с распределением по категориям.



Рисунок 22

Наибольшее количество несоответствий, приведших к задержанию, зарегистрировано по категории «спасательные средства» (19%), «средства борьбы с пожаром» (19%), «экипаж» (11%), «судовые свидетельства и документы» (9%). В сумме эти несоответствия составили 58% всех несоответствий, приведших к задержаниям.

По отношению к 2010 г. в два раза возросло количество замечаний, приведших к задержанию, по категориям «спасательные средства» и «средства борьбы с пожаром»

Количество недостатков, приведших к задержанию, в ретроспективе 2007 – 2011 гг. представлено на рисунке 23.



Рисунок 23

В ретроспективе за 5 лет можно отметить следующие факты:

1. Максимальное количество замечаний, приведших к задержаниям, зарегистрировано по замечаниям категории «спасательные средства», минимальное количество – по категории «эксплуатационные недостатки, относящиеся к СОЛАС»;
2. Значительное количество замечаний, приведших к задержаниям, зарегистрировано по категориями «средства борьбы с пожаром», «навигация»;
3. Рост количества несоответствий по категории «остойчивость, конструкция и оборудование» на протяжении всего периода;
4. В 2011 г. практически в два раза увеличилось количество замечаний по категории «средства борьбы с пожаром» от среднего количества по предыдущим четырем годам;
5. Количество замечаний, приведших к задержанию, по категории «грузовая марка» в 2011 г. составило максимум за пятилетний период.

3. Контроль иностранных судов в российских портах

3.1. Сводная таблица по Меморандумам

Всего за 2011 год в портах России проведено 3365 инспекций иностранных судов, из них инспекций с замечаниями 2562 (76%), оформлено 138 задержаний (уровень задержаний составил 4%) (Таблица 6).

Таблица 6

Меморандум	Инспекции иностранных судов				
	всего	с замечаниями		с задержаниями	
Парижский Меморандум	1024	738	72,07%	22	2,15%
Токийский Меморандум	1136	863	75,97%	25	2,20%
Черноморский Меморандум	1205	961	79,75%	91	7,55%
Всего	3365	2562	76,14%	138	4,10%

Традиционно, минимальный уровень инспекций с замечаниями зарегистрирован в портах Парижского Меморандума (72%), максимальный – в портах Черноморского Меморандума (80%) (Рисунок 24).

Минимальный уровень задержаний зарегистрирован в портах Парижского меморандума, максимальный – в портах Черноморского Меморандума.

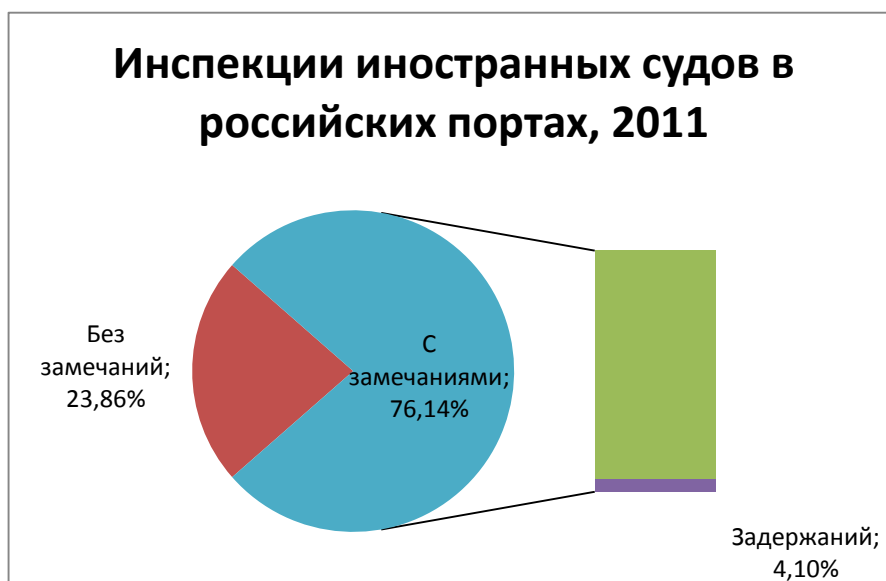


Рисунок 24

На рисунке 25 представлена информация по количеству проведенных инспекций иностранных судов в портах России в период с 2007 по 2011 гг. По представленным данным можно сделать следующие выводы:

1. Количество инспекций иностранных судов в российских портах ежегодно снижается. Максимальное количество инспекций проведено в 2008 г. – 4100 инспекций. Минимальное количество инспекций проведено в 2011 г. – 3365 инспекций.
2. Количество задержаний иностранных судов в российских портах и процентное соотношение задержаний к общему количеству проведенных инспекций также снижается. Максимальное количество задержаний (242 - 5,9%) оформлено в 2008 г. Минимальное количество задержаний (138 – 4,1%) оформлено в 2011 г.
3. При этом, уровень инспекций с выявленными несоответствиями к общему числу проведенных инспекций значительно не меняется и колеблется в диапазоне от 76% до 78%.



Рисунок 25

3.2. Сводные данные по российским портам

Данные по судозаходу и инспектированию распределились соответственно таблице 7. Судозаход (общий и индивидуальный) подсчитан по данным модуля «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах Российской Федерации», введенной в эксплуатацию приказом Минтранса № 140 от 20.08.2009 г.

Таблица 7

Порты	Судозаходы		Всего инспекций				
	Всего	Инд. Судов	всего	с замечаниями		с задержаниями	
				всего	%	всего	%
Архангельск	205	75	9	6	66,67%	0	0,00%
Астрахань	224	59	56	42	75,00%	0	0,00%
Ванино	630	264	100	68	68,00%	0	0,00%
Витино	87	48	4	1	25,00%	0	0,00%
Выборг	365	191	15	3	20,00%	0	0,00%
Высоцк	429	165	8	0	0,00%	0	0,00%
Геленджик	195	14	26	18	69,23%	0	0,00%
Де-Кастри	112	19	7	6	85,71%	0	0,00%
Зарубино	71	28	1	1	100,00%	0	0,00%
Магадан	26	11	5	5	100,00%	0	0,00%
Невельск	51	22	10	8	80,00%	0	0,00%
Петропавловск-Камчатский	23	18	2	2	100,00%	0	0,00%
Пригородное	244	22	22	1	4,55%	0	0,00%
Приморск	900	165	29	1	3,45%	0	0,00%
Таганрог	436	181	46	30	65,22%	0	0,00%
Туапсе	574	286	169	104	61,54%	0	0,00%
Усть-Луга	993	452	38	11	28,95%	0	0,00%
Шахтерск	38	10	1	0	0,00%	0	0,00%
Санкт-Петербург	5910	1431	207	152	73,43%	1	0,48%
Владивосток	2118	475	292	247	84,59%	2	0,68%
Ростов-на-Дону	1321	309	104	79	75,96%	1	0,96%

Порты	Судозаходы		Всего инспекций				
	Всего	Инд. Судов	всего	с замечаниями		с задержаниями	
				всего	%	всего	%
Калининград	2221	824	65	48	73,85%	1	1,54%
Восточный	1362	458	246	158	64,23%	4	1,63%
Ейск	1001	319	119	97	81,51%	3	2,52%
Находка	1136	392	150	114	76,00%	4	2,67%
Славянка	262	75	63	63	100,00%	2	3,17%
Находка-нефтепорт	183	104	71	43	60,56%	3	4,23%
Посьет	214	92	69	66	95,65%	3	4,35%
Азов	847	288	132	126	95,45%	6	4,55%
Холмск	239	85	22	20	90,91%	1	4,55%
Кавказ	576	224	65	55	84,62%	3	4,62%
Мурманск	778	438	56	29	51,79%	3	5,36%
Темрюк	588	206	71	58	81,69%	4	5,63%
Корсаков	358	136	66	52	78,79%	5	7,58%
Новороссийск	3997	1487	933	770	82,53%	77	8,25%
Тамань	66	62	42	37	88,10%	4	9,52%
Советская Гавань	57	29	9	9	100,00%	1	11,11%
Сочи	814	125	35	32	91,43%	10	28,57%
Кандалакша	3	3	0	0	0,00%	0	0,00%
Махачкала	497	55	0	0	0,00%	0	0,00%
Москальво	21	4	0	0	0,00%	0	0,00%
Ольга	5	4	0	0	0,00%	0	0,00%
Онега	8	6	0	0	0,00%	0	0,00%

Порты	Судозаходы		Всего инспекций				
	Всего	Инд. Судов	всего	с замечаниями		с задержаниями	
				всего	%	всего	%
Пластун	111	17	0	0	0,00%	0	0,00%
Провидения	3	1	0	0	0,00%	0	0,00%
Углегорск	21	9	0	0	0,00%	0	0,00%
Южно-Курильск	23	5	0	0	0,00%	0	0,00%
Всего по РФ	30343		3365	2562	76,14%	138	4,10%

Наибольший уровень задержаний иностранных судов зарегистрирован в порту Сочи (29% от уровня инспектирования).

Уровень задержаний в два и более раз превышающий средний уровень задержаний по стране зарегистрирован в портах Новороссийск (8,25%), Тамань (9,52%), Сочи (28,57%). При этом в порту Новороссийск уровень задержаний за период с 2009 г. по 2011 г. остается стабильным на уровне 7-8,5% от количества инспекций. В Тамани инспекция портового контроля функционирует только второй год. В порту Сочи уровень задержаний увеличивается с 2010 г.

Значительно сократился уровень задержаний иностранных судов в портах Ростов-на-Дону (2009 – 15%, 2010 – 11%, 2011 – 1%), Ейск (2009 – 10%, 2010 – 10%, 2011 – 3%), Славянка (2009 – 15%, 2010 – 10%, 2011 – 3%). Порт Ростов-на-Дону по результатам 2011 г. перешел из списка портов с уровнем задержаний выше среднего, в список с уровнем задержания ниже среднего.

В портах Астрахань, Ванино, Выборг, Геленджик, Пригородное, Приморск, Таганрог, Туапсе, Усть-Луга случаев задержания иностранных судов не зарегистрировано. При этом, по данным инспектирования можно сделать вывод, что суда в лучшем техническом состоянии заходили в порты Пригородное и Приморск.

Уровень задержаний в два и более раз меньше среднего по стране зарегистрирован в портах (кроме перечисленных в предыдущем абзаце) Санкт-Петербург, Владивосток, Ростов-на-Дону, Калининград, Восточный.

В портах и терминалах Кандалакша, Махачкала, Москальво, Ольга, Онега, Пластун, Провидения, Углегорск, Южно-Курильск при наличии иностранного судозахода инспекций не зарегистрировано.

Уровень задержаний портов и терминалов Архангельск, Витино, Высоцк, Де-Кастри, Зарубино, Магадан, Невельск, Петропавловск-Камчатский, Шахтерск, Советская Гавань не принимался во внимание, так как годовое количество инспекций в этих портах не превысило 10.

3.3. Инспекции иностранных судов в портах РФ по государствам флага

Таблица 8

Государство флага	Инспекций	Инд. судов	В т.ч. с недостатками	% инсп. с недостатками	Задержаний	% задержаний
Азербайджан	4	4	2	50,00%	0	0,00%
Албания	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Алжир	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Антигуа и Барбуда	54	51	39	72,22%	1	1,85%
Багамские острова	69	64	45	65,22%	1	1,45%
Бангладеш	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Барбадос	8	6	7	87,50%	0	0,00%
Белиз	105	88	88	83,81%	2	1,90%
Бельгия	10	9	6	60,00%	0	0,00%
Бермудские острова (Великобритания)	3	3	2	66,67%	0	0,00%
Болгария	8	7	7	87,50%	0	0,00%
Боливия	3	3	3	100,00%	2	66,67%
Вануату	8	7	6	75,00%	0	0,00%
Великобритания	12	11	7	58,33%	0	0,00%
Вьетнам	18	16	18	100,00%	2	11,11%
Германия	11	10	6	54,55%	0	0,00%

Государство флага	Инспекций	Инд. судов	В т.ч. с недостатками	% инсп. с недостатками	Задержаний	% задержаний
Гибралтар (Великобритания)	15	14	8	53,33%	0	0,00%
Гонконг, Китай	73	64	42	57,53%	2	2,74%
Греция	96	82	36	37,50%	2	2,08%
Грузия	34	27	34	100,00%	10	29,41%
Дания	28	27	16	57,14%	1	3,57%
Доминика	11	10	11	100,00%	0	0,00%
Египет	7	5	7	100,00%	1	14,29%
Израиль	2	2	1	50,00%	0	0,00%
Индия	12	11	9	75,00%	0	0,00%
Индонезия	3	2	2	66,67%	0	0,00%
Иран, Исламская Республика	39	24	33	84,62%	0	0,00%
Испания	3	3	1	33,33%	0	0,00%
Италия	37	34	20	54,05%	0	0,00%
Казахстан	15	15	9	60,00%	0	0,00%
Каймановы острова (Великобритания)	7	6	5	71,43%	0	0,00%
Камбоджа	371	201	354	95,42%	19	5,12%
Кипр	93	79	48	51,61%	0	0,00%
Кирибати	10	7	10	100,00%	1	10,00%
Китай	56	46	24	42,86%	0	0,00%
Коморские острова	46	33	42	91,30%	3	6,52%
Корея, Корейской Народно-Демократической Республики	58	30	58	100,00%	5	8,62%
Корея, Республика	84	60	65	77,38%	0	0,00%

Государство флага	Инспекций	Инд. судов	В т.ч. с недостатками	% инсп. с недостатками	Задержаний	% задержаний
Кувейт	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Кюрасао	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Кюрасао (Нидерландские Антильские острова ранее)	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Латвия	3	3	2	66,67%	0	0,00%
Либерия	234	210	150	64,10%	2	0,85%
Ливан	3	3	3	100,00%	1	33,33%
Литва	3	2	1	33,33%	0	0,00%
Малайзия	4	3	3	75,00%	0	0,00%
Мальта	299	266	195	65,22%	5	1,67%
Маршалловы острова	110	102	75	68,18%	4	3,64%
Молдова	90	61	83	92,22%	9	10,00%
Монголия	18	13	18	100,00%	0	0,00%
Мьянма	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Нидерланды	32	32	22	68,75%	0	0,00%
Норвегия	16	16	8	50,00%	0	0,00%
Остров Мэн (Великобритания)	26	24	7	26,92%	0	0,00%
острова Кука	9	8	9	100,00%	1	11,11%
Панама	470	381	378	80,43%	14	2,98%
Польша	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Португалия	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Румыния	3	3	3	100,00%	0	0,00%
Сейшельские острова	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Сент-Винсент и Гренадины	78	69	66	84,62%	3	3,85%
Сент-Китс и Невис	62	40	55	88,71%	1	1,61%

Государство флага	Инспекций	Инд. судов	В т.ч. с недостатками	% инсп. с недостатками	Задержаний	% задержаний
Сингапур	56	54	34	60,71%	2	3,57%
Сирийской Арабской Республики	4	4	4	100,00%	2	50,00%
Словакия	2	1	2	100,00%	0	0,00%
Сьерра-Леоне	65	55	65	100,00%	5	7,69%
Тайвань, Китай	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Таиланд	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Танзания, Объединенная Республика	26	19	25	96,15%	7	26,92%
Того	19	13	18	94,74%	4	21,05%
Тувалу	11	8	10	90,91%	1	9,09%
тунисский	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Туркменистан	2	2	1	50,00%	0	0,00%
Турция	185	161	161	87,03%	19	10,27%
Украина	64	57	57	89,06%	6	9,38%
Филиппины	10	9	8	80,00%	0	0,00%
Финляндия	12	11	4	33,33%	0	0,00%
Франция	3	3	2	66,67%	0	0,00%
Хорватия	8	8	4	50,00%	0	0,00%
Швеция	3	3	1	33,33%	0	0,00%
Япония	7	7	4	57,14%	0	0,00%
Всего по РФ	3365	2727	2562	76,14%	138	4,10%

В 2011 г. в портах России проинспектированы суда 81 государства. При этом, в 2010 г. в портах России инспектировались суда 82 государств, а в 2009 – суда 86 государств (таблица 8).

Наибольшее количество инспекций проведено на судах под флагом Панамы (14%), Камбоджи (11%), Мальты (9%), Либерии (7%), Турции (6%), Маршалловых островов (3%), Белиза (3%).

На рисунке 26 представлены флаги, чьи суда наиболее часто инспектировались в портах РФ в период с 2007 по 2011 гг.

Количество инспекций судов под флагом Панамы, Турции и Белиза колеблется на одном уровне. Количество инспекций судов под флагом Камбоджи сократилось в 2010 г. и увеличилось в 2011 г. Количество инспекций судов под флагом Либерии сократилось в 2010 г. и осталось на том же уровне в 2011 г.

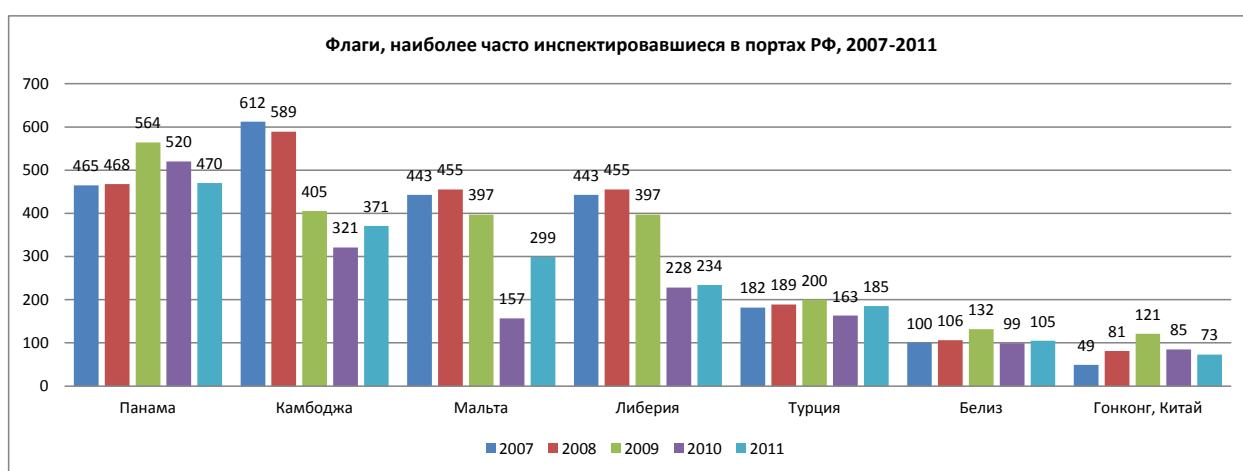


Рисунок 26

В 2011 г. уровень задержаний судов под флагами Вьетнама, Грузии, КНДР, Молдовы, Танзании, Того, Тувалу, Турции и Украины в два и более раз превышает средний уровень по стране (рассматривался уровень задержания по странам, имеющим более 10 инспекций).

Нулевой уровень задержаний зарегистрирован на судах под флагом Великобритании, Германии, Гибралтара (Великобритания), Доминики, Индии, Ирана, Италии, Казахстана, Кипра, Китая, Корейской Республики, Монголии, Нидерландов, Норвегии, Острова Мэн (Великобритания), Финляндии.

При этом из перечисленных флагов Монголия находится в «черном» списке флагов Парижского и Токийского Меморандумов. Гибралтар (Великобритания), Иран, Доминика находятся в «сером» списке флагов Парижского / Токийского Меморандумов.

Флаги с наибольшим процентом задержаний в ретроспективе 2007 – 2011 г. показаны на рисунке 27. По представленным данным можно сделать следующие выводы:

1. Процент задержаний судов под флагом КНДР снизился значительно, а флаг КНДР занимает верхние позиции «черных» списков флагов Парижского и Токийского Меморандумов;
2. Процент задержаний судов под флагом Сьерра-Леоне, Коморские острова, Сент-Китс и Невис демонстрирует устойчивую тенденцию к снижению;
3. Процент задержаний судов под флагом Грузии демонстрирует существенный рост.



Рисунок 27

3.4. Структура недостатков, вскрытых на иностранных судах в российских портах

В 2011 г. Парижский Меморандум перешел на новую систему кодирования несоответствий. С 2012 г. Токийский и Черноморский Меморандумы переходят на новую систему кодирования. Система значительно переработана в отношении предыдущей версии, несоответствия конвенционным требованиям перераспределены по группам и категориям в соответствии с Конвенциями. В связи с этим корректное сравнения характера выявленных несоответствий по категориям с предыдущими годами

невозможно. Сравнительные таблицы представлены за 2007-2010 гг., и отдельно за 2011 г.

В 2011 г. на иностранных судах выявлено более 17.000 несоответствий конвенционным требованиям, что на 15% меньше, чем в 2010 г. Выявленные несоответствия по категориям представлены в таблице 9. Несоответствия представлены по категориям в порядке убывания.

Таблица 9

Категория недостатков	Кол-во	% от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к задержанию	% от общего кол-ва	% от всех недостатков по категории
Навигация	3218	18,47%	42	11,60%	1,31%
Спасательные средства	2528	14,51%	64	17,68%	2,53%
Условия жизни и труда: условия труда	1986	11,40%	24	6,63%	1,21%
Пожаробезопасность	1477	8,48%	38	10,50%	2,57%
Радиооборудование	1121	6,43%	22	6,08%	1,96%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	1027	5,89%	16	4,42%	1,56%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	997	5,72%	12	3,31%	1,20%
Свидетельства и документация - Документы	955	5,48%	3	0,83%	0,31%
Конструкция судна	733	4,21%	42	11,60%	5,73%
Аварийные системы	689	3,95%	39	10,77%	5,66%
Водонепроницаемость/герметичность	675	3,87%	12	3,31%	1,78%
ОСПС	370	2,12%	1	0,28%	0,27%
МКУБ	273	1,57%	8	2,21%	2,93%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	249	1,43%	6	1,66%	2,41%
Жилые и рабочие условия - жилые условия	240	1,38%	1	0,28%	0,42%
Предотвращение загрязнения - Марпол,	206	1,18%	5	1,38%	2,43%

Категория недостатков	Кол-во	% от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к задержанию	% от общего кол-ва	% от всех недостатков по категории
Приложение I					
Сигналы тревоги	174	1,00%	21	5,80%	12,07%
Предотвращение загрязнения - Марпол, Приложение V	172	0,99%	0	0,00%	0,00%
Другое	164	0,94%	2	0,55%	1,22%
Грузовые операции, включая оборудования	74	0,42%	1	0,28%	1,35%
Предотвращение загрязнения - Марпол, Приложение IV	39	0,22%	3	0,83%	7,69%
Опасные грузы	35	0,20%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Марпол, Приложение VI	14	0,08%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Марпол, Приложение III	10	0,06%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Марпол, Приложение II	1	0,01%	0	0,00%	0,00%
Всего	17427	-	362	-	2,08%

Основные несоответствия на иностранных судах в российских портах выявлены по следующим категориям: «навигация» (19%), «спасательные средства» (15%), «условия жизни и труда: условия труда» (11%), «пожаробезопасность» (9%), «радиооборудование» (7%), «свидетельства и документация: судовые свидетельства» (6%), «пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (6%), «свидетельства и документация: документы» (6%). Эти категории составили 79% всех несоответствий, выявленных на иностранных судах в российских портах (рисунок 28).



Рисунок 28

Количество выявленных несоответствий, количество несоответствий, приведших к задержаниям и среднее количество замечаний на 1 инспекцию приведены в ретроспективе 2007 – 2011 гг. на рисунке 29.



Рисунок 29

В ретроспективе 5 лет наблюдается устойчивое снижение выявляемых несоответствий на иностранных судах, среднего количества несоответствий на 1 инспекцию, а также замечаний, приведших к задержанию.

Так, по итогам 2011 г. количество выявленных несоответствий сократилось на 33% от максимального количества несоответствий, зарегистрированных в 2008 г. и на 15% от уровня 2010 г.

Также наблюдается сокращение количества замечаний, приведших к задержанию. Наиболее резкое сокращение, практически вдвое, зарегистрировано по итогам 2011 г.

Выявленные недостатки по категориям в ретроспективе 2007 – 2010 гг. представлены на рисунке 30.



Рисунок 30

Снижение количества выявленных несоответствий в период 2007 – 2010 гг. зарегистрировано практически по всем категориям за исключением «средства борьбы с пожаром» (рост на 2%), «пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (рост на 7%), «судовые свидетельства и документы» (рост на 7%), «МАРПОЛ Приложение 1» (рост на 24%).

В 2011 г., несмотря на перераспределение замечаний внутри групп и категорий, максимальное количество несоответствий, в арифметическом выражении, зарегистрировано по категориям «навигация» и «спасательные средства». Далее по количеству несоответствий, достаточно неожиданно, поставлена группа замечаний «условия жизни и труда: условия труда», которую теоретически можно соотнести с категорией «рабочие помещения». Количество замечаний из категории «рабочие помещения», как правило, не достигало 1.000 за год, в то время как по результатам 2011 г. количество сопоставимых несоответствий возросло практически до 2.000 и значительно превысило количество несоответствий по категории «пожаробезопасность» (рисунок 31).



Рисунок 31



Рисунок 32

Среди несоответствий, выявляемых на иностранных судах в период 2007 – 2010 гг., к задержаниям, в основном, приводили несоответствия из категорий «средства борьбы с пожаром», «спасательные средства», «стойчивость, конструкция и оборудование», «навигация», «судовые свидетельства и документы» (рисунок 32).

По итогам 2011 г. максимальное количество несоответствий, приведших к задержанию, зарегистрировано по категории «спасательные средства», далее несоответствия по категориям «навигация», «конструкция судна», «аварийные системы», «пожаробезопасность» (рисунок 33).



Рисунок 33

4. Концентрированная инспекционная кампания по проверке судов под флагом РФ на предмет соответствия требованиям Международной конвенции о Грузовой марке

4.1. КИК на российских судах в российских портах

КИК проводилась во всех портах РФ в период с 10 августа по 30 ноября 2011 г. Всего за период проведено 1221 инспекция, из них 20 инспекций – задержаниями, проверено 1198 индивидуальных судов. Результаты представлены в таблице 10. Порты, отсутствующие в списке, не представили инспекционных отчетов по КИК в информационную систему.

Таблица 10

Порт	Всего инспекций	С задержаниями всего	Кол-во индивид. судов
Азов	139	2	139
Анадырь	3	1	3
Архангельск	42	1	42
Астрахань	121	0	121
Большой Камень	7	0	7
Ванино	13	0	13
Владивосток	193	11	186
Восточный	11	0	11
Выборг	5	0	5
Высоцк	19	0	19
Де-Кастри	3	0	3
Ейск	8	0	8
Кавказ	7	0	6
Калининград	14	0	14
Кандалакша	12	0	12
Корсаков	20	1	20
Магадан	9	0	8

Порт	Всего инспекций	С задержаниями всего	Кол-во индивид. судов
Махачкала	11	0	11
Мурманск	65	2	61
Находка	16	2	16
Находка-нефтепорт	17	0	17
Невельск	3	0	2
Николаевск-на-Амуре	10	0	10
Новороссийск	23	0	23
Ольга	26	0	26
Оля	11	0	11
Охотск	5	0	4
Петропавловск-Камчатский	18	0	18
Пластун	7	0	7
Посьет	10	0	9
Пригородное	9	0	7
Приморск	10	0	9
Ростов-на-Дону	98	0	97
Санкт-Петербург	192	0	187
Сов. Гавань	29	1	29
Сочи	11	0	10
Таганрог	41	1	41
Тамань	1	0	1
Темрюк	9	0	9
Туапсе	1	0	1
Углегорск	2	0	2
Усть-Луга	32	0	32
Холмск	15	0	15
Шахтерск	3	0	3

Порт	Всего инспекций	С задержаниями всего	Кол-во индивид. судов
ВСЕГО	1301	22	1275

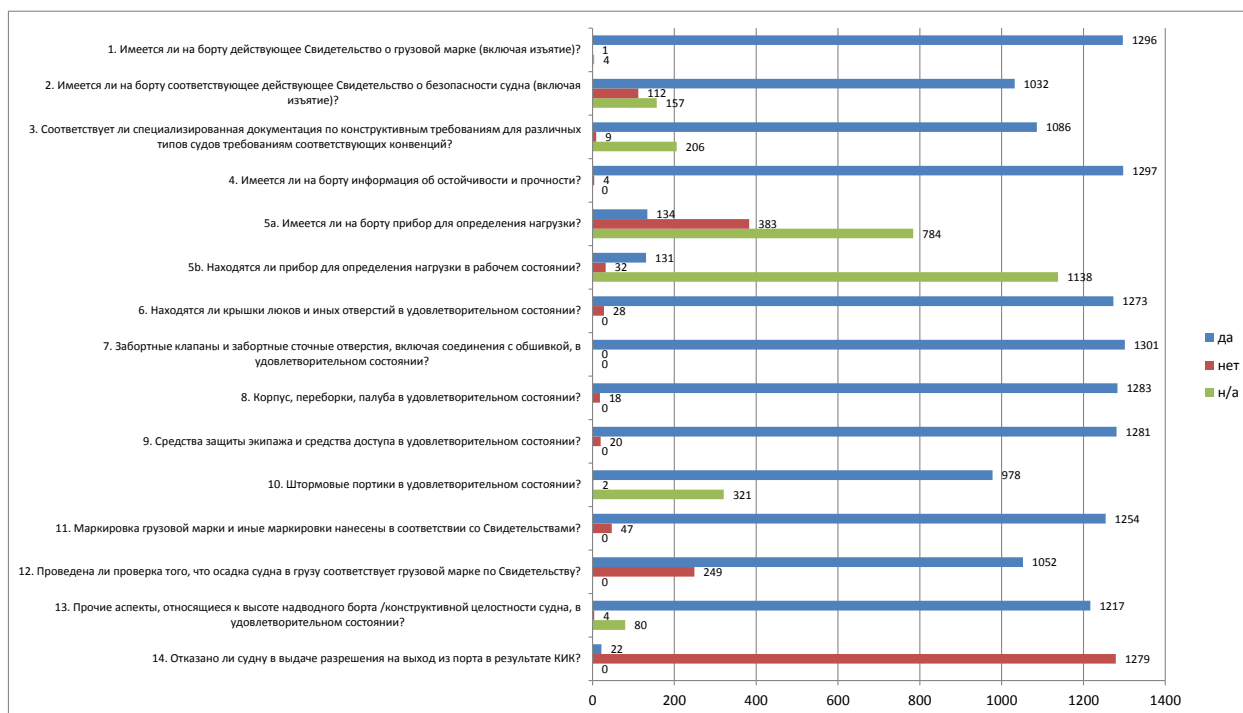


Рисунок 34

По результатам проверки выявлено, что

в 100% инспекций:

- имелось действующее Свидетельство о грузовой марке (включая изъятие);
- имелась информация об остойчивости и прочности;
- забортные клапаны и забортные сточные отверстия находились в удовлетворительном состоянии;

в 98% инспекций и более в удовлетворительном состоянии находились:

- крышки люков и других отверстий;
- корпус, переборки, палуба; и
- средства защиты экипажа и средства доступа;

в 30% инспекций на борту отсутствует требуемый прибор для определения нагрузки, при этом в 3% инспекций прибор находится в не рабочем состоянии;

в 9% инспекций на борту отсутствовало Свидетельство о безопасности судна (включая изъятие);

в 19% инспекций выявлено, что проверка на соответствие осадки судна в грузу грузовой марке по Свидетельству не проводилась.

4.2. КИК на российских судах в иностранных портах

В период с 1 сентября по 30 ноября российские суда также инспектировались на предмет КИК в иностранных портах. Всего проведено 183 инспекции, из них 34 инспекции – с выявленными несоответствиями, задержаний российских судов в иностранных портах по предмету КИК оформлено не было. Результаты инспектирования представлены на рисунке 35.

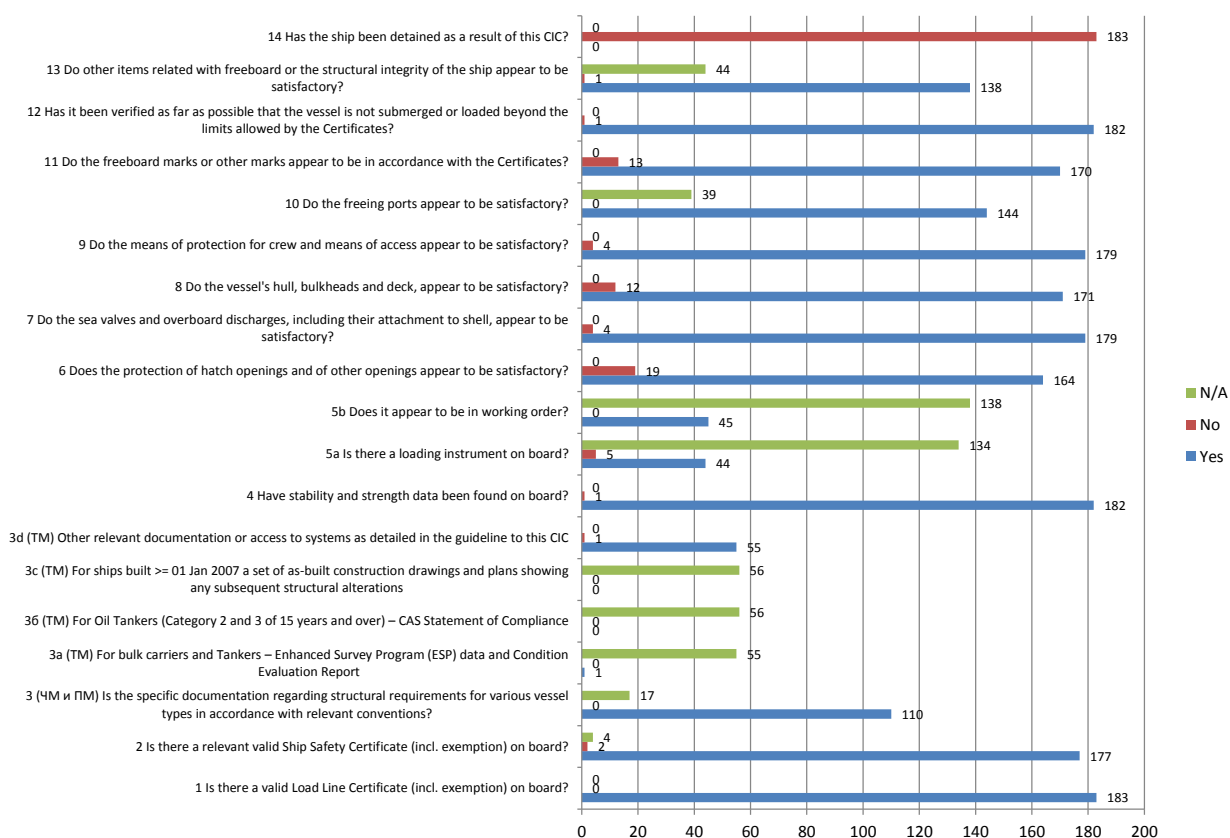


Рисунок 35

Наилучшие показатели достигнуты по следующим параметрам:

- Проведение проверки осадки судна в грузу на соответствие грузовой марке по Свидетельству;
- средства защиты экипажа;
- состояние забортных клапанов и сточных отверстий;
- наличие на борту информации об остойчивости;
- наличие на борту необходимых Свидетельств.

Наибольшее количество несоответствий выявлено по таким параметрам как:

- маркировка грузовой марки соответственно свидетельства;
- состояние крышек люков и иных отверстий;

Из 183 инспекций российских судов в иностранных портах, в 7% случаев (13 инспекций) проинспектированные российские суда предварительно не заходили в российские порты. Во всех остальных случаях суда предварительно были в российских портах, при этом в 32% случаев (59 заходов) российские суда проинспектированы в российских портах не были.

4.3. КИК на иностранных судах в российских портах

В портах РФ также проводилась КИК на иностранных судах по вопросам Меморандумов. Всего проведено 870 инспекций, выявлено 301 несоответствие, оформлено 7 задержаний (рисунок 36). На рисунке 37 представлены суммированные ответы на вопросник.

Как можно отметить наиболее проблематичным на иностранных судах оказались вопросы в отношении

- прибора для определения нагрузки;
- состояния крышек люков и иных отверстий;
- проведения проверки осадки судна в грузу на соответствие грузовой марке по Свидетельству.

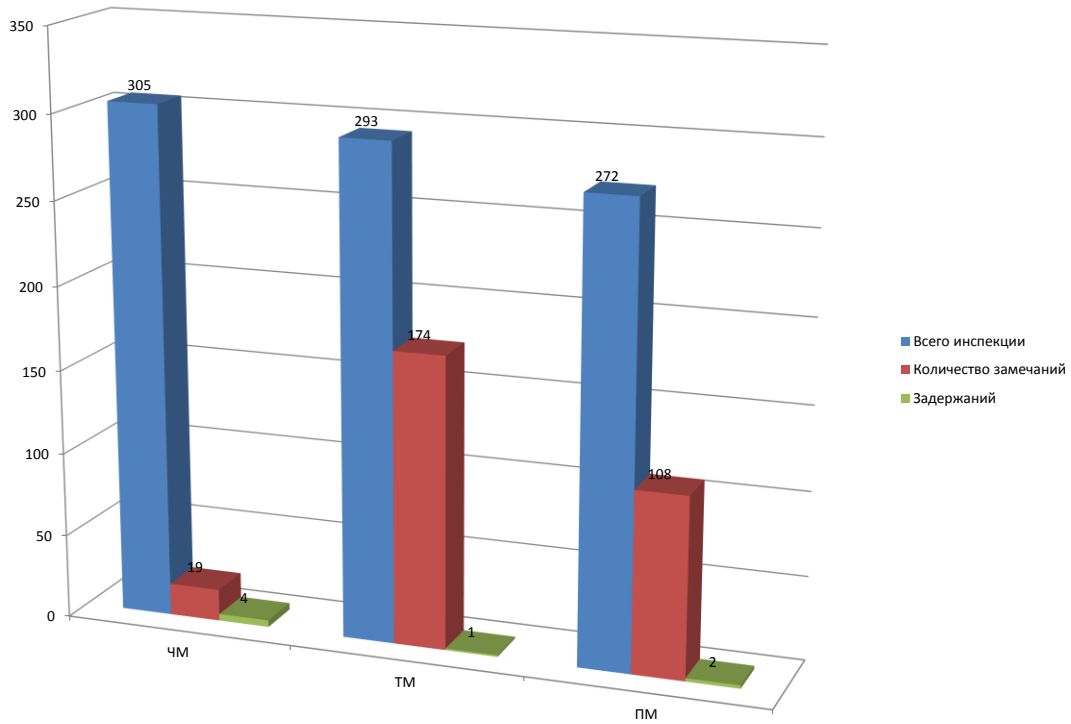


Рисунок 36

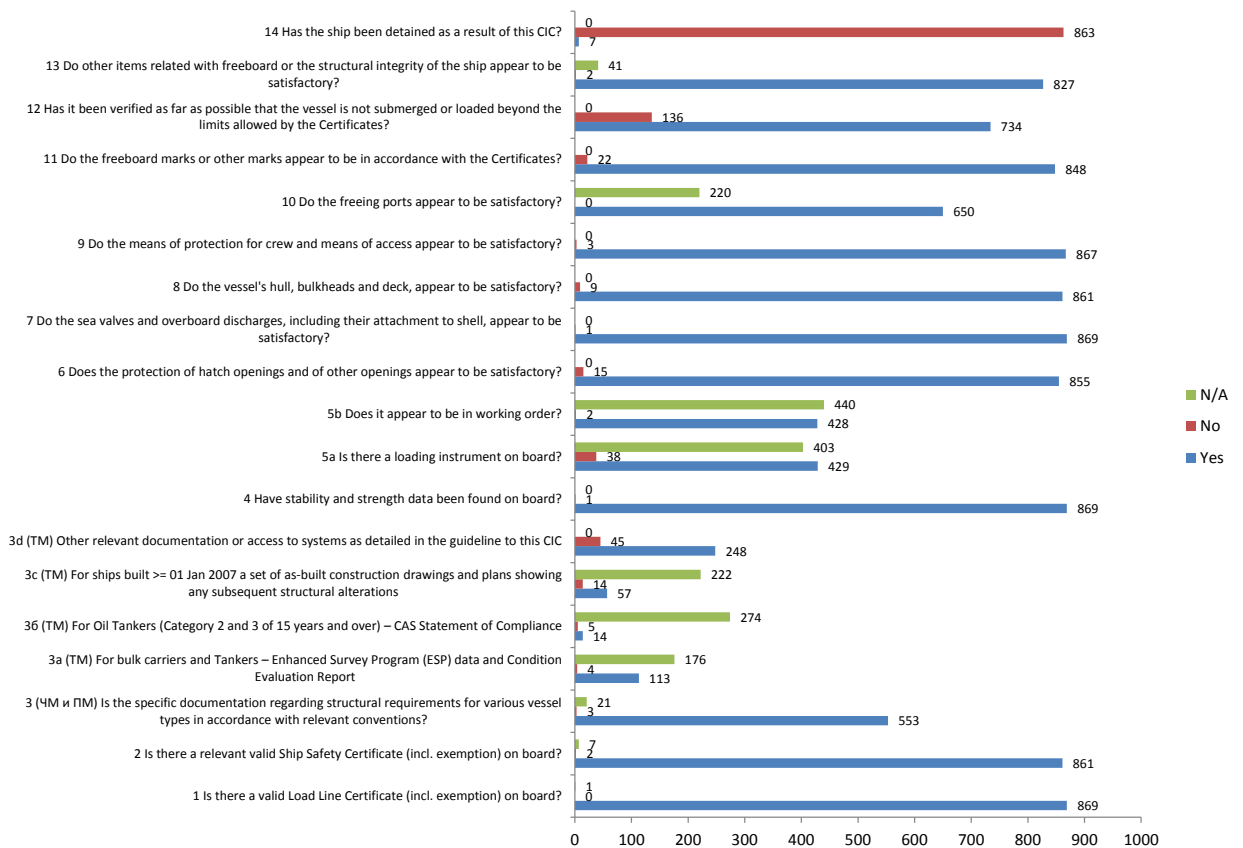


Рисунок 37

4.4. Национальная концентрированная инспекционная кампания на судах рыбопромыслового флота

КИК на рыбопромысловых судах проходила в период с 10 мая по 31 июля 2011 г. За этот период администрациями морских портов проведено 414 инспекций, проинспектировано 375 индивидуальных судов, задержано 61 судно.

На рисунке 38 представлена информация по инспектированию с разделением по портам.



Рисунок 38

Максимальное количество инспекций проведено в портах Мурманск, Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Калининград. В отчетный период в двух терминалах порта Невельск (Южно-Курильск и Курильск) зарегистрирован заход судов рыбопромыслового флота в количестве, превышающем 10 судозаходов, при этом результатов проведения КИК не представлено.

Вопросник предполагал проверку судов рыбопромыслового флота по трем направлениям: а именно:

- дипломы и свидетельства экипажа судна, судовые документы;
- готовность судна и экипажа к борьбе за живучесть;
- навигационное и радиообеспечение судна, готовность к использованию оборудования ГМССБ и средств навигации.

Максимальное количество несоответствий (в 50% инспекций) отмечено в разделе «готовность судна и экипажа к борьбе за живучесть». Из них в 7% инспекций члены экипажа судна не знают свои действия согласно Расписанию по тревогам. В 8% инспекций на судах отсутствуют в достаточном количестве индивидуальные и коллективные спасательные средства (с учетом укомплектованности и годности к использованию) и/или отсутствует необходимое оснащение мест посадки людей в коллективные спасательные средства. В 22% инспекций обнаружена неисправность системы сигнализации обнаружения пожара, в 9% неисправна внутрисудовая связь, в 2% неисправна авральная сигнализация. В 5% инспекций отсутствуют/негодны к использованию судовые системы пожаротушения, в 11% инспекций отсутствуют/негодны к использованию переносные средства пожаротушения, в 19% - отсутствуют комплекты пожарного, в 20% - отсутствуют/негодны к использованию дыхательные аппараты, в 7% инспекций - отсутствуют/негодны к использованию береговые переходные соединения, в 3% отсутствует обеспечение пожаробезопасного состояния помещений специальных категорий. В 2% - отсутствуют/негодны к использованию стационарные водоотливные средства, в 18% - отсутствуют/негодны к использованию переносные водоотливные средства, в 3% инспекций отсутствует/негодно к использованию аварийно-спасательное имущество по борьбе с водой. В 3% инспекций не обеспечена водонепроницаемость закрытий люков и горловин на открытых участках палуб и внутри надстроек, водонепроницаемых дверей и закрытий, иллюминаторов, вентиляционных раструбов, воздушных и мерительных труб, водонепроницаемых переборок и др. В 5% инспекций отсутствует судовая пиротехника или не соблюдаются требования по ее хранению и срокам годности.

Несоответствия в отношении дипломов и свидетельств, судовых документов обнаружены в 24% инспекций. Из них в 5% - отсутствуют рабочие дипломы. В 4% на судне отсутствуют квалификационные свидетельства экипажа. В 3% - отсутствуют свидетельства, подтверждающие прохождение подготовки по борьбе с пожаром по расширенной программе. В 2% - отсутствуют свидетельства, подтверждающие прохождение подготовки по оказанию первой медицинской помощи. В 5% инспекций на судне отсутствуют свидетельства специалиста по спасательным шлюпкам и плотам. В 2%

инспекций на судне отсутствуют свидетельства, подтверждающие прохождение начальной подготовки по борьбе за живучесть судна. В 13% инспекций на судне отсутствует СУБ. В 5% - отсутствует действующее Расписание по тревогам. В 7% - отсутствуют документы, подтверждающие проведение на судне регулярных учений по «общесудовой тревоге», тревоге «человек за бортом» и «шлюпочной тревоге».

Несоответствия в отношении навигационного обеспечения, радиообеспечения, готовности к использованию оборудования ГМССБ выявлены в 22% инспекций. Из них в 19% инспекций на судах отсутствуют откорректированные навигационные карты и пособия, в 4% инспекций на судах отсутствуют/негодны к использованию навигационные огни, лампы дневной сигнализации. В 3% инспекций на судах отсутствуют/негодны навигационные системы и средства навигации, в 3% инспекций на судах отсутствуют/негодны оборудование ГМССБ, в 3% инспекций на судах отсутствуют подтверждения о регистрации АРБ в Международном координационно-вычислительном центре.

Общие результаты представлены на рисунке 39. Вопросник представлен в приложении № 2 к отчету.

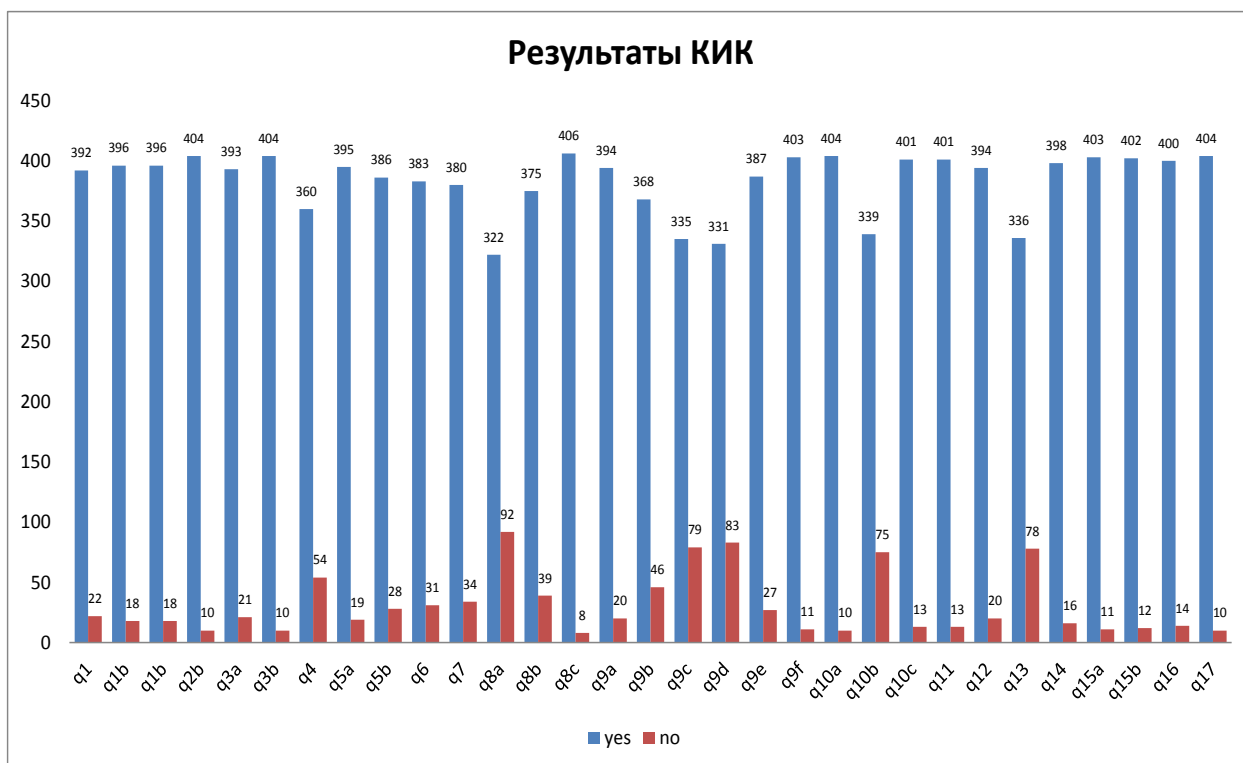


Рисунок 39

5. Инспекторский состав

На 2011 г. в администрациях морских портов Российской Федерации зарегистрировано 489 инспекторов портового контроля по российским и по иностранным судам. Из них 354 инспектора занимаются инспектированием российских судов, 135 – инспектированием иностранных судов в приоритете. Инспекторы по иностранным судам могут осуществлять инспектирование и российских судов.

Обучение инспекторов по российским судам проходит в трех морских образовательных учреждениях: ГМА им. адм. С. О. Макарова, ГМА им. адм. Ф. Ф. Ушакова, МГУ им. адм. Г. И. Невельского. Курсы в ГМА им. адм. Ф. Ф. Ушакова проходят при непосредственном содействии администрации порта Новороссийск. Курсы в МГУ им. адм. Г. И. Невельского проходят при непосредственном содействии администрации морских портов Приморского края, лекторов на курсы из числа практикующих инспекторов также направляют администрации морских портов Находка и Восточный.

Обучение инспекторов по иностранным судам, помимо морских образовательных учреждений Российской Федерации, организовано в виде:

- тематических семинаров в рамках меморандумов;
- лекционных курсов Европейского агентства по безопасности мореплавания;
- лекционного курса Торгово-Промышленной палаты Великобритании;
- программ обмена инспекторами в рамках меморандумов.

Ежегодно ИЦГПК по согласованию с капитанами морских портов готовит годовой план подготовки и переподготовки инспекторов портового контроля. Федеральное агентство морского и речного транспорта утверждает план подготовки. В 2011 г. предусматривалось проведение 36 учебных программ, выполнена – 31 программа. Всего планировалось к обучению / повышению квалификации 256 инспекторов, из них прошли обучение 227 инспекторов. По результатам 2011 г. план обучения / повышения квалификации выполнен на 89%.

6. Общие наблюдения

1. Российская Федерация как государство флага по итогам 2011 года сохраняет свои позиции в «белых» списках флагов Парижского и Токийского Меморандумов. В Парижском меморандуме российский флаг последовательно демонстрирует тенденцию к закреплению своей позиции в «белом» списке флагов с лучшим результатом (по 2011 г.) за последние десять лет. В Токийском же меморандуме положение российского флага улучшилось по сравнению с 2009 г. и 2010 г., но продолжает оставаться хуже, чем в 2008 и 2007 гг. В связи с этим представляется целесообразным обращать особое внимание на техническое состояние судов и исполнение экипажем всех процедур по обслуживанию судов, выходящих в рейсы в Азиатско-Тихоокеанский регион.
2. В 2011 году количество задержаний российских судов в иностранных портах существенно снизилось. Настолько низкий уровень задержаний российских судов в иностранных портах зарегистрирован впервые с 2000 г.
3. Традиционно, наибольшее количество задержаний судов под флагом России зарегистрировано в портах Турции. Необходимо также отметить рост количества задержаний российских судов в портах Китая. Кроме того, третий год подряд 100% российских судов, проинспектированных в Китае, имеют несоответствия конвенционным требованиям, выявленные китайскими морскими властями.
4. Наибольшее количество несоответствий конвенционным требованиям приведшим к задержаниям на российских судах зарегистрировано по категории «средства борьбы с пожаром». Этот показатель не улучшается в течение последних пяти лет. Также многочисленные несоответствия, повлекшие за собой задержания, выявлены по категориям «спасательные средства» и «навигация».
5. Количество инспекций российских судов в иностранных портах последовательно снижается на протяжении последних пяти лет.
6. Из списка задержанных в иностранных портах российских судов необходимо выделить следующее:
 - одно судно задержано за отчетный период дважды; 4 компании имели 2 и более задержаний своих судов в иностранных портах за отчетный период;

- в 30 случаях задержанное судно инспектировалось в российском порту менее чем за 90 дней до задержания; в 33 случаях задержанное судно оформлялось на выход из российского порта менее чем за 1 месяц до задержания;
 - 42% судов на момент задержания зарегистрированы в международном реестре.
7. По результатам прохождения российским судами концентрированной инспекционной кампании по конструктивной безопасности и грузовой марке в иностранных портах можно сделать вывод о полезности практики проведения аналогичной национальной КИК в российских портах.
 8. Количество инспекций российских судов в российских портах последовательно увеличивается. В 2011 г. в два раза увеличилось количество замечаний по категории «средства борьбы с пожаром».
 9. Количество инспекций иностранных судов в российских портах ежегодно снижается. Минимальное количество инспекций за период 2007-2011 гг. проведено в 2011 г. Количество задержаний иностранных судов в российских портах и процентное соотношение задержаний к общему количеству проведенных инспекций также снижается. При этом, уровень инспекций с выявленными несоответствиями к общему числу проведенных инспекций значительно не меняется.
 10. По итогам 2011 г. уровень задержаний судов под флагами Вьетнама, Грузии, КНДР, Молдовы, Танзании, Того, Тувалу, Турции и Украины в два и более раз выше среднего уровня по стране. Вместе с тем процент задержаний судов под флагом КНДР снизился значительно.

Приложение 1. Список задержанных судов под флагом РФ

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна	Основание для задержания
1	8866632	25.01.2011	Волго-Дон 5088	Констанца, Румыния	1. Безопасность мореплавания - ПРДР не функционирует; 2. Безопасность мореплавания - эхолот не функционирует.
2	8959142	26.01.2011	Волго-Дон 240	Ашдот, Израиль	Безопасность навигации - огни, звуковые сигналы.
3	8884933	26.01.2011	Сэйлквин	Алиага, Турция	1. Меры пожаробезопасности - изолированный трубопровод высокого давления не функционирует; 2. Меры пожаробезопасности - изолированный трубопровод высокого давления сломан.
4	7833119	29.01.2011	Сормовский-42	Копер, Словения	1. Конструкция - балластные, топливные и прочие танки не соответствуют требованиям; 2. Конструкция - переборки корродированы; 3. Аварийные системы - отсутствие практики выполнения тревоги оставления судна; 4. Безопасность навигации - световые огни, звуковые сигналы не соответствуют требованиям; 5. Спасательные средства - спасательные шлюпки не обслуживаются должным образом; 6. МАРПОЛ Приложение 1 - стандартное сливное устройство не соответствует требованиям; 7. МАРПОЛ Приложение 1 - сливное устройство сточных вод не соответствует требованиям.
5	9540340	02.02.2011	Дафна	Варна, Болгария	1. Меры пожаробезопасности - штатная установка пожаротушения не функционирует; 2. МКУБ - МКУБ компании не соответствует требованиям.
6	8867246	08.02.2011	Брин-Наволок	Лимассол, Кипр	МАРПОЛ Приложение 1 - сигнализация о превышении нефтесодержащих остатков свыше 15 не функционирует.
7	8876156	11.02.2011	Ладва	Керч, Украина	1. Спасательные средства - дежурная шлюпка отсутствует, изъятия нет; 2. Меры пожаробезопасности - в аварийном пожарном насосе не хватает давления воды.
8	8509569	03.03.2011	Кристал Атлантика	Далянь, Китай	1. Истек срок действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции; 2. Истек срок действия Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию; 3. Истек срок действия Свидетельства о безопасности судна по спасательным средствам; 4. Истек срок действия Плана по предотвращению разливов нефти; 5. Истек срок действия Свидетельства по предотвращению загрязнения воздуха; 6. Истек срок действия Свидетельства о предотвращении загрязнения мусором.
9	8850906	17.03.2011	Волжский 40	Канакале, Турция	Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы - аварийный дизель-генератор не функционирует

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна	Основание для задержания
10	7329144	29.03.2011	Сормовский 32	Ашдот, Израиль	1. Радиокommunikации - отсутствует радиожурнал; 2. Документы экипажа - истек срок годности подтверждения диплома старшего механика.
11	7833119	14.04.2011	Сормовский-42	Николаев, Украина	1. Свидетельства и сертификаты - отсутствует мерительное свидетельство; 2. Остойчивость, конструкция и оборудование - в корпусе в районе шпангоута 155 по правому борту имеются значительные проржавления.
12	7643978	19.04.2011	Маркиз	Варна, Болгария	1. Водонепроницаемость - люки не соответствуют требованиям; 2. Меры пожаробезопасности - штатная установка пожаротушения не соответствует требованиям; 3. Меры пожаробезопасности - изолированный трубопровод высокого давления не соответствует требованиям.
13	8955469	22.04.2011	Карризна	Канстанца, Румыния	1. Безопасность навигации - карты отсутствуют; 2. Спасательные средства - спусковые устройства спасательных плотов не исправны.
14	7524354	25.04.2011	Тугур	Тайканг, Китай	1. Спасательные средства - Спасательная шлюпка л.б.: Рулевая стойка корродирована, имеет трещины; 2. Меры пожаробезопасности - сквозное отверстие возле двери в машинное отделение нарушает конструктивные требования по пожарной безопасности.
15	7005671	09.05.2011	Сормовский-12	Варна, Болгария	1. Состояние корпуса - переборки корродированы; 2. Водонепроницаемость - вентиляция, воздуховоды, обшивки - имеются трещины; 3. Пожаробезопасность - удаленные средства контроля не функционируют; 4. Безопасность навигации - морские публикации отсутствуют; 5. Спасательные средства - спасательные шлюпки не готовы к использованию; 6. Спасательные средства - спусковое устройство спасательного плота неисправно; 7. МКУБ - не соответствует требованиям.
16	7906966	13.05.2011	Золотая Колыма	Нанджинг, Китай	1. Меры пожаробезопасности - неисправен наружный топливный трубопровод высокого давления; 2. МКУБ: обслуживание судна и оборудования.
17	7741263	17.05.2011	Пионер Молдавии	Ширнес, Великобритания	1. Состояние корпуса - крыша мостика значительно корродирована, имеются сквозные проржавления; 2. Пожаробезопасность - переборка под пожаростойкими дверьми корродирована, имеются сквозные отверстия; 3. Пожаробезопасность - пожарные заслонки не работают; 4. МОТ - отсутствуют свежие фрукты и овощи; 5. МКУБ - не соответствует требованиям.

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна	Основание для задержания
18	8702214	15.06.2011	Сормовский-3060	Искендерун, Турция	<ol style="list-style-type: none"> 1. Грязь в машинном отделении; 2. На борту отсутствует сертификат на тестирование и ежегодный сертификат аварийного радиобуя; 3. Изолированный топливный трубопровод высокого давления не протестирован; 4. Сигнализация о превышении нефтесодержащих остатков свыше 15 не протестирована.
19	8302258	16.06.2011	Солнце Востока	Путиан, Китай	<ol style="list-style-type: none"> 1. Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы - пропульсивная установка главного двигателя - не исправна сигнализация главного двигателя на протечку в трубопроводе высокого давления; 2. Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы - машинное отделение значительно загрязнено нефтепродуктами.
20	8868056	06.07.2011	Сильный	Венеция, Италия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Аварийные системы - сообщение между мостиком и пультом аварийного управления не функционирует; 2. Меры пожаробезопасности - обнаружение пожара и сигнал тревоги (нет сигнала от детектора на мостике); 3. Меры пожаробезопасности - дистанционные средства контроля машинного отделения (клапан танка аварийного генератора отсоединен); 4. Условия работы и отдыха - провизии недостаточно до следующего порта захода; 5. Безопасность навигации - топовые и форвардные навигационные огни не функционируют.
21	7304065	06.07.2011	Нефтерудовоз-10М	Гемлик, Турция	Спасательные средства - двигатель спасательной шлюпки по правому борту не функционирует.
22	8230182	07.07.2011	Атаман	Неаполь, Италия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Состояние конструкции - плечо крепления крышки люка № 1 по правой стороне повреждено; 2. Водонепроницаемость - несколько рейлингов по правому и левому бортам имеют трещины и повреждения; 3. Водонепроницаемость - отсутствуют скобы на крышке люка по правому борту; 4. Водонепроницаемость - резина амортизатора аварийного генератора в плохом состоянии; 5. Водонепроницаемость - вентиляционная труба топливного танка не является водонепроницаемой; 6. Водонепроницаемость - крышка танка пресной воды не закрыта, болты и прокладки в плохом состоянии; 7. Водонепроницаемость - крышки люков грузовых трюмов значительно корродированы, имеются сквозные отверстия; 8. Пожаробезопасность - пожарные заглушки не соответствуют требованиям; 9. Безопасность навигации - тревога по навигационным огням не функционирует; 10. Спасательные средства - спасательные шлюпки не обслуживаются должным образом; 11. Спасательные средства - спусковые устройства спасательных плотов не обслуживаются должным образом; 12. Пусковая установка и вспомогательные механизмы -

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна	Основание для задержания
					<p>в дизель-генераторе имеется течь с риском воспламенения;</p> <p>13. МАРПОЛ, Приложение 1 - танк сточных вод заполнен, свободного объема не достаточно на выполняемый рейс;</p> <p>14. МКУБ - по совокупности замечаний требуется проведение внутреннего аудита в течение трех месяцев.</p>
23	8943442	11.07.2011	Пластун	Рижао, Китай	<p>1. Меры пожаробезопасности - детекторы пожара (из 12 детекторов 11 - не функционируют);</p> <p>2. Грузовая марка - линия палубы не соответствует Свидетельству о грузовой марке.</p>
24	7929750	15.07.2011	Маджестик	Далянь, Китай	<p>1. Радиокommunikации - НАВТЕКС не функционирует;</p> <p>2. МАРПОЛ, Приложение 1 - клапан сепаратора льяльных вод не функционирует.</p>
25	8230417	15.07.2011	Волго-Балт-217	Алиага, Турция	<p>1. Меры пожаробезопасности - аварийный пожарный насос не функционирует;</p> <p>2. Радиокommunikации - радиоустановка не функционирует.</p>
26	8406705	11.08.2011	Юрий Аршеневский	Ксиамен, Китай	<p>1. Безопасность мореплавания - Прибор АИС не функционирует;</p> <p>2. Безопасность мореплавания - Навигационный огонь "судно, лишенное возможности управляться" не функционирует;</p> <p>3. Спасательные средства - Двигатели спасательных шлюпок (п.б., л.б.) не запускаются.</p>
27	8031433	26.08.2011	Ленкор	Измит, Турция	<p>1. Меры пожаробезопасности - Сигнализация наружного топливного трубопровода высокого давления ГД не функционирует;</p> <p>2. Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы - Грязь в машинном отделении;</p> <p>3. МКУБ - Капитан и экипаж не владеют английским на достаточном уровне;</p> <p>4. МАРПОЛ, Приложение I - Установлен несанкционированный трубопровод;</p> <p>5. Безопасность мореплавания - Радар п.б. не функционирует;</p> <p>6. Аварийное освещение, батареи и выключатели - Аварийное освещение в машинном отделении, в помещении АПН не функционирует;</p> <p>7. Спасательные средства - Истек гарантийный срок использования линемета.</p>
28	7024897	15.09.2011	Занган-3	Гемлик, Турция	Меры пожаробезопасности - АПН не функционирует.
29	8721014	04.10.2011	Елизавета	Шанхай, Китай	<p>1. Спасательные средства - Спасательная шлюпка, п.б.: тормоз спускового устройства имеет дефект, препятствующий безопасному спуску шлюпки;</p> <p>2. Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы - Телеграф ГД не функционирует;</p> <p>3. МАРПОЛ, Приложение 1 - Сигнализация СЛВ не функционирует;</p>

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна	Основание для задержания
					4. МКУБ - Критическое оборудование (спасательные средства, телеграф ГД, АДГ, СЛВ) не проверяется и не обслуживается должным образом.
30	8873764	05.10.2011	Омский-141	Поти, Грузия	1. Меры пожаробезопасности - АПН не функционирует; 2. Остойчивость, конструкция и оборудование - чрезмерная утечка масла насоса № 1 рулевого привода.
31	9317016	11.10.2011	Русич-2	Гемлик, Турция	1. Меры пожаробезопасности - Сигнализация наружного топливного трубопровода высокого давления ГД по правому борту не функционирует; 2. МАРПОЛ, Приложение 1 - Сигнализация о превышении нефтесодержащих остатков свыше 15ppm СЛВ не функционирует.
32	8846802	13.10.2011	Сейлпринс	Алиага, Турция	1. Меры пожаробезопасности - АПН не создает достаточное давление воды в системе; 2. Грузовая марка - Воздушная труба цистерны отработанного масла имеет трещины.
33	7811044	11.11.2011	Сибирский-2112	Искендерун, Турция	1. Рулевое устройство - система рулевого устройства неисправна, посторонний шум при переключке руля на пр.б.; 2. Меры пожаробезопасности - экипаж не смог продемонстрировать проверку пожарных захлопок в МО; 3. Меры пожаробезопасности - истек срок очередной сервисной проверки огнетушителей; 4. Меры пожаробезопасности - сломано колесо передвижного огнетушителя в МО.
34	8702264	25.11.2011	Петр Анохин	Измит, Турция	1. Меры пожаробезопасности - Сигнализация наружного топливного трубопровода высокого давления ГД не функционирует; 2. МАРПОЛ, Приложение 1 - Сигнализация о превышении нефтесодержащих остатков свыше 15ppm СЛВ не функционирует; 3. МКУБ - Помощник капитана не смог запустить двигатель спасательной шлюпки; 4. Спасательные средства - Снабжение дежурной шлюпки не готово к использованию (аккумуляторы, поисковый фонарь).
35	8899067	28.11.2011	Калитва	Мерсин, Турция	1. Чистота в МО - Скопление грязи и нефтесодержащих остатков под плитами МО и помещения дизель-генераторов; 2. Судовая сигнализация - ручные извещатели судовой пожарной сигнализации в нерабочем состоянии.
36	8954910	29.11.2011	Витим	Хачинохе, Япония	Дипломы и свидетельства: истек срок действия свидетельства старшего помощника.
37	8875530	08.12.2011	Янис	Щецин, Польша	1. 01.12.2011 г. истек срок действия старшего механика; 2. Состав экипажа не соответствует требованиям свидетельства о минимальном составе экипажа, т.к. истек срок действия диплома старшего механика; 3. Несоответствие требований МКУБ, по совокупности

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна	Основание для задержания
					замечаний требуется проведение внутреннего аудита в течение трех месяцев.
38	8878374	04.05.2011	Алиот	Николаев, Украина	<ol style="list-style-type: none">1. Меры пожаробезопасности - аварийный пожарный насос не функционирует;2. Остойчивость, конструкция и оборудование - переборки надстройки значительно корродированы, имеются сквозные проржавления, толщины переборок не достаточны, требуется консультация признанной организации.

Приложение 2. Вопросник по Концентрированной инспекционной кампании на российских судах в рамках проверки требований по безопасности мореплавания судов рыбопромыслового флота

№	Вопрос	ДА	НЕТ	ПРИМЕЧАНИЕ
I. Дипломы и свидетельства экипажа судна, судовые документы				
1.	Наличие действующих документов, позволяющих члену экипажа выполнять свои обязанности и нести вахту на мостике или в МО: а) рабочих дипломов; б) квалификационных свидетельств.			
2.	Наличие действующих документов командного состава судна: а) свидетельств, подтверждающих прохождение подготовки по борьбе с пожаром по расширенной программе; б) свидетельств, подтверждающих прохождение подготовки по оказанию первой медицинской помощи.			
3.	Наличие действующих документов у всех членов экипажа судна: а) свидетельств специалиста по спасательным шлюпкам и плотам; б) свидетельств, подтверждающих прохождение начальной подготовки по борьбе за живучесть судна.			
4.	Наличие на судне действующей системы управления безопасной эксплуатацией рыбопромыслового флота (СУБ).			
5.	Документация по действиям экипажа по судовым тревогам и борьбе за живучесть судна: а) наличие на судне действующего Расписания по тревогам (на мостике, в МО и на палубах жилых помещений); б) наличие документов, подтверждающих проведение на судне регулярных учений по "общесудовой тревоге", тревоге "человек за бортом" и "шлюпочной тревоге".			
II. Готовность судна и экипажа к борьбе за живучесть				
6.	Знают ли члены экипажа судна свои действия согласно Расписанию по тревогам.			
7.	Наличие на судне достаточного количества индивидуальных и коллективных спасательных средств, их укомплектованность и годность к использованию, а также должного оснащения мест посадки людей в коллективные спасательные средства (освещение, шторм-трап и др.).			
8.	Исправность: а) системы сигнализации обнаружения пожара; б) внутрисудовой связи; в) авральной сигнализации.			
9.	Наличие на судне, укомплектованность и годность к использованию: а) судовых систем пожаротушения; б) переносных средств пожаротушения; в) комплектов пожарного; г) дыхательных аппаратов; д) береговых переходных соединений; е) обеспечение пожаробезопасного состояния помещений специальных категорий (малярная, шкиперская, провизионная и камбуз).			
10.	Наличие на судне, укомплектованность и годность к			

№	Вопрос	ДА	НЕТ	ПРИМЕЧАНИЕ
	использованию:			
	а) стационарных водоотливных средств;			
	б) переносных водоотливных средств;			
	в) аварийно-спасательного имущества по борьбе с водой.			
11.	Обеспечена ли на судне водонепроницаемость закрытий люков и горловин на открытых участках палуб и внутри надстроек, водонепроницаемых дверей и закрытий, иллюминаторов, вентиляционных раструбов, воздушных и мерительных труб, водонепроницаемых переборок и др.			
12.	Наличие на судне судовой пиротехники, соблюдение требований по ее хранению и сроков годности.			
III. Навигационное и радиообеспечение судна, готовность к использованию оборудования ГМССБ и средств навигации				
13.	Наличие на судне откорректированных навигационных карт и навигационных пособий, необходимых для предстоящего рейса, последних выпусков Извещений мореплавателям, сообщений НАВИП, НАВАРЕА, ПРИП.			
14.	Наличие и исправность навигационных огней, ламп дневной сигнализации, сигнальных фигур, звукового сигнального оборудования в соответствии с требованиями классификационного общества.			
15.	Оснащено ли судно исправными:			
	а) навигационными системами и средствами навигации.			
	б) оборудованием ГМССБ.			
16.	Наличие Подтверждения о регистрации АРБ в Международном координационно-вычислительном центре, действующего акта комплексной проверки АРБ.			
17.	Умеют ли члены экипажа судна использовать имеющееся оборудование ГМССБ, средства навигации (демонстрация действий на месте исполнения обязанностей).			
18.	Привела ли инспекция к задержанию?			