



ИЦГПК



# Государственный портовый контроль в Российской Федерации, 2020 г.



**Оглавление**

<b>Введение.....</b>	<b>2</b>
<b>События 2020 года.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Контроль российских судов в зарубежных портах.....</b>	<b>6</b>
1.1. Сводная таблица по режимам портового контроля.....	6
1.2. Инспекции, несоответствия и задержания российских судов по государствам порта.....	12
1.3. Структура недостатков, вскрытых на российских судах в иностранных портах.....	18
<b>2. Контроль российских судов в российских портах.....</b>	<b>33</b>
2.1. Сводные данные по российским портам.....	33
2.2. Структура недостатков, выявленных на российских судах в российских портах.....	38
<b>3. Контроль иностранных судов в российских портах.....</b>	<b>54</b>
3.1. Сводная таблица по меморандумам.....	54
3.2. Сводные данные по российским портам/терминалам.....	56
3.3. Осмотры иностранных судов в портах РФ по государствам флага.....	60
3.4. Структура недостатков, вскрытых на иностранных судах в российских портах.....	66
3.5. Апелляции на задержания иностранных судов в портах РФ.....	75
<b>4. Концентрированные инспекционные кампании.....</b>	<b>76</b>
4.1. КИК по контролю остойчивости.....	76
<b>5. Инспекторский состав.....</b>	<b>77</b>
<b>6. Общие наблюдения.....</b>	<b>81</b>
<b>Приложение 1. Список задержанных судов под флагом РФ.....</b>	<b>82</b>
<b>Приложение 2. Статус апелляций на задержания иностранных судов в портах РФ.....</b>	<b>84</b>

## Введение

Инспектирование российских и иностранных судов основано на положениях Кодекса торгового мореплавания, Приказа Минтранса РФ № 140 от 20.08.2009 (ред. от 22.03.2010)<sup>1</sup>, а также ратифицированных Российской Федерацией международных конвенций по безопасности мореплавания, принятых Международной морской организацией.

Процедуры по инспектированию российских судов введены в действие в 2000 году. Процедуры инспектирования иностранных судов введены в действие несколько раньше. Процедуры инспектирования иностранных судов в Российской Федерации гармонизированы с региональными межгосударственными соглашениями по портовому контролю. Межгосударственные соглашения по портовому контролю носят характер межведомственного соглашения, не несущего в себе норм права.

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

К Парижскому меморандуму Российская Федерация присоединилась в 1993 году, к Токийскому — в 1992 году, к Черноморскому — в 1999 году.

В брошюре отражена активность портов Российской Федерации в отношении осмотров иностранных и российских судов. В брошюре также представлена информация об инспектировании российских судов в иностранных портах.

---

<sup>1</sup> На момент изготовления брошюры действует приказ Минтранса № 463 от 26.10.2017 г.

## События 2020 года

Вспышка новой коронавирусной инфекции COVID-19, ее быстрое распространение по планете и связанные с этим события наложили отпечаток на весь 2020 год, в том числе и на работу государственного портового контроля: введение общего локдауна, массовые отмены и переносы мероприятий, закрытие границ между государствами и ограничения на передвижения внутри страны, дистанционный режим работы и обучений.

Парижский меморандум: 53-е заседание Комитета Парижского меморандума изначально планировалось провести 4-8 мая 2020 года в Румынии, однако из-за мировой пандемии COVID-19 было перенесено на более поздние даты и состоялось в период с 28 сентября по 2 октября 2020 года виртуально. Заседание прошло под председательством представителя Ирландии. В заседании Комитета в составе делегации Российской Федерации приняли участие представители служб капитанов морских портов Высоцк (ФГБУ «АМП Балтийского моря»), Кавказ (ФГБУ «АМП Азовского моря»), Мурманск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), а также представитель ИЦГПК (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»). Основная часть обсуждений касалась влияния пандемии COVID-19 на работу ГПК.

Токийский меморандум: 31-е заседание Комитета Токийского меморандума и 14-е заседание Технической рабочей группы изначально планировались к проведению 12-19 ноября 2020 года в Республике Корея, но из-за мировой пандемии COVID-19 были перенесены на более поздние даты и состоялись 21-22 января 2021 года и 18-19 января 2021 года соответственно. В связи с пандемией COVID-19 оба заседания прошли виртуально.

В заседаниях Комитета и Рабочей группы в составе делегации Российской Федерации приняли участие представители служб капитанов морских портов Восточный (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»), Корсаков (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки»), Магадан (ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива»), а также представитель ИЦГПК (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»).

Черноморский меморандум: 21-е заседание Комитета Черноморского меморандума изначально планировалось провести 17-19 марта 2020 года в г. Констанца (Румыния), но было отменено из-за мировой пандемии COVID-19 по согласованию Секретариата ЧМ и государств-членов.

Из-за коронавирусной инфекции перенесена на 2021 год запланированная концентрированная инспекционная кампания (КИК) по устойчивости в целом.

3-4 марта 2020 года в ИЦГПК (г. Москва) состоялась встреча постоянной корреспондентской рабочей группы по государственному портовому контролю, в которой приняли участие представители служб капитанов морских портов Архангельск, Мурманск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), Большой порт Санкт-Петербург, Высоцк, Калининград (ФГБУ «АМП Балтийского моря»), Ейск, Кавказ, Ростов-на-Дону (ФГБУ «АМП Азовского моря»), Новороссийск (ФГБУ «АМП Черного моря»), Астрахань (ФГБУ «АМП Каспийского моря»), Ванино, Магадан (ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива»), Корсаков (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки»), представители Росморречфлота, ИЦГПК. В ноябре 2020 года в Москве (ИЦГПК) состоялся Общероссийский семинар инспекторов государственного портового контроля. В связи с коронавирусной инфекцией семинар прошел частично очно-дистанционно. В семинаре приняли участие представители служб капитанов морских портов Архангельск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), Большой порт Санкт-Петербург, Высоцк, Калининград (ФГБУ «АМП Балтийского моря»), Ейск, Темрюк (ФГБУ «АМП Азовского моря»), Новороссийск, Севастополь (ФГБУ «АМП Черного моря»), Астрахань, Махачкала (ФГБУ «АМП Каспийского моря»), Восточный, Находка (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»), Ванино, Магадан, Советская Гавань (ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива»), Корсаков (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки») — дистанционно; Мурманск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), Кавказ (ФГБУ «АМП Азовского моря»), ИЦГПК, Росморречфлота — очно.

За 2020 год проведено 38 учебных программ:

- курсы начальной подготовки и повышения квалификации для инспекторов по российским и иностранным судам и для инспекторов портнадзора;
- семинары инспекторов ГПК Парижского меморандума при Европейском агентстве морской безопасности;
- экспертная подготовка по безопасности мореплавания и защите окружающей среды.

Проведены тематические программы подготовки инспекторов государственного портового контроля:

- по проверкам судов, оснащенных системами радиосвязи, радионавигации и электронной картографии;
- по проверке судов в соответствии с требованиями МК о труде в морском судоходстве;
- по контролю судов на соответствие требованиям МКУБ;
- подготовка инспекторов в соответствии с требованиями Полярного кодекса;
- по проверке судов в соответствии с требованиями МК МАРПОЛ 73/78;
- по проверке судов на соответствие требованиям МК о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими;
- подготовка инспекторов государственного портового контроля по изменениям в морском законодательстве;
- по проверкам судов, перевозящих СПГ;
- подготовка инспекторов государственного портового контроля по МК МПОГ.

Из-за начавшейся пандемии коронавирусной инфекции большая часть программ подготовки была перенесена на более поздние даты или проведена в дистанционной форме. Часть программ приостановлена до окончания пандемии.

## 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	284	155	54,58%	3	1,06%
Токийский меморандум	74	66	89,19%	4	5,41%
Черноморский меморандум*	152	100	65,79%	1	0,66%
Средиземноморский меморандум**	118	79	66,95%	0	0,00%
Служба береговой охраны США	0	0	0,00%	0	0,00%
Индийский меморандум***	131	130	99,24%	1	0,76%
Латино-Американское соглашение о портовом контроле****	2	1	50,00%	0	0,00%
<b>Всего</b>	<b>761</b>	<b>531</b>	<b>69,78%</b>	<b>9</b>	<b>1,18%</b>

\* инспекции Румынии и Болгарии отнесены к Парижскому меморандуму

\*\* инспекции Кипра и Мальты отнесены к Парижскому меморандуму

\*\*\* инспекции Австралии отнесены к Токийскому меморандуму

\*\*\*\* инспекции Чили и Перу отнесены к Токийскому меморандуму

По результатам 2020 года уровень инспекций с замечаниями составил около 70% от количества инспекций, уровень задержаний судов под Государственным флагом Российской Федерации в иностранных портах в 2020 году составил 1,18% (Таблица 1 и Рисунок 1).

### Инспекции российских судов за рубежом, 2020 г.

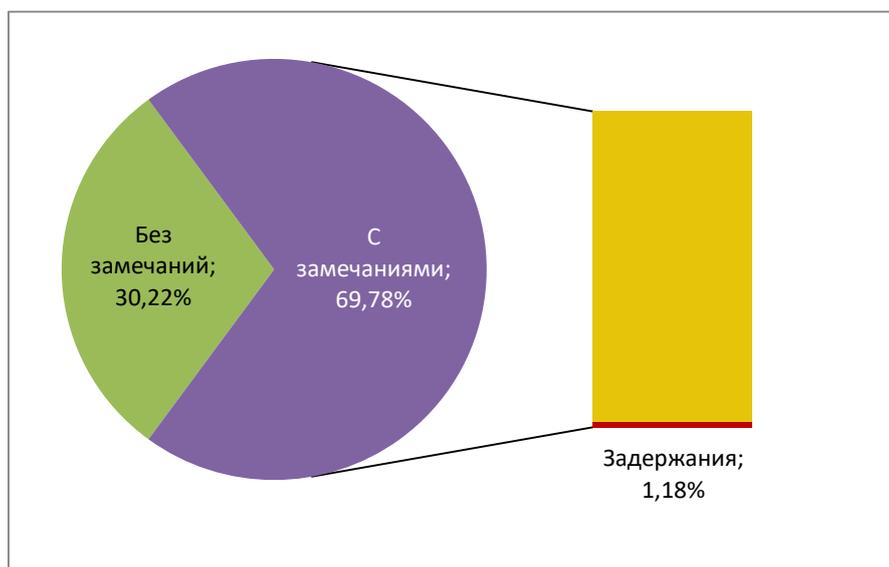


Рисунок 1

Инспекции российских судов по меморандумам/режимам портового контроля распределились, как указано на Рисунке 2.

### Инспекции российских судов по меморандумам, 2020 г.

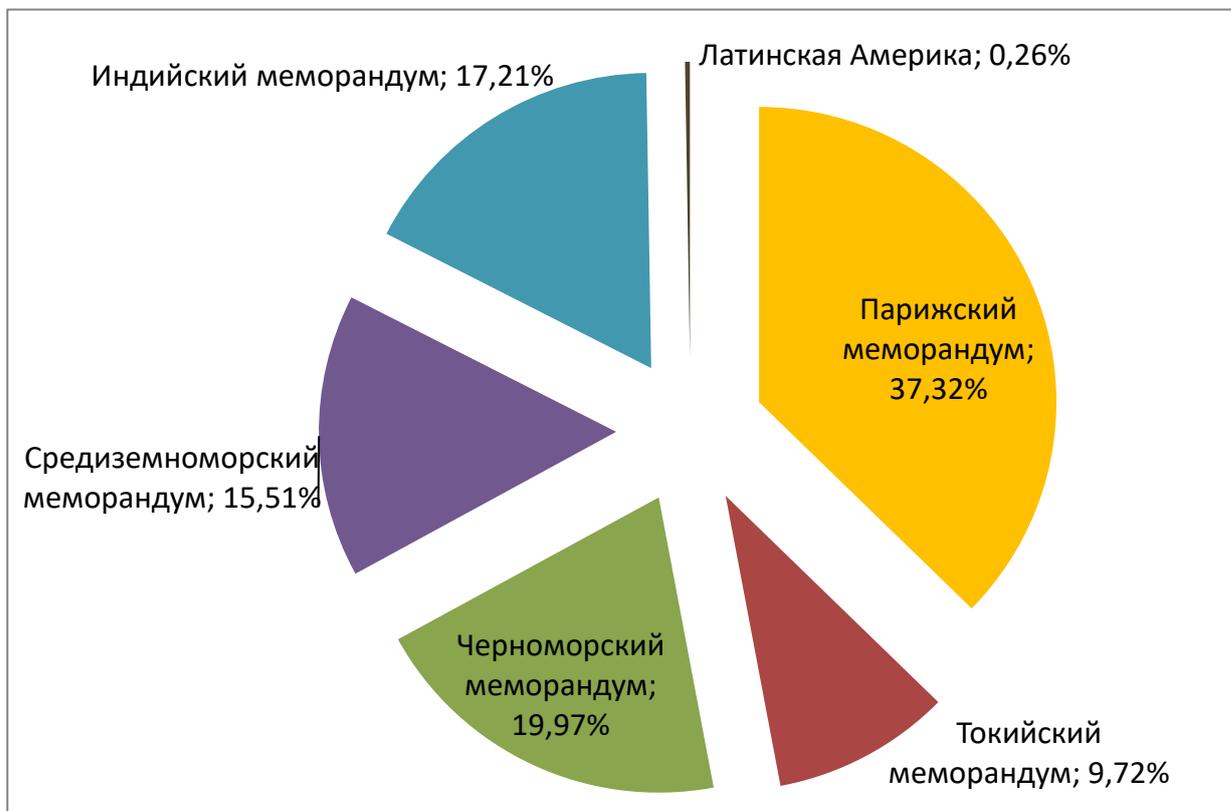


Рисунок 2

Наибольшее количество инспекций российских судов в иностранных портах традиционно зарегистрировано в портах Парижского меморандума (37%), далее по количеству проведенных инспекций следуют порты Черноморского меморандума (20%), Индийского меморандума (17%), Средиземноморского меморандума (16%) и Токийского меморандума (10%), Инспекции в портах этих меморандумов составили более 99% от всех инспекций российских судов в иностранных портах.

Максимальный уровень инспекций российских судов с несоответствиями зарегистрирован в портах Индийского меморандума. По результатам 2020 года этот уровень составил 99%. Минимальный же уровень инспекций российских судов с замечаниями зарегистрирован в портах Парижского меморандума (55%) (Таблица 1). В расчет принимались региональные соглашения по портовому контролю с количеством инспекций более 10.

Наибольшее количество задержаний зарегистрировано в портах Токийского меморандума. Задержания российских судов в портах других меморандумов не превышают 1% от количества проведенных инспекций (Рисунок 3).

### Инспекции российских судов за рубежом по меморандумам, 2020 г.

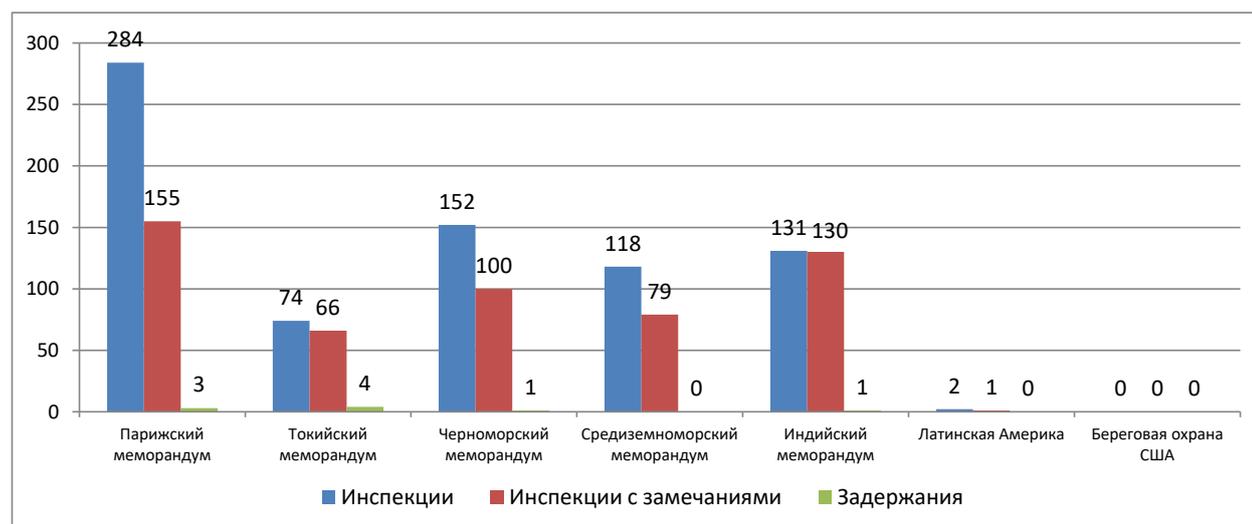


Рисунок 3

Сравнительные результаты инспектирования российских судов в иностранных портах в ретроспективе 2016—2020 гг. представлены на Рисунке 4.

В соответствии с представленными сведениями количество инспекций российских судов в иностранных портах колеблется в интервале от 761 (2020 год) до 1198 (2019 год).

В 2020 году показатели количества инспекций, количества инспекций с замечаниями и количества задержаний (в абсолютных и относительных значениях) достигли минимальных значений за 5 лет, что может объясняться сложной эпидемиологической ситуацией в связи с COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов.

Необходимо отметить, что общее количество задержаний судов под российским флагом в иностранных портах продолжает снижаться с 2016 года (в 2016 году зарегистрировано 52 задержания).

### Инспекции российских судов в иностранных портах, 2016—2020 гг.



**Рисунок 4**

В 2020 году наблюдается снижение количества случаев задержания российских судов в портах всех меморандумов в ретроспективе пятилетнего периода. Указанный показатель является минимальным или равным минимальному (отличному от нуля) за период 2016—2020 гг., при этом в портах Средиземноморского и Латино-Американского соглашения о портовом контроле случаев задержаний российских судов не зарегистрировано.

Количество задержаний в портах Черноморского меморандума соответствует минимальному показателю за 5 лет, зарегистрированному в 2018 году. Количество случаев задержания российских судов в портах Токийского меморандума в 2020 году снизилось относительно показателя 2019 года в два раза, продемонстрировав минимальный показатель за 5 лет (Рисунок 5).

Полный список задержанных судов представлен в Приложении 1.

### Задержания российских судов за рубежом по меморандумам, 2016—2020 гг.



Рисунок 5

На Рисунке 6 представлена динамика российского флага в «черном-сером-белом» списке флагов Парижского и Токийского меморандумов начиная с 2006 года. Соответственно годовой статистике Парижского и Токийского меморандумов ситуация в Парижском меморандуме продолжает укрепляться относительно позиций 2017 года. Начиная с 2013 года флаг РФ в Парижском меморандуме ежегодно терял свои позиции и в 2017 году впервые с 2006 года попал в список «серых» флагов, однако с 2018 года вернулся в список «белых» флагов.

### Статус российского флага в Парижском и Токийском меморандумах

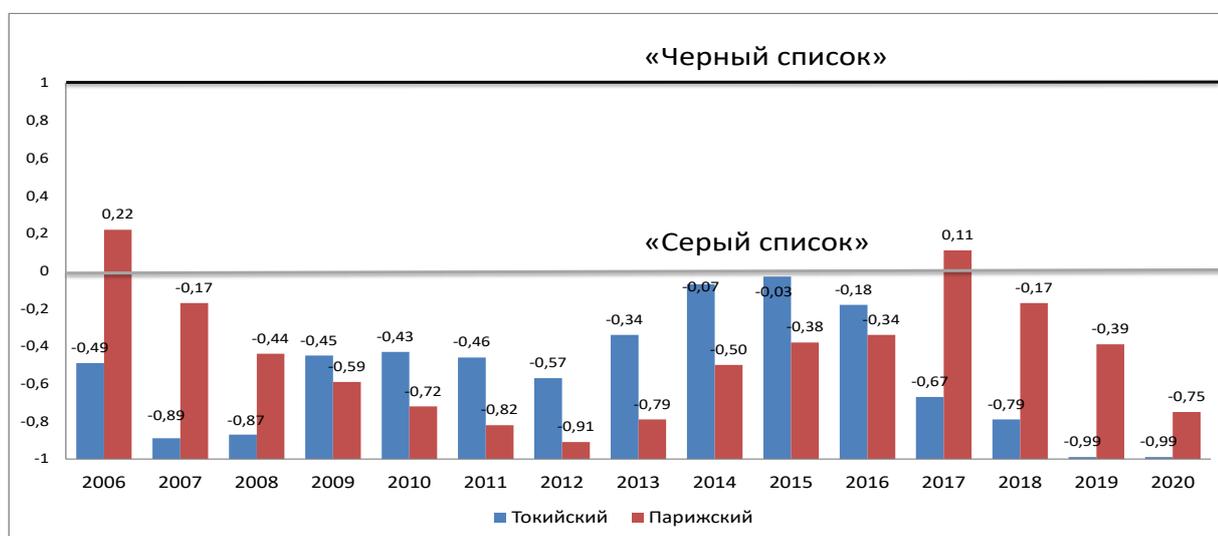


Рисунок 6

При этом по результатам 2020 года позиция Российской Федерации в Токийском меморандуме продолжает улучшаться с 2015 года, поддерживая наилучший показатель с 2006 года, зарегистрированный в 2019 году (Рисунок 6).

Необходимо отметить, что на 51 комитете Парижского меморандума предложен новый метод расчета статуса флага, утвержденный на 52 комитете Парижского меморандума. По новой методике расчета эффективность флага делится на 3 группы: Низкий, Средний и Высокий уровень в зависимости от 3-х летнего среднего уровня задержаний по флагу, сравниваемому с аналогичным показателем по меморандуму (Рисунок 7). Флаги будут перечисляться по алфавиту с указанием уровня их эффективности. Эффективность флага и ПО будет рассчитываться одинаково. Для государств с малым количеством инспекций будет использоваться особый расчет. Согласно новому методу расчета эффективности флага,

- к высокому уровню относятся флаги, уровень задержаний судов которых меньше среднего уровня задержаний по меморандуму за 3 последовательных года;
- к среднему уровню относятся флаги, уровень задержаний судов которых больше среднего уровня задержаний по меморандуму за 3 последовательных года, но меньше двойного уровня задержаний по меморандуму за 3 последовательных года;
- к низкому уровню относятся флаги, уровень задержаний судов которых больше двойного уровня задержаний по меморандуму за 3 последовательных года.

### Границы эффективности флага согласно новому методу расчета

Высокий - High	Уровень задержаний < среднего уровня за 3 последовательных года
Средний - Medium	Средний уровень за 3 последовательных года ≤ уровень задержаний < 2 x средний уровень за 3 последовательных года
Низкий - Low	2 x средний уровень за 3 последовательных года ≤ уровень задержаний

Рисунок 7

Учитывая, что средний уровень задержаний постоянно снижается в обоих меморандумах, условия работы судов под флагом Российской Федерации станут строже. Так, по новому методу расчета эффективности флага на момент составления брошюры Российская Федерация попадает в список флагов со средним уровнем эффективности в Токийском меморандуме, однако указанный метод на момент составления брошюры еще не вступил в силу.

### **1.2. Инспекции, несоответствия и задержания российских судов по государствам порта**

В 2020 году в иностранных портах проведена 761 инспекция судов под флагом РФ, из них почти 70% — инспекции с выявленными несоответствиями, 1,2% — инспекции, приведшие к задержанию судов. В Таблице 2 приведены сводные данные по инспектированию российских судов в иностранных портах.

**Таблица 2**

Государство порта	Количество инспекций	В т. ч. с недостатками	Процентное соотношение (%)	Количество задержаний	Процентное соотношение (%)
Бельгия	3	2	66,67%	0	0,00%
Болгария	67	27	40,30%	0	0,00%
Великобритания	8	4	50,00%	1	12,50%
Вьетнам	1	1	100,00%	0	0,00%
Германия	6	4	66,67%	0	0,00%
Греция	12	6	50,00%	0	0,00%
Грузия	52	34	65,38%	1	1,92%
Дания	14	9	64,29%	0	0,00%
Египет	13	8	61,54%	0	0,00%
Израиль	1	1	100,00%	0	0,00%
Индия	1	1	100,00%	0	0,00%
Иран	130	129	99,23%	1	0,77%
Испания	12	5	41,67%	0	0,00%
Италия	20	11	55,00%	0	0,00%
Кипр	1	1	100,00%	0	0,00%
Китай	4	4	100,00%	0	0,00%
Колумбия	1	1	100,00%	0	0,00%
Корея	46	44	95,65%	4	8,70%
Латвия	11	3	27,27%	0	0,00%

Государство порта	Количество инспекций	В т. ч. с недостатками	Процентное соотношение (%)	Количество задержаний	Процентное соотношение (%)
Ливан	11	9	81,82%	0	0,00%
Литва	10	5	50,00%	0	0,00%
Мальта	8	4	50,00%	0	0,00%
Мексика	1	0	0,00%	0	0,00%
Нидерланды	5	2	40,00%	0	0,00%
Новая Зеландия	1	1	100,00%	0	0,00%
Норвегия	7	5	71,43%	1	14,29%
Польша	9	8	88,89%	0	0,00%
Португалия	2	1	50,00%	0	0,00%
Румыния	60	45	75,00%	1	1,67%
Турция	154	107	69,48%	0	0,00%
Украина	39	20	51,28%	0	0,00%
Финляндия	3	2	66,67%	0	0,00%
Франция	6	2	33,33%	0	0,00%
Хорватия	2	2	100,00%	0	0,00%
Швеция	2	2	100,00%	0	0,00%
Эстония	16	5	31,25%	0	0,00%
Япония	22	16	72,73%	0	0,00%
<b>Всего</b>	<b>761</b>	<b>531</b>	<b>69,78%</b>	<b>9</b>	<b>1,18%</b>

Наибольшее количество инспекций российских судов в 2020 году зарегистрировано в портах Турции (20%), Ирана (17%), Болгарии (9%) и Румынии (7%). Инспекции в этих странах составляют 53% всех инспекций судов под флагом Российской Федерации (Таблица 2).

Государства, в которых российские суда инспектировались наиболее часто в ретроспективе 2016—2020 гг., представлены на Рисунке 8.

### Государства, наиболее часто инспектировавшие российские суда, 2016—2020 гг.

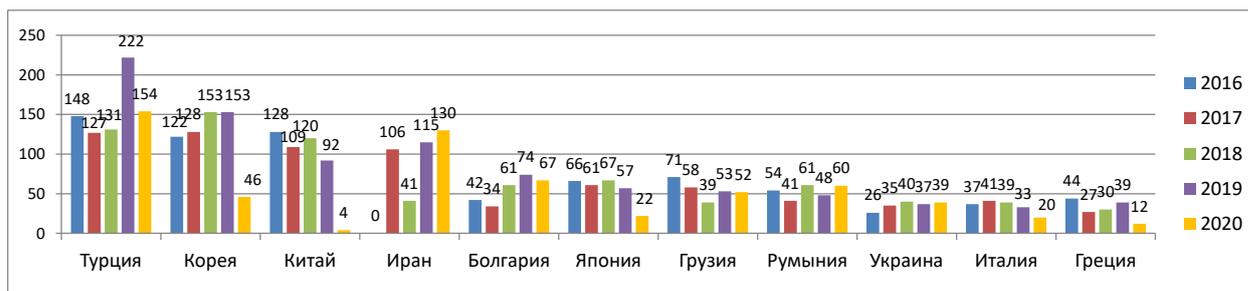


Рисунок 8

В 2020 году в портах Ирана наблюдается увеличение количества инспекций (почти в 2 раза относительно среднего показателя 2016—2019 гг.); показатель 2020 года является максимальным за пятилетний период.

Рост количества инспекций в 2020 году относительно показателя 2019 года зарегистрирован в портах Румынии и Украины. Показатели 2020 года по портам указанных стран, а также по портам Болгарии являются вторыми после максимальных в ретроспективе пятилетнего периода.

Количество инспекций 2020 года в портах Грузии сохраняется на уровне показателя 2019 года, превышая показатель 2018 года и оставаясь ниже уровня 2016—2017 гг.

По большинству стран значения 2020 года по количеству инспекций российских судов демонстрируют снижение относительно показателей предыдущих лет в пятилетнем периоде, что могло быть вызвано в том числе сложной эпидемиологической ситуацией в связи с COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов.

Наиболее резкое сокращение количества инспекций в 2020 году наблюдается в портах Китая. Показатель 2020 года ниже аналогичного среднего значения 2016—2019 гг. в 28 раз, составив всего 4 инспекции за год и являясь минимальным в ретроспективе пятилетнего периода.

Значительное снижение количества инспекций по результатам 2020 года относительно среднего показателя 2016—2019 гг. наблюдается также в портах Республики Кореи (в 3 раза), Греции и Японии (в 2,9 раза в каждой из стран). Значения 2020 года в портах указанных государств являются минимальными за пятилетний период.

Количество инспекций российских судов в портах Италии демонстрирует стабильное снижение в периоде 2017—2020 гг., при этом показатель 2020 года также является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода.

В среднем процент инспекций с несоответствиями на российских судах в 2020 году составил 69,8%.

Из 37 государств, где инспектировались российские суда в 2020 году, в 5 государствах уровень инспекций с несоответствиями оказался выше среднего уровня инспекций российских судов среди данных 37 государств (Рисунок 9).

### Государства с наибольшим процентом инспекций российских судов с замечаниями, 2020 г.

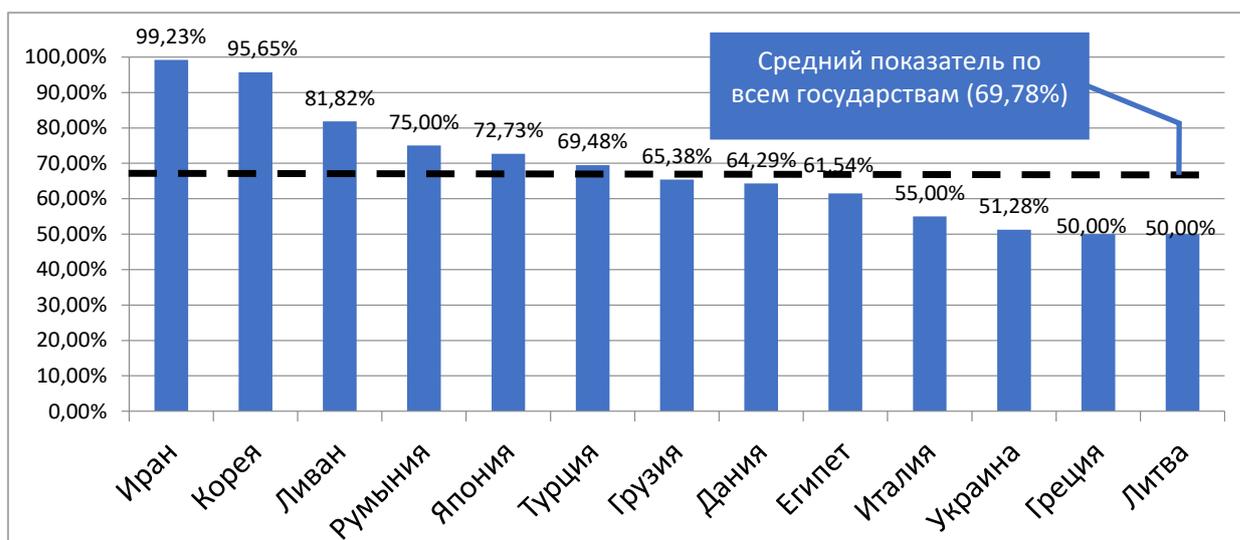


Рисунок 9

Наибольшее соотношение инспекций с замечаниями на российских судах к общему числу инспекций наблюдается в Иране (99% инспекций), Республике Корее (96% инспекций), Ливане (82% инспекций), Румынии (75% инспекций) и Японии (73% инспекций).

По результатам 2020 года наибольшее количество задержаний судов под флагом России зарегистрировано в портах Республики Кореи (4 задержания). Необходимо отметить, что в 3 из 4 случаев причиной задержания российских судов в Республике Корее послужили несоответствия международной конвенции МАРПОЛ, Приложение VI («Содержание серы в используемом топливе»).

В портах Великобритании, Грузии, Ирана, Норвегии и Румынии зафиксировано по одному задержанию.

Порты Турции лидировали по количеству задержаний российских судов (в арифметическом выражении) в течение как минимум пяти лет с заметным

отрывом от других стран по абсолютному количеству задержаний российских судов (Рисунок 10). Однако с 2016 года наблюдается резкое снижение указанного показателя, и по итогам 2019, 2020 годов в портах Турции отсутствуют задержанные суда под флагом РФ.

По итогам 2020 года наблюдается значительный рост количества задержаний российских судов, зарегистрированных в портах Республики Кореи, относительно 2019 года, при этом в ретроспективе пятилетнего периода отмечается переменная динамика показателя.

### Государства, наиболее часто задерживавшие российские суда, 2016—2020 гг.

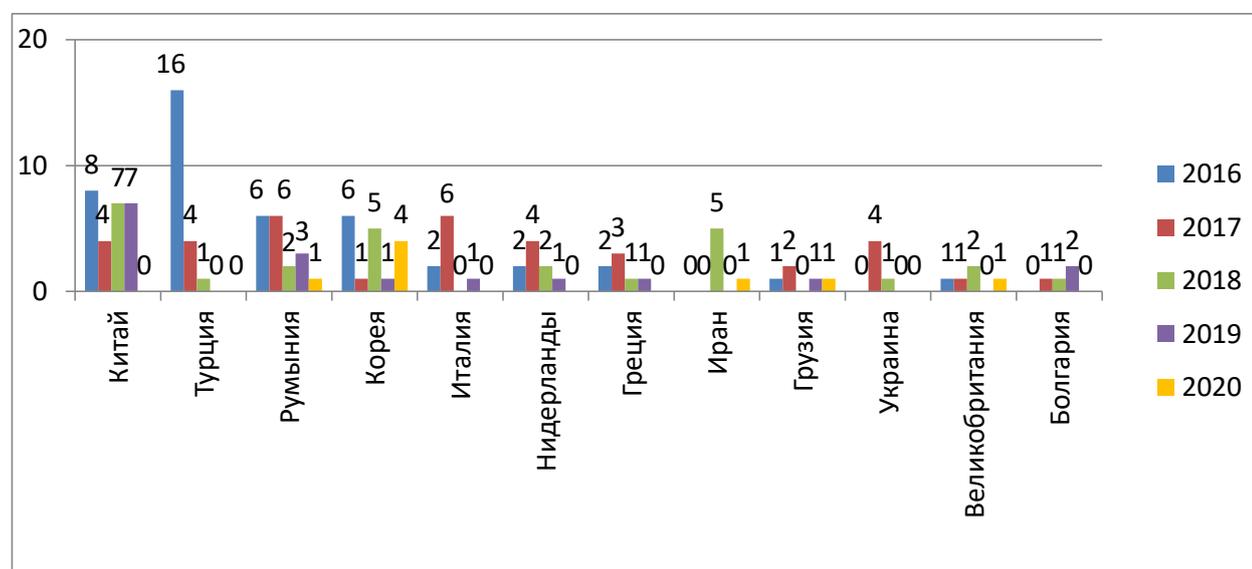


Рисунок 10

В портах Китая, Италии, Нидерландов, Греции, Украины и Болгарии задержаний судов под флагом Российской Федерации не зарегистрировано, однако указанные страны продолжают демонстрировать высокие показатели по суммарному количеству задержаний судов под флагом Российской Федерации в ретроспективе пятилетнего периода.

В Иране и Великобритании по результатам 2020 года зарегистрировано по одному задержанию судов под флагом Российской Федерации, при этом в 2019 году задержания в указанных странах отсутствовали.

Количество задержаний в портах Грузии в 2020 году сохранилось на уровне 2019 года.

В период 2016—2020 гг. наблюдается тенденция к снижению количества задержаний в портах Румынии; результат 2020 года является минимальным за 5 лет.

Показатели процентного соотношения количества задержаний к количеству проведенных инспекций отличаются от показателей по абсолютному количеству задержаний.

Средний показатель инспекций с задержаниями по государствам в 2020 году составил 1,2%. Государства, в которых уровень задержаний превысил средний, представлены на Рисунке 11.

К таким государствам относятся: Норвегия (14,3% — 1 инспекция с задержанием), Великобритания (12,5% — 1 инспекция с задержанием), Республика Корея (8,7% — 4 инспекции с задержанием), Грузия (1,9% — 1 инспекция с задержанием), Румыния (1,7% — 1 инспекция с задержанием).

### Государства с наибольшим процентом инспекций с задержаниями, 2020 г.

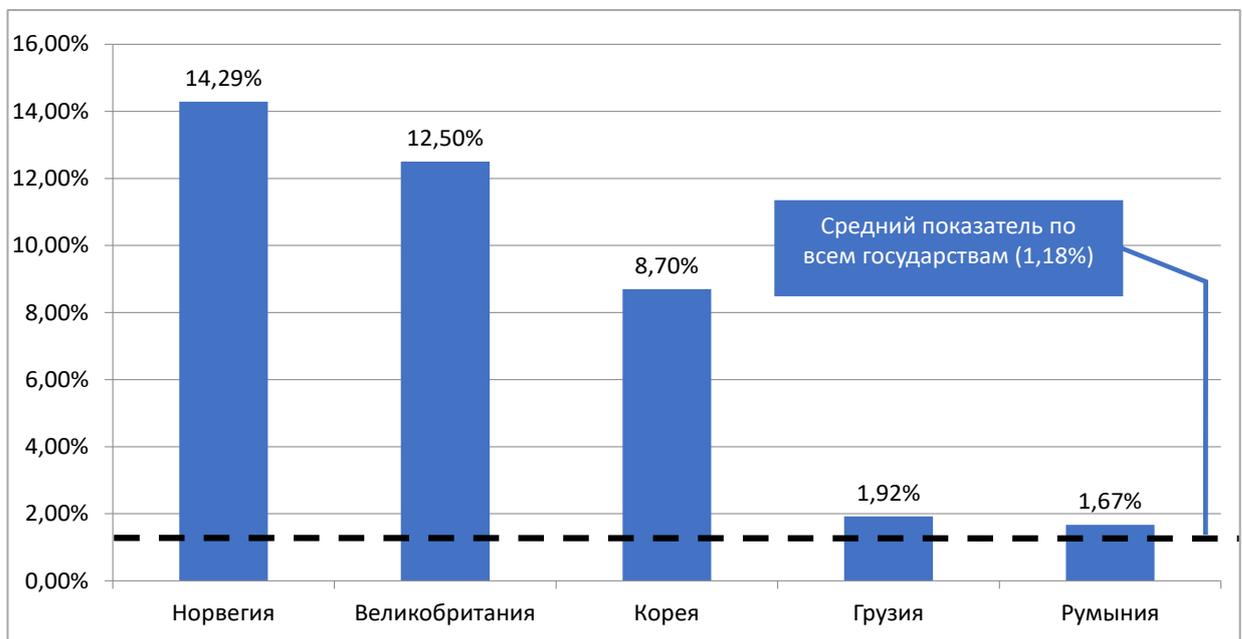


Рисунок 11

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

На Рисунке 12 представлено количество недостатков, зафиксированных в иностранных портах на российских судах в период с 2016 по 2020 гг.

Так, за 2020 год на российских судах выявлено 2169 несоответствий, что на 47% меньше (или на 1894 несоответствия меньше), чем в предыдущем году. При этом количество инспекций в 2020 году также снизилось на 36% (на 437 инспекций) относительно показателя 2019 года.

Количество недостатков, выявленных на российских судах в иностранных портах в период с 2016 по 2020 гг., колеблется от 2200 (в 2020 году) до 4100 (в 2017 году), таким образом по итогам 2020 года зарегистрирован минимальный за 5 лет показатель. Снижение количества выявленных недостатков связано с общим снижением количества инспекций и может объясняться сложной эпидемиологической ситуацией в связи с COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов.

#### Количество недостатков, выявленных на российских судах за рубежом, 2016—2020 гг.



Рисунок 12

В соответствии с данными, представленными на Рисунке 12, среднее количество несоответствий на 1 инспекцию колеблется от 2,9 (в 2020 году) до 3,9 (в 2017 году). В ретроспективе пятилетнего периода в 2020 году показатель среднего количества несоответствий на 1 инспекцию — 2,85,

что является пятилетним минимумом по указанным выше причинам. (Рисунок 12).

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

Таблица 3

Категория недостатков	Кол-во (а)	Процент от общего кол-ва (а/Всего(а))	Кол-во недостатков, приведших к задержанию (b)	Процент от всех недостатков по категории (b/a)	Процент от общего кол-ва недостатков, приведших к задержанию (b/Всего(b))
Навигация	341	15,72%	6	1,76%	26,09%
Средства борьбы с пожаром	239	11,02%	3	1,26%	13,04%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	198	9,13%	0	0,00%	0,00%
Спасательные средства	183	8,44%	2	1,09%	8,70%
Условия жизни и труда - Условия труда	162	7,47%	0	0,00%	0,00%
Остойчивость, конструкция и оборудование	119	5,49%	1	0,84%	4,35%
Аварийные системы	113	5,21%	2	1,77%	8,70%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	88	4,06%	0	0,00%	0,00%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	88	4,06%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	80	3,69%	0	0,00%	0,00%
Водонепроницаемость/герметичность	79	3,64%	1	1,27%	4,35%
Радиооборудование	62	2,86%	0	0,00%	0,00%

Категория недостатков	Кол-во (а)	Процент от общего кол-ва (а/Всего(а))	Кол-во недостатков, приведших к задержанию (b)	Процент от всех недостатков по категории (b/a)	Процент от общего кол-ва недостатков, приведших к задержанию (b/Всего(b))
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	59	2,72%	1	1,69%	4,35%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	54	2,49%	0	0,00%	0,00%
ОСПС	49	2,26%	0	0,00%	0,00%
МКУБ	48	2,21%	3	6,25%	13,04%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	36	1,66%	0	0,00%	0,00%
Условия жизни и труда - Условия жизни	32	1,48%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	26	1,20%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	23	1,06%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	20	0,92%	3	15,00%	13,04%
Сигналы тревоги	19	0,88%	1	5,26%	4,35%
Грузовые операции, включая оборудования	17	0,78%	0	0,00%	0,00%
Другое	17	0,78%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	14	0,65%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - минимальные требования к морякам	2	0,09%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - условия найма	1	0,05%	0	0,00%	0,00%
<b>Всего</b>	<b>2169</b>		<b>23</b>	<b>1,06%*</b>	

\* Процент всех недостатков, приведших к задержанию, от общего количества всех выявленных недостатков.

На Рисунке 13 выявленные несоответствия представлены в виде диаграммы.

Наибольшее количество замечаний выявлено по категориям: «Навигация» (15,72%), «Средства борьбы с пожаром» (11,02%), «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (9,13%), «Спасательные средства» (8,44%), «Условия жизни и труда - Условия труда» (7,47%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (5,49%), «Аварийные системы» (5,21%), «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» и «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (по 4,06%). Эти категории несоответствий в сумме составляют 71% всех несоответствий, обнаруженных на судах под флагом Российской Федерации в 2020 году.

### Категории несоответствий, выявленных на российских судах за рубежом в 2020 году

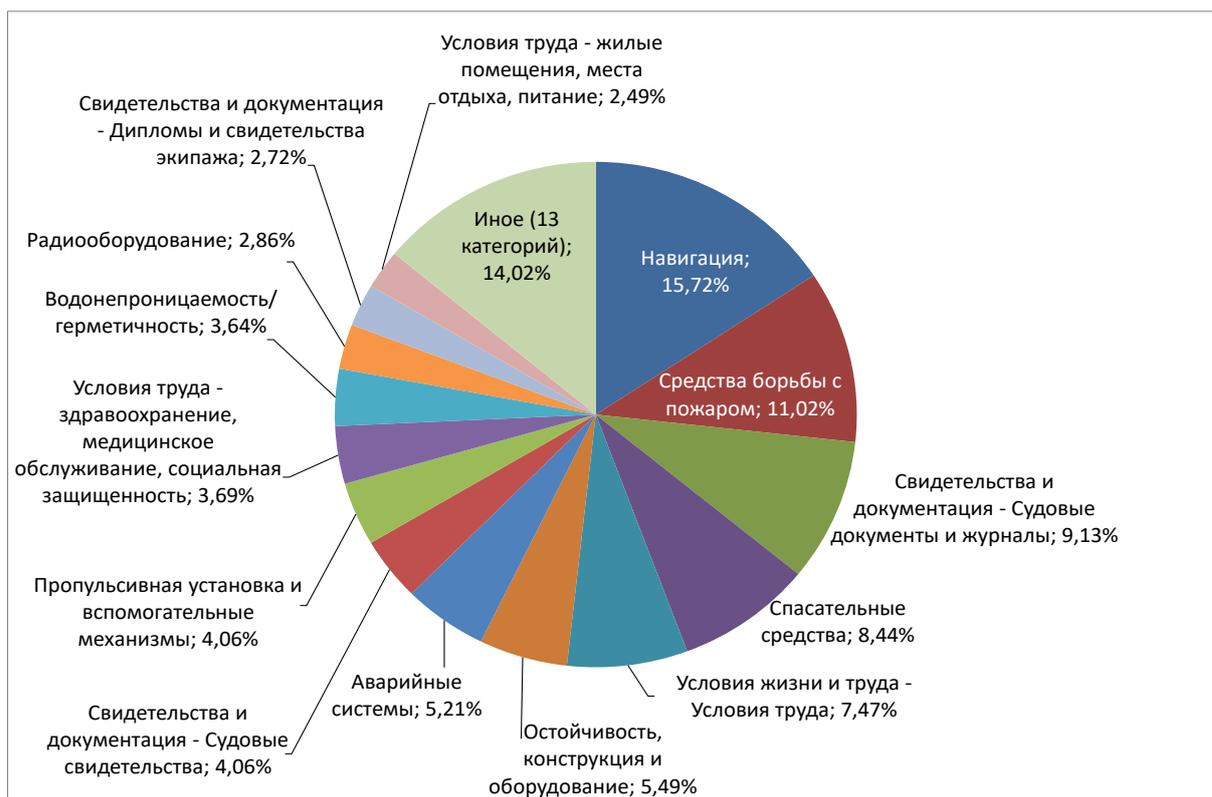


Рисунок 13

Несоответствия по категории «Навигация» представлены на Рисунке 14. Наибольшее количество несоответствий за 2020 год зарегистрировано по «Плану перехода» (14%), «Картам» (13%) и «Навигационным пособиям» (11%).

## Несоответствия по категории «Навигация», выявленные на российских судах за рубежом, 2020 г.



Рисунок 14

Несоответствия по категории «Средства борьбы с пожаром» представлены на Рисунке 15. Наибольшее количество несоответствий за 2020 год зарегистрировано по «Устройствам (общее оборудование борьбы с пожаром)» (18%), «Противопожарным дверям / открытиям в огнестойких переборках» (17%), и «Другому (Пожаробезопасность)» (10%).

### Несоответствия по категории «Средства борьбы с пожаром», выявленные на российских судах за рубежом, 2020 г.



Рисунок 15

Основные недостатки по категориям в ретроспективе 2016—2020 гг. наглядно изображены на Рисунке 16. Категории недостатков представлены в порядке убывания.

### Количество основных недостатков, выявленных на российских судах за рубежом, 2016—2020 гг.

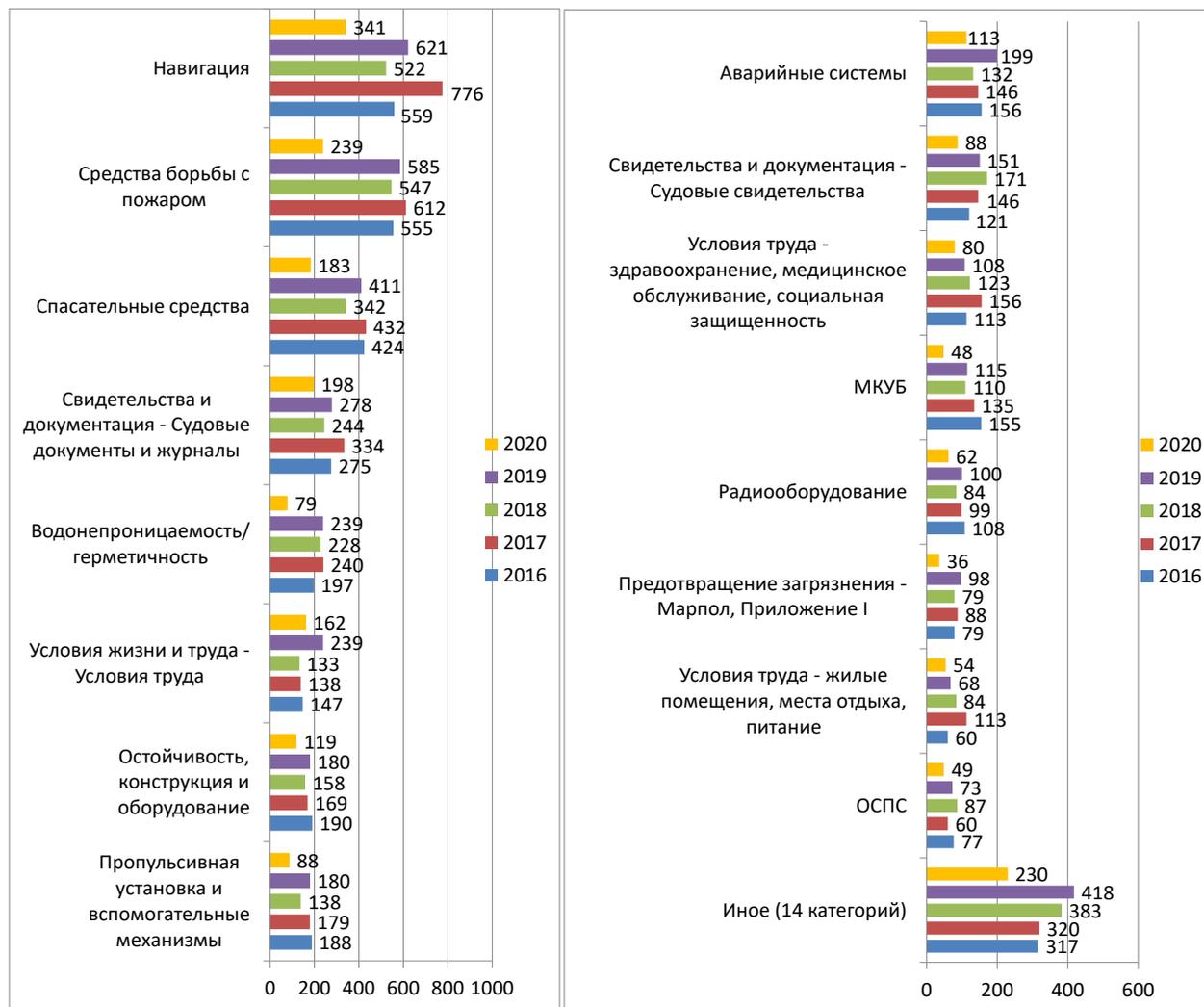


Рисунок 16

За пятилетний период основными категориями, по которым выявляется наибольшее количество несоответствий, остались следующие: «Навигация», «Средства борьбы с пожаром», «Спасательные средства».

В 2020 году по всем категориям зарегистрировано снижение количества несоответствий относительно 2019 года и среднего показателя 2016—2019 гг., что может объясняться общим снижением количества инспекций

из-за сложной эпидемиологической ситуации в связи с COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов.

Наименьшее снижение показателя в 2020 году относительно среднего показателя предыдущих периодов наблюдается по категории «Условия жизни и труда - Условия труда» (на 1%), что также может объясняться эпидемиологической ситуацией и сложностями со сменой экипажа.

Снижение по категории «Навигация» зафиксировано на уровне 45%, при этом суммарное количество несоответствий по данной категории остается наибольшим в ретроспективе пятилетнего периода.

Наиболее значительное сокращение количества несоответствий в 2020 году по отношению к показателю 2016—2019 гг. отмечается по категориям «Водонепроницаемость/герметичность» (на 65%) и «МКУБ» (на 63%).

Показатели 2020 года по категориям «Средства борьбы с пожаром» и «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» продемонстрировали снижение на 58%. По категории «Спасательные средства» наблюдается сокращение показателя на 55%.

В категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» снижение в 2020 году составило 49% от среднего значения прошлых лет.

Снижение количества несоответствий, выявленных в 2020 году, по остальным категориям относительно среднего показателя 2016—2019 гг. составило в среднем 34%.

По всем категориям, кроме категории «Условия жизни и труда - Условия труда», показатели 2020 года являются минимальными в ретроспективе пятилетнего периода.

Из выявленных несоответствий 1% оказался серьезными несоответствиями, приведшими к задержанию судов. На Рисунке 17 представлены недостатки, ставшие причиной задержания российских судов в иностранных портах, с разделением по категориям несоответствий.

Около 80% серьезных несоответствий было выявлено в категориях: «Навигация» (26%), «Средства борьбы с пожаром», «МКУБ» и «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI» (по 13%), «Спасательные средства» и «Аварийные системы» (по 8,7%).

### Категории недостатков, ставших причиной задержания российских судов за рубежом в 2020 году

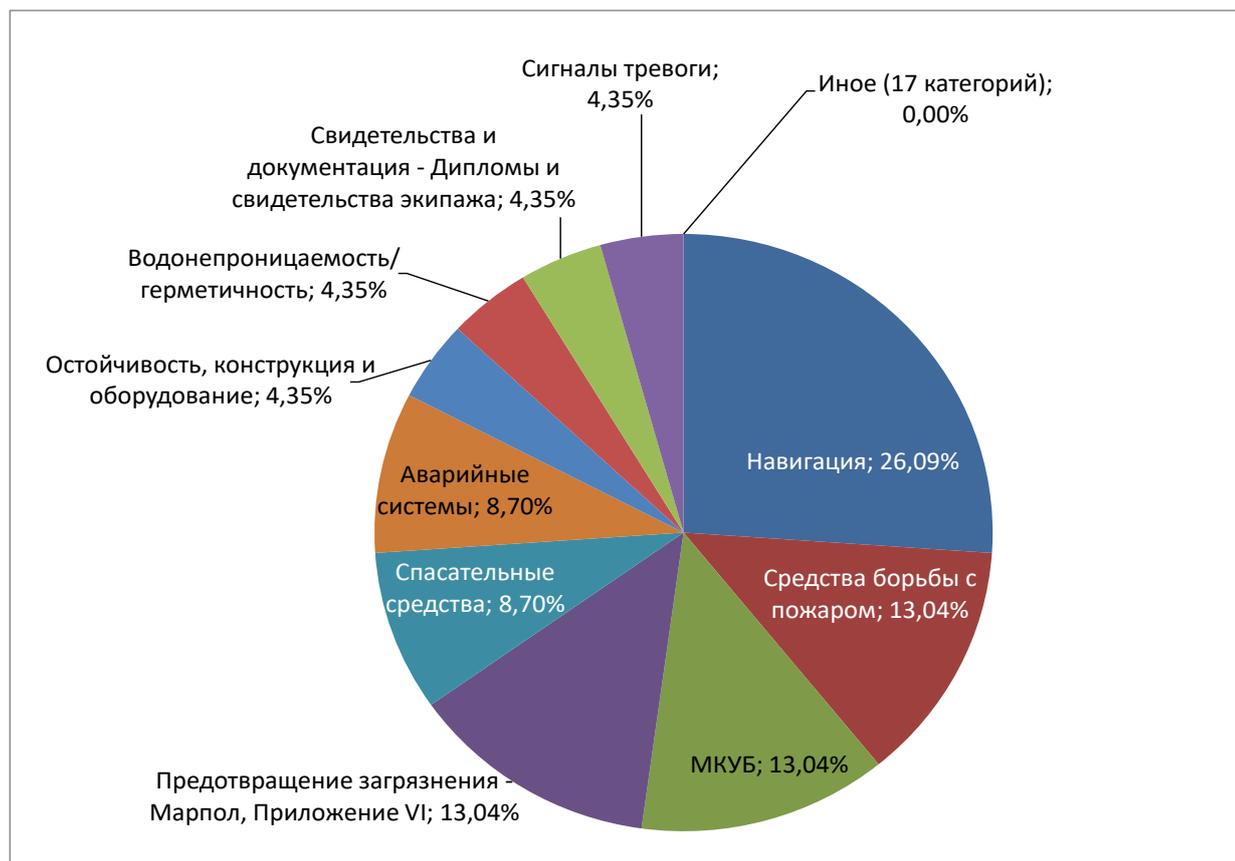


Рисунок 17

В 2020 году первое место среди всех несоответствий, приведших к задержаниям, занимают несоответствия в категории «Навигация», сохранив положение 2019 года. Второе место с отрывом в 2 раза от максимума занимают категории «Средства борьбы с пожаром», «МКУБ» и «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI».

На Рисунке 18 представлено общее количество несоответствий, приведших к задержаниям российских судов, в ретроспективе 2016—2020 гг.

## Количество основных недостатков, ставших причиной задержания российских судов за рубежом, 2016—2020 гг.

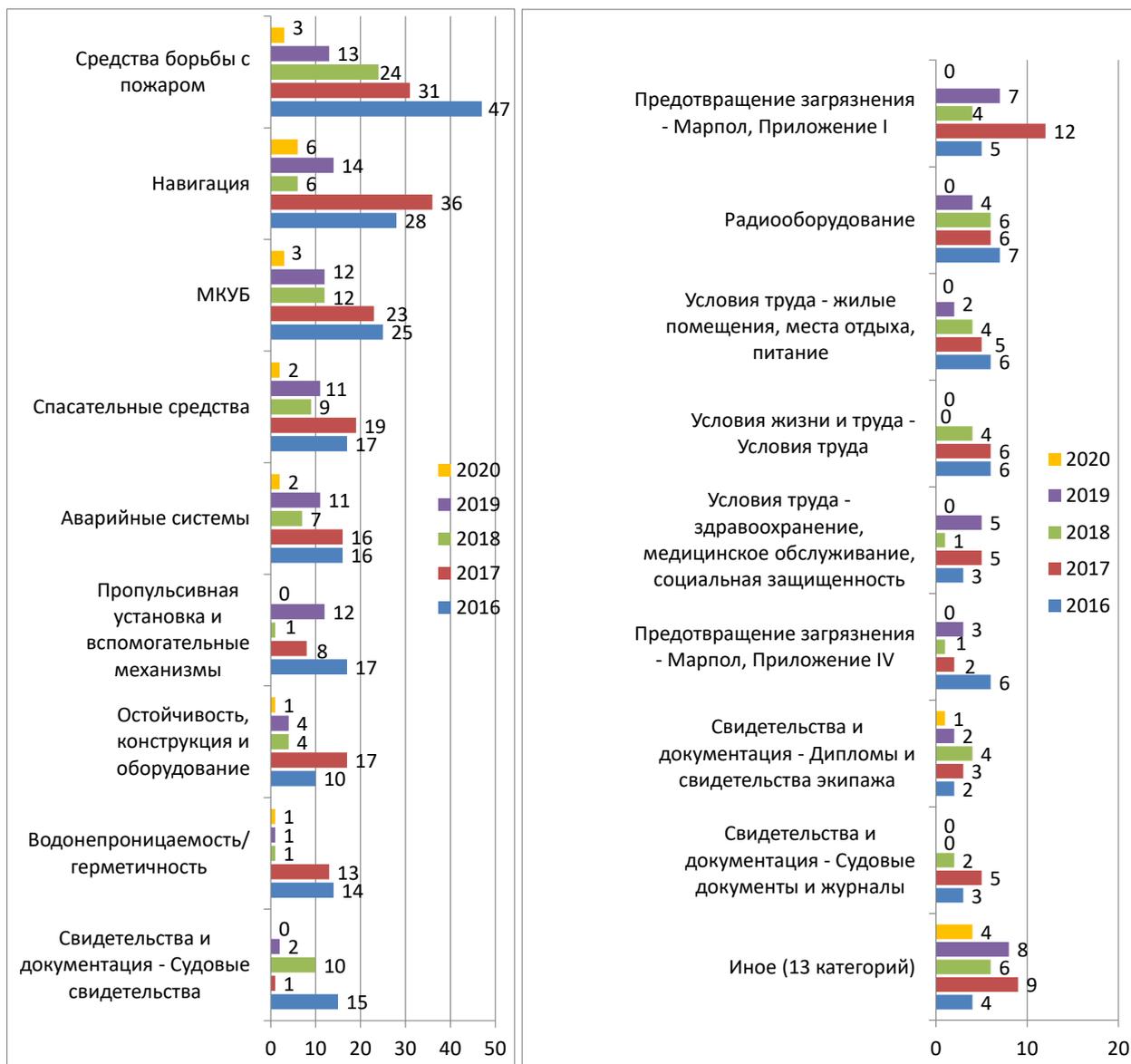


Рисунок 18

В ретроспективе 2016—2020 гг. наибольшее количество несоответствий, приведших к задержаниям, по пятилетнему периоду зарегистрировано по категориям: «Средства борьбы с пожаром», «Навигация», «МКУБ», «Спасательные средства», «Аварийные системы».

В 2020 году роста количества несоответствий, приведших к задержаниям, не наблюдается ни по одной из категорий, что вытекает из снижения общего количества несоответствий, в том числе из-за сложной

эпидемиологической ситуации в связи с COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов.

Из 30 категорий несоответствий в 2020 году по 20 категориям не выявлено несоответствий, приведших к задержаниям, то есть показатель 2020 года равен нулю. По всем категориям показатели 2020 года являются минимальными или равными минимальным в ретроспективе 2016—2020 гг.

Значение в категории «Навигация» снизилось относительно среднего показателя 2016—2019 гг. на 71%, восстановив при этом позицию 2018 года. Показатель 2020 по категории «Водонепроницаемость/герметичность» сохранил позицию 2018—2019 гг., продемонстрировав снижение относительно показателей 2016—2017 гг. более чем в 10 раз.

Стабильное снижение количества несоответствий, приведших к задержаниям, за пятилетний период наблюдается по категории «Средства борьбы с пожаром» (в среднем на 45% в год), при этом по указанной категории зарегистрировано максимальное снижение показателя 2020 года относительно среднего показателя 2016—2019 гг. (на 90%).

Значительное снижение показателя 2020 года по отношению к среднему значению 2016—2019 гг. зафиксировано также по категориям «Остойчивость, конструкция и оборудование» (на 89%), «Спасательные средства» и «Водонепроницаемость/герметичность» (на 86%), «Аварийные системы» (на 84%) и «МКУБ» (на 83%).

По категории «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» в ретроспективе пятилетнего периода наблюдался стабильный рост показателя до 2018 года, сменившийся снижением значения в 2019—2020 гг.

Постоянное снижение показателя за пятилетний период наблюдается по категории «МКУБ» (в среднем на 33% в год).

Несоответствия, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах в 2020 году, в категории «Навигация» распределились как представлено на Рисунке 19.

### Категория «Навигация» — задержания российских судов за рубежом, 2020 г.

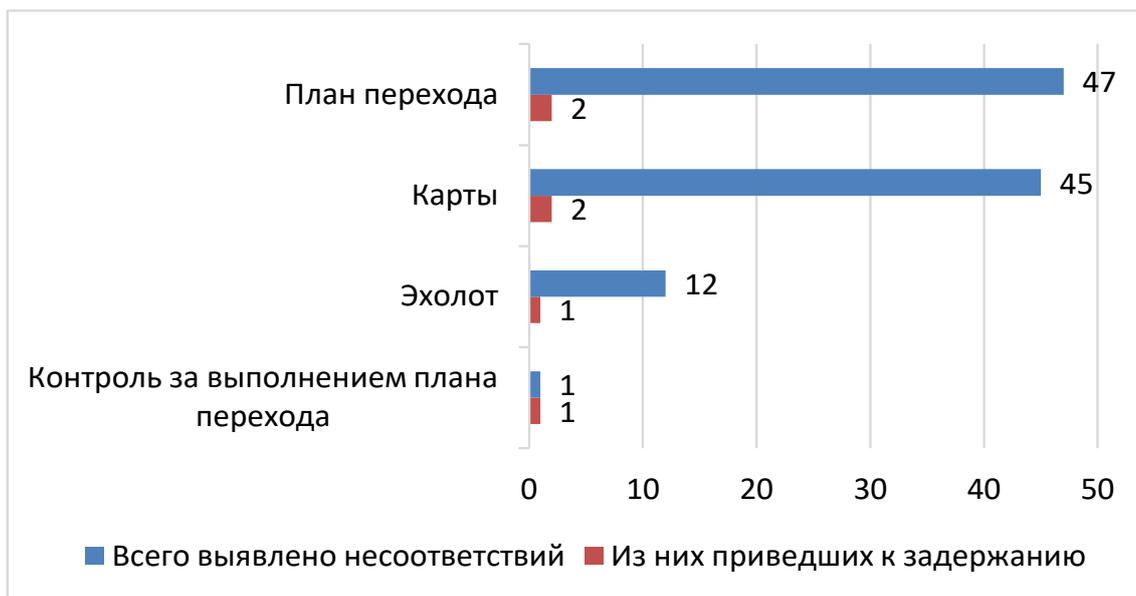


Рисунок 19

Наибольшее количество несоответствий, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах, зарегистрировано по «Плану перехода» и «Картам» (по 33% от общего количества несоответствий, приведших к задержанию в категории «Навигация»), а также по «Контролю за выполнением плана перехода» и «Эхолоту» (по 17%).

Несоответствия, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах, в категории «Средства борьбы с пожаром» распределились как представлено на Рисунке 20.

Количество несоответствий, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах, в равных долях распределились по категориям «Дистанционные средства управления (открытия, насосы, вентиляция и т.п.) в М.О.», «Индивидуальные средства по борьбе с пожаром (комплекты снаряжения для пожарных)» и «Устройства (общее оборудование борьбы с пожаром)» (по 33% от общего количества несоответствий, приведших к задержанию в категории «Средства борьбы с пожаром»).

### Категория «Средства борьбы с пожаром» — задержания российских судов за рубежом, 2020 г.



Рисунок 20

Несоответствия, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах, в категории «МКУБ» распределились как представлено на Рисунке 21.

67% несоответствий, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах, зарегистрировано по «МКУБ» в целом. 33% несоответствий приходятся на категорию «Другое (МКУБ)».

### Категория «МКУБ» — задержания российских судов за рубежом, 2020 г.



Рисунок 21

Все несоответствия, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах, в категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI» относятся к «Содержанию серы в используемом топливе».

Из 9 зарегистрированных задержаний российских судов в иностранных портах: 7 (78%) судов на момент задержания зарегистрированы в международном реестре, по 1 судну (по 11%) на момент задержания зарегистрированы в государственном реестре и государственном бербоут-чартерном реестре (Рисунок 22).

### Количество задержанных российских судов за рубежом по реестрам, 2016—2020 гг.

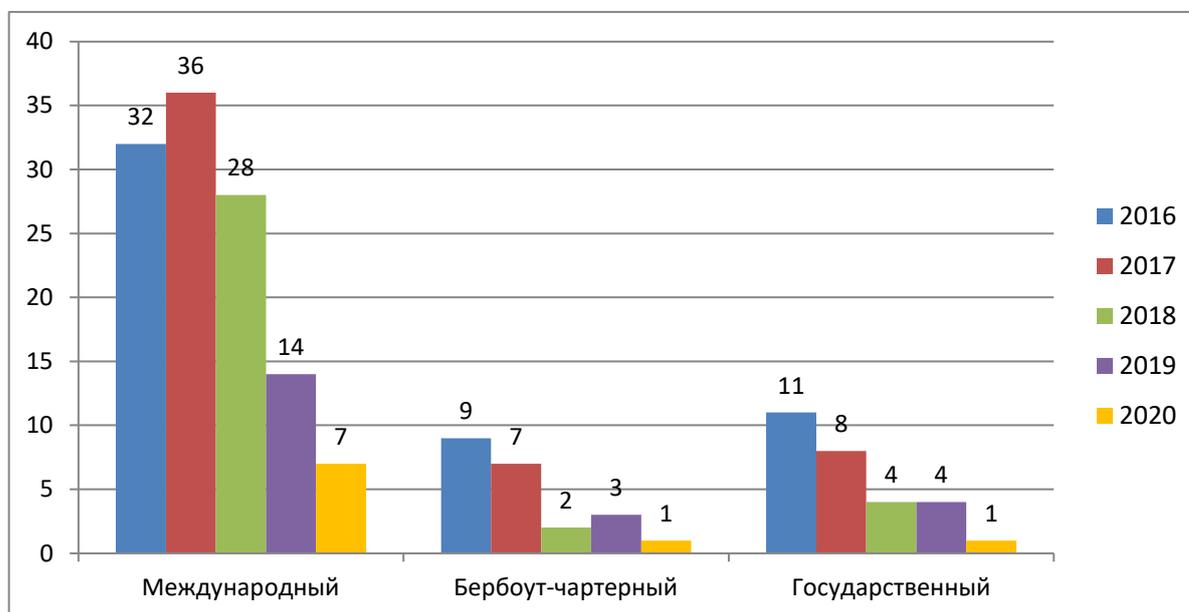


Рисунок 22

В отношении задержанных в иностранных портах российских судов необходимо отметить следующие факты:

- в 8 случаях из 9 (89%) в отношении задержанного судна осуществлялся осмотр в российском порту менее чем за 90 дней до задержания;
- в 8 случаях задержанное судно оформлялось на выход из российского порта менее чем за 1 месяц до задержания;
- компаний, имеющих более одного задержания, не зарегистрировано.

## Выводы:

- Российская Федерация как государство флага по итогам 2020 года продолжает находиться в списке «белых» флагов Парижского меморандума и Токийского меморандума;
- В 2020 году показатели количества инспекций, количества инспекций с замечаниями и количества задержаний (в абсолютных и относительных значениях) достигли минимальных значений за 5 лет, что может объясняться сложной эпидемиологической ситуацией в связи с COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов;
- начиная с 2015 года количество задержаний российских судов в иностранных портах сохраняет тенденцию к снижению; показатель 2020 года является минимальным за пятилетний период;
- среднее количество несоответствий на 1 инспекцию колеблется от 2,9 (в 2020 году) до 3,9 (в 2017 году). В ретроспективе пятилетнего периода в 2020 году показатель среднего количества несоответствий на 1 инспекцию — 2,85, что является пятилетним минимумом;
- на протяжении пяти лет основными категориями, по которым выявляется наибольшее количество несоответствий, остаются следующие: «Навигация», «Средства борьбы с пожаром», «Спасательные средства»;
- в 89% случаев задержанные российские суда подвергались осмотру в российском порту менее чем за 90 дней до задержания.

## 2. Контроль российских судов в российских портах

### 2.1. Сводные данные по российским портам

Количество судозаходов (общее и индивидуальных судов) рассчитано по данным Информационной системы государственного портового контроля Модуль «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах Российской Федерации» (ИС Portcall), введенного в эксплуатацию приказом Минтранса № 140 от 20.08.2009 (ред. от 22.03.2010) (Таблица 4)<sup>2</sup>.

Таблица 4

Порты / терминалы	Судозаходов		Осмотров						
	всего	инд. судов	всего	контр. осмотров	осмотров	с недостатками		отказов в выдаче разрешения на выход из порта	
						кол-во	%	кол-во	%
Азов	3077	529	353	41	312	262	83,97	0	0,00
Александровск-Сахалинский	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Амдерма	5	2	0	0	0	0	-	0	-
Анадырь	53	28	5	1	4	4	100,00	0	0,00
Анапа	50	23	87	4	83	36	43,37	1	1,20
Архангельск	3155	398	597	179	418	327	78,23	36	8,61
Астрахань	3162	631	1018	567	451	401	88,91	3	0,67
Беломорск	180	54	52	10	42	21	50,00	1	2,38
Беринговский	29	15	0	0	0	0	-	0	-
Большой Камень	173	56	19	5	14	11	78,57	0	0,00
Бошняково	8	6	15	8	7	7	100,00	0	0,00
Ванино	889	86	70	21	49	26	53,06	1	2,04
Варандей	82	7	0	0	0	0	-	0	-
Витино	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Владивосток	3879	665	2120	891	1229	1098	89,34	9	0,73
Восточный	1195	138	85	40	45	32	71,11	2	4,44
Выборг	34	25	11	1	10	4	40,00	0	0,00
Высоцк	273	57	29	2	27	9	33,33	3	11,11
Геленджик	157	66	41	15	26	15	57,69	0	0,00
Де-Кастри	59	32	11	5	6	3	50,00	0	0,00
Диксон	19	11	7	2	5	5	100,00	0	0,00
Дудинка	529	128	4	1	3	2	66,67	0	0,00
Евпатория	423	42	55	14	41	29	70,73	1	2,44
Ейск	438	151	72	38	34	32	94,12	0	0,00
Зарубино	855	126	160	62	98	94	95,92	0	0,00
Кавказ	6867	658	183	45	138	137	99,28	15	10,87
Калининград	510	127	447	158	289	231	79,93	3	1,04
Каңдалакша	14	10	5	1	4	1	25,00	0	0,00
Керчь	714	141	285	135	150	141	94,00	1	0,67
Корсаков	1142	178	251	147	104	94	90,38	3	2,88

<sup>2</sup> На момент изготовления брошюры действует приказ Минтранса №463 от 26.10.2017.

Порты / терминалы	Судозаходов		Осмотров						
	всего	инд-судов	всего	контр.осмотров	осмотров	с недостатками		отказов в выдаче разрешения на выход из порта	
						кол-во	%	кол-во	%
Крабозаводск	320	50	34	13	21	17	80,95	0	0,00
Красногорск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Курильск	316	52	14	6	8	5	62,50	0	0,00
Магадан	287	59	85	23	62	45	72,58	0	0,00
Малокурильское	492	46	20	9	11	10	90,91	0	0,00
Махачкала	481	101	79	29	50	32	64,00	0	0,00
Мезень	23	12	4	0	4	3	75,00	0	0,00
Москальво	14	5	0	0	0	0	-	0	-
Мурманск	2759	365	1011	533	478	369	77,20	9	1,88
Набиль	10	10	4	0	4	0	0,00	0	0,00
Нарьян-Мар	45	16	11	0	11	11	100,00	0	0,00
Находка	1234	349	379	88	291	225	77,32	11	3,78
Находка-нефтепорт	1474	111	391	163	228	172	75,44	0	0,00
Невельск	374	74	111	49	62	45	72,58	2	3,23
Николаевск-на-Амуре	736	163	134	7	127	17	13,39	0	0,00
Новороссийск	988	205	432	215	217	182	83,87	5	2,30
Ольга	194	24	27	15	12	11	91,67	1	8,33
Оля	207	51	88	43	45	40	88,89	0	0,00
Онега	32	14	19	8	11	9	81,82	0	0,00
Охотск	87	31	37	6	31	11	35,48	1	3,23
Певек	81	46	23	15	8	8	100,00	0	0,00
Петропавловск-Камчатский	2191	468	594	287	307	303	98,70	25	8,14
Пластун	574	54	84	38	46	44	95,65	2	4,35
Поронайск	11	11	47	0	47	41	87,23	0	0,00
Посьет	73	21	7	4	3	3	100,00	1	33,33
Пригородное	7	5	6	1	5	3	60,00	0	0,00
Приморск	128	23	17	3	14	5	35,71	0	0,00
Приморско-Ахтарск	14	10	9	1	8	7	87,50	1	12,50
Провидения	31	18	2	1	1	1	100,00	0	0,00
Ростов-на-Дону	7830	859	760	77	683	565	82,72	31	4,54
Рудная Пристань	51	11	12	7	5	4	80,00	0	0,00
Сабетта	751	249	152	37	115	69	60,00	0	0,00
Санкт-Петербург	3644	532	727	220	507	213	42,01	8	1,58
Светлая	115	24	16	7	9	6	66,67	0	0,00
Севастополь	580	142	447	99	348	142	40,80	7	2,01
Северо-Курильск	341	97	33	7	26	19	73,08	0	0,00
Славянка	899	171	143	36	107	95	88,79	6	5,61
Советская Гавань	421	86	48	27	21	20	95,24	0	0,00
Соловки	134	39	30	6	24	8	33,33	0	0,00
Сочи	302	278	189	65	124	58	46,77	8	6,45
Таганрог	477	157	54	2	52	50	96,15	0	0,00
Тамань	453	77	41	8	33	16	48,48	2	6,06
Темрюк	598	163	132	59	73	66	90,41	2	2,74
Тикси	39	24	12	3	9	9	100,00	0	0,00
Туапсе	362	82	89	30	59	34	57,63	2	3,39
Углергск	5	4	30	19	11	11	100,00	0	0,00
Усть-Луга	841	128	172	60	112	85	75,89	15	13,39

Порты / терминалы	Судозаходов		Осмотров						
	всего	инд. судов	всего	контр. осмотров	осмотров	с недостатками		отказов в выдаче разрешения на выход из порта	
						кол-во	%	кол-во	%
Феодосия	74	26	13	0	13	6	46,15	0	0,00
Хатанга	16	9	10	3	7	3	42,86	0	0,00
Холмск	1071	75	135	91	44	40	90,91	0	0,00
Чажма	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Шахтерск	68	30	53	31	22	22	100,00	0	0,00
Эгвекино	32	15	0	0	0	0	-	0	-
Южно-Курильск	1798	140	57	5	52	47	90,38	0	0,00
Ялта	181	91	191	74	117	79	67,52	0	0,00
<b>Всего по РФ</b>	<b>62237</b>	<b>4814</b>	<b>13197</b>	<b>4923</b>	<b>8274</b>	<b>6308</b>	<b>76,24</b>	<b>218</b>	<b>2,63</b>

Сведения о судозаходе / индивидуальном судозаходе во временном интервале с 2016 по 2020 гг. представлены на Рисунке 23. Сведения представлены на основании данных, собранных ИС Portcall, и зависят от информации, представленной капитанами морских портов.

### Судозаход российских судов в российских портах, 2016—2020 гг.

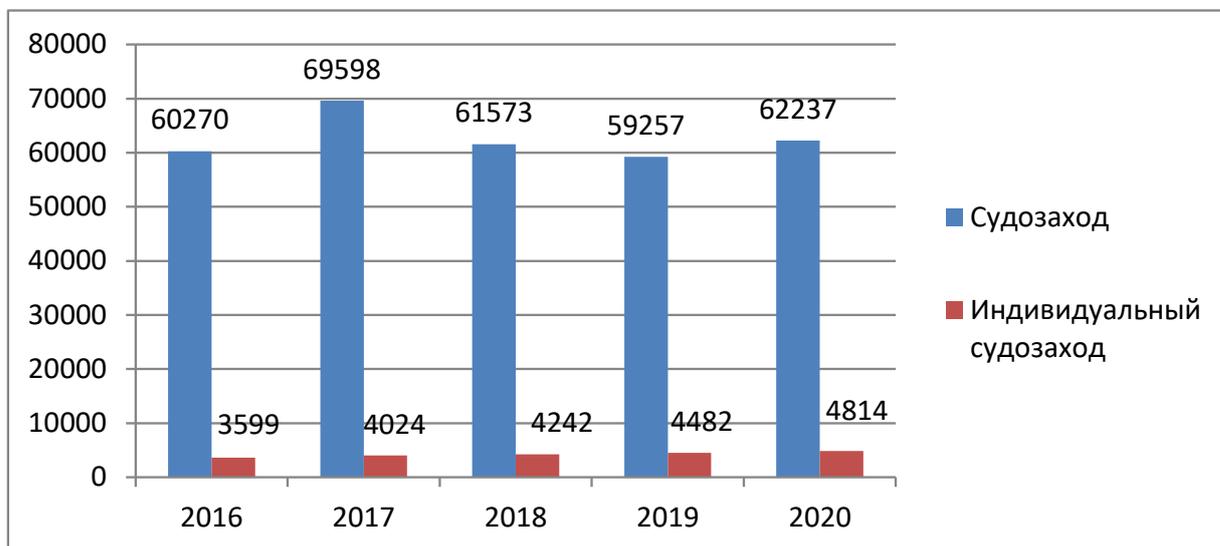


Рисунок 23

Увеличение количества зарегистрированных судозаходов, наблюдавшееся с 2016 по 2017 гг., сменилось затем снижением показателя до 2019 года. В 2020 году вновь зарегистрирован рост значения, достигший второго после максимального показателя за 5 лет. Увеличение количества

зарегистрированных судозаходов в 2020 году относительно 2019 года составило 5% (2980 судозаходов).

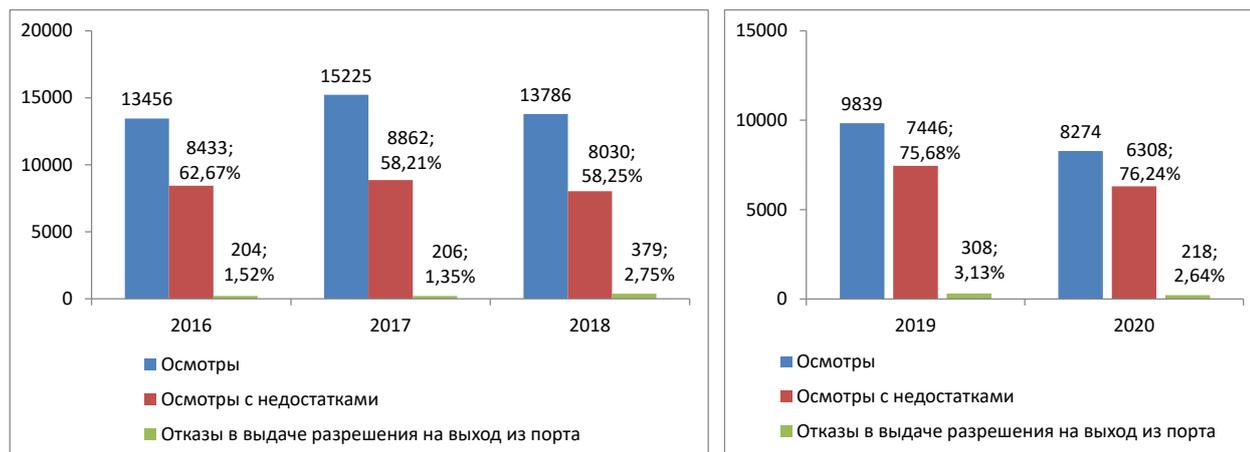
В ретроспективе пятилетнего периода количество индивидуальных судов под российским флагом, заходящих в российские порты, демонстрирует постоянный рост. В 2020 году зарегистрировано максимальное значение указанного показателя, составившее более чем 4800 судов.

До 2019 года при подсчете осмотров судов в российских портах учитывались как собственно осмотры, так и контрольные осмотры. С 2019 года введен отдельный учет «осмотров» и «контрольных осмотров». В статусе «контрольный осмотр» принимаются все осмотры, не содержащие вновь выявленные несоответствия.

Всего на российских судах в российских портах в 2020 году проведено около 8 тыс. осмотров. Из них 76,2% — осмотры с недостатками (выявленными несоответствиями конвенционным требованиям). Зарегистрировано 218 случаев отказа судну в разрешении на выход из порта, что составляет 2,6% от количества осмотров (Рисунок 24).

Данные за 2016—2018 гг. представлены справочно.

**Осмотры российских судов в российских портах, 2016—2018 гг.**      **Осмотры российских судов в российских портах, 2019—2020 гг.**



**Рисунок 24**

В ретроспективе 3 лет (2016—2018 гг.) количество осмотров российских судов в российских портах увеличивалось с 2016 по 2017 гг., максимальное количество осмотров проведено в 2017 году. В 2018 году количество осмотров

снизилось относительно показателя 2017 года на 9% (1439 осмотров), при этом указанный показатель превышал аналогичные показатели 2016 года (Рисунок 24).

С 2019 году расчет количества осмотров и осмотров с недостатками производится по новой методике. В 2020 году проведено на 16% осмотров (1565 осмотров) меньше, чем в 2019 году.

Процент осмотров с несоответствиями постепенно уменьшался с 2016 года с 63% до 58% в 2018 году. В 2019, 2020 гг. проценты осмотров с несоответствиями рассчитываются по новой методике, в связи с чем превышают значения аналогичных показателей в ретроспективе пятилетнего периода. Значение 2020 года составляет 76% и превышает показатель 2019 года на 0,6 процентных пункта.

Максимальное количество отказов в выдаче разрешения на выход из порта за период 2016—2020 гг. в арифметическом выражении (379 отказов) зарегистрировано в 2018 году; минимальное — в 2016 году (204 отказа). Показатель 2020 года превышает значения 2016, 2017 гг., однако ниже показателей 2018, 2019 гг.

В процентном выражении сравнимы показатели осмотров с выявленными недостатками на российских судах в российских портах за период 2016—2018 гг. Максимальное количество отказов в выдаче разрешения на выход из порта в период 2016—2018 гг. зарегистрировано в 2018 году и приближается к 3%. В процентном соотношении минимальное количество отказов в выдаче разрешения на выход из порта зарегистрировано в 2017 году (1,4% от количества проведенных осмотров). Процентный показатель 2020 года сравним с показателем 2019 года, снизившись на 0,5 процентных пункта и опустившись ниже 3%, однако не подлежит сравнению с показателями 2016—2018 годов из-за различной методики расчета (Рисунок 24).

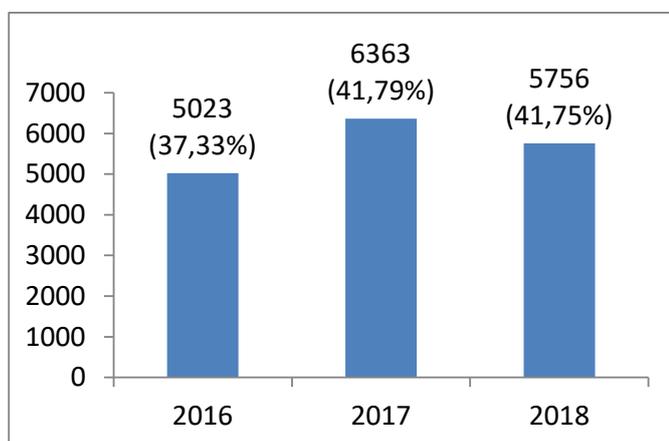
## 2.2. Структура недостатков, выявленных на российских судах в российских портах

В российских портах регистрируется достаточно большое количество осмотров без недостатков. На Рисунке 25 представлены данные за 2020 год. Данные за 2016—2018 гг. представлены справочно.

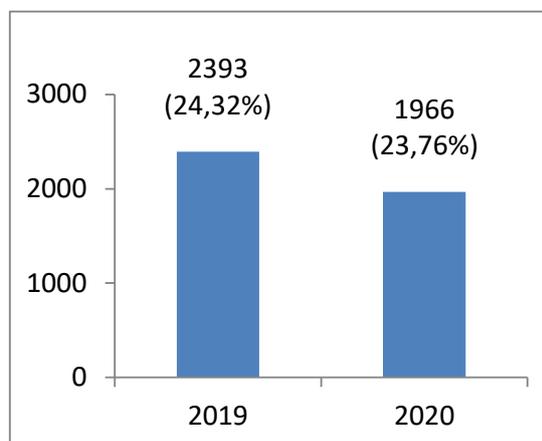
В 2016—2017 гг. наблюдался рост осмотров без недостатков как в абсолютном, так и в процентном отношении, сменившийся снижением в 2018 году относительно показателя 2017 года на 10% (607 осмотров). Показатель 2018 года продолжал при этом превышать аналогичные показатели 2016 года.

В 2020 году в российских портах зарегистрировано около 2000 осмотров без недостатков, составивших 24% от всех осмотров (Рисунок 25). Показатели 2020 года продемонстрировали снижение относительно 2019 года как в абсолютных, так и в относительных значениях.

**Осмотры российских судов в российских портах без недостатков, 2016—2018 гг.**



**Осмотры российских судов в российских портах без недостатков, 2019—2020 гг.**



**Рисунок 25**

В 2020 году в Информационной системе госконтроля судов, оперирующих под флагом Российской Федерации (ИСГС) внедрена функция регистрации факта непроведения осмотра из-за риска для безопасности инспекторов ГПК и экипажа судна в связи с COVID-19. Итоги использования данной функции по морскими портами Российской Федерации и АМП приведены в Таблице 5 и на Рисунке 26.

Таблица 5

Порты / терминалы	всего	Порты / терминалы	всего	Порты / терминалы	всего
Азов	19	Малокурильское	7	Ростов-на-Дону	28
Анадырь	3	Махачкала	23	Сабетта	6
Архангельск	8	Москальво	13	Санкт-Петербург	239
Астрахань	69	Мурманск	16	Севастополь	8
Беломорск	2	Набиль	3	Северо-Курильск	5
Беринговский	3	Находка	24	Славянка	2
Большой Камень	3	Находка-нефтепорт	8	Советская Гавань	7
Владивосток	10	Невельск	10	Соловки	1
Восточный	1	Новороссийск	5	Сочи	18
Выборг	9	Ольга	1	Таганрог	3
Высоцк	15	Оля	13	Тамань	4
Де-Кастри	18	Онега	1	Темрюк	10
Дудинка	16	Охотск	1	Туапсе	1
Зарубино	11	Певек	1	Углегорск	5
Кавказ	25	Петропавловск-Камчатский	152	Усть-Луга	30
Калининград	26	Пластун	3	Холмск	27
Корсаков	27	Приморск	6	Шахтерск	11
Крабовозовск	5	Провидения	3	Южно-Курильск	17
Курильск	10				

Всего за 2020 год зафиксировано 997 случаев использования функции регистрации непроведения осмотра в ИСГС.

### Использование функции непроведения осмотра, 2020 г.

По меморандумам

По АМП

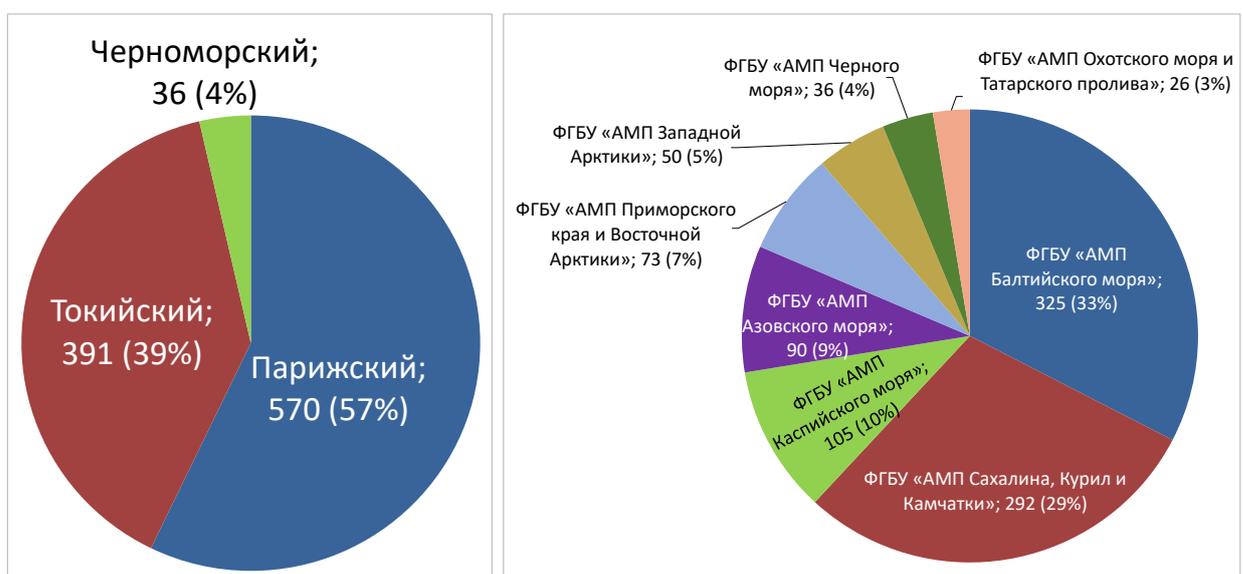


Рисунок 26

Количество недостатков, выявленных за пятилетний период 2016—2020 гг., подлежит сравнению в абсолютных значениях. В ретроспективе пятилетнего периода количество недостатков колеблется от 32 до 49 тыс. в год, при этом минимальное количество выявленных недостатков зафиксировано в 2020 году, а максимальное — в 2018 году (Рисунок 27). В 2020 году выявлено менее 35,5 тыс. несоответствий конвенционным требованиям (недостатков), что может объясняться общим снижением количества осмотров судов в связи со сложной эпидемиологической ситуацией из-за COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов. В период 2016—2018 гг. наблюдался рост количества выявленных недостатков, сменившийся с 2019 года снижением показателя. Значение 2020 года ниже аналогичного показателя 2019 года на 24%.

**Количество недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 2016—2018 гг.**



**Количество недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 2019—2020 гг.**



**Рисунок 27**

В период 2016—2018 гг. наблюдался рост количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта, сменившийся снижением с 2019 года. Максимальное значение за пятилетний период зафиксировано в 2018 году, минимальное — в 2016 году. В 2020 году указанный показатель составил менее 700 недостатков, что на 40% ниже среднего значения 2018—2019 гг., однако превышает показатели 2016—2017 гг.

## Уровень количества недостатков на 1 осмотр по портам

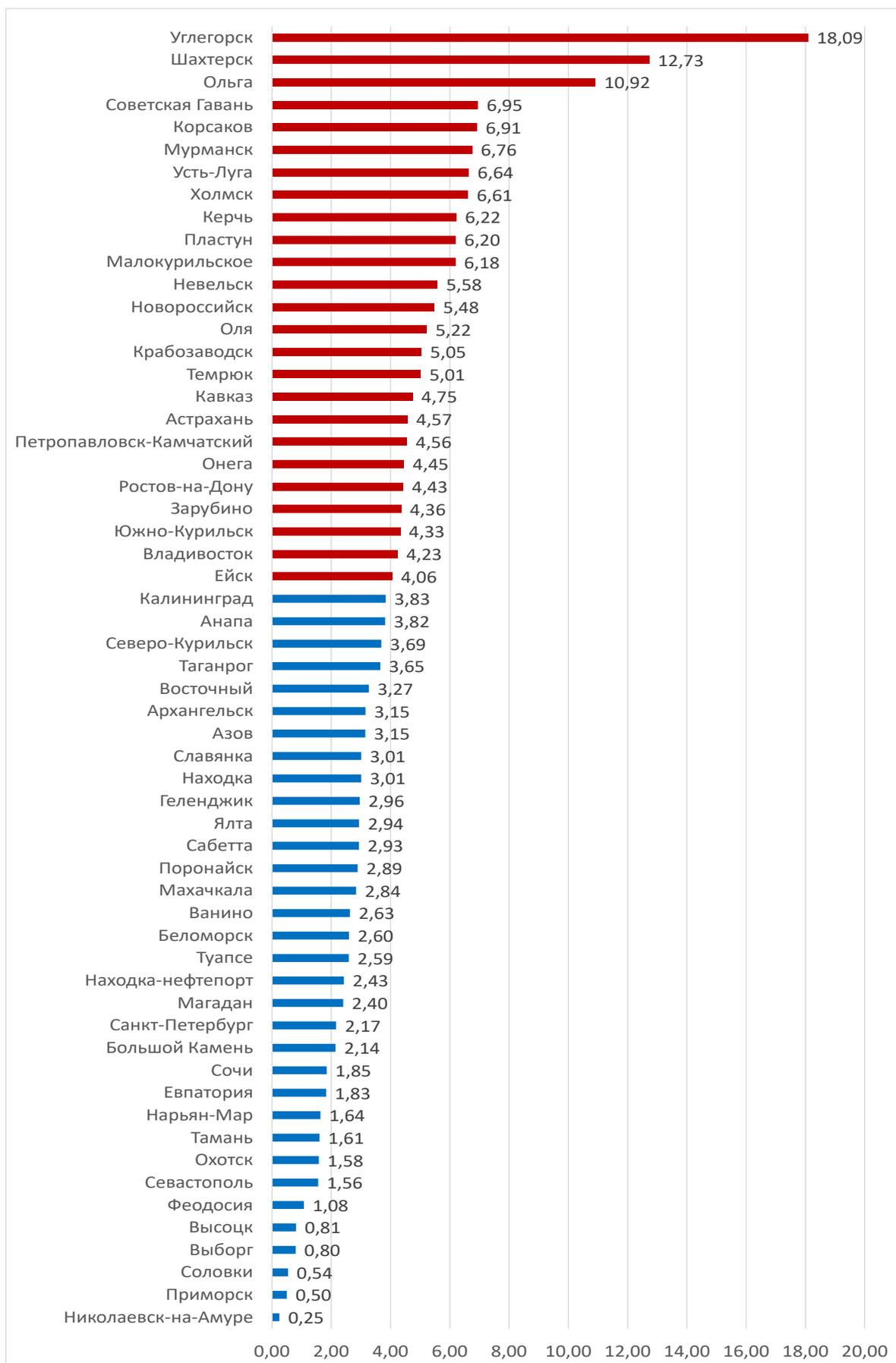


Рисунок 28

Расчет среднего количества недостатков на 1 осмотр различен для периода 2016—2018 гг. и 2019—2020 гг. Среднее количество недостатков на 1 осмотр для 2016—2018 гг. составляет 3,37 недостатка на 1 осмотр. Максимальное среднее количество недостатков на 1 осмотр в период 2016—2018 гг. зарегистрировано в 2018 году — 3,54 недостатка на один осмотр, минимальное — в 2017 году (3,09 недостатка на один осмотр).

В 2020 году с учетом новой методики расчета данный показатель составил 3,92 несоответствия на 1 осмотр, что на 10% ниже значения 2019 года. На Рисунке 28 представлен средний уровень количества недостатков, выявленных на судах под флагом РФ в портах Российской Федерации в 2020 году. В расчет принимались порты с количеством осмотров 10 и более.

Максимальный показатель зарегистрирован в Углегорске и составил примерно 18 недостатков на 1 осмотр. Минимальный показатель зарегистрирован в Николаевске-на-Амуре — в среднем 1 недостаток на 4 осмотра.

Распределение выявленных недостатков по категориям в порядке убывания представлено в Таблице 6.

Таблица 6

Категория недостатков	Кол-во	Процент от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от общего кол-ва недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от всех недостатков по категории
Навигация	5260	16,21%	51	7,38%	0,97%
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	3990	12,30%	40	5,79%	1,00%
Спасательные средства	3060	9,43%	39	5,64%	1,27%
Средства борьбы с пожаром	2454	7,56%	87	12,59%	3,55%
Водонепроницаемость/герметичность	2183	6,73%	58	8,39%	2,66%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	2125	6,55%	11	1,59%	0,52%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	1949	6,01%	41	5,93%	2,10%

Категория недостатков	Кол-во	Процент от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от общего кол-ва недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от всех недостатков по категории
Аварийные системы	1530	4,72%	28	4,05%	1,83%
Другое	1302	4,01%	9	1,30%	0,69%
Остойчивость, конструкция и оборудование	1189	3,66%	59	8,54%	4,96%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	1164	3,59%	93	13,46%	7,99%
Радиооборудование	1157	3,57%	13	1,88%	1,12%
МКУБ	866	2,67%	52	7,53%	6,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	776	2,39%	7	1,01%	0,90%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	702	2,16%	28	4,05%	3,99%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	681	2,10%	40	5,79%	5,87%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	402	1,24%	1	0,14%	0,25%
ОСПС	275	0,85%	2	0,29%	0,73%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	224	0,69%	12	1,74%	5,36%
Условия жизни и труда - Условия жизни	188	0,58%	7	1,01%	3,72%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	182	0,56%	1	0,14%	0,55%
Сигналы тревоги	170	0,52%	4	0,58%	2,35%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	150	0,46%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - условия найма	146	0,45%	7	1,01%	4,79%
Грузовые операции, включая оборудования	108	0,33%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	92	0,28%	0	0,00%	0,00%
Опасные грузы	50	0,15%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - минимальные требования к морякам	41	0,13%	1	0,14%	2,44%

Категория недостатков	Кол-во	Процент от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от общего кол-ва недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от всех недостатков по категории
Предотвращение загрязнения - Антиобрастающие системы	28	0,09%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение II	4	0,01%	0	0,00%	0,00%
<b>Всего</b>	<b>32448</b>		<b>691</b>		<b>2,13%</b>

Основные категории выявленных в 2020 году недостатков: «Навигация» — 16,2%; «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — 12,3%; «Спасательные средства» — 9,4%; Средства борьбы с пожаром» — 7,6%; «Водонепроницаемость/герметичность» — 6,7%; «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» — 6,5%; «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 6%; «Аварийные системы» — 4,7%. В сумме эти недостатки составляют 70% недостатков, обнаруженных на российских судах в российских портах (Рисунок 29).

В целом количество недостатков, выявленных в 2020 году, показало снижение на 24% по отношению к данным за 2019 год и является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода с 2016 по 2020 гг., что может быть вызвано эпидемиологическими ограничениями.

Количество недостатков в категориях «Навигация», «Условия труда: здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность», «Спасательные средства», «Средства борьбы с пожаром» в 2020 году остается на стабильно высоком уровне.

В 2020 году зарегистрировано снижение количества недостатков относительно среднего показателя 2016—2019 гг. по всем категориям недостатков, что может быть вызвано эпидемиологическими ограничениями.

В наименьшей степени спад количества недостатков по итогам 2020 года в сравнении со средним значением предыдущих периодов проявлен по категории «МКУБ»: показатель 2020 года на 9% ниже среднего значения

2016—2019 гг. Указанная категория является единственной, по которой значение 2020 года не является минимальным за пятилетний период. По остальным категориям показатели 2020 года демонстрируют минимум в ретроспективе пятилетнего периода, что может быть вызвано ограничениями в связи с эпидемиологической ситуацией.

### Количество основных недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 2016—2020 гг.

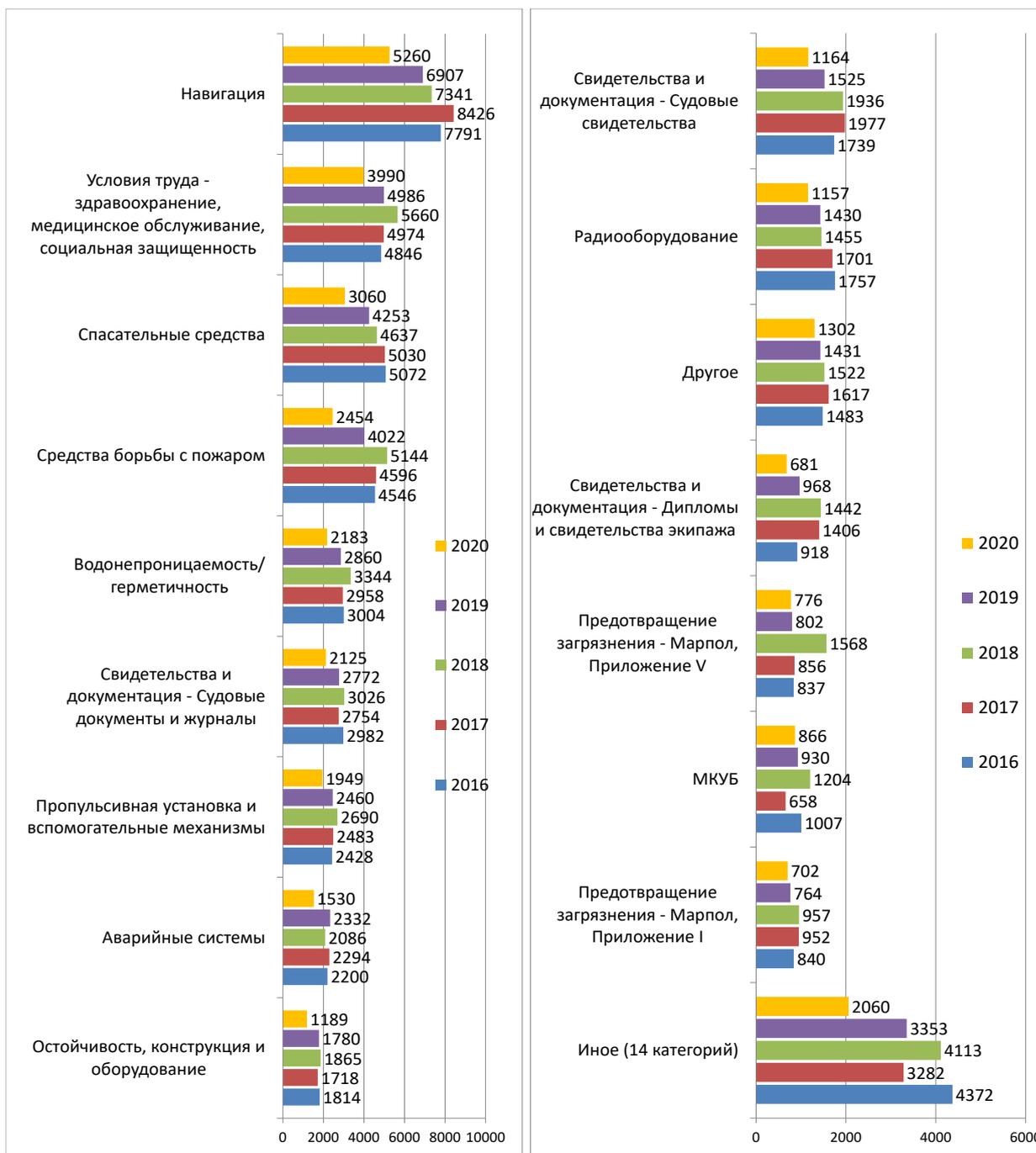


Рисунок 29

По категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V» показатель 2020 года сохранился на уровне значений 2019, 2016—2017 гг., при этом снизившись более чем в 2 раза от показателя 2018 года.

Динамика незначительного снижения количества недостатков в ретроспективе пятилетнего периода наблюдается по категориям «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» и «Другое». Показатели по указанным категориям демонстрируют относительную стабильность. В категории «Радиооборудование» наблюдается постепенное ежегодное снижение показателя, в среднем на 10% в год.

Наиболее значительное сокращение количества недостатков по итогам 2020 года в сравнении со средним показателем 2016—2019 гг. зарегистрировано по категориям «Средства борьбы с пожаром» и «Иное» (на 46% в каждой категории), «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (на 42%), «Спасательные средства» (на 36%) и «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (на 35%).

Максимальный спад показателя 2020 года по отношению к показателю 2019 года зафиксирован по категориям «Средства борьбы с пожаром» и «Иное» (на 39% в каждой категории), «Аварийные системы» (на 34%) и «Остойчивость, конструкция и оборудование» (на 33%).

Из более чем 32 тыс. недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 691 недостаток привел к отказу в выдаче разрешения на выход судов из порта. В Таблице 6 и на Рисунке 30 представлены такие недостатки с распределением по категориям.

В 2020 году наибольшее количество недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, зарегистрировано по следующим категориям: «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — 13,5%; «Средства борьбы с пожаром» — 12,6%; «Остойчивость, конструкция и оборудование» — 8,5%; «Водонепроницаемость/герметичность» — 8,4%; «МКУБ» — 7,5%; «Навигация» — 7,4%; «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 5,9%; «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» — 5,8%; «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — 5,8%.

В сумме эти недостатки составили 75% всех недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта.

### Количество основных недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2016—2020 гг.

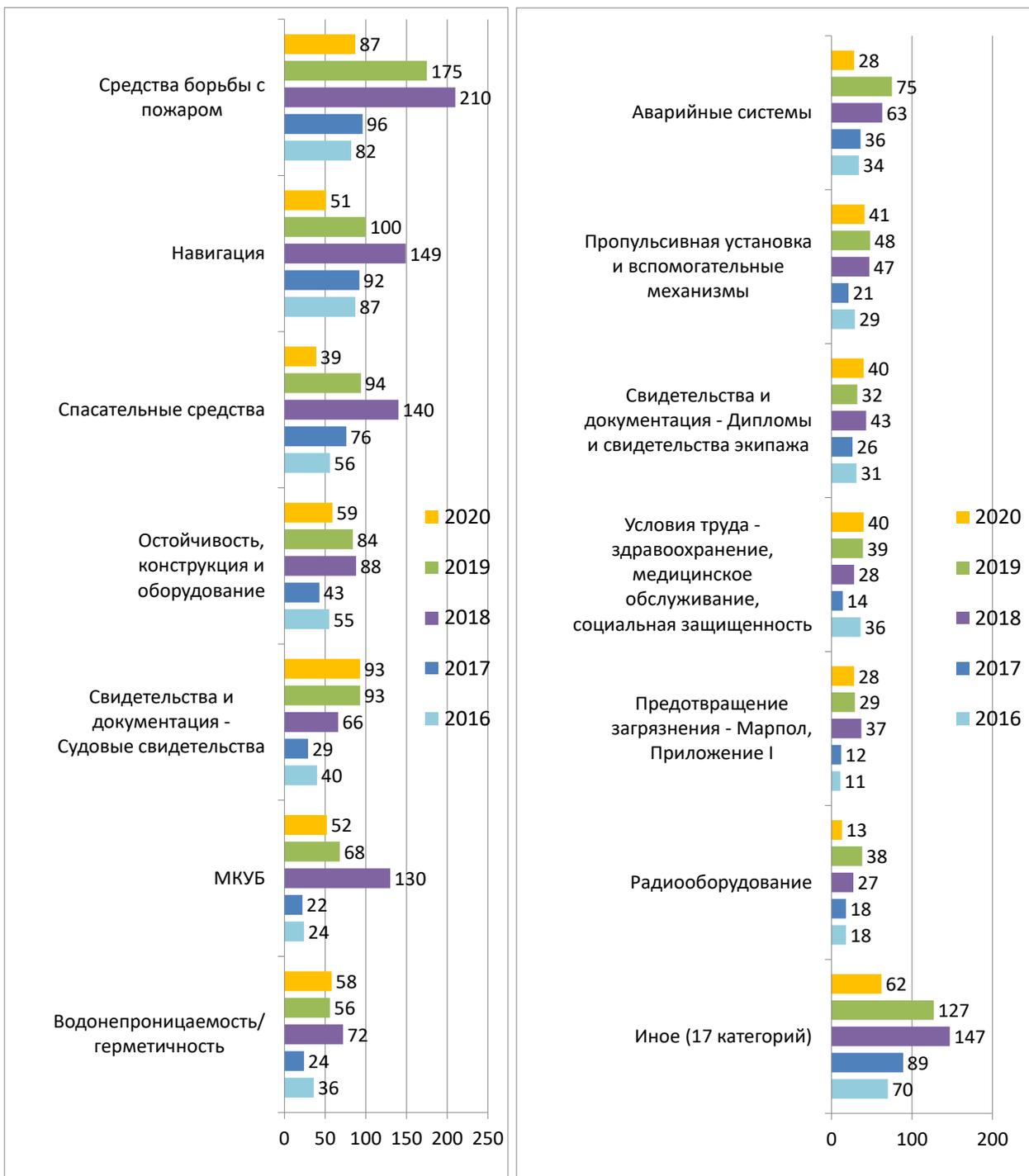


Рисунок 30

Несмотря на общее снижение количества недостатков в 2020 году, имеются категории, по которым в ретроспективе пятилетнего периода зарегистрирован рост количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта. Так, увеличение показателя за пятилетний период зарегистрировано по категориям «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (в среднем на 35% в год) и «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (в среднем на 20% в год). Показатели 2020 года по указанным категориям являются максимальными или равными максимальным в ретроспективе пятилетнего периода, что может быть вызвано эпидемиологическими ограничениями.

Показатели 2020 года продемонстрировали рост относительно значений 2019 года по категориям «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (на 25%), «Водонепроницаемость/герметичность» (на 4%), «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (на 3%). Показатель по категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» сохранил позиции 2019 года.

В 2020 году зарегистрировано снижение количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта относительно среднего значения 2016 — 2019 гг. по 6 категориям. Наиболее значительное сокращение наблюдается по категориям «Спасательные средства» (на 57%), «Навигация» (на 52%), «Аварийные системы» (на 46%) и «Средства борьбы с пожаром» (на 38%).

Наиболее значительное сокращение показателя 2020 года по отношению к значению 2019 года зафиксировано по категориям «Радиооборудование» (на 66%), «Аварийные системы» (на 63%), «Спасательные средства» (на 59%) и «Навигация» (на 49%). Значения 2020 года по данным категориям являются минимальными в ретроспективе пятилетнего периода.

Недостатки в категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» в 2020 году представлены на Рисунке 31. Наибольшее количество недостатков из категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2020 год, зарегистрировано в отношении классификационного

свидетельства (44,1%); другого (свидетельства) (20,4%); свидетельства о минимальной безопасной численности экипажа (11,8%); свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (включая изъятие) (5,4%); свидетельства о праве плавания под государственным флагом РФ (4,3%).

**Категория «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» — отказы в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2020 г.**



**Рисунок 31**

Недостатки в категории «Средства борьбы с пожаром» в 2020 году представлены на Рисунке 32. Наибольшее количество недостатков из категории «Средства борьбы с пожаром», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта за 2020 год, зарегистрировано в отношении готовности противопожарных средств к использованию (23%); пожарных насосов, магистралей и вентилях и системы сигнализации обнаружения пожара (по 10,3%); противопожарных дверей/открытий в огнестойких переборках (9,2%); вентиляции, быстрозакрывающихся устройств, средств управления (6,9%).

**Категория «Средства борьбы с пожаром» —  
отказы в выдаче разрешения на выход  
российских судов из российских портов, 2020 г.**

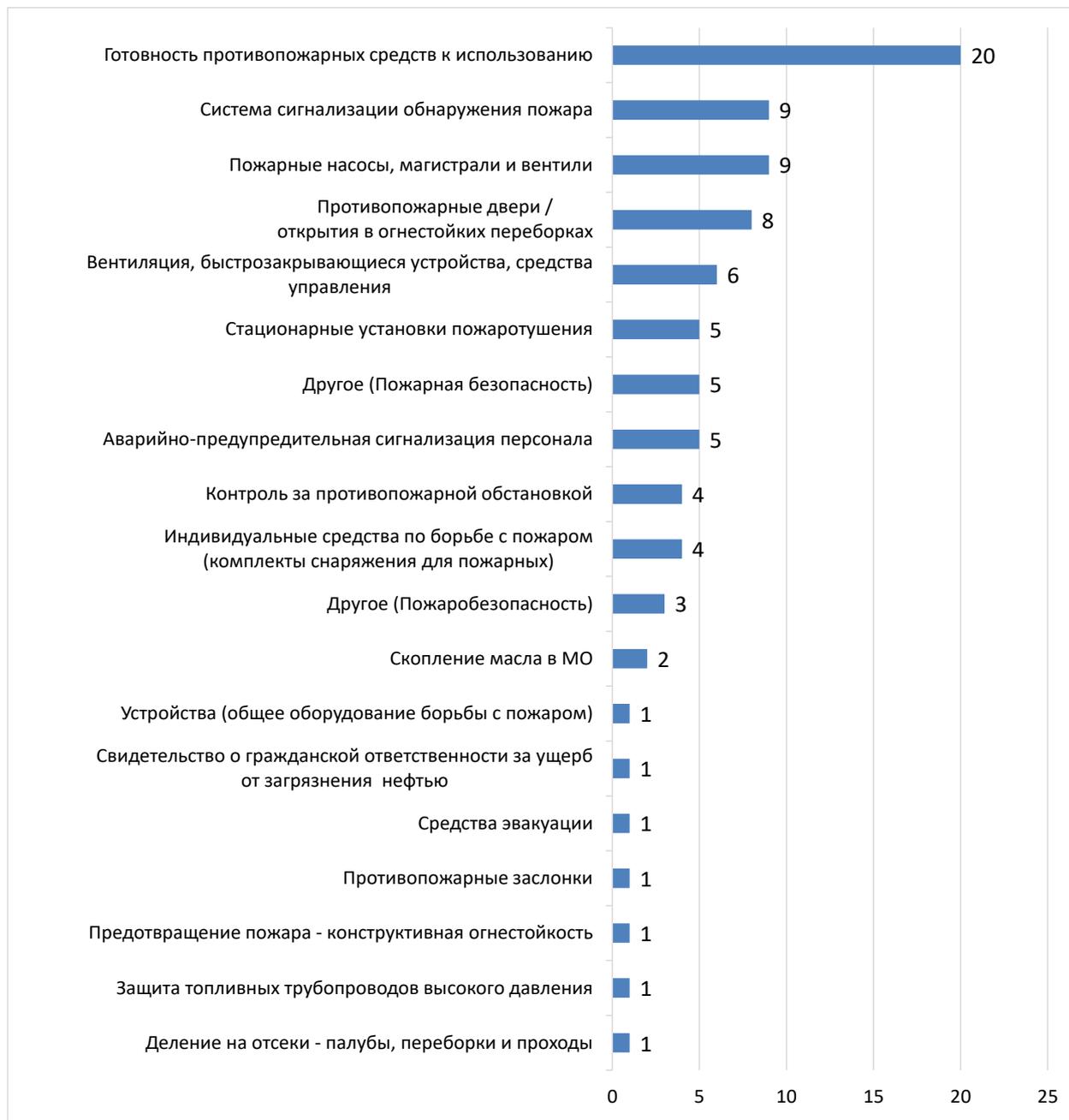
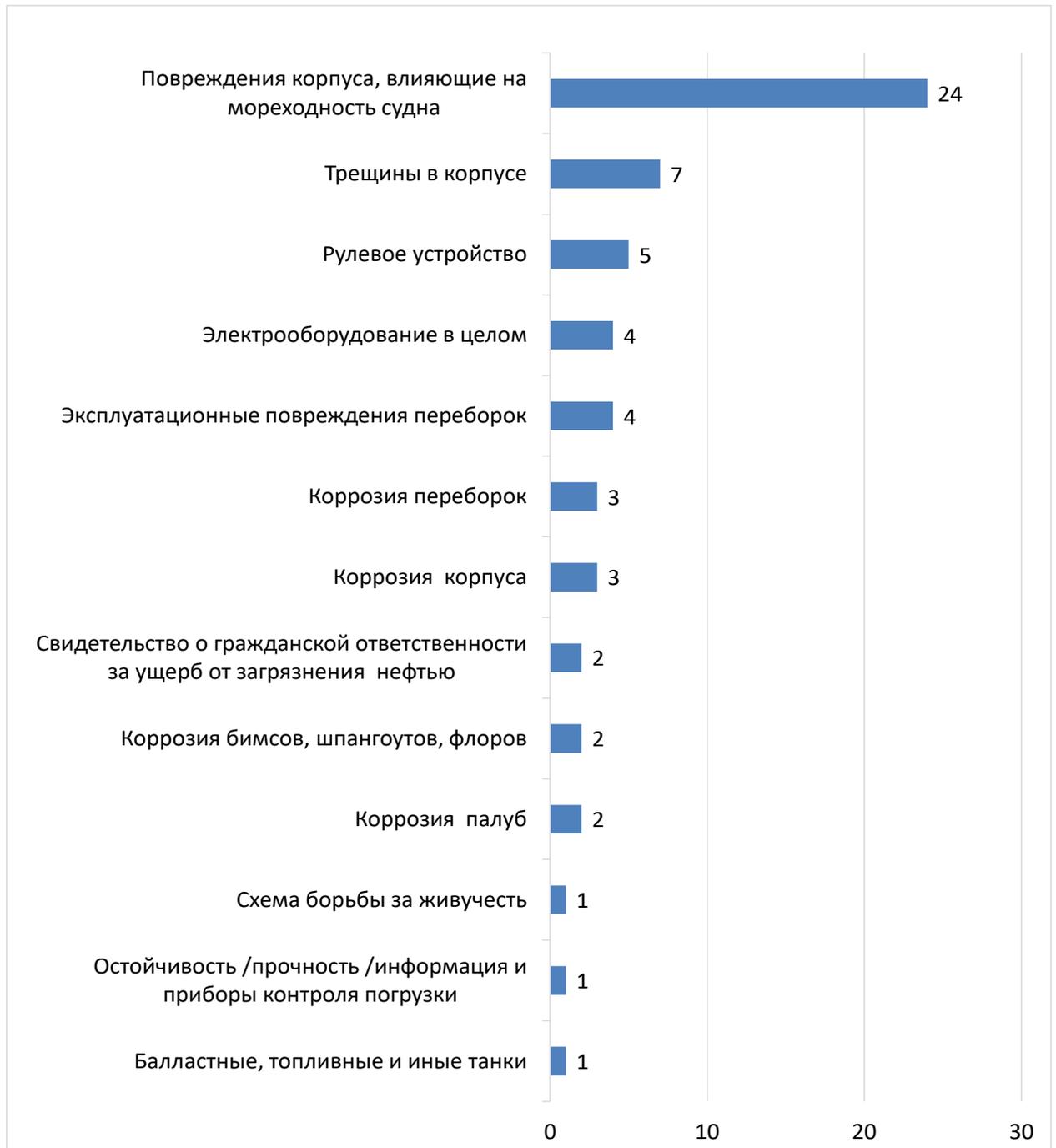


Рисунок 32

Недостатки в категории «Остойчивость, конструкция и оборудование» в 2020 году представлены на Рисунке 33. Наибольшее количество недостатков из категории «Остойчивость, конструкция и оборудование», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2020 год, зарегистрировано в отношении повреждений корпуса, влияющих на мореходность судна (40,7%); трещин в корпусе (11,9%); рулевого устройства

(8,5%); эксплуатационных повреждений переборок (6,8%); электрооборудования в целом (6,8%).

**Категория «Остойчивость, конструкция и оборудование» —  
отказы в выдаче разрешения на выход  
российских судов из российских портов, 2020 г.**



**Рисунок 33**

Недостатки в категории «МКУБ» в 2020 году представлены на Рисунке 34.

### Категория «МКУБ» — отказы в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2020 г.

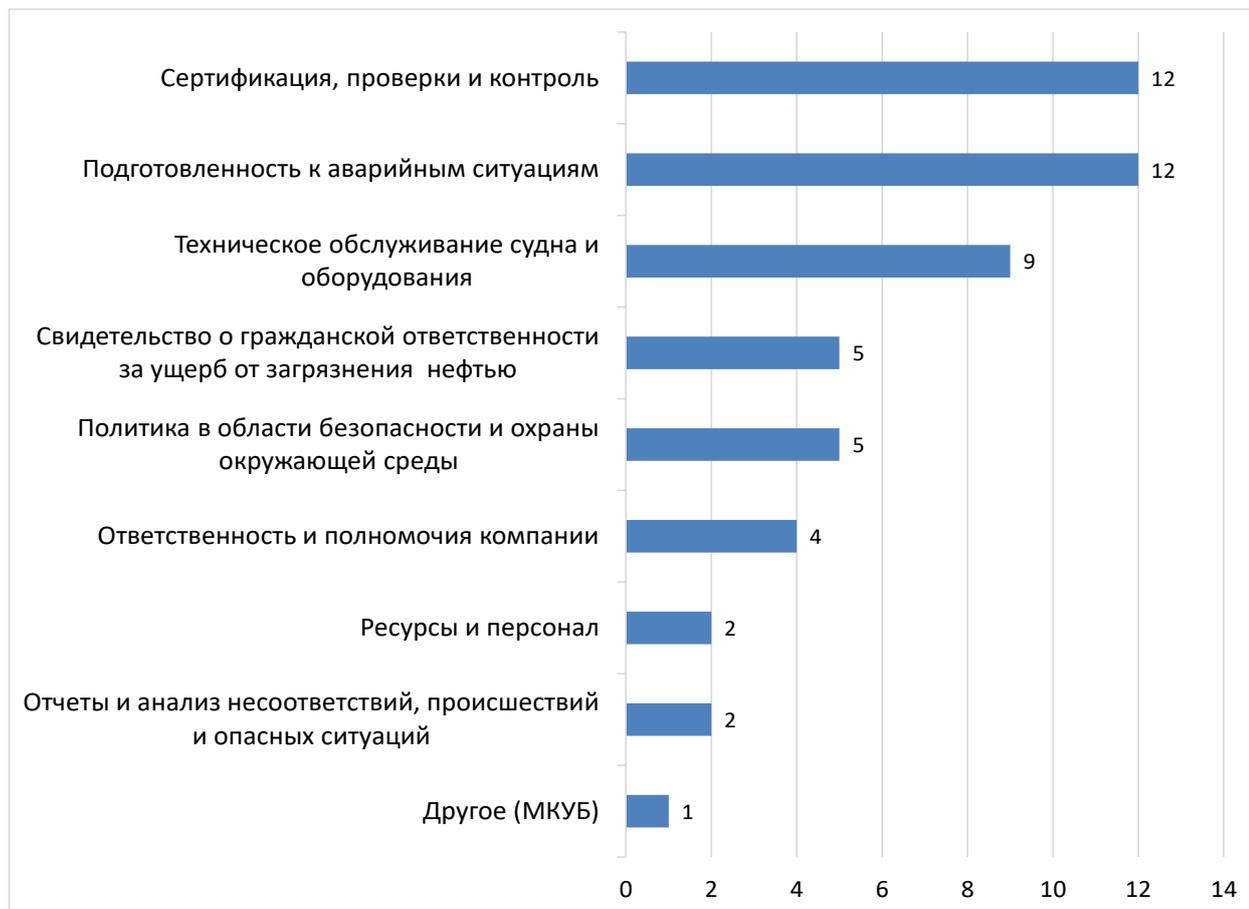


Рисунок 34

Наибольшее количество недостатков из категории «МКУБ», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2020 год, зарегистрировано в отношении подготовленности к аварийным ситуациям и сертификации, проверки и контроля (по 23,1%); технического обслуживания судна и оборудования (17,3%); политики в области безопасности и охраны окружающей среды и свидетельства о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (по 9,6%).

## Выводы:

- с 2019 года в портах РФ введен отдельный учет «осмотров» и «контрольных осмотров». В статусе «контрольного осмотра» принимаются все осмотры, не содержащие вновь выявленных несоответствий;
- в ретроспективе 2016—2018 гг. количество осмотров российских судов в российских портах увеличивалось с 2016 по 2017 гг., максимальное количество осмотров проведено в 2017 году. В 2019—2020 году для расчета взяты только осмотры, содержащие вновь выявленные и/или закрытые несоответствия. Показатель 2020 года по количеству осмотров составил около 8,3 тыс. осмотров, что на 16% осмотров (1565 осмотров) меньше, чем в 2019 году;
- показатели количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта сравнимы в ретроспективе пятилетнего периода в абсолютных значениях. Показатель 2020 года превышает значения 2016, 2017 гг., однако ниже показателей 2018, 2019 гг.;
- показатель 2020 года по количеству недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, на 40% ниже среднего значения 2018—2019 гг., однако превышает показатели 2016—2017 гг.;
- наибольшее количество недостатков при отказе в выдаче разрешения на выход судна из порта в 2020 году впервые за пятилетний период зарегистрировано в категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства»; показатель по категории «Средства борьбы с пожаром», являвшийся лидером в 2017—2019 гг., в 2020 году занял второе место после максимального;
- в целом в 2020 году выявлено около 32,5 тыс. несоответствий конвенционным требованиям (недостатков), что в ретроспективе пятилетнего периода является минимальным значением. Снижение показателя 2020 года может объясняться общим уменьшением количества осмотров судов в связи со сложной эпидемиологической ситуацией из-за COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов;
- в 2020 году с учетом новой методики расчета среднее количество недостатков, выявляемых на российских судах при осмотрах в портах Российской Федерации, составило 3,92 недостатка на 1 осмотр.

### 3. Контроль иностранных судов в российских портах

#### 3.1. Сводная таблица по меморандумам

За 2020 год в портах Российской Федерации проведено 4119 осмотров иностранных судов, из них 72% (2965 осмотров) — осмотры с несоответствиями конвенционным требованиям (недостатками), оформлено 194 отказа в выдаче разрешения на выход судна из порта. В процентном выражении уровень отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта составил 4,7% (Рисунок 35; Таблица 7).

#### Осмотры иностранных судов в российских портах, 2020 г.



Рисунок 35

Уровень осмотров с недостатками по меморандумам демонстрирует колебания в пределах от 62,4% (Черноморский меморандум) до 85,1% (Токийский меморандум) (Таблица 7).

Максимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта зарегистрирован в портах, относящихся к Черноморскому

меморандуму, и составляет 6,14%; минимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов зарегистрирован в портах, относящихся к Парижскому меморандуму, и составляет 4,38%.

Таблица 7

меморандум	Осмотры иностранных судов				
	всего	с недостатками		с отказами в выдаче разрешения на выход	
Парижский меморандум	739	536	72,53%	25	3,38%
Токийский меморандум	1410	1200	85,11%	48	3,40%
Черноморский меморандум	1970	1229	62,39%	121	6,14%
<b>Всего</b>	<b>4119</b>	<b>2965</b>	<b>71,98%</b>	<b>194</b>	<b>4,71%</b>

На Рисунке 36 представлена информация по количеству проведенных осмотров иностранных судов в портах Российской Федерации в 2016—2020 гг.

### Осмотры иностранных судов в российских портах, 2016—2020 гг.



Рисунок 36

В период 2016—2020 гг. количество осмотров иностранных судов в российских портах колеблется от 4044 (2016 год) до 4399 (2018 год) в год.

В рассматриваемый период количество осмотров иностранных судов в портах РФ увеличивалось до 2018 года, затем рост показателя сменился снижением; значение 2020 года является вторым после минимального.

Ситуация из-за COVID-19 оказала смешанное влияние на результаты 2020 года по инспектированию иностранных судов в портах РФ различных меморандумов в сравнении с результатами 2019 года. Так, в портах Парижского меморандума зафиксировано значительное снижение количества осмотров в 2020 году по отношению к 2019 году: на 437 осмотров (на 37%). При этом результаты 2020 года по портам Токийского и Черноморского превышают аналогичные значения 2019 года несмотря на введенные в связи с эпидемиологической ситуацией ограничения.

В период с 2016 по 2020 гг. уровень осмотров с выявленными недостатками к общему числу проведенных осмотров колебался в пределах 72—76%. Наименьший процент осмотров с выявленными недостатками за указанный период наблюдается по результатам 2020 года. В 2018 году уровень осмотров с выявленными недостатками вырос до 3365 осмотров, что составило около 76% от общего количества осмотров.

Процентное соотношение отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта в период 2016—2020 гг. колебалось в интервале от 4,7% (2020 год) до 8,1% (2018 год). В период 2016—2018 гг. наблюдался постоянный рост количества отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта как в арифметическом, так и в процентном выражении. С 2019 года количество отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта снижается; минимальное количество отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта — 194 (4,7 %) — оформлено в 2020 году.

### **3.2. Сводные данные по российским портам/терминалам**

Данные по судозаходам и осуществлению осмотров распределились соответственно Таблице 8. Судозаход (общий и индивидуальный) посчитан по данным Информационной системы государственного портового контроля Модуль «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах Российской

Федерации», введенного в эксплуатацию приказом Минтранса Российской Федерации от 20.08.2009 N 140 (ред. от 22.03.2010)<sup>3</sup>.

Таблица 8

Порты	Судозаходы		Всего осмотров						
	всего	индивид. судов	всего	контр. осмотров	осмотров	с недостатками		с отказом в выдаче разрешения на выход из порта	
						всего	проц. (%)	всего	проц. (%)
Азов	535	191	63	0	63	63	100,00	1	1,59
Александровск-Сахалинский	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Анадырь	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Анапа	3	2	0	0	0	0	-	0	-
Архангельск	181	56	5	0	5	3	60,00	0	0,00
Астрахань	299	69	9	0	9	7	77,78	0	0,00
Беринговский	14	12	0	0	0	0	-	0	-
Большой Камень	9	8	0	0	0	0	-	0	-
Бошняково	20	19	0	0	0	0	-	0	-
Ванино	619	447	189	83	106	82	77,36	3	2,83
Витино	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Владивосток	2036	711	1176	638	538	467	86,80	13	2,42
Восточный	1704	846	486	182	304	239	78,62	5	1,64
Выборг	155	109	3	0	3	0	0,00	0	0,00
Высоцк	546	232	14	0	14	2	14,29	0	0,00
Геленджик	27	7	0	0	0	0	-	0	-
Де-Кастри	158	18	1	0	1	0	0,00	0	0,00
Дудинка	6	5	0	0	0	0	-	0	-
Евпатория	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Ейск	637	203	40	0	40	40	100,00	3	7,50
Зарубино	93	62	2	1	1	1	100,00	0	0,00
Кавказ	598	433	121	0	121	120	99,17	2	1,65
Калининград	1681	664	92	0	92	47	51,09	0	0,00
Кандалакша	27	19	0	0	0	0	-	0	-
Керчь	37	8	0	0	0	0	-	0	-
Корсаков	118	30	16	11	5	5	100,00	0	0,00
Крабозаводск	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Магадан	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Махачкала	376	38	0	0	0	0	-	0	-
Москальво	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Мурманск	801	502	83	0	83	34	40,96	3	3,61
Находка	1383	770	558	259	299	268	89,63	26	8,70
Невельск	27	23	0	0	0	0	-	0	-
Николаевск-на-Амуре	3	2	0	0	0	0	-	0	-

<sup>3</sup> На момент изготовления брошюры действует приказ Минтранса №463 от 26.10.2017 г.

Порты	Судозаходы		Всего осмотров						
	всего	индивид. судов	всего	контр. осмотров	осмотров	с недостатками		с отказом в выдаче разрешения на выход из порта	
						всего	проц. (%)	всего	проц. (%)
Новороссийск	3920	1651	1471	0	1471	898	61,05	97	6,59
Ольга	15	14	5	2	3	2	66,67	0	0,00
Оля	18	11	0	0	0	0	-	0	-
Онега	10	7	0	0	0	0	-	0	-
Петропавловск-Камчатский	10	6	0	0	0	0	-	0	-
Пластун	138	21	83	37	46	44	95,65	0	0,00
Посъет	255	126	110	32	78	75	96,15	0	0,00
Пригородное	236	21	10	0	10	0	0,00	0	0,00
Приморск	798	239	29	0	29	4	13,79	0	0,00
Провидения	4	2	0	0	0	0	-	0	-
Ростов-на-Дону	1547	260	137	0	137	130	94,89	10	7,30
Сабетта	313	51	0	0	0	0	-	0	-
Санкт-Петербург	3831	1293	61	0	61	30	49,18	2	3,28
Севастополь	114	73	8	0	8	8	100,00	1	12,50
Северо-Курильск	2	1	0	0	0	0	-	0	-
Славянка	89	53	26	11	15	14	93,33	1	6,67
Советская Гавань	66	46	8	6	2	1	50,00	0	0,00
Сочи	71	46	0	0	0	0	-	0	-
Таганрог	260	120	15	0	15	13	86,67	1	6,67
Тамань	529	391	291	0	291	192	65,98	10	3,44
Темрюк	528	170	41	0	41	39	95,12	2	4,88
Туапсе	1356	519	200	0	200	131	65,50	13	6,50
Углегорск	9	8	0	0	0	0	-	0	-
Усть-Луга	2444	1309	26	0	26	4	15,38	1	3,85
Феодосия	10	3	0	0	0	0	-	0	-
Холмск	91	54	4	2	2	2	100,00	0	0,00
Шахтерск	173	130	0	0	0	0	-	0	-
Южно-Курильск	2	1	0	0	0	0	-	0	-
Ялта	42	29	0	0	0	0	-	0	-
<b>Всего по РФ</b>	<b>28978</b>	<b>7941</b>	<b>5383</b>	<b>1264</b>	<b>4119</b>	<b>2965</b>	<b>71,98</b>	<b>194</b>	<b>4,71</b>

В Российской Федерации в 2020 году насчитывается 14 портов/терминалов, имеющих иностранный судозаход и не представленных в меморандумах о взаимопонимании по портовому контролю (Анадырь, Беринговский, Большой Камень, Бошняково, Дудинка, Крабозаводск, Махачкала, Николаевск-на-Амуре, Оля, Онега, Провидения, Северо-Курильск, Углегорск, Южно-Курильск). Суммарно за 2020 год в этих портах/терминалах согласно данным ИС Portcall зарегистрировано 475 заходов иностранных судов, из них 107 индивидуальных судов.

Таблица 9 и Рисунок 37 демонстрируют распределение указанных индивидуальных судов по типам и валовой вместимости. Группы по валовой вместимости организованы с «шагами» в 100, 500, 5000 и 20 000.

Таблица 9

	Кол.	По группам					
		100—500	500—1000	1000—5000	5000—10 000	10 000—30 000	>30 000
Всего	107	3	0	37	22	15	30

**Типы индивидуальных иностранных судов,  
заходивших в порты/терминалы РФ,  
не представленные в меморандумах, 2020 г.**

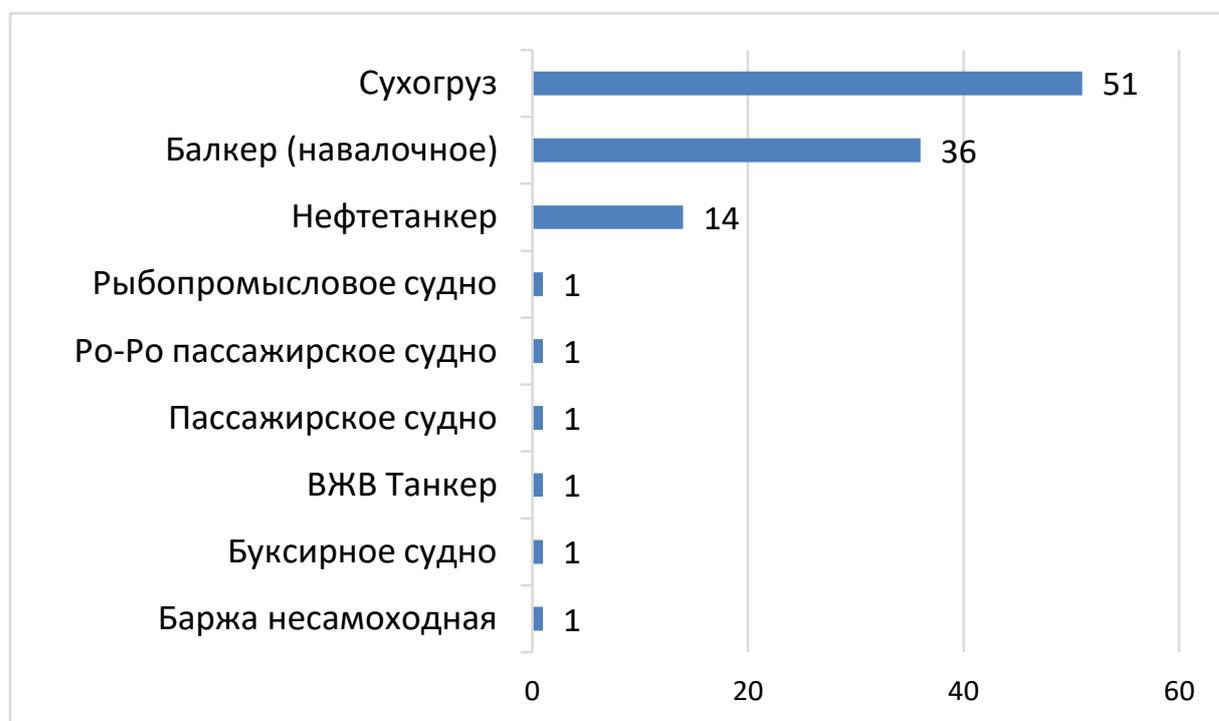


Рисунок 37

Нулевой заход иностранных судов зарегистрирован по следующим портам/терминалам, которые включены в списки портов меморандумов: Александровск-Сахалинский, Витино, Москальво.

Наибольший уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов (почти в 2 раза превышающий средний уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта по стране) зарегистрирован в Находке (8,7% от уровня осмотров). Высокий уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов (более чем в полтора раза

превышающий средний уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта по стране) отмечается также в Ейске (7,5% от уровня осмотров) и Ростове-на-Дону (7,3% от уровня осмотров). В расчет принимались порты с количеством осмотров 10 и более.

В портах/терминалах Высоцк, Калининград, Пластун, Посыет, Пригородное и Приморск случаев задержания иностранных судов не зарегистрировано. В расчет принимались порты с количеством осмотров 10 и более.

Уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта в 26 портах/терминалах не принимался во внимание, так как годовое количество осмотров в этих портах — менее 10.

### 3.3. Осмотры иностранных судов в портах РФ по государствам флага

Таблица 10

Государство флага	Осмотров	Индивид. судов	В т. ч. с недостатками	% осмотров с недостатками	Отказов в выдаче разреш. на выход из порта	% отказов в выдаче разреш.
Азербайджан	17	15	14	82,35	2	11,76
Алжир	2	2	1	50,00	0	0,00
Антигуа и Барбуда	49	44	36	73,47	5	10,20
Багамские острова	96	88	55	57,29	5	5,21
Бангладеш	4	4	2	50,00	0	0,00
Барбадос	21	18	19	90,48	1	4,76
Белиз	145	101	139	95,86	6	4,14
Бельгия	5	5	1	20,00	0	0,00
Боливия	1	1	1	100,00	1	100,00
Вануату	29	24	27	93,10	4	13,79
Великобритания	7	7	3	42,86	1	14,29
Вьетнам	12	10	12	100,00	1	8,33
Германия	12	11	7	58,33	1	8,33
Гибралтар (Великобритания)	10	9	7	70,00	0	0,00
Гондурас	2	2	2	100,00	0	0,00
Гонконг, Китай	143	133	80	55,94	6	4,20
Греция	88	80	18	20,45	0	0,00
Грузия	5	4	4	80,00	0	0,00
Дания	32	29	23	71,88	0	0,00
Доминика	3	1	3	100,00	0	0,00

Государство флага	Осмотров	Индивид. судов	В т. ч. с недостатками	% осмотров с недостатками	Отказов в выдаче разреш. на выход из порта	% отказов в выдаче разреш.
Египет	18	12	14	77,78	0	0,00
Израиль	1	1	1	100,00	0	0,00
Индия	7	7	7	100,00	1	14,29
Индонезия	2	1	1	50,00	0	0,00
Иордания	1	1	1	100,00	0	0,00
Иран, Исламская Республика	2	2	2	100,00	0	0,00
Ирландия	1	1	0	0,00	0	0,00
Испания	2	1	1	50,00	1	50,00
Италия	39	29	26	66,67	1	2,56
Казахстан	9	9	6	66,67	0	0,00
Каймановы острова (GB)	15	14	8	53,33	0	0,00
Камерун	19	17	19	100,00	2	10,53
Катар	1	1	0	0,00	0	0,00
Кипр	51	46	28	54,90	1	1,96
Кирибати	1	1	1	100,00	0	0,00
Китай	32	27	21	65,63	0	0,00
КНДР	11	7	11	100,00	0	0,00
Коморские острова	40	28	40	100,00	5	12,50
Корея, Республика	74	34	61	82,43	1	1,35
Латвия	2	2	2	100,00	0	0,00
Либерия	454	392	277	61,01	19	4,19
Ливия	1	1	1	100,00	0	0,00
Литва	1	1	1	100,00	0	0,00
Люксембург	3	2	0	0,00	0	0,00
Малайзия	1	1	0	0,00	0	0,00
Мальта	347	297	213	61,38	17	4,90
Марокко	1	1	1	100,00	0	0,00
Маршалловы острова	499	426	270	54,11	19	3,81
Молдова	57	41	53	92,98	7	12,28
Монголия	12	9	12	100,00	1	8,33
Науру	1	1	1	100,00	0	0,00
Нидерланды	35	35	24	68,57	1	2,86
Норвегия	29	27	15	51,72	0	0,00
Остров Мэн (Великобритания)	25	23	14	56,00	0	0,00
острова Кука	36	27	33	91,67	6	16,67
Пакистан	2	1	1	50,00	1	50,00

Государство флага	Осмотров	Индивид. судов	В т. ч. с недостатками	% осмотров с недостатками	Отказов в выдаче разреш. на выход из порта	% отказов в выдаче разреш.
Палау	33	24	31	93,94	3	9,09
Панама	826	624	705	85,35	40	4,84
Польша	1	1	0	0,00	0	0,00
Португалия	44	38	27	61,36	1	2,27
Сан-Томе и Принсипи	2	2	2	100,00	0	0,00
Саудовская Аравия	1	1	1	100,00	0	0,00
Сейшельские острова	1	1	0	0,00	0	0,00
Сент-Винсент и Гренадины	21	17	17	80,95	0	0,00
Сент-Китс и Невис	29	27	26	89,66	0	0,00
Сингапур	135	115	91	67,41	4	2,96
Сирийская Арабская Республика	4	3	4	100,00	2	50,00
США	1	1	1	100,00	0	0,00
Сьерра-Леоне	126	63	119	94,44	7	5,56
Таиланд	7	7	5	71,43	0	0,00
Тайвань, провинция Китая	1	1	1	100,00	0	0,00
Танзания, Объединенная Республика	52	21	48	92,31	9	17,31
Того	134	46	133	99,25	9	6,72
Тувалу	14	10	13	92,86	2	14,29
Турция	123	85	94	76,42	0	0,00
Фарерские острова	1	1	0	0,00	0	0,00
Филиппины	7	7	3	42,86	1	14,29
Финляндия	3	2	0	0,00	0	0,00
Франция	2	2	2	100,00	0	0,00
Хорватия	11	10	5	45,45	0	0,00
Черногория	1	1	1	100,00	0	0,00
Швейцария	3	3	3	100,00	0	0,00
Швеция	4	4	3	75,00	0	0,00
Эфиопия	1	1	1	100,00	0	0,00
Ямайка	5	4	5	100,00	0	0,00
Япония	11	11	4	36,36	0	0,00
<b>Всего</b>	<b>4119</b>	<b>3247</b>	<b>2965</b>	<b>71,98</b>	<b>194</b>	<b>4,71</b>

В 2020 году в портах Российской Федерации осуществлены осмотры судов 86 государств (Таблица 10). При этом в 2019 году осуществлены осмотры судов 85 государств, в 2018 году — 82 государств, в 2017 году — 88 государств, а в 2016 году — 86 государств.

Наибольшее количество осмотров проведено на судах под удобными флагами: Панамы (20%); Маршалловых островов (12%), Либерии (11%) и Мальты (8%).

На Рисунке 38 представлены флаги, чьи суда наиболее часто подвергались осмотру в портах РФ в период с 2016 по 2020 гг.

### Флаги, наиболее часто осматриваемые в российских портах, 2016—2020 гг.

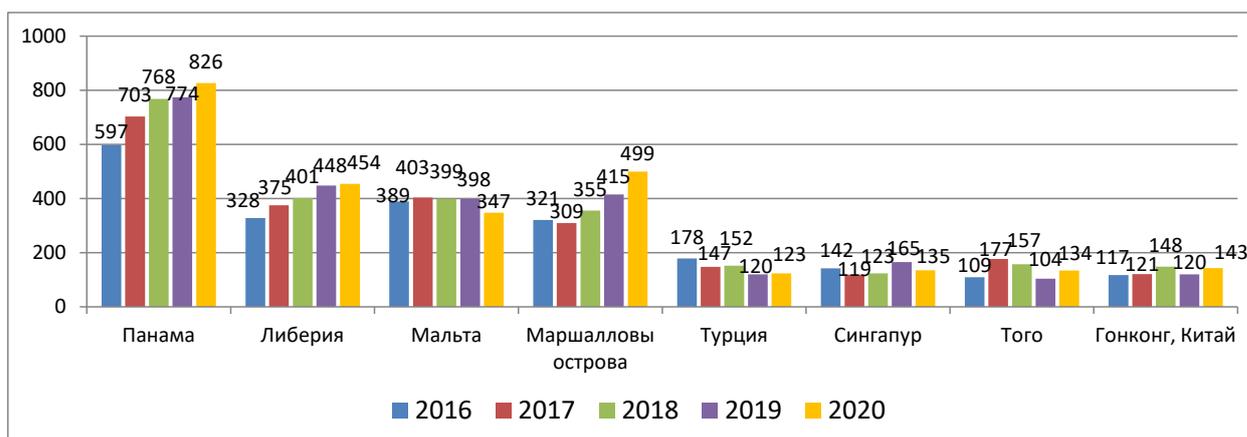


Рисунок 38

Количество осмотров на судах под флагом Панамы в течение пятилетнего периода продолжает расти, увеличившись в 1,4 раза относительно 2016 года. Количество осмотров судов под флагом Панамы в 2020 году превышает аналогичные показатели 2016—2019 гг. в среднем на 18%.

Количество осмотров судов под флагом Либерии показывает устойчивый рост в среднем на 9% в год. В 2020 году количество осмотров на судах под флагом Маршалловых островов достигло максимального уровня в ретроспективе пятилетнего периода, практически достигнув планки в 500 осмотров и превышая аналогичный усредненный показатель за период 2016—2019 гг. на 43%, при этом в период с 2017 по 2020 гг. темп роста показателя составил в среднем 17% в год. В 2020 году количество осмотров

на судах под флагом Гонконга возросло до второго после максимального в пятилетнем периоде значения, превосходя показатели 2016, 2017 и 2019 гг. в среднем на 20%.

По итогам 2020 года показатели для судов под флагом Сингапура и Того остаются на уровне средних значений 2016—2019 гг. Количество осмотров на судах под флагом Турции показало второе после минимального значение за 5 лет. Количество осмотров судов под флагом Мальты в 2020 году заметно снизилось относительно показателей 2016—2019 гг., удерживавшихся на стабильном уровне — на 13% от среднего показателя предыдущих периодов.

В 2020 году зафиксирован наибольший процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта судов под флагами Танзании (17,3%), островов Кука (16,7%), Тувалу (14,3%), Вануату (13,8%), Коморских островов (12,5%), Молдовы (12,3%) и Азербайджана (11,8%). Уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта судов под данными флагами в два и более раз превышает средний уровень по стране (рассматривался уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта по флагам, чьи суда осматривались более 10 раз).

Нулевой уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта зарегистрирован в 2020 году на судах под флагами Турции (123 осмотра), Греции (88 осмотров), Дании и Китая (по 32 осмотра), Норвегии и Сент-Китс и Невис (по 29 осмотров), Острова Мэн (Великобритания) (25 осмотров), Сент-Винсента и Гренадин (21 осмотр), Египта (18 осмотров), Каймановых островов (15 осмотров), КНДР, Хорватии и Японии (по 11 осмотров), Гибралтара (Великобритания) (10 осмотров) (Таблица 10).

Флаги с наибольшим процентом отказов в выдаче разрешения на выход из порта в ретроспективе 2016—2020 гг. показаны на Рисунке 39. В статистике рассматривался уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта по флагам, имеющим более 10 осмотров за год. Стабильно высокий процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта наблюдается на судах под флагами Танзании, Коморских островов и Молдовы, при этом показатели 2020 года по указанным флагам ниже аналогичных средних показателей 2016—2019 гг., что может быть вызвано эпидемиологическими ограничениями. (Рисунок 39).

## Флаги с наибольшим процентом задержаний в российских портах, 2016—2020 гг.

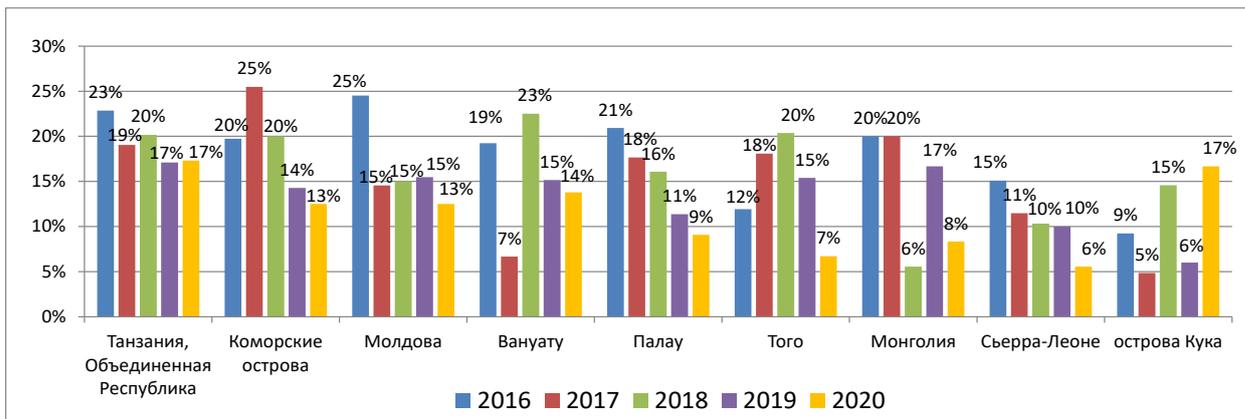


Рисунок 39

В 2020 году зарегистрирован значительный рост процента отказов в выдаче разрешения на выход из порта относительно среднего значения 2016—2019 гг. на судах под флагом островов Кука (более чем в 2 раза); показатель 2020 года является максимальным за 5 лет. На судах под флагом Танзании процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта в 2020 году остался на уровне 2019 года, что является минимальным значением в ретроспективе пятилетнего периода.

По итогам 2020 года процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта на судах под большинством флагов продемонстрировал снижение относительно среднего показателя 2016—2019 гг. Наиболее значительное сокращение процента отказов в выдаче разрешения на выход из порта в 2020 году по отношению к показателям предыдущих лет наблюдается на судах под флагом Того (на 59% от среднего показателя 2016—2019 гг.), Сьерра-Леоне (на 53%) и Монголии (на 46%). На судах под флагом Палау зарегистрировано стабильное снижение процента отказов в выдаче разрешения на выход из порта в ретроспективе пятилетнего периода (в среднем на 18% в год). В 2020 году проценты отказов в выдаче разрешения на выход из порта на судах под флагом Вануату и Коморских островов продемонстрировали снижение относительно показателей 2019 года на 1 процентный пункт.

Из рассматриваемых на Рисунке 39 флагов по итогам 2020 года показатели процента отказов в выдаче разрешения на выход из порта достигли минимальных значений за пятилетний период по 5 флагам.

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

В 2020 году на иностранных судах выявлено около 16 000 несоответствий конвенционным требованиям (недостатков). Выявленные недостатки по категориям представлены в Таблице 11. Недостатки представлены по категориям в порядке убывания.

Таблица 11

Категория недостатков	Кол-во	% от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	% от общего кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	% от всех недостатков по категории
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	2306	14,34%	23	4,17%	1,00%
Навигация	2254	14,02%	82	14,86%	3,64%
Спасательные средства	2181	13,56%	70	12,68%	3,21%
Средства борьбы с пожаром	1528	9,50%	99	17,93%	6,48%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	1231	7,66%	16	2,90%	1,30%
Аварийные системы	970	6,03%	61	11,05%	6,29%
Водонепроницаемость/герметичность	942	5,86%	28	5,07%	2,97%
Остойчивость, конструкция и оборудование	672	4,18%	25	4,53%	3,72%
Радиооборудование	598	3,72%	12	2,17%	2,01%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	556	3,46%	3	0,54%	0,54%
Условия жизни и труда - Условия труда	453	2,82%	3	0,54%	0,66%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	380	2,36%	7	1,27%	1,84%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	342	2,13%	22	3,99%	6,43%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	261	1,62%	5	0,91%	1,92%
МКУБ	238	1,48%	47	8,51%	19,75%

Категория недостатков	Кол-во	% от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	% от общего кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	% от всех недостатков по категории
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	203	1,26%	12	2,17%	5,91%
ОСПС	147	0,91%	1	0,18%	0,68%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	129	0,80%	4	0,72%	3,10%
Грузовые операции, включая оборудования	117	0,73%	1	0,18%	0,85%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	113	0,70%	6	1,09%	5,31%
Условия труда - условия найма	106	0,66%	14	2,54%	13,21%
Сигналы тревоги	86	0,53%	3	0,54%	3,49%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	86	0,53%	4	0,72%	4,65%
Условия жизни и труда - Условия жизни	49	0,30%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	46	0,29%	0	0,00%	0,00%
Другое	40	0,25%	2	0,36%	5,00%
Опасные грузы	25	0,16%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - минимальные требования к морякам	9	0,06%	1	0,18%	11,11%
Предотвращение загрязнения - Антиобрастающие системы	6	0,04%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение II	4	0,02%	1	0,18%	25,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	1	0,01%	0	0,00%	0,00%
<b>Всего</b>	<b>16079</b>		<b>552</b>		<b>3,43%</b>

На Рисунке 40 данные о выявленных недостатках на иностранных судах в российских портах в 2020 году представлены по категориям в виде диаграммы.

## Недостатки, выявленные на иностранных судах в российских портах, 2020 г.

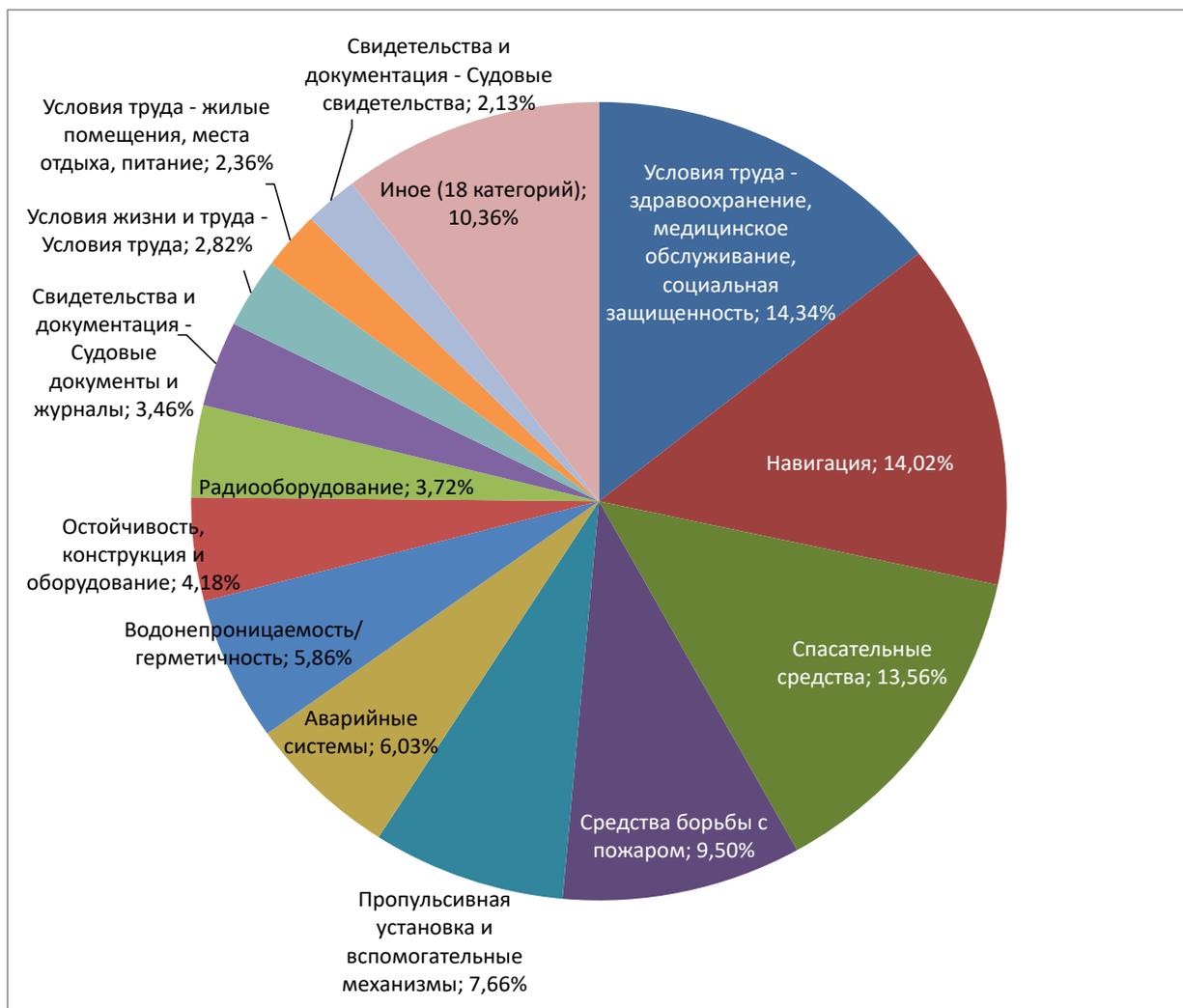


Рисунок 40

Основные недостатки на иностранных судах в российских портах выявлены по следующим категориям: «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (14,3%), «Навигация» (14%), «Спасательные средства» (13,6%), «Средства борьбы с пожаром» (9,5%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (7,7%), «Аварийные системы» (6%), «Водонепроницаемость/герметичность» (5,9%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (4,2%), «Радиооборудование» (3,7%), «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (3,5%). Эти категории составили 82,3% всех недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах (Рисунок 40).

Выявленные недостатки по категориям в ретроспективе 2016—2020 гг. представлены на Рисунке 41.

### Количество основных недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах, 2016—2020 гг.



Рисунок 41

Категория «Навигация» продолжает лидировать по суммарному количеству выявленных несоответствий в ретроспективе 2016—2020 гг., уступая, однако, первенство по итогам 2020 года категории «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность».

В ретроспективе пятилетнего периода тенденция к росту количества недостатков наблюдается по категории «Остойчивость, конструкция и оборудование» (в среднем на 7% в год). Показатель 2020 года является вторым после максимального за 5 лет. Указанный факт дополнительно иллюстрирует необходимость проведения КИК по контролю остойчивости, запланированной на 2021 год. Показатель 2020 года по категории «Водонепроницаемость/герметичность» соответствует среднему значению 2016—2019 гг.

По большинству категорий в период 2016—2020 гг. наблюдался рост количества недостатков до 2018 года, сменившийся снижением в 2019 и 2020 гг. По итогам 2020 года зарегистрированы минимальные показатели за пятилетний период по 9 категориям («Средства борьбы с пожаром», «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность», «Спасательные средства», «Навигация», «Радиооборудование», «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы», «МКУБ», «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание», «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства»).

Наиболее значительное сокращение показателя 2020 года относительно среднего значения 2016—2019 гг. зарегистрировано по категории «МКУБ» (на 53%). Категории «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» и «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» продемонстрировали снижение показателя на 43% в каждой категории.

В ретроспективе пятилетнего периода 2016—2020 гг. наиболее значительные темпы сокращения количества недостатков наблюдаются по категориям «МКУБ» (в среднем на 13% в год), «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (в среднем на 12% в год), «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы», «Радиооборудование» и «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» (в среднем на 9% в год по каждой категории).

Количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов в российских портах, с распределением по категориям и по годам (период с 2016 по 2020 гг.) представлено на Рисунке 42.

**Количество основных недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход иностранных судов из российских портов, 2016—2020 гг.**

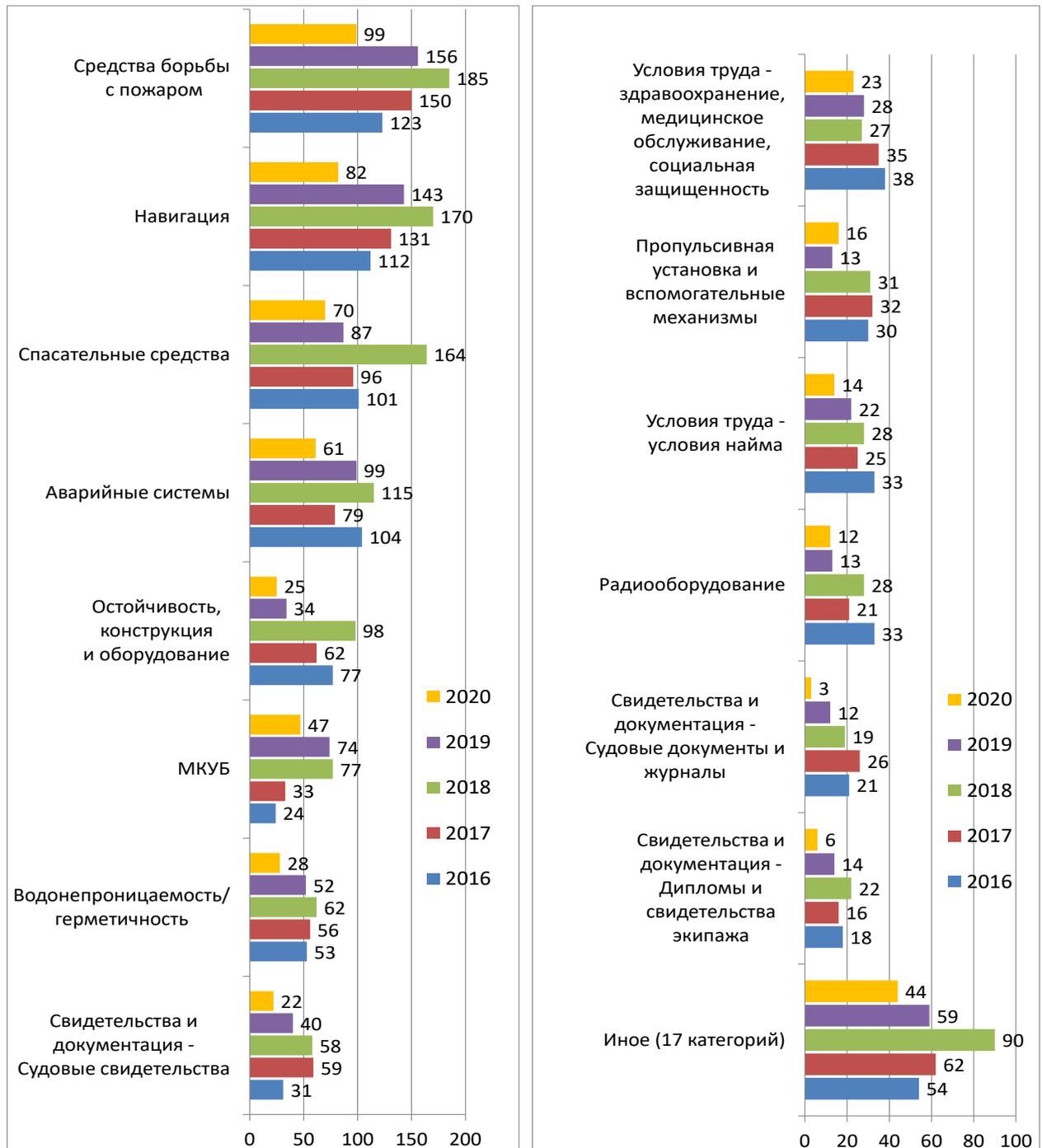


Рисунок 42

По итогам 2020 года наибольшее количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, зарегистрировано в следующих категориях: «Средства борьбы с пожаром» (17,9%), «Навигация» (14,9%), «Спасательные средства» (12,7%), «Аварийные системы» (11,1%), «МКУБ» (8,5%), «Водонепроницаемость/герметичность» (5,1%). Недостатки в отношении этих категорий составили 70% от всех недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта.

По итогам 2020 года рост количества недостатков относительно показателя 2019 года, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, зафиксирован по единственной категории — «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы». По категории «Радиооборудование» показатель 2020 года остался на уровне 2019 года, снизившись относительно среднего показателя 2016—2018 гг. в 2,3 раза и продемонстрировав при этом минимальное значение за 5 лет.

В ретроспективе пятилетнего периода тенденция роста количества недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, по категории «МКУБ» приостановилась в 2018 году, сменившись снижением. При этом показатель 2020 года в 1,7 раза превышает среднее значение 2016—2017 гг.

По остальным категориям значения 2020 года являются минимальными за период 2016—2020 гг. Наиболее значительное сокращение показателя 2020 года относительно среднего значения 2016—2019 гг. наблюдается по категориям «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (на 85%), «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (на 66%) и «Остойчивость, конструкция и оборудование» (на 63%).

По большинству категорий за период 2016—2018 гг. фиксируется рост количества недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, с достижением максимального значения за 5 лет в 2018 году, сменившийся в 2019 и 2020 году снижением показателя. Наиболее существенное сокращение показателей 2020 года по отношению к значениям 2019 года демонстрируют категории «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (на 75%), «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (на 57%),

Водонепроницаемость/герметичность» (на 46%) и «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (на 43%).

Недостатки по категории «МКУБ», приведшие к отказу в выдаче разрешения на выход из порта в 2020 году, представлены на Рисунке 43.

### Категория «МКУБ» — отказы в выдаче разрешения на выход иностранных судов из российских портов, 2020 г.

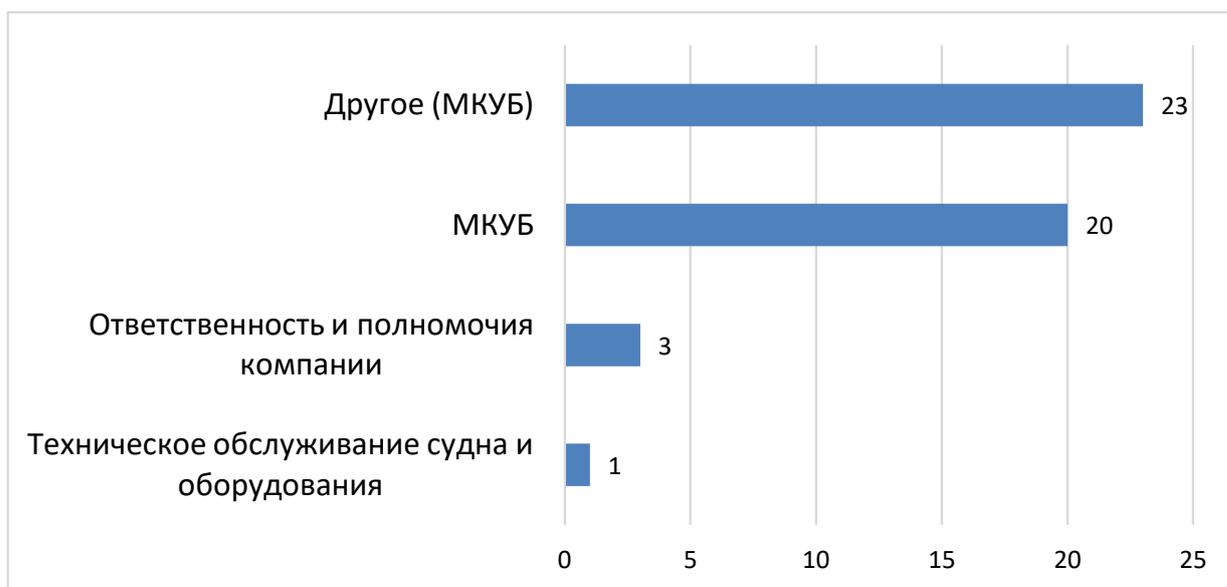


Рисунок 43

Наибольшее количество недостатков в категории «МКУБ», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2020 год (49% от всех несоответствий в данной категории), зарегистрировано по категории «Другое (МКУБ)» (код 15199). Далее следуют «МКУБ» в целом (43%), «Ответственность и полномочия компании» (6%) и «Техническое обслуживание судна и оборудования» (2%).

Количество выявленных недостатков, количество недостатков, приведших к отказам в выдаче разрешения на выход из порта, и среднее количество недостатков на 1 осмотр показаны за 2020 год на Рисунке 44.

За период 2016—2018 гг. на иностранных судах наблюдался рост среднего количества выявляемых недостатков на 1 осмотр. В 2017 году среднее количество выявляемых недостатков на 1 осмотр сохранилось на уровне 2016 года. При этом в 2018 году указанный показатель достиг

максимального значения в ретроспективе пятилетнего периода, превышая аналогичные показатели 2015—2017 гг. в среднем на 0,9 пункта (на 20%). В 2020 году среднее количество выявляемых недостатков на 1 осмотр составило 3,9 недостатка. Минимальные значения за пятилетний период фиксируются второй год подряд. Количество выявляемых недостатков и количество недостатков, приведших к отказам в выдаче разрешения на выход из порта, в ретроспективе пятилетнего периода демонстрировали рост с 2016 по 2018 гг., сменившийся снижением с 2019 года. Показатели 2020 года являются минимальными в ретроспективе пятилетнего периода.

### Количество недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах, 2016—2020 гг.



Рисунок 44

### **3.5. Апелляции на задержания иностранных судов в портах РФ**

Согласно национальной процедуре подачи апелляций по отказам в выдаче разрешения на выход судна из порта (задержаниям) иностранных судов в портах Российской Федерации Парижского, Токийского и Черноморского меморандумов, в случае несогласия с результатами осмотра иностранных судов в порту РФ заинтересованное лицо (администрация флага, судовладелец, компания и др.) может в течение 30 дней с даты задержания обратиться к Капитану порта осмотра судна с просьбой о пересмотре результатов осмотра (апелляция по первой инстанции). Если признанная организация или флаг остались неудовлетворены результатами пересмотра по первой инстанции, указанные стороны могут подать апелляцию по второй инстанции (апелляция в Минтранс Российской Федерации).

В случае нежелания использовать национальную процедуру подачи апелляций при задержании судна, администрация флага или признанная организация могут обратиться в Секретариат соответствующего меморандума с просьбой о пересмотре конкретного случая задержания Комиссией, состоящей из нескольких флагов-участников меморандума. Решение Комиссии не является обязательным для государства Порта.

В 2020 году заинтересованными сторонами всего подано 9 апелляций на задержания иностранных судов в портах Российской Федерации. Из них, 3 апелляции по первой инстанции, 6 апелляций по второй инстанции.

В Секретариаты меморандумов против Российской Федерации как государства Порта в 2020 году подано 2 апелляции на пересмотр случаев задержаний Комиссией по рассмотрению апелляций.

Из 9 апелляций 6 не были удовлетворены Российской Федерацией как государством Порта; 3 апелляции были удовлетворены Российской Федерацией.

Детальный статус апелляций на задержания иностранных судов в портах Российской Федерации представлен в Приложении 2.

**Выводы:**

- за 2020 год в портах Российской Федерации проведено 4119 осмотров иностранных судов, из них 72% (2965 осмотров) — осмотры с недостатками. В 4,7% осмотров по результатам осмотра оформлены отказы в выдаче разрешения на выход из порта;
- максимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта зарегистрирован в портах, относящихся к Черноморскому меморандуму, и составляет 6,14%. Минимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов зарегистрирован в портах, относящихся к Парижскому меморандуму, и составляет 3,38%. Отказы в выдаче разрешения на выход из порта оформлены по 194 судам под иностранным флагом. Этот показатель является минимальным за последние пять лет;
- количество недостатков, выявленных на иностранных судах в портах РФ в 2020 году, а также количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, демонстрируют минимальные значения за период с 2016 по 2020 гг.;
- среднее количество недостатков на один осмотр в 2020 году составило 3,9 недостатка, что является минимальным показателем за 5 лет. Минимумы показателя регистрируются второй год подряд;
- за 2020 год зарегистрировано 9 случаев обращений с просьбой о пересмотре задержаний иностранных судов в портах РФ. Из них 3 апелляции удовлетворены РФ, задержания сняты; в 6 случаях апелляции не удовлетворены, задержания оставлены в силе.

## **4. Концентрированные инспекционные кампании**

### **4.1. *КИК по контролю остойчивости***

Планировавшаяся в 2020 году совместная КИК по контролю остойчивости на судах торгового флота в портах Парижского и Токийского меморандумов перенесена на 2021 год в связи со сложной эпидемиологической ситуацией из-за COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов.

КИК в портах Российской Федерации, соответственно, также была перенесена.

## 5. Инспекторский состав

### Инспекторы по российским и иностранным судам

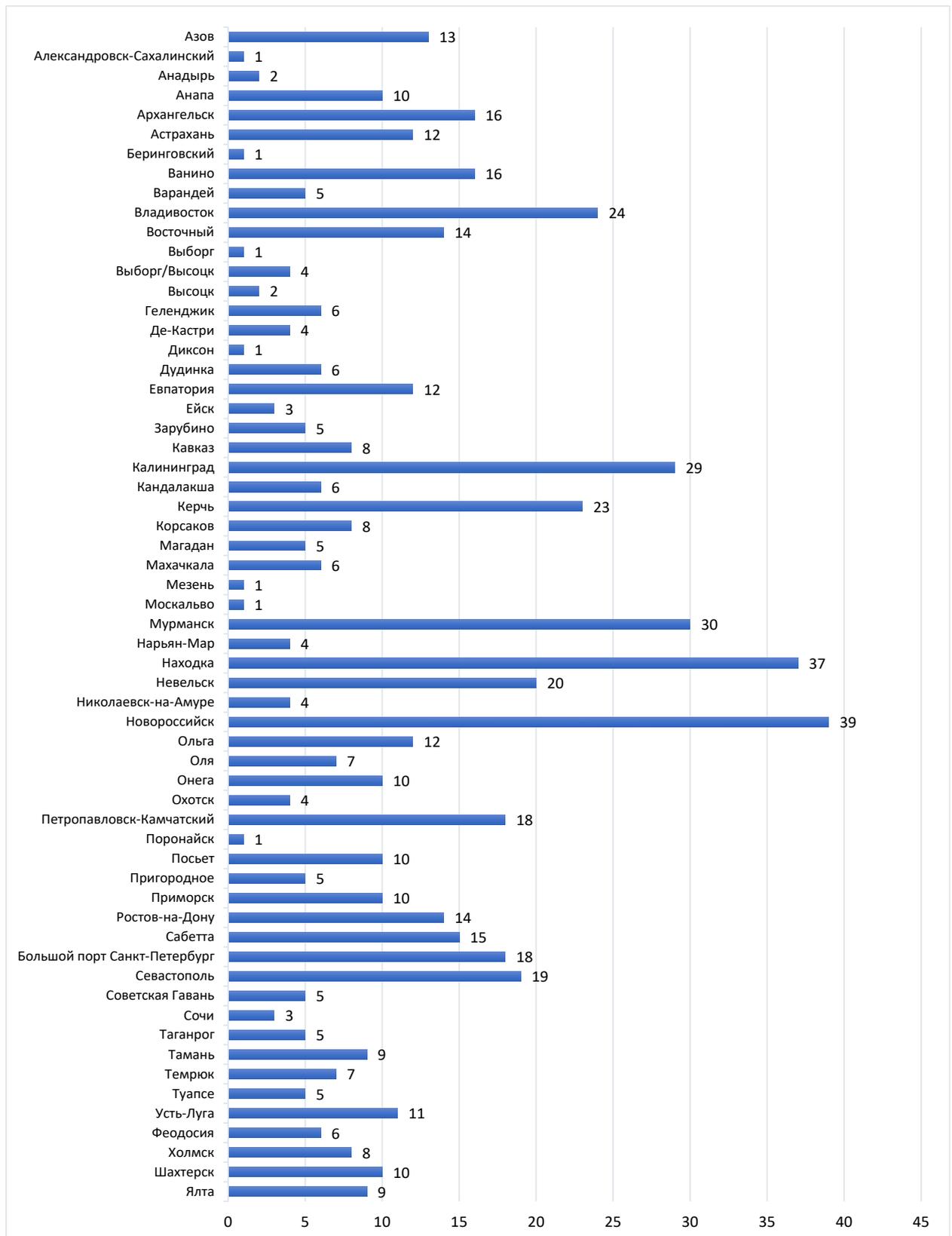


Рисунок 45

На 2020 год в администрациях морских портов Российской Федерации зарегистрировано 600 инспекторов портового контроля по российским и иностранным судам. Из них 593 инспектора занимается инспектированием российских судов, 155 инспекторов — инспектированием иностранных судов в приоритете. Инспекторы по иностранным судам могут осуществлять инспектирование и российских судов (Рисунок 45).

Обучение инспекторов по российским и иностранным судам проходит в соответствии с ежегодно утверждаемым Федеральным агентством морского и речного транспорта «Общим планом подготовки и переподготовки инспекторов государственного портового контроля Российской Федерации по иностранным и российским судам» в трех морских образовательных учреждениях: ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова», ФГБОУ ВО «Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова», ФГБОУ ВО «Морской государственный университет им. адмирала Г.И. Невельского».

Программы подготовки в ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова проводятся при участии ФГБУ «АМП Балтийского моря», предоставляющего кадры из состава сотрудников администрации и специалистов инспекторского состава для чтения лекций.

Обучение в ГМУ им. адмирала Ф.Ф. Ушакова реализуется в активном сотрудничестве с ФГБУ «АМП Черного моря» и с ФГБУ «АМП Азовского моря» с привлечением высококвалифицированных специалистов из состава сотрудников администрации и инспекторского состава в качестве лекторов.

Курсы в МГУ им. адмирала Г.И. Невельского проходят при непосредственном содействии ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики». Лекторов на курсы из числа практикующих инспекторов и специалистов из состава сотрудников администрации также направляет ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики».

Обучение инспекторов по иностранным и российским судам, помимо программ подготовки в морских образовательных учреждениях Российской Федерации, организовано в виде:

- тематических семинаров в рамках меморандумов;

- специализированных и экспертных тренингов;
- лекционных курсов Европейского агентства по морской безопасности;
- программ обмена инспекторами в рамках меморандумов и национальных программ по обмену опытом инспекторов портового контроля;
- курсов дистанционного обучения;
- национальных региональных семинаров.

Инспекторы по иностранным судам меморандумов дополнительно проходят курсы по программе дистанционного обучения, разработанной Европейским агентством морской безопасности.

В соответствии с «Общим планом подготовки и переподготовки инспекторов государственного портового контроля Российской Федерации по иностранным и российским судам в 2020 году», утвержденным Федеральным агентством морского и речного транспорта, запланировано 49 учебных программ. Проведено 38 программ подготовки. Из-за COVID-19 отменены:

- специализированные курсы по проверке судов, перевозящих навалочные грузы;
- семинары меморандумов;
- подготовка по КИК;
- экспертная подготовка «Человеческий фактор»;
- начальные курсы подготовки инспекторов государственного портового контроля Токийского меморандума;
- программы обмена меморандумов;
- курс по МКУБ.

Все отмененные курсы учтены в Плане подготовки на 2021 год.

С апреля 2020 года из-за COVID-19 обучение ведется так же с использованием дистанционных образовательных технологий (ДОТ).

Семинары инспекторов ГПК Парижского меморандума в EMSA проходят в 2 этапа:

- 1 этап — дистанционный (проведен в мае-июне 2020 года);
- 2 этап — очный (состоится в 2021 году).

Проведены 2 программы по обмену опытом инспекторов государственного портового контроля Дальневосточных морских портов РФ:

- 1 инспектор порта Советская Гавань ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива» был направлен в морской порт Владивосток в период 09-13.11.2020 г.
- 1 инспектор порта Петропавловск-Камчатский ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки» посетил морской порт Корсаков в период 19-23.10.2020 г.

Все региональные программы обмена меморандумов приостановлены до окончания пандемии.

25-26 ноября 2020 года в ИЦГПК (г. Москва) состоялся Общероссийский семинар инспекторов государственного портового контроля. В связи с эпидемиологической обстановкой семинар прошел очно-дистанционно. В семинаре приняли участие представители служб капитанов морских портов Архангельск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), «Большой порт Санкт-Петербург», Высоцк, Калининград (ФГБУ «АМП Балтийского моря»), Ейск, Темрюк (ФГБУ «АМП Азовского моря»), Новороссийск, Севастополь (ФГБУ «АМП Черного моря»), Астрахань, Махачкала (ФГБУ «АМП Каспийского моря»), Восточный, Находка (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»), Ванино, Магадан, Советская Гавань (ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива»), Корсаков (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки») — дистанционно; Мурманск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), Кавказ (ФГБУ «АМП Азовского моря»), ИЦГПК, Росморречфлота — очно. Обсуждались: подготовка РФ к аудиту ИМО в 2022г., проведение заседаний меморандумов в период пандемии, рекомендации по работе ГПК в связи с COVID-19, типовой отчет КМП и типовая инструкция инспектора ГПК, подготовка инспекторов ГПК, нововведения в ИС ГПК.

Всего планировалось к обучению/повышению квалификации 402 инспектора; фактически обучение прошли 319 инспекторов. По результатам 2020 года план подготовки и переподготовки инспекторов выполнен на 79%.

## 6. Общие наблюдения

1. Российская Федерация как государство флага по итогам 2020 года продолжает находиться в списке «белых» флагов Парижского меморандума и Токийского меморандума, укрепляя в каждом из меморандумов свои позиции. В 2020 году зарегистрирован минимальный показатель количества задержаний судов под российским флагом в иностранных портах — 9 судов под флагом РФ, из них 44% наших судов задержаны в портах Кореи. В 3 из 4 случаев причиной задержания судов в Корее послужили несоответствия международной конвенции МАРПОЛ, Приложение VI («Содержание серы в используемом топливе»).
2. Наибольшее количество несоответствий конвенционным требованиям, приведших к задержаниям российских судов, зарегистрировано по категориям «Навигация» (26%) и «Средства борьбы с пожаром» (13%). Эти показатели не улучшаются в течение последних десяти лет. Также ряд несоответствий, повлекших за собой задержания российских судов, выявлены в категориях «МКУБ» и «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI».
3. Количество недостатков, выявленных в 2020 году на российских судах в российских портах, является минимальным за 5 лет. При этом показатель 2020 года по количеству недостатков, послуживших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, уступает показателям 2018—2019 года более чем в 1,5 раза, превышая значения 2016—2017 гг.
4. Количество осмотров иностранных судов в российских портах в 2020 году составило более 4100 осмотров, из них 72% — осмотры с недостатками. Показатели количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов в российских портах, количества недостатков, выявленных на иностранных судах в портах РФ и недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, по итогам 2020 года демонстрируют минимумы за период 2016—2020 гг.
5. По результатам 2020 года большинство показателей по контролю судов в морских портах демонстрируют снижение и достижение минимальных значений в ретроспективе пятилетнего периода, что может объясняться сложной эпидемиологической ситуацией в связи с COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов. При этом сохраняется большое количество инспекций в портах Турции, Ирана и Болгарии.

## Приложение 1. Список задержанных судов под флагом РФ

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
1	9621560	15.02.2020	Бавлы/ Международный (торговый)	Осло, Норвегия	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Карты</b> - судно не в состоянии безопасно осуществлять навигацию на предстоящем переходе - отсутствуют бумажные карты для региона Норвегии;</li> <li>2. <b>План перехода</b> - не соответствует требованиям - отсутствуют бумажные карты для региона Норвегии;</li> <li>3. <b>Фальшфейеры</b> - отсутствуют - не оказались в быстром доступе во время проведения тревоги;</li> <li>4. <b>Электрооборудование в целом</b> - не соответствует требованиям;</li> <li>5. <b>Дежурные шлюпки</b> - не соответствуют требованиям - существенные повреждения корпуса шлюпки;</li> <li>6. <b>Устройства (общее оборудование борьбы с пожаром)</b> - не соответствуют требованиям - оборудование не закреплено согласно требованиям;</li> <li>7. <b>МКУБ</b> - МКУБ - требуется проведение аудита в течение 3-х месяцев</li> </ol>
2	9302308	19.11.2020	Русич-1/ Международный (торговый)	Констанца, Румыния	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Эхолот</b> - не соответствуют требованиям - эхолот неисправен;</li> <li>2. <b>Горловины/палубные иллюминаторы</b> - не соответствуют требованиям - коррозия на горловине правого борта;</li> <li>3. <b>Учения по борьбе с пожаром</b> - недостаточность знаний - экипаж не смог продемонстрировать должного знания обязанностей при по борьбе с пожаром;</li> <li>4. <b>МКУБ</b> - МКУБ - не соответствует требованиям</li> </ol>
3	9194036	08.12.2020	Есения/ Международный (торговый)	Ипсуич, Великобритания	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>План перехода</b> - не соответствует требованиям - неполная/недостоверная информация;</li> <li>2. <b>Контроль за выполнением плана перехода</b> - не соответствует требованиям - отсутствуют доказательства должного мониторинга маршрута;</li> <li>3. <b>Карты</b> - не соответствуют требованиям - отсутствие должного обновления карт;</li> <li>4. <b>Индивидуальные средства по борьбе с пожаром (комплекты снаряжения для пожарных)</b> - дыхательный аппарат, уложенный в баке, неисправен</li> </ol>
4	8403961	17.02.2020	Восток Рифер/ Государственный (торговый)	Пусан, Корея	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Учения по оставлению судна (шлюпочная тревога)</b> - недостаточность знаний - экипаж не смог продемонстрировать должного знания обязанностей при оставлении судна;</li> <li>2. <b>Другое (МКУБ)</b> - судовая система управления безопасностью (СУБ) не эффективна</li> </ol>
5	9172698	28.02.2020	Выборг/ Международный (торговый)	Пусан, Корея	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Содержание серы в используемом топливе</b> - содержание серы в используемом топливе превышает допустимый предел (0,5%), предусмотренный в Приложении VI к конвенции МАРПОЛ. VI / 14- результат отбора проб для используемого мазута 0,6%</li> </ol>
6	8502432	14.04.2020	Славянка/ Международный (торговый)	Пусан, Корея	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Содержание серы в используемом топливе</b> - содержание серы в используемом топливе превышает допустимый предел, предусмотренный в Приложении VI к конвенции МАРПОЛ. VI / 14- результат отбора проб для используемого мазута составил 0,6%</li> </ol>

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
7	8811924	15.12.2020	Сергей Гаврилов/ Международный (торговый)	Инчхон, Корея	1. <b>Содержание серы в используемом топливе</b> - содержание серы в используемом топливе превышает допустимый предел, предусмотренный в Приложении VI к конвенции МАРПОЛ. VI / 14- результат отбора проб для используемого мазута составил 0,9%
8	8888094	09.01.2020	Фобус/ Бербоут-чартерный (торговый)	Поти, Грузия	1. <b>Дипломы капитана и командного состава</b> - сертификаты 3-го механика не соответствуют требованиям
9	9082142	04.06.2020	Аскар-Сарыджа/ Международный (торговый)	Бендер-Энзели, Иран	1. <b>Дистанционные средства управления (открытия, насосы, вентиляция и т.п.) в М.О.</b> - сигнализация утечки топлива для главного двигателя неисправна; 2. <b>Другое (Сигнализация)</b> - трюмная сигнализация неисправна

## Приложение 2. Статус апелляций на задержания иностранных судов в портах РФ

№ п/п	ИМО №	Название судна	Флаг судна	Дата задерж.	Порт задерж.	Меморандум	Всего недостатков	Всего задерж. недостатков	Дата 1-й инст	Дата 2-й инст	Дата обрац. в Комиссию	Результат апелляции
1	9420758	Puma	Панама	04.01.2020	Находка	Токийский	19	3	06.01.2020	11.02.2020	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе
2	9595175	Ocean Galaxy	Либерия	01.02.2020	Находка	Токийский	32	4	16.03.2020	16.03.2020	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе
3	9402110	Straits Breeze	Маршалловы острова	29.02.2020	Находка	Токийский	23	4	23.03.2020	23.03.2020	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе
4	9406702	Arianna	Мальта	04.07.2020	Туапсе	Черноморский	18	1	10.07.2020	-	-	Апелляция удовлетворена. Задержание снято
5	9698317	Galileo	Великобритания	17.07.2020	Находка	Токийский	22	2	05.08.2020	-	29.08.2020	Комиссия 5 против 4 голосов против задержания. Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.
6	9866706	Berge Tateyama	Остров Мэн	03.09.2020	Кавказ	Парижский	7	1	28.09.2020	-	28.09.2020	Апелляция удовлетворена до рассмотрения комиссией. Задержание снято
7	9426013	Claire Z	Мальта	28.09.2020	Ванино	Токийский	1	1	21.10.2020	21.10.2020	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе
8	8501402	Samarga	Того	06.11.2020	Владивосток	Токийский	19	3	03.12.2020	29.12.2020	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе
9	9232175	Arion	Кипр	18.11.2020	Находка	Токийский	6	1	08.12.2020	08.12.2020	-	Апелляция удовлетворена. Задержание снято