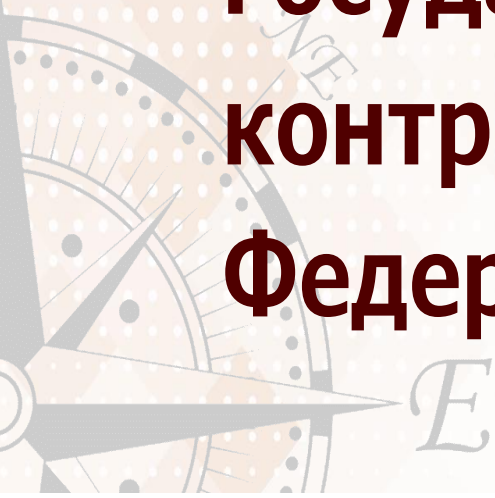




ИЦГПК



Государственный портовый контроль в Российской Федерации, 2021 г.



Оглавление

Введение.....	2
События 2021 года.....	3
1. Контроль российских судов в зарубежных портах.....	7
1.1. Сводная таблица по режимам портового контроля.....	7
1.2. Инспекции, несоответствия и задержания российских судов по государствам порта	13
1.3. Структура недостатков, вскрытых на российских судах в иностранных портах.....	20
2. Контроль российских судов в российских портах.....	37
2.1. Сводные данные по российским портам	37
2.2. Структура недостатков, выявленных на российских судах в российских портах.....	41
3. Контроль иностранных судов в российских портах.....	58
3.1. Сводная таблица по меморандумам.....	58
3.2. Сводные данные по российским портам/терминалам	61
3.3. Осмотры иностранных судов в портах РФ по государствам флага	64
3.4. Структура недостатков, вскрытых на иностранных судах в российских портах.....	70
3.5. Апелляции на задержания иностранных судов в портах РФ	79
4. Концентрированная инспекционная кампания по остойчивости в целом.....	82
4.1. КИК на российских судах в российских портах	82
4.2. КИК на российских судах в иностранных портах	83
4.3. КИК на иностранных судах в российских портах	84
5. Инспекторский состав	86
6. Инфографика.....	90
7. Общие наблюдения	91
Приложение 1. Список задержанных судов под флагом РФ.....	92
Приложение 2. Статус апелляций на задержания иностранных судов в портах РФ	96

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)¹, 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: Парижском², 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.

¹ На момент изготовления брошюры действует приказ Минтранса № 463 от 26.10.2017 г.

² На момент изготовления брошюры членство Российской Федерации в Парижском меморандуме приостановлено вследствие внешнеполитических событий.

События 2021 года

Парижский меморандум: 54-е заседание Комитета Парижского меморандума состоялось в дистанционном формате в период с 17 по 21 мая 2021 года. 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 и Темрюк (ФГБУ «АМП Азовского моря»), Мурманск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), а также представитель ИЦГПК (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»). По итогам заседания Комитет одобрил отчет о деятельности Парижского меморандума за 2020 год, включая «белый», «серый» и «черный» списки, определяющие надежность государств флага на основе данных проверок за предыдущий год. Как следует из отчета, Россия, как государство флага, улучшила свои позиции в соответствующем списке по сравнению с предыдущим годом, поднявшись с 37 на 25 место, и находится в «белом списке» флагов.

Токийский меморандум: 32-е заседание Комитета Токийского меморандума и 15-е заседание Технической рабочей группы состоялись 21—22 октября 2021 года и 18—19 октября 2021 года соответственно. Из-за ограничений, вызванных COVID-19, заседания проходили в дистанционном формате. В заседаниях Комитета и Рабочей группы в составе делегации Российской Федерации приняли участие представители служб капитанов морских портов Владивосток (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»), Ванино (ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива»), Корсаков (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки»), а также представитель ИЦГПК (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»).

Черноморский меморандум: 21-е заседание Комитета Черноморского меморандума изначально должно было пройти в 2020 году в Румынии, но было отложено из-за мировой пандемии COVID-19 и состоялось в дистанционном формате в период с 13 по 15 апреля 2021 года. Заседание прошло под председательством представителя Болгарии. В заседании Комитета в составе делегации Российской Федерации приняли участие представители Федерального агентства морского и речного транспорта, ИЦГПК (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»), а также служб капитанов морских портов Новороссийск и Туапсе (ФГБУ «АМП Черного моря»). Представлен новый Секретарь ЧМ — представитель Турции.

Кроме традиционно рассматриваемых вопросов (анализ данных инспекций в регионе ЧМ, изменения в Руководство для инспекторов государственного портового контроля, годовые отчеты Секретариата и менеджера Информационной системы ЧМ BSIS, и т.п.), рассмотрены меры по совершенствованию технических аспектов контроля судов, в том числе согласовано предложение о создании трех рабочих групп (по процедурам ГПК, по разработке процедуры запрета на заход в морские порты ЧМ субстандартных судов (процедура «баннинга») и по COVID-19), в которых участвуют представители морских портов ФГБУ «АМП Черного моря» и ИЦГПК.

В соответствии с решениями Комитетов Парижского, Токийского и Черноморского Меморандумов, в период с сентября по ноябрь 2021 года в трех Меморандумах прошла Концентрированная инспекционная кампания (КИК) по остойчивости в целом. В целях подготовки судов под флагом Российской Федерации и их экипажей к проверкам судов в рамках КИК в морских портах Российской Федерации в период с августа по ноябрь 2021 года проводилась национальная КИК по остойчивости в целом.

В 2021 году состоялись две встречи постоянной корреспондентской рабочей группы по государственному портовому контролю (РГ ГПК): 30—31 марта 2021 года и 7—8 декабря 2021 года. Обе встречи прошли в очно-дистанционном формате на базе ИЦГПК в г. Москва. Приняли участие представители Федерального агентства морского и речного транспорта, ИЦГПК, а также служб капитанов морских портов Архангельск, Мурманск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), Большой порт Санкт-Петербург, Высоцк, Калининград (ФГБУ «АМП Балтийского моря»), Азов, Ейск, Кавказ, Ростов-на-Дону, Темрюк (ФГБУ «АМП Азовского моря»), Евпатория, Новороссийск, Севастополь, Тамань, Туапсе (ФГБУ «АМП Черного моря»), Астрахань (ФГБУ «АМП Каспийского моря»), Восточный, Находка (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»), Ванино, Де-Кастри, Магадан, Советская Гавань (ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива»), Корсаков (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки»). В ходе встреч обсуждалось: доработка проекта Порядка осуществления ГПК за судами, находящимися в морском порту и ведения централизованного учета такого контроля в морских портах РФ, принято решение продолжить доработку в рабочей группе. Представлены: итоги Комитетов Меморандумов и КИК 2021 года по остойчивости в целом, предварительные результаты работы ГПК за 2021 год, проект Положения

о дипломировании членов экипажей морских судов. Также по результатам обсуждения представлены предложения по информационным системам ГПК.

В октябре 2021 года в Новороссийске состоялся Общероссийский семинар инспекторов государственного портового контроля. Семинар прошел в очно-дистанционном формате. В семинаре приняли участие представители служб капитанов морских портов Архангельск, Мурманск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), Большой порт Санкт-Петербург (ФГБУ «АМП Балтийского моря»), Кавказ, Темрюк (ФГБУ «АМП Азовского моря»), Новороссийск, Тамань, Туапсе (ФГБУ «АМП Черного моря»), Корсаков (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки»), а также представитель ИЦГПК.

За 2021 год проведено 45 учебных программ:

- курсы начальной подготовки для инспекторов по российским и иностранным судам и для инспекторов портнадзора;
- курсы повышения квалификации для инспекторов по российским и иностранным судам;
- семинары инспекторов ГПК Парижского меморандума при Европейском агентстве морской безопасности (начальная подготовка и переподготовка);
- семинары инспекторов ГПК по Меморандумам по КИК и по Полярному кодексу;
- специализированные курсы по проверке судов, перевозящих навалочные грузы;
- экспертная подготовка «Человеческий фактор»;
- курс морского английского языка;
- общероссийский семинар инспекторов государственного портового контроля.

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 Конвенции о труде в морском судоходстве;
- подготовка инспекторов государственного портового контроля по изменениям в морском законодательстве;

- по контролю судов на соответствие требованиям МКУБ;
- подготовка инспекторов в соответствии с требованиями Полярного кодекса;
- подготовка инспекторов государственного портового контроля по программе КИК 2021 года по устойчивости в целом;
- по проверке судов в соответствии с требованиями Конвенции МАРПОЛ 73/78;
- по проверке судов на соответствие требованиям МК о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими;
- по проверкам судов, осуществляющих перевозку опасных грузов в соответствии с МК МПОГ.

В связи с объявленными антиковидными мерами почти все российские курсы, за исключением организованных МГУ им. адм. Г.И. Невельского, и все иностранные программы подготовки прошли в дистанционном формате.

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	362	208	57,46%	12	3,31%
Токийский Меморандум	26	17	65,38%	0	0,00%
Черноморский Меморандум*	229	155	67,69%	0	0,00%
Средиземноморский Меморандум**	172	104	60,47%	0	0,00%
Служба береговой охраны США	0	0	0,00%	0	0,00%
Индийский Меморандум***	147	138	93,88%	0	0,00%
Латино-Американское соглашение о портовом контроле****	0	0	0,00%	0	0,00%
Всего	936	622	66,45%	12	1,28%

* 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 2021 года соотношение количества инспекций с замечаниями к общему количеству инспекций (уровень инспекций с замечаниями) составил около 66% от количества инспекций, уровень задержаний судов под Государственным флагом Российской Федерации в иностранных портах в 2021 году составил 1,28% (Таблица 1 и Рисунок 1).

Инспекции российских судов за рубежом, 2021 г.

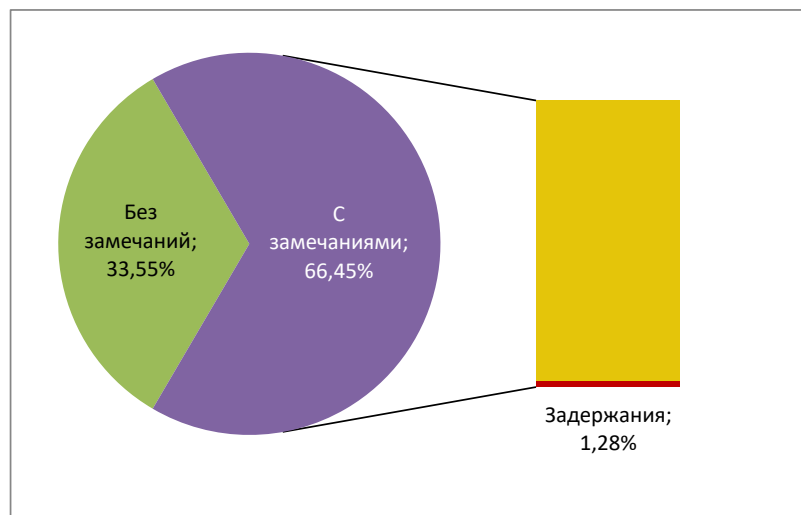


Рисунок 1

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

Инспекции российских судов по меморандумам, 2021 г.



Рисунок 2

Наибольшее количество инспекций российских судов в иностранных портах традиционно зарегистрировано в портах Парижского меморандума (39%), далее по количеству проведенных инспекций следуют порты Черноморского меморандума (24%), Средиземноморского меморандума (18%), Индийского меморандума (16%), и Токийского меморандума (3%), Инспекции в портах этих меморандумов составили 100% от всех инспекций российских судов в иностранных портах.

Максимальный уровень инспекций российских судов с несоответствиями зарегистрирован в портах Индийского меморандума. По результатам 2021 года этот уровень составил 94%. Минимальный же уровень инспекций российских судов с замечаниями зарегистрирован в портах Парижского меморандума (57%) (Таблица 1). В расчет принимались региональные соглашения по портовому контролю с количеством инспекций более 10.

В 2021 году все задержания российских судов зарегистрированы в портах Парижского меморандума. Задержания российских судов в портах других меморандумов отсутствуют (Рисунок 3).

Инспекции российских судов за рубежом по меморандумам, 2021 г.

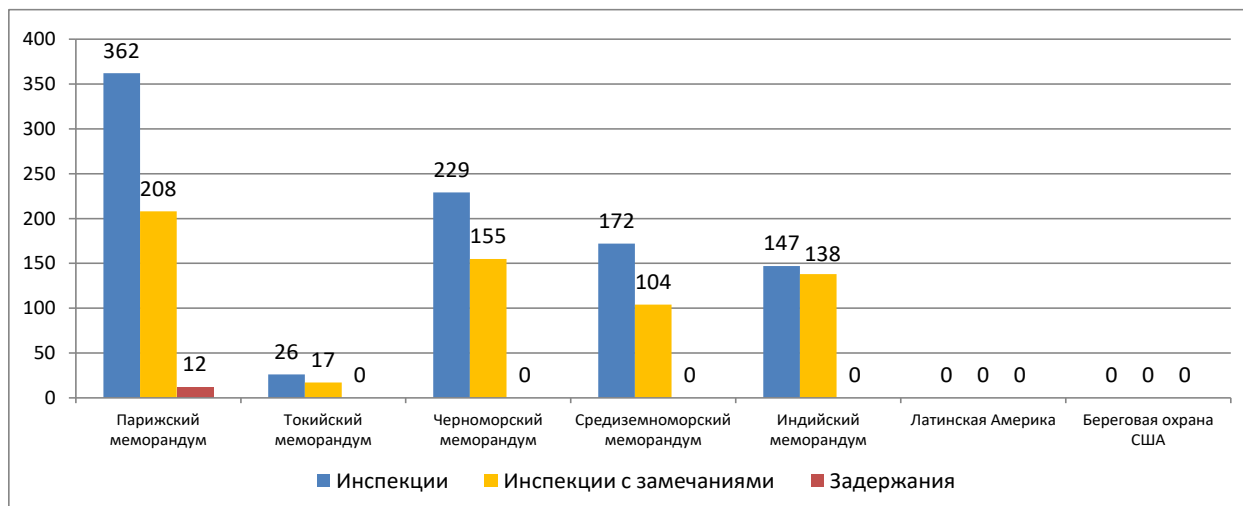


Рисунок 3

Сравнительные результаты инспектирования российских судов в иностранных портах в ретроспективе 2017—2021 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 2021 году показатели количества инспекций, количества инспекций с замечаниями и количества задержаний (в абсолютных значениях) возвратили свои позиции относительно минимальных значений 2020 года, являясь, однако, вторыми показателями после минимальных за пятилетний период, что может объясняться определенным улучшением эпидемиологической ситуации в связи с COVID-19 и соответствующими ослаблениями введенных ограничений на посещение судов. При этом показатели количества инспекций с замечаниями и количества задержаний в относительных значениях демонстрируют минимальные значения за 5 лет.

Необходимо отметить, что тенденция к снижению общего количества задержаний судов под российским флагом в иностранных портах, наблюдавшаяся с 2017 года, сменилась ростом показателя в 2021 году.

Инспекции российских судов в иностранных портах, 2017—2021 гг.

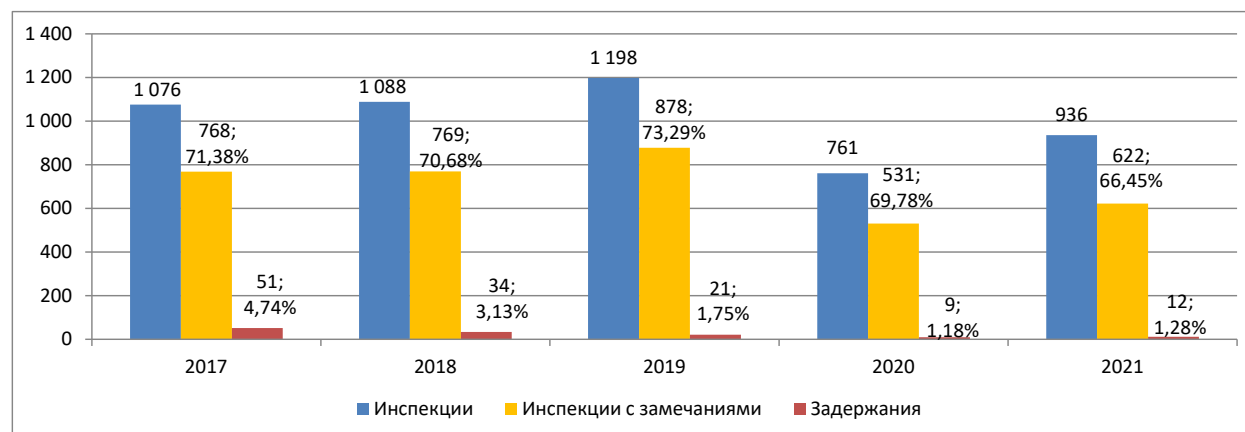


Рисунок 4

В 2021 году наблюдается увеличение количества случаев задержания российских судов относительно показателя 2020 года, при этом указанная динамика реализуется исключительно за счет портов Парижского меморандума.

В портах Токийского, Черноморского, Индийского и Средиземноморского меморандумов, а также в портах Латинско-Американского соглашения о портовом контроле случаев задержаний российских судов не зарегистрировано, в связи с чем общее количество задержаний за 2021 год все еще демонстрирует низкое значение (Рисунок 5).

Полный список задержанных судов представлен в Приложении 1.

Задержания российских судов за рубежом по меморандумам, 2017—2021 гг.

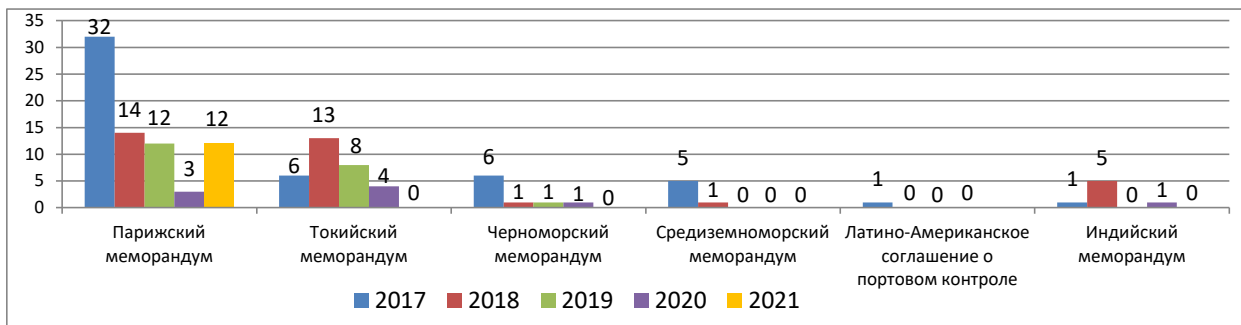


Рисунок 5

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

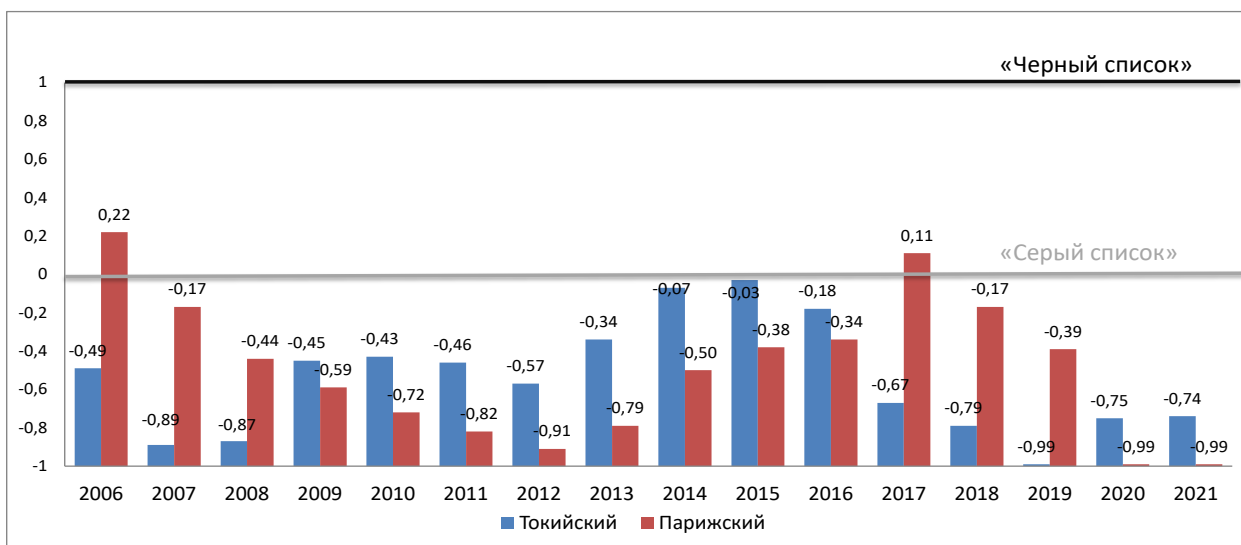


Рисунок 6

При этом по результатам 2021 года позиция Российской Федерации в Токийском меморандуме сохранила свое значение относительно 2020 года (Рисунок 6).

Необходимо отметить, что позиции Российской Федерации в Парижском и Токийском меморандумах в дальнейшем могут претерпеть ухудшение в связи со значительным сокращением количества инспекций судов под флагом Российской Федерации в периоды обострения эпидемиологической ситуации в связи с COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов, при сохранении относительно неизменного количества задержаний судов под российским флагом, что негативно влияет на баланс общего количества инспекций и задержаний в трехлетнем периоде, применяемый при расчете статуса флага.

Следует 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, требования к судам 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 2021 году в иностранных портах проведено 936 инспекций судов под флагом РФ, из них более 66% — инспекции с выявленными несоответствиями, 1,3% — 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 (%)
Бангладеш	4	4	100,00%	0	0,00%
Бельгия	5	4	80,00%	1	20,00%
Болгария	48	19	39,58%	0	0,00%
Великобритания	7	6	85,71%	0	0,00%
Вьетнам	1	1	100,00%	0	0,00%
Германия	6	3	50,00%	1	16,67%
Греция	26	15	57,69%	1	3,85%

Государство порта	Количество инспекций	В т. ч. с недостатками	Процентное соотношение (%)	Количество задержаний	Процентное соотношение (%)
Грузия	61	45	73,77%	0	0,00%
Дания	13	4	30,77%	0	0,00%
Египет	26	19	73,08%	0	0,00%
Индонезия	2	1	50,00%	0	0,00%
Иордания	2	0	0,00%	0	0,00%
Иран	141	134	95,04%	0	0,00%
Ирландия	4	1	25,00%	0	0,00%
Исландия	1	0	0,00%	0	0,00%
Испания	24	11	45,83%	1	4,17%
Италия	47	36	76,60%	3	6,38%
Йемен	1	0	0,00%	0	0,00%
Кипр	3	2	66,67%	0	0,00%
Китай	3	2	66,67%	0	0,00%
Корея	4	4	100,00%	0	0,00%
Латвия	10	2	20,00%	0	0,00%
Ливан	9	9	100,00%	0	0,00%
Литва	11	5	45,45%	0	0,00%
Малайзия	3	1	33,33%	0	0,00%
Мальта	1	0	0,00%	0	0,00%
Мьянмар	1	0	0,00%	0	0,00%
Нидерланды	14	10	71,43%	1	7,14%
Новая Зеландия	1	1	100,00%	0	0,00%
Норвегия	10	6	60,00%	0	0,00%
Польша	23	21	91,30%	1	4,35%
Португалия	5	3	60,00%	1	20,00%
Румыния	41	34	82,93%	1	2,44%
Сингапур	1	1	100,00%	0	0,00%
Словения	4	2	50,00%	0	0,00%
Турция	249	159	63,86%	0	0,00%
Украина	54	27	50,00%	0	0,00%
Филиппины	1	0	0,00%	0	0,00%
Финляндия	24	4	16,67%	0	0,00%
Франция	3	1	33,33%	0	0,00%
Хорватия	3	2	66,67%	0	0,00%
Чили	2	1	50,00%	0	0,00%
Швеция	7	4	57,14%	1	14,29%
Эстония	22	13	59,09%	0	0,00%
Япония	8	5	62,50%	0	0,00%
Всего	936	622	66,45%	12	1,28%

Наибольшее количество инспекций российских судов в 2021 году зарегистрировано в портах Турции (26%), Ирана (15%), Грузии (7%), Украины (6%), Болгарии и Италии (по 5%). Инспекции в этих странах составляют 64% всех инспекций судов под флагом Российской Федерации (Таблица 2).

Государства, в которых российские суда инспектировались наиболее часто в ретроспективе 2017—2021 гг., представлены на Рисунке 8.

Государства, наиболее часто инспектировавшие российские суда, 2017—2021 гг.

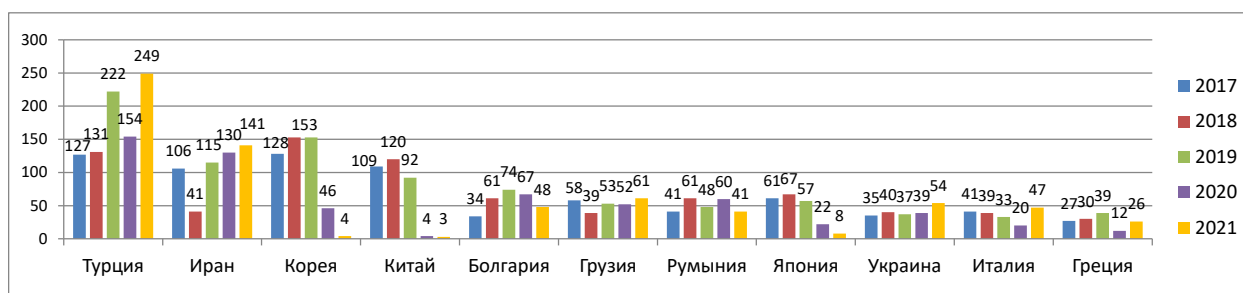


Рисунок 8

В 2021 году значительно возросло количество инспекций судов под флагом РФ в портах Турции (на 57% относительно среднего показателя 2017—2020 гг.); показатель 2021 года является максимальным за пятилетний период.

Рост показателей 2021 года относительно среднего значения предыдущих четырех лет зарегистрирован также по Ирану (увеличение на 44%), Украине (увеличение на 43%), Италии (рост на 41%) и Грузии (рост на 21%). Показатели по указанным государствам являются максимальными в ретроспективе пятилетнего периода.

Количество инспекций в портах Греции сохраняется на уровне среднего показателя 2017—2020 гг., незначительно снизившись (на 4%) от указанного значения. При этом значение 2021 года превысило аналогичный показатель 2020 года более чем в 2 раза.

Количество инспекций в портах Румынии демонстрирует повторяющиеся колебания в пределах 40-60 инспекций за год, при этом показатель 2021 года соответствует значениям 2017 и 2019 годов, показывая снижение относительно значений 2018 и 2020 годов.

Необходимо отметить резкое сокращение количества инспекций в 2021 году в портах всех государств Токийского меморандума, что могло быть вызвано в том числе длящейся сложной эпидемиологической ситуацией в связи с COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов.

Так, количество инспекций в портах Республики Кореи сократилось со 153 инспекций в 2018—2019 гг. до 4 инспекций в 2021 году. Снижение относительно среднего показателя предыдущих четырех лет составило 96% (в 30 раз). За период наиболее острой фазы COVID-19 (2019—2021 гг.) темпы сокращения составляли в среднем 81% в год.

Значительное снижение количества инспекций по результатам 2021 года относительно среднего показателя 2017—2020 гг. наблюдается также в портах Китая (на 96%). Сокращение показателя регистрируется с 2018 года, и за четырехлетний период темпы уменьшения количества инспекций судов под флагом РФ составили в среднем 48% в год.

Снижение значения 2021 года в сравнении со средним показателем предыдущих четырех лет в портах Японии составило 85%. Показатель также претерпевал постоянное снижение с 2018 года в среднем на 47% в год.

Среди указанных государств, наиболее часто инспектировавших российские суда в ретроспективе пятилетнего периода, значения 2021 года по Республике Корею, Китаю и Японии являются минимальными за период 2017—2021 гг.

Тенденция к значительному снижению количества инспекций российских судов в Токийском меморандуме за период 2019—2021 гг. (в среднем на 51% в год) на фоне сохранения общего порядка значений в целом по меморандуму и наличия периодических задержаний судов под флагом РФ чревато попаданием Российской Федерации в список «серых» флагов Токийского меморандума в будущих периодах с учетом действующей методики расчета статуса флага. Количество инспекций российских судов по итогам 2021 года в 10 раз ниже аналогичного среднего показателя предыдущих четырех периодов по Токийскому меморандуму, что может негативно сказаться на общем количестве инспекций за 3 года для будущих периодов для целей расчета статуса флага (Рисунок 9).

Инспектирование судов под флагом РФ в Токийском меморандуме в сравнении с общими данными по меморандуму, 2017—2021 гг.

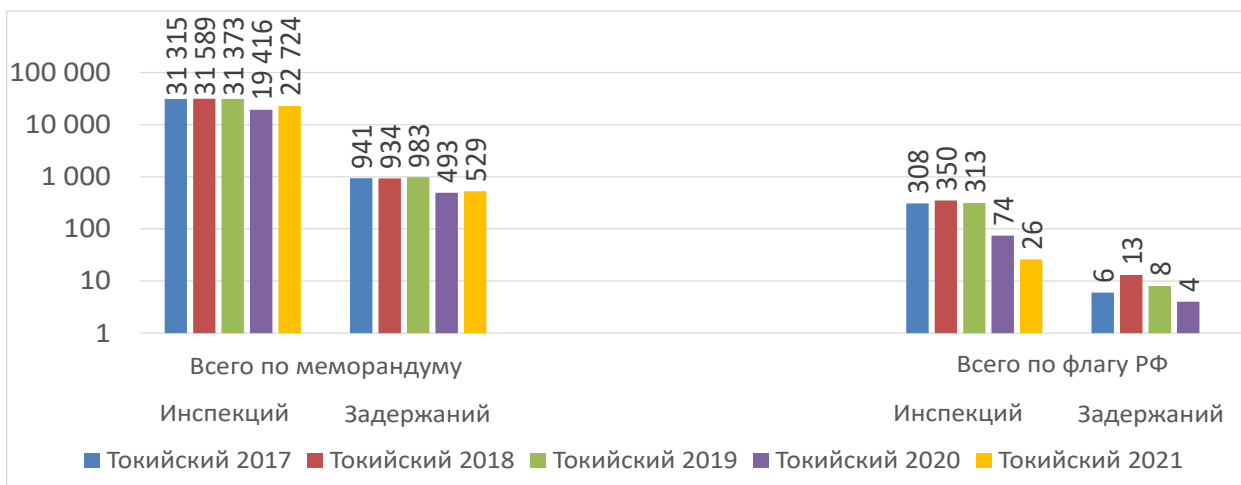


Рисунок 9

В среднем процент инспекций с несоответствиями на российских судах в 2021 году составил 66,4%.

Из 45 государств, где инспектировались российские суда в 2021 году, в 7 государствах уровень инспекций с несоответствиями оказался выше среднего уровня инспекций российских судов среди данных 37 государств (Рисунок 10).

Государства с наибольшим процентом инспекций российских судов с замечаниями, 2021 г.

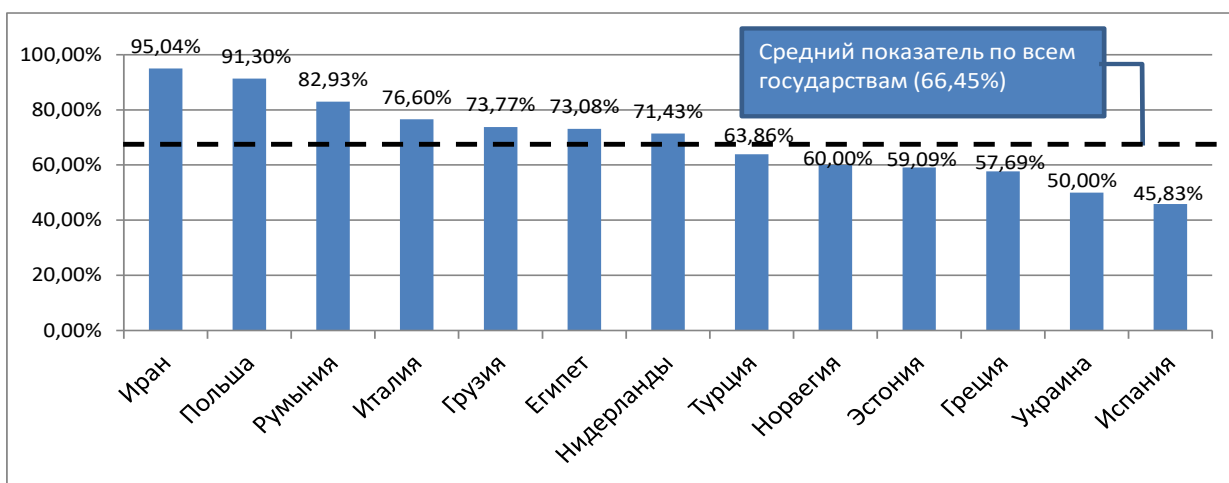


Рисунок 10

Наибольшее соотношение инспекций с замечаниями на российских судах к общему числу инспекций наблюдается в Иране (95% инспекций), Польше (91% инспекций), Румынии (83% инспекций), Италии (77% инспекций), Грузии (74% инспекций), Египте (73% инспекций) и Нидерландах (71% инспекций).

В ретроспективе пятилетнего периода наибольшее суммарное количество задержаний судов под флагом России зарегистрировано в портах Китая, за счет показателей 2018—2019 гг., при этом в последние два года задержаний не регистрировалось (Рисунок 11).

Государства, наиболее часто задерживавшие российские суда, 2017—2021 гг.

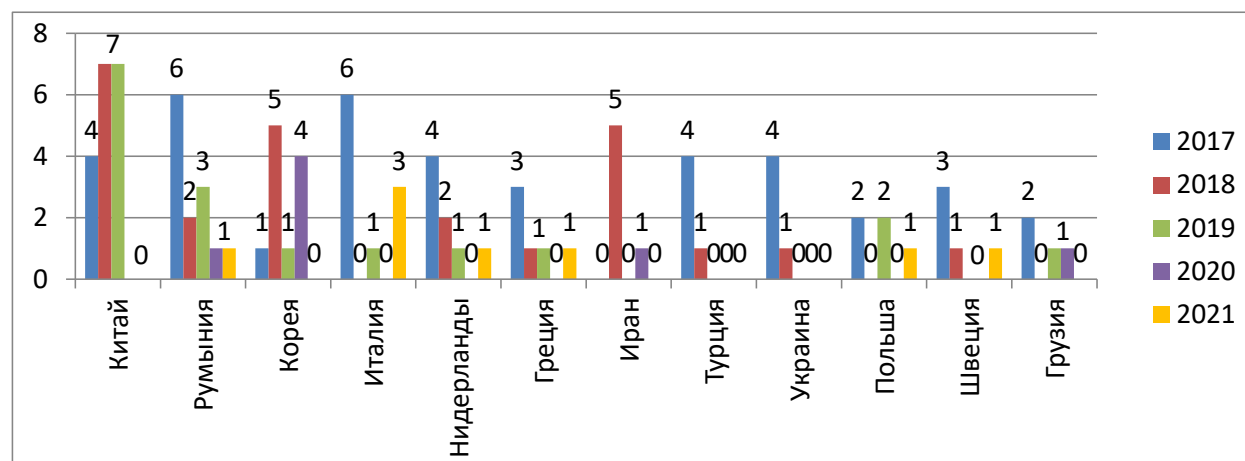


Рисунок 11

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. Однако с 2017 года фиксируется резкое снижение указанного показателя, и по итогам 2019—2021 гг. в портах Турции отсутствуют задержанные суда под флагом РФ. В портах Украины задержания российских судов также не регистрируется на протяжении последних трех лет.

В период 2017—2020 гг. наблюдалось постепенное снижение количества задержаний в портах Нидерландов вплоть до нуля, однако в 2021 году вновь зарегистрировано одно задержание российского судна.

В портах Республики Кореи, Ирана и Грузии задержаний судов под флагом Российской Федерации не зарегистрировано, однако указанные страны продолжают демонстрировать высокие показатели по суммарному показателю в ретроспективе пятилетнего периода.

По результатам 2021 года наибольшее количество задержаний судов под флагом России зарегистрировано в портах Италии (3 задержания). При этом наблюдается значительный рост показателя относительно 2020 года; в ретроспективе пятилетнего периода отмечается переменная динамика показателя.

В портах Бельгии, Германии, Греции, Испании, Польши, Португалии, Румынии и Швеции зафиксировано по одному задержанию судов под флагом России.

Количество задержаний в портах Румынии в 2021 году сохранилось на уровне 2020 года, продолжая демонстрировать минимальные значения в ретроспективе пятилетнего периода.

В Греции и Швеции по результатам 2021 года зарегистрировано по одному задержанию судов под флагом Российской Федерации, что повторяет соответствующие показатели 2019 года, превышая нулевые значения 2020 года.

В ретроспективе пятилетнего периода отмечается переменная динамика количества задержаний судов под флагом России в портах Польши (от 0 до 2 задержаний), показатель 2021 года соответствует среднему значению за 4 года.

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

Средний показатель инспекций с задержаниями по государствам в 2021 году составил 1,3%. Государства, в которых уровень задержаний превысил средний, представлены на Рисунке 12.

К таким государствам относятся все государства, в которых зарегистрированы задержания судов под флагом России в 2021 году: Бельгия и Португалия (по 20% — по 1 инспекции с задержанием), Германия (16,7% —

1 инспекция с задержанием), Швеция (14,3% — 1 инспекция с задержанием), Нидерланды (7,14% — 1 инспекция с задержанием), Италия (6,4% — 3 инспекции с задержанием), Польша (4,4% — 1 инспекция с задержанием), Испания (4,2% — 1 инспекция с задержанием), Греция (3,9% — 1 инспекция с задержанием), Румыния (2,4% — 1 инспекция с задержанием).

Государства с наибольшим процентом инспекций с задержаниями, 2021 г.

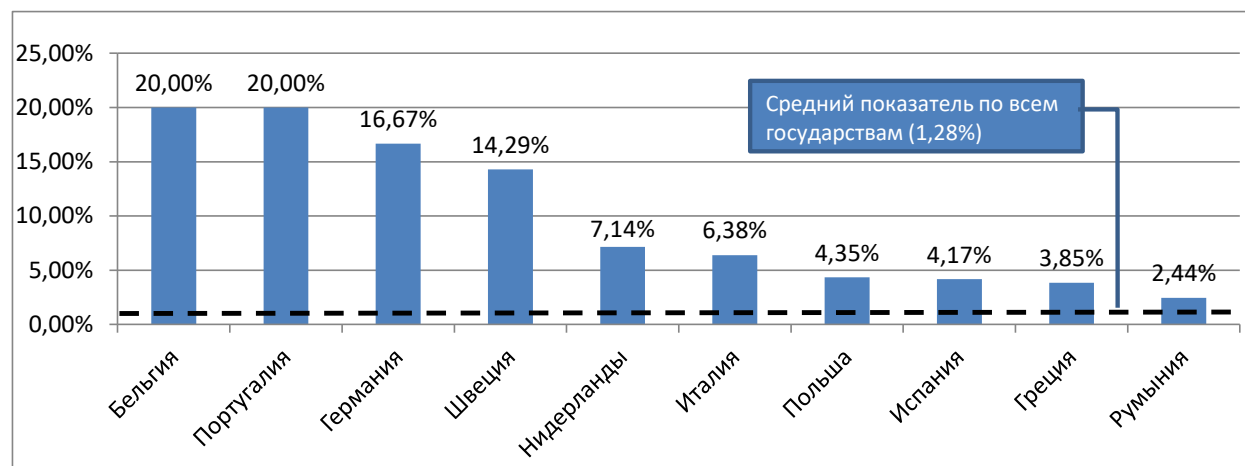


Рисунок 12

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

На Рисунке 13 представлено количество недостатков, зафиксированных в иностранных портах на российских судах в период с 2017 по 2021 гг.

Так, за 2021 год на российских судах выявлено 2 531 несоответствие, что на 17% больше (или на 362 несоответствия больше), чем в предыдущем году. При этом количество инспекций в 2021 году также возросло на 23% (на 175 инспекций) относительно показателя 2020 года.

Количество недостатков, выявленных на российских судах в иностранных портах в период с 2017 по 2021 гг., колеблется от 2 200 (в 2020 году) до 4 100 (в 2017 году).

По итогам 2021 года показатель восстановил позиции относительно минимального за пятилетний период значения, зарегистрированного в 2020 году, что может быть связано в том числе с незначительным ростом

количества инспекций из-за определенного улучшения эпидемиологической ситуации в связи с COVID-19 и ослаблением соответствующих введенных ограничений на посещение судов. При этом значение 2021 года по-прежнему уступает показателям 2017—2019 гг.

Количество недостатков, выявленных на российских судах за рубежом, 2017—2021 гг.



Рисунок 13

В соответствии с данными, представленными на Рисунке 13, среднее количество несоответствий на 1 инспекцию колеблется от 2,7 (в 2021 году) до 3,9 (в 2017 году). В ретроспективе пятилетнего периода показатель среднего количества несоответствий на 1 инспекцию в 2021 году демонстрирует минимальное значение.

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	404	15,96%	9	2,23%	12,00%
Средства борьбы с пожаром	289	11,42%	16	5,54%	21,33%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	248	9,80%	0	0,00%	0,00%
Спасательные средства	219	8,65%	6	2,74%	8,00%
Условия жизни и труда - Условия труда	164	6,48%	0	0,00%	0,00%
Остойчивость, конструкция и оборудование	136	5,37%	7	5,15%	9,33%
Аварийные системы	129	5,10%	3	2,33%	4,00%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	103	4,07%	0	0,00%	0,00%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	99	3,91%	3	3,03%	4,00%
Водонепроницаемость/герметичность	97	3,83%	4	4,12%	5,33%
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	87	3,44%	2	2,30%	2,67%
МКУБ	73	2,88%	9	12,33%	12,00%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	71	2,81%	2	2,82%	2,67%
Радиооборудование	71	2,81%	1	1,41%	1,33%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	64	2,53%	5	7,81%	6,67%
ОСПС	56	2,21%	0	0,00%	0,00%

Категория недостатков	Кол-во (a)	Процент от общего кол-ва (a/Всего(a))	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))
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	36	1,42%	0	0,00%	0,00%
Условия жизни и труда - Условия жизни	34	1,34%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	29	1,15%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	28	1,11%	0	0,00%	0,00%
Грузовые операции, включая оборудования	22	0,87%	4	18,18%	5,33%
Сигналы тревоги	21	0,83%	0	0,00%	0,00%
Другое	17	0,67%	1	5,88%	1,33%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	11	0,43%	2	18,18%	2,67%
Условия труда - условия найма	9	0,36%	1	11,11%	1,33%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	7	0,28%	0	0,00%	0,00%
Опасные грузы	4	0,16%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	2	0,08%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - минимальные требования к морякам	1	0,04%	0	0,00%	0,00%
Всего	2 531		75	2,96%*	

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

На Рисунке 14 выявленные несоответствия представлены в виде диаграммы.

Наибольшее количество замечаний выявлено по категориям: «Навигация» (15,96%), «Средства борьбы с пожаром» (11,42%), «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (9,8%),

«Спасательные средства» (8,65%), «Условия жизни и труда - Условия труда» (6,48%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (5,37%), «Аварийные системы» (5,1%), «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (4,07%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (3,91%). Эти категории несоответствий в сумме составляют 71% всех несоответствий, обнаруженных на судах под флагом Российской Федерации в 2021 году.

Категории несоответствий, выявленных на российских судах за рубежом в 2021 году

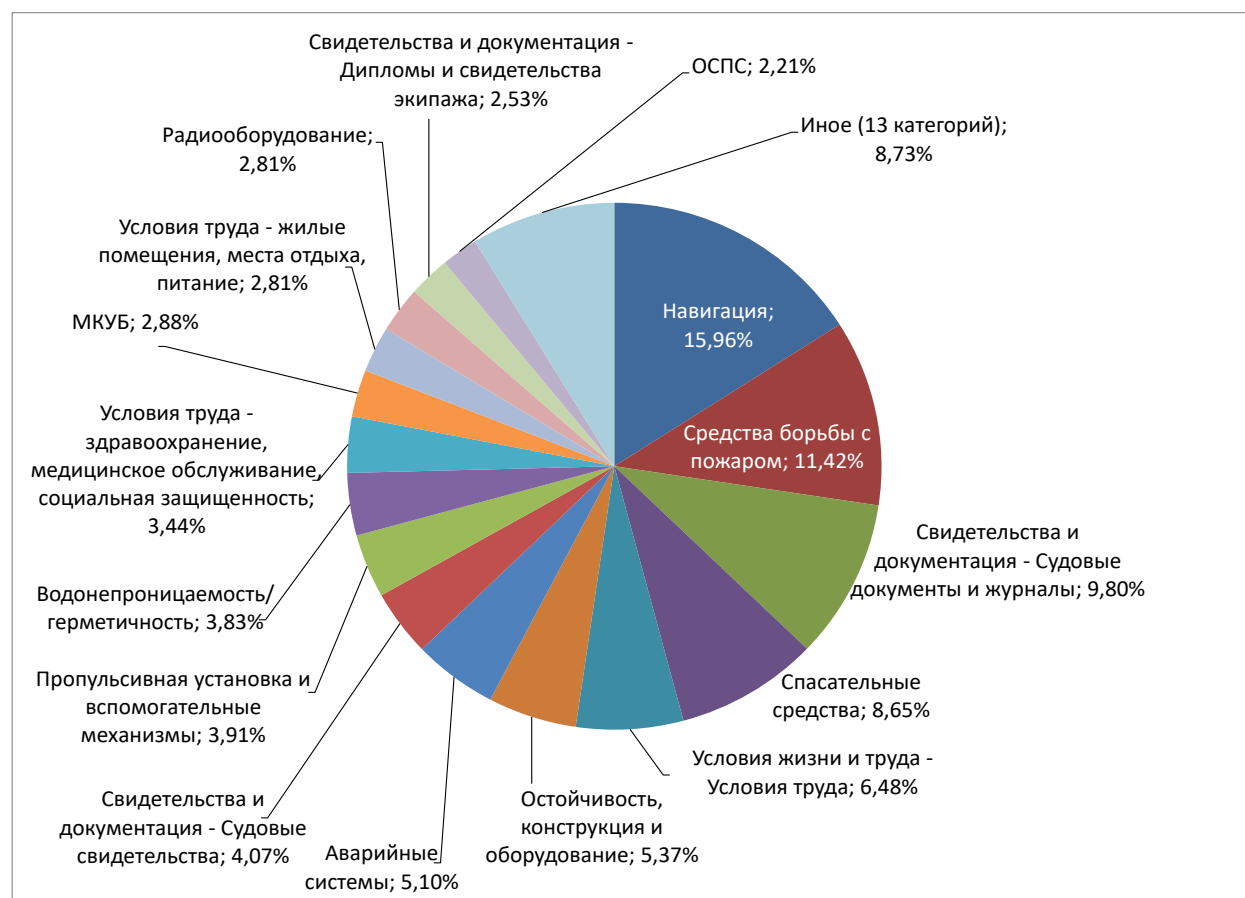


Рисунок 14

Несоответствия по категории «Навигация» представлены на Рисунке 15. Наибольшее количество несоответствий за 2021 год зарегистрировано по «Навигационным пособиям» (17%), «Картам» (15%) и «Плану перехода» (14%).

Несоответствия по категории «Навигация», выявленные на российских судах за рубежом, 2021 г.

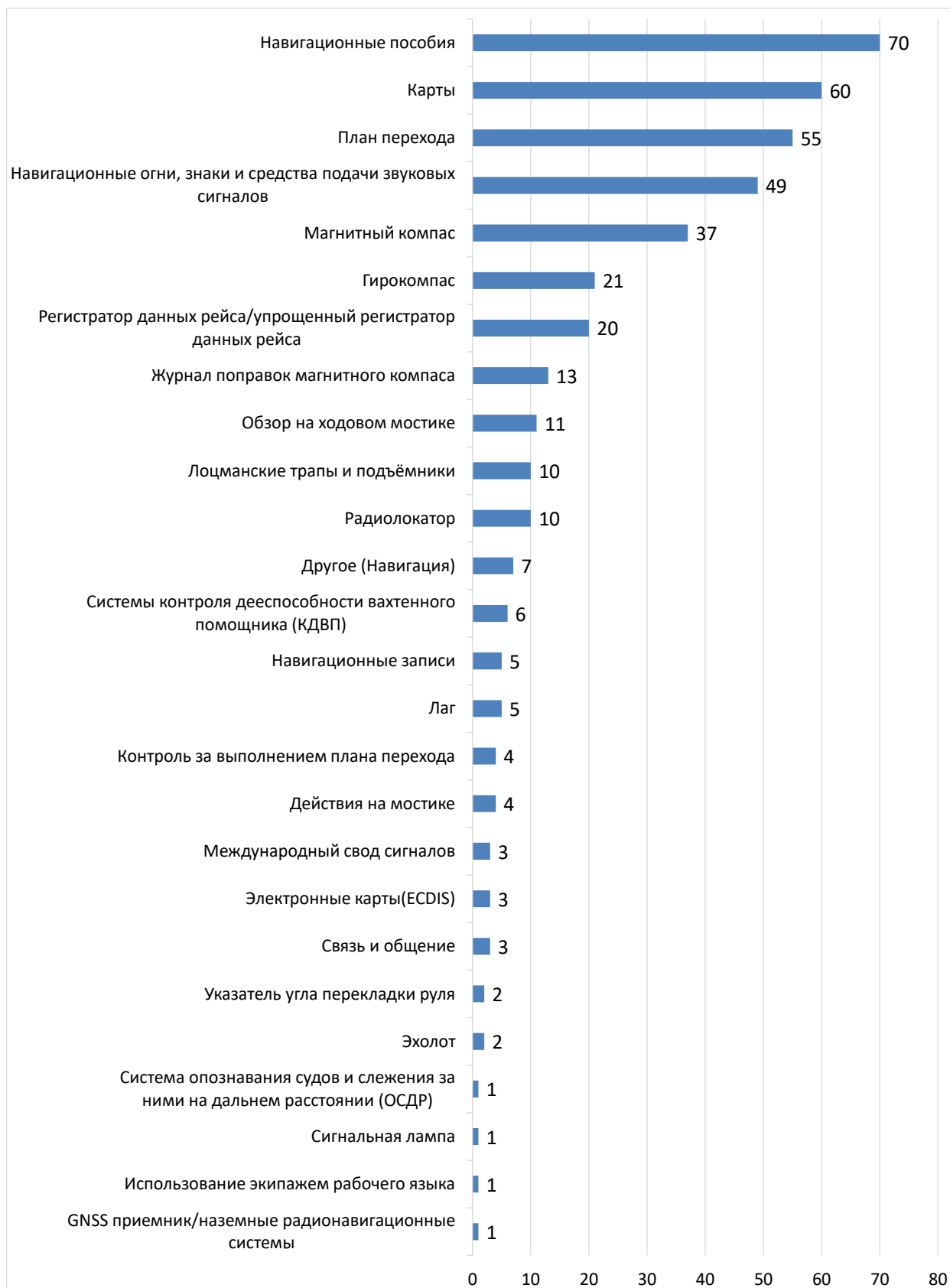


Рисунок 15

Несоответствия по категории «Средства борьбы с пожаром» представлены на Рисунке 16. Наибольшее количество несоответствий за 2021 год зарегистрировано по «Устройствам (общее оборудование борьбы с пожаром)» (21%), «Противопожарным дверям / открытиям в огнестойких переборках» (14%), и «Другому (Пожаробезопасность)» (12%).

Несоответствия по категории «Средства борьбы с пожаром», выявленные на российских судах за рубежом, 2021 г.

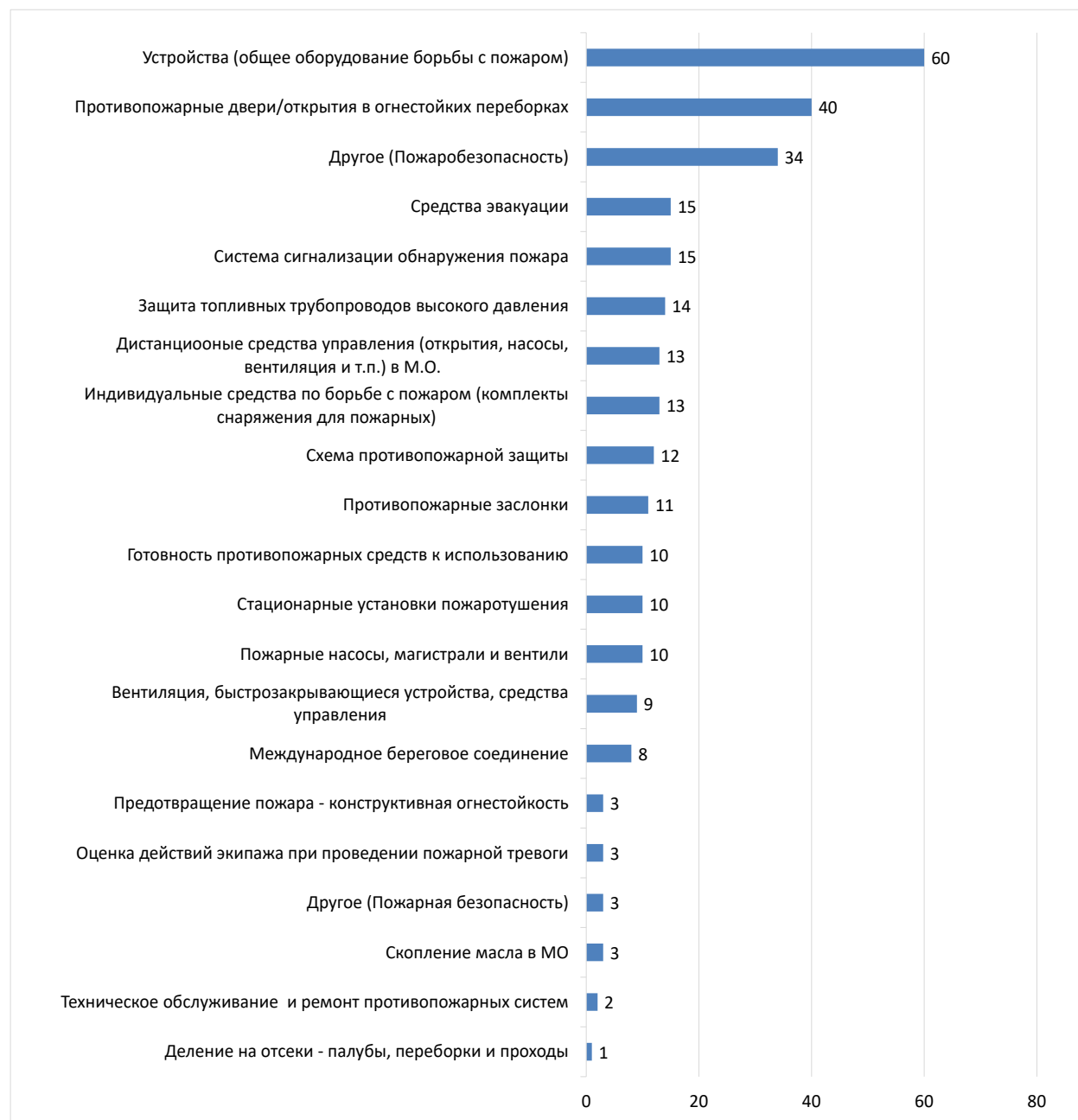


Рисунок 16

Основные недостатки по категориям в ретроспективе 2017—2021 гг. наглядно изображены на Рисунке 17. Категории недостатков представлены в порядке убывания.

Количество основных недостатков, выявленных на российских судах за рубежом, 2017—2021 гг.

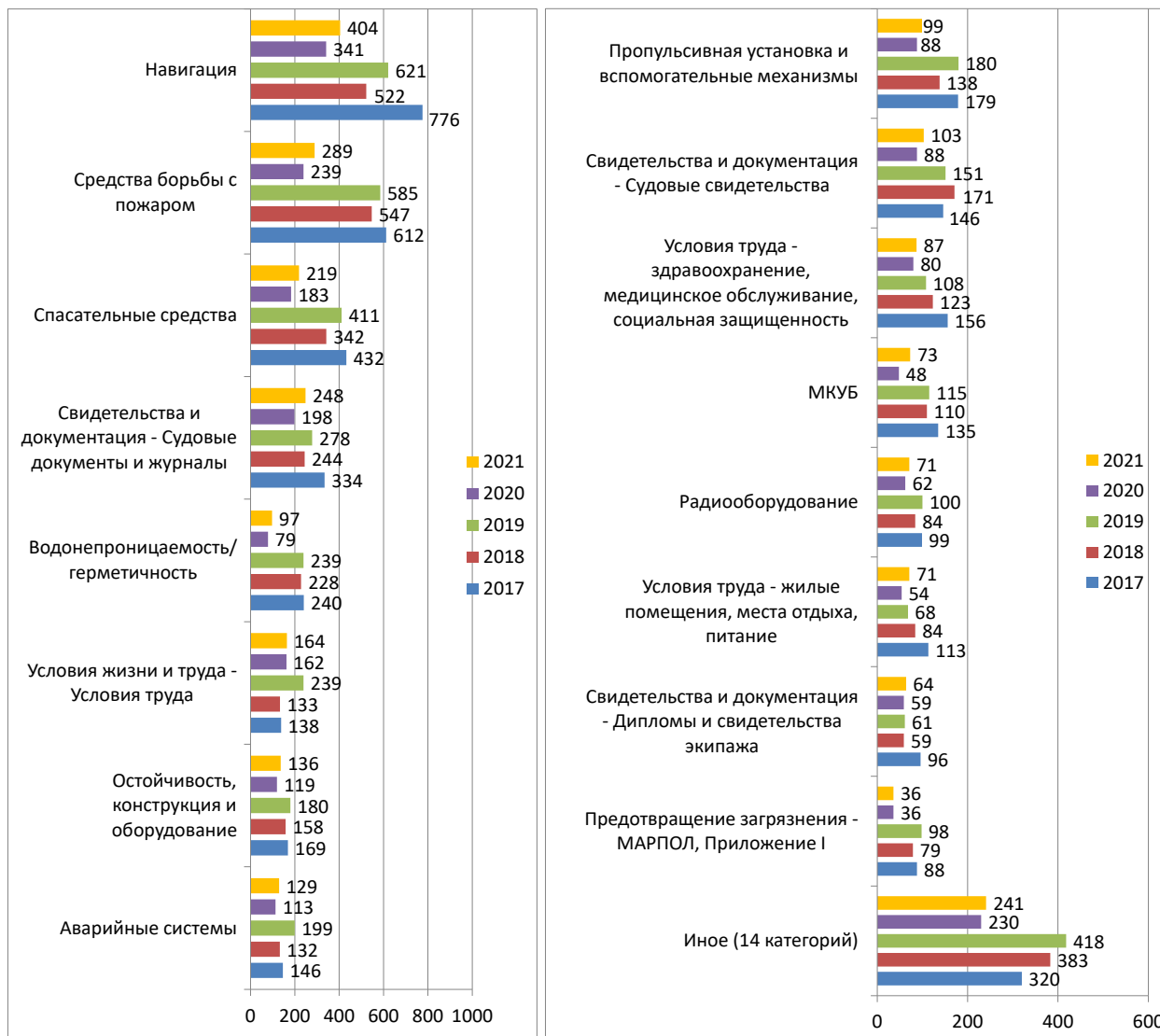


Рисунок 17

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

В 2021 году по всем категориям зарегистрировано превышение или сохранение количества несоответствий относительно уровня 2020 года, что может объясняться определенным улучшением эпидемиологической

ситуации в связи с COVID-19 и соответствующими ослаблениями введенных ограничений на посещение судов. При этом категории, по которым показатель 2021 года превышает среднее значение 2017—2020 гг., отсутствуют.

Отсутствие роста количества несоответствий в сравнении с 2020 годом наблюдается по категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I»; показатель по указанной категории продолжает оставаться минимальным в ретроспективе пятилетнего периода. По категории «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» показатель оставался неизменным в период 2018—2020 гг., при этом незначительно вырос по итогам 2021 года.

Суммарное количество несоответствий остается наибольшим в ретроспективе пятилетнего периода по категории «Навигация». Несмотря на рост показателя 2021 года относительно пятилетнего минимума (2020 год), количество несоответствий, выявленное в 2021 году, на 28% ниже среднего значения за период 2017—2020 гг.

Наиболее значительный рост количества несоответствий в 2021 году относительно значения 2020 года зафиксирован по категориям «МКУБ» (на 52%), «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» (на 31%) и «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (на 25%).

По категории «Условия жизни и труда - Условия труда» показатель 2021 года показал наименьший рост в сравнении со значением 2020 года: на 1%. При этом значение 2021 года в целом соответствует среднему показателю 2017—2020 гг. (снижение на 2%).

По итогам 2021 года также менее значительный спад показателя относительно среднего значения 2017—2020 гг. в сравнении по всем категориям наблюдается по категории «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (на 6% от среднегодового значения за 5 лет).

Наиболее значительное сокращение количества несоответствий в 2021 году по отношению к среднему показателю 2017—2020 гг. отмечается по категориям «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» (на 52%), «Водонепроницаемость/герметичность» (на 51%), «Средства борьбы

с пожаром» (на 42%), «Спасательные средства» (на 36%) и «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (на 32%).

По ряду категорий показатель 2021 года продолжает оставаться ниже среднего показателя 2017—2020 гг. на значение от 20 до 30 процентов: по категориям «Навигация» и «МКУБ» — на 28%, по категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — на 26%, по категории «Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — на 25%.

По категориям «Аварийные системы», «Остойчивость, конструкция и оборудование», «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» и «Радиооборудование» показатель 2021 года ниже соответствующих средних значений 2017—2020 гг. в среднем на 14%.

Из выявленных несоответствий 3% оказались серьезными несоответствиями, приведшими к задержанию судов. На Рисунке 18 представлены недостатки, ставшие причиной задержания российских судов в иностранных портах, с разделением по категориям несоответствий.

Категории недостатков, ставших причиной задержания российских судов за рубежом в 2021 году



Рисунок 18

Около 80% серьезных несоответствий было выявлено в категориях: «Средства борьбы с пожаром» (21,3%), «Навигация» и «МКУБ» (по 12%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (9,3%), «Спасательные средства» (8%), «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (6,7%), «Водонепроницаемость/герметичность» и «Грузовые операции, включая оборудования» (по 5,3%).

В 2021 году первое место среди всех несоответствий, приведших к задержаниям, занимают несоответствия в категории «Средства борьбы с пожаром». Второе место с отрывом почти в 2 раза от максимума занимают категории «Средства борьбы с пожаром» и «МКУБ».

На Рисунке 19 представлено общее количество несоответствий, приведших к задержаниям российских судов, в ретроспективе 2017—2021 гг.

В ретроспективе 2017—2021 гг. наибольшее количество несоответствий, приведших к задержаниям, по пятилетнему периоду зарегистрировано по категориям: «Средства борьбы с пожаром», «Навигация», «МКУБ», «Спасательные средства», «Аварийные системы».

В 2021 году несоответствия, приведшие к задержаниям, выявлены по всем категориям, кроме «Условия жизни и труда - Условия труда» (нулевые значения фиксируются третий год подряд), «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» и «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» (нулевые значения фиксируются второй год подряд) и «Сигналы тревоги» (нулевое значение зафиксировано впервые за пятилетний период).

Показатель 2021 года по категории «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» демонстрирует значительный рост в ретроспективе пятилетнего периода, показывая максимальное значение за 5 лет и превышая средний показатель 2017—2020 гг. в 2 раза.

По итогам 2021 года в сравнении с аналогичными показателями 2020 года зарегистрирован рост количества несоответствий, приведших к задержаниям, по 12 категориям. Наиболее значительное увеличение показателя фиксируется по категории «Остойчивость, конструкция и оборудование» (в 7 раз), что связано с проведением КИК по остойчивости в целом в 2021 году.

Существенный рост показателя 2021 года относительно аналогичного значения 2020 года наблюдается также по категории «Средства борьбы с пожаром» (рост более чем в 5 раз, с 3 несоответствий в 2020 году до 16 несоответствий в 2021 году). Учитывая серьезность проблемы, проведение КИК по пожарной безопасности намечено на 2023 год.

Количество основных недостатков, ставших причиной задержания российских судов за рубежом, 2017—2021 гг.

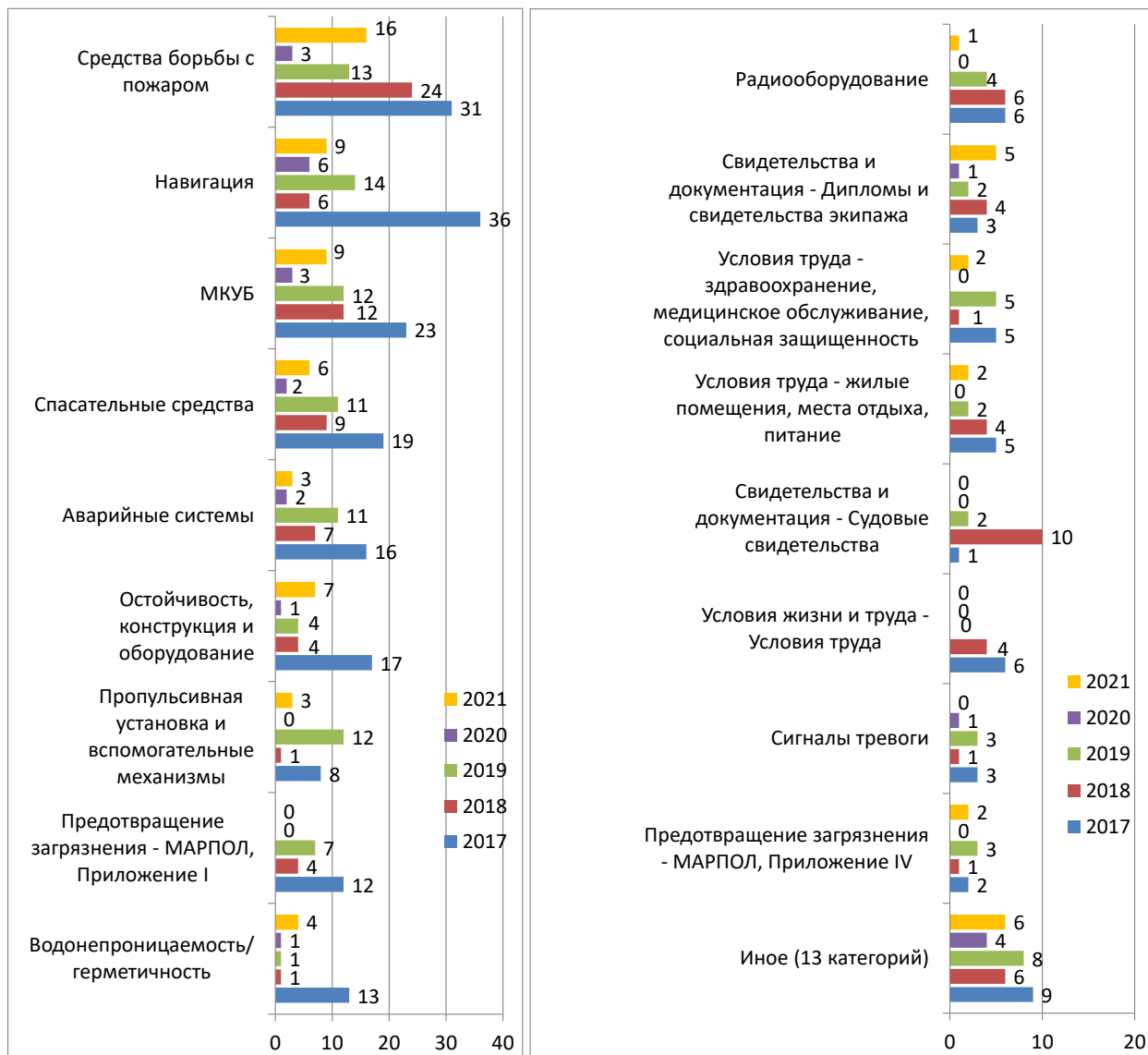


Рисунок 19

Показатель 2021 года по категории «Водонепроницаемость/герметичность» продемонстрировал рост относительно неизменного на протяжении 2018—2020 гг. значения с 1 до 4 случаев, оставаясь при этом ниже показателя 2017 года на 9 случаев.

Рост по итогам 2021 года относительно значений 2020 года наблюдается по категориям «МКУБ» и «Спасательные средства» (с 3 до 9 случаев и с 2 до 6 случаев, соответственно).

В сравнении с нулевыми показателями 2020 года, несоответствия, приведшие к задержаниям, появились в 2021 году по категориям «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», «Радиооборудование», «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание», «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ Приложение IV».

При этом, показатель 2021 года по категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ Приложение IV» превышает средний показатель за четырехлетний период 2017—2020 гг. на 33%. Вследствие значительного роста показателя 2021 года по категории «Остойчивость, конструкция и оборудование» указанное значение превысило среднегодовой показатель 2017—2020 гг. на 8%. По категории «Водонепроницаемость/герметичность» значение 2021 года соответствует среднему показателю 2017—2020 гг.

По остальным категориям показатели количества несоответствий, приведших к задержаниям, все еще остаются ниже соответствующих средних значений за период 2017—2020 гг. Так, по категории «Радиооборудование» показатель 2021 года ниже среднего значения за предыдущие 4 года на 75%, по категории «Аварийные системы» — на 67%.

По категориям «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», «Спасательные средства» и «Навигация» снижение значения количества несоответствий, приведших к задержаниям, по итогам 2021 года относительно среднего показателя 2017—2020 гг. составило в среднем 42%.

Значения по категориям «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание», «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «МКУБ» ниже средних показателей за предыдущие 4 года в среднем на 28%.

Несмотря на рост показателя 2021 года по категории «Средства борьбы с пожаром» относительно прошлого года, данное значение остается ниже среднего показателя 2017—2020 гг. на 10%.

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

Наибольшее количество несоответствий, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах, зарегистрировано по «Системе сигнализации обнаружения пожара» (10% от общего количества несоответствий, приведших к задержанию в категории «Средства борьбы с пожаром»), а также по «Противопожарным дверям/открытиям в огнестойких переборках» и «Пожарным насосам, магистралям и вентилям» (по 7%).

Категория «Средства борьбы с пожаром» — задержания российских судов за рубежом, 2021 г.



Рисунок 20

Несоответствия, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах в 2021 году, в категории «Навигация» распределились как представлено на Рисунке 21.

Категория «Навигация» — задержания российских судов за рубежом, 2021 г.



Рисунок 21

Наибольшее количество несоответствий, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах, зарегистрировано по «Картам» (44% от общего количества несоответствий, приведших к задержанию в категории «Навигация») и «Навигационным пособиям» (22%).

Из 11 зарегистрированных задержаний российских судов в иностранных портах: 10 (91%) судов на момент задержания зарегистрированы в международном реестре, 1 судно (9%) на момент задержания зарегистрировано в государственном бербоут-чартерном реестре (Рисунок 22).

Количество задержанных российских судов за рубежом по реестрам, 2017—2021 гг.

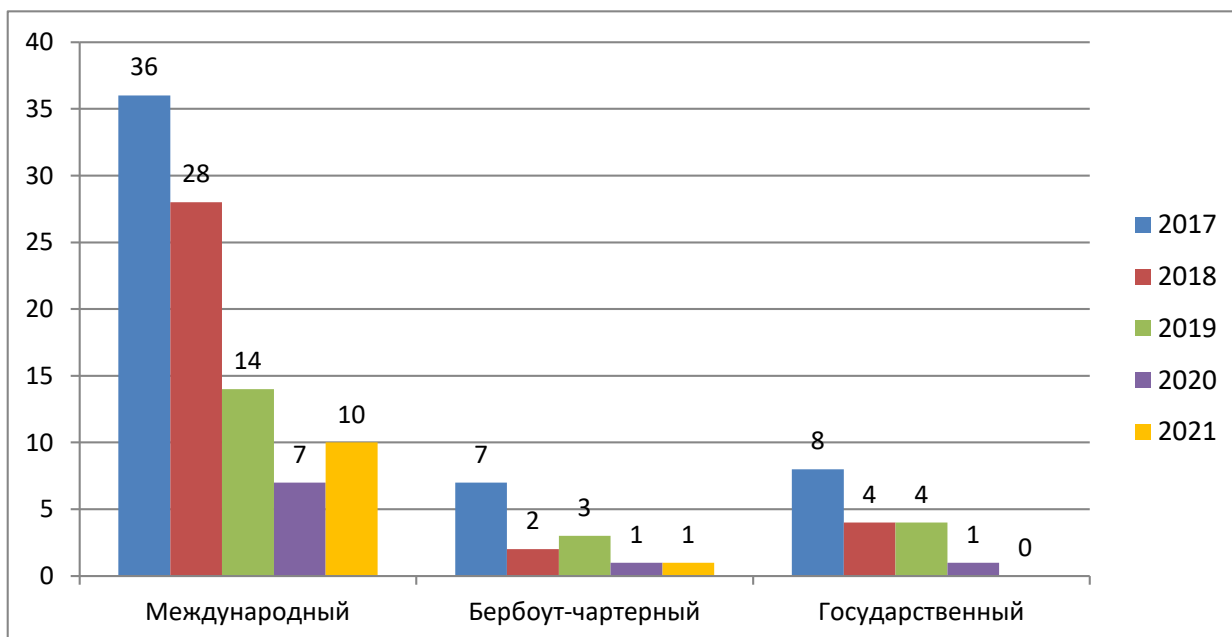


Рисунок 22

В отношении задержанных в 2021 году в иностранных портах российских судов необходимо отметить следующие факты:

- все случаи задержаний зарегистрированы только в портах Парижского меморандума;
- в 4 случаях из 11 (36%) в отношении задержанного судна осуществлялся осмотр в российском порту менее чем за 90 дней до задержания;
- в 9 случаях задержанное судно оформлялось на выход из российского порта менее чем за 1 месяц до задержания;
- одна компания имела 2 задержания (АО «Судоходная компания «Волжское пароходство»), по остальным компаниям более одного задержания не зарегистрировано.

Выводы:

- Российская Федерация как государство флага по итогам 2021 года продолжает находиться в списке «белых» флагов Парижского меморандума и Токийского меморандума, однако в дальнейшем есть риск попадания в списки «серых» флагов в Токийском меморандуме вследствие резкого снижения количества инспекций российских судов в период 2020—2021 гг. при неизменном количестве задержаний, и соответствующего увеличения уровня задержаний по флагу за трехлетний период;
- в 2021 году показатели количества инспекций, количества инспекций с замечаниями и количества задержаний (в абсолютных значениях) возвратили свои позиции относительно минимальных значений 2020 года, являясь, однако, вторыми показателями после минимальных за пятилетний период, что может объясняться определенным улучшением эпидемиологической ситуации в связи с COVID-19 и соответствующими ослаблениями введенных ограничений на посещение судов;
- начиная с 2015 года количество задержаний российских судов в иностранных портах демонстрировало тенденцию к снижению, сменившуюся ростом по итогам 2021 года; на момент составления настоящего отчета в иностранных портах уже задержано 7 судов под российским флагом с начала 2022 года;
- среднее количество несоответствий на 1 инспекцию колеблется от 2,7 (в 2021 году) до 3,9 (в 2017 году). В ретроспективе пятилетнего периода показатель среднего количества несоответствий на 1 инспекцию в 2021 году 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 36% 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)³.

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	2 927	525	413	99	314	286	91,08%	3	0,96%
Александровск-Сахалинский	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Амдерма	14	10	2	0	2	0	0,00%	0	0,00%
Анадырь	47	29	8	2	6	5	83,33%	0	0,00%
Анапа	73	39	111	46	65	45	69,23%	0	0,00%
Архангельск	3 503	445	811	285	526	430	81,75%	30	5,70%
Астрахань	2 612	499	648	320	328	298	90,85%	0	0,00%
Беломорск	204	78	43	7	36	24	66,67%	0	0,00%
Беринговский	27	15	0	0	0	0	-	0	-
Большой Камень	165	54	12	5	7	5	71,43%	0	0,00%
Бошняково	32	8	41	25	16	16	100,00%	0	0,00%
Ванино	806	81	70	31	39	27	69,23%	1	2,56%
Варандей	82	7	0	0	0	0	-	0	-
Витино	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Владивосток	3 551	667	1 913	923	990	938	94,75%	17	1,72%
Восточный	1 014	148	67	30	37	30	81,08%	1	2,70%
Выборг	62	31	22	3	19	8	42,11%	1	5,26%
Высоцк	267	60	34	0	34	5	14,71%	0	0,00%
Геленджик	170	87	47	18	29	21	72,41%	0	0,00%
Де-Кастри	85	40	21	7	14	11	78,57%	4	28,57%
Диксон	31	25	6	2	4	3	75,00%	0	0,00%
Дудинка	672	153	14	5	9	5	55,56%	0	0,00%
Евпатория	366	41	47	9	38	35	92,11%	2	5,26%
Ейск	531	211	130	69	61	61	100,00%	2	3,28%
Зарубино	978	177	172	82	90	89	98,89%	0	0,00%
Кавказ	5 484	588	120	20	100	93	93,00%	2	2,00%
Калининград	602	152	470	183	287	237	82,58%	9	3,14%
Каңдалакша	6	6	4	0	4	1	25,00%	0	0,00%
Кемь	4	3	5	0	5	4	80,00%	0	0,00%
Керчь	358	97	196	100	96	95	98,96%	2	2,08%

³ На момент изготовления брошюры действует приказ Минтранса № 463 от 26.10.2017 г.

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	%
Корсаков	1 273	199	291	173	118	110	93,22%	5	4,24%
Крабозаводск	518	42	28	12	16	13	81,25%	0	0,00%
Красногорск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Курильск	315	58	16	1	15	9	60,00%	0	0,00%
Магадан	265	63	52	23	29	20	68,97%	0	0,00%
Малокурильское	330	49	33	16	17	16	94,12%	0	0,00%
Махачкала	347	88	60	26	34	28	82,35%	0	0,00%
Мезень	21	13	6	2	4	3	75,00%	0	0,00%
Москальво	10	7	2	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Мурманск	2 772	414	1 008	538	470	373	79,36%	6	1,28%
Набиль	8	8	2	0	2	0	0,00%	0	0,00%
Нарьян-Мар	35	12	15	1	14	9	64,29%	0	0,00%
Находка	1 100	348	382	80	302	238	78,81%	5	1,66%
Находка-нефтепорт	1 401	104	212	100	112	98	87,50%	6	5,36%
Невельск	350	71	120	62	58	41	70,69%	2	3,45%
Николаевск-на-Амуре	732	152	108	7	101	4	3,96%	1	0,99%
Новороссийск	1 037	254	415	196	219	190	86,76%	4	1,83%
Ольга	177	20	4	1	3	2	66,67%	0	0,00%
Оля	163	62	77	34	43	41	95,35%	0	0,00%
Онега	41	20	25	10	15	7	46,67%	1	6,67%
Охотск	122	41	37	4	33	9	27,27%	0	0,00%
Певек	66	41	21	14	7	6	85,71%	0	0,00%
Петропавловск-Камчатский	2 512	516	1 099	462	637	454	71,27%	21	3,30%
Пластун	523	41	53	28	25	21	84,00%	0	0,00%
Поронайск	7	7	47	0	47	44	93,62%	0	0,00%
Посъет	107	29	4	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Пригородное	9	7	4	0	4	0	0,00%	0	0,00%
Приморск	127	23	20	7	13	10	76,92%	1	7,69%
Приморско-Ахтарск	6	5	2	0	2	1	50,00%	0	0,00%
Провидения	25	15	0	0	0	0	-	0	-
Ростов-на-Дону	6 184	772	798	204	594	485	81,65%	13	2,19%
Рудная Пристань	59	12	16	9	7	6	85,71%	0	0,00%
Сабетта	730	281	116	41	75	42	56,00%	0	0,00%
Санкт-Петербург	3 413	540	810	234	576	264	45,83%	2	0,35%
Светлая	104	24	10	5	5	4	80,00%	0	0,00%
Севастополь	539	146	591	74	517	109	21,08%	4	0,77%
Северо-Курильск	335	102	18	5	13	12	92,31%	0	0,00%
Славянка	694	159	77	11	66	56	84,85%	1	1,52%
Советская Гавань	403	88	59	31	28	27	96,43%	0	0,00%
Соловки	85	30	27	8	19	4	21,05%	0	0,00%
Сочи	304	259	226	34	192	25	13,02%	6	3,13%
Таганрог	529	180	78	3	75	70	93,33%	0	0,00%
Тамань	501	80	44	15	29	14	48,28%	1	3,45%
Темрюк	678	163	110	45	65	55	84,62%	3	4,62%
Тикси	31	20	13	3	10	10	100,00%	0	0,00%
Туапсе	308	61	70	17	53	36	67,92%	1	1,89%
Углергск	10	10	23	15	8	8	100,00%	0	0,00%

Порты / терминалы	Судозаходов		Осммотров						
	всего	инд. судов	всего	контр. осмотров	осмотров	с недостатками		отказов в выдаче разрешения на выход из порта	
						кол-во	%	кол-во	%
Усть-Луга	816	126	166	57	109	84	77,06%	9	8,26%
Феодосия	48	10	17	0	17	5	29,41%	0	0,00%
Хатанга	19	11	16	6	10	10	100,00%	0	0,00%
Холмск	889	91	148	89	59	53	89,83%	2	3,39%
Чажма	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Шахтерск	122	28	79	51	28	28	100,00%	3	10,71%
Эгвекинот	27	15	4	2	2	1	50,00%	0	0,00%
Южно-Курильск	1 774	116	67	14	53	47	88,68%	0	0,00%
Ялта	164	90	203	84	119	90	75,63%	3	2,52%
Всего по РФ	57 838	4 885	13 356	5 128	8 228	6 067	73,74%	174	2,11%

Сведения о судозаходе / индивидуальном судозаходе во временном интервале с 2017 по 2021 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, 2017—2021 гг.

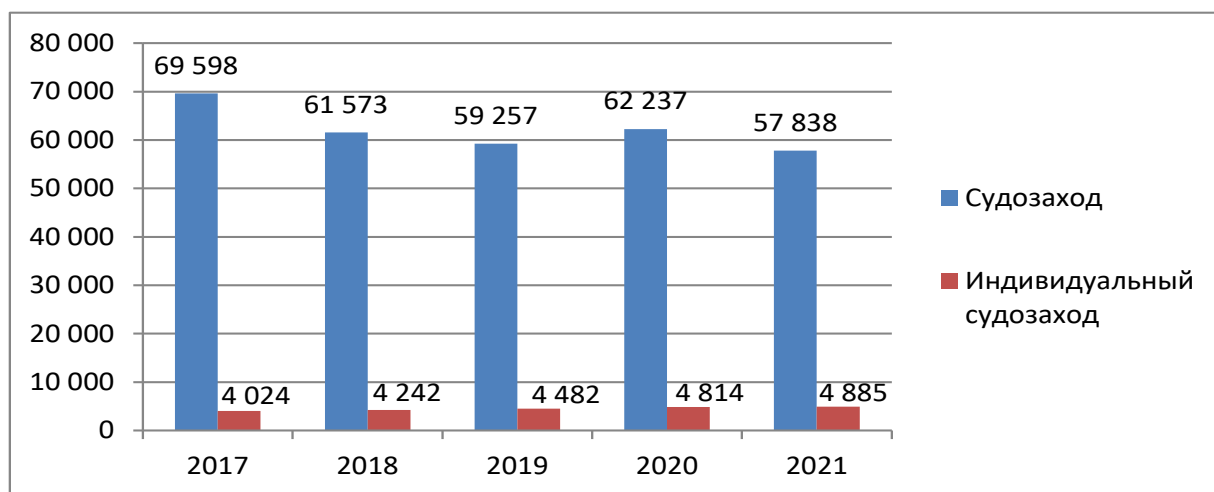


Рисунок 23

С 2017 года наблюдается постепенное снижение количества зарегистрированных судозаходов. Временное увеличение, наблюдавшееся в 2020 году, сменилось по итогам 2021 года дальнейшим сокращением показателя до минимального за пятилетний период. Значение 2021 года на 7% (на 4 399 судозаходов) ниже показателя 2020 года.

В ретроспективе пятилетнего периода количество индивидуальных судов под российским флагом, заходящих в российские порты, демонстрирует постоянный рост. В 2021 году зарегистрировано максимальное значение указанного показателя, составившее почти 4 900 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 2021 году проведено около 8 тыс. осмотров. Из них 73,7% — осмотры с недостатками (выявленными несоответствиями конвенционным требованиям). Зарегистрировано 174 случая отказа судну в разрешении на выход из порта, что составляет 2,1% от количества осмотров (Рисунок 24). Данные за 2017—2018 гг. представлены справочно.

Осмотры российских судов в российских портах, 2017—2018 гг.

Осмотры российских судов в российских портах, 2019—2021 гг.

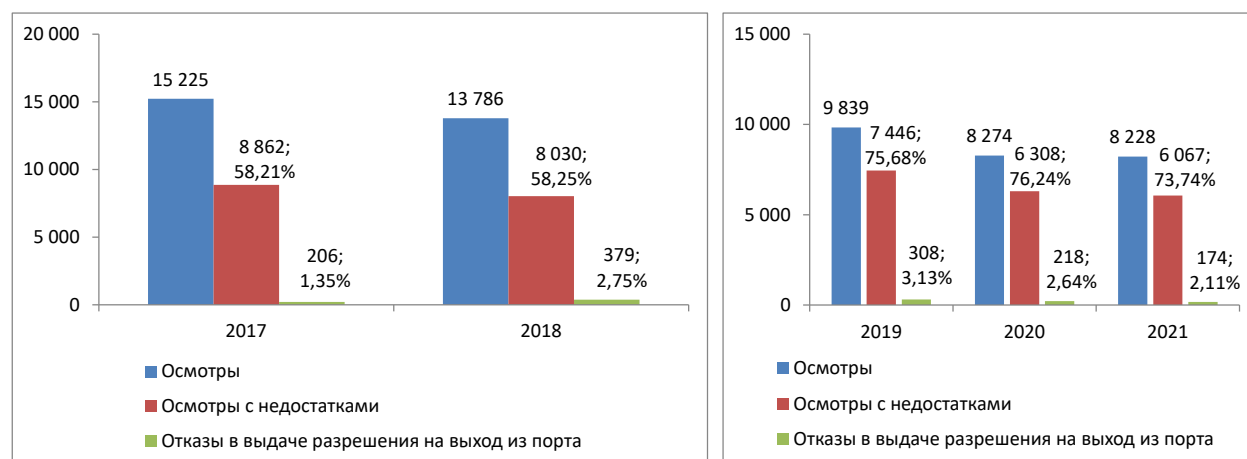


Рисунок 24

Абсолютные показатели количества осмотров и осмотров с недостатками демонстрировали снижение с 2017 по 2018 гг., тогда как в процентном выражении регистрировался рост.

С 2019 году расчет количества осмотров и осмотров с недостатками производится по новой методике. В трехлетнем периоде наблюдается

постепенное снижение количества осмотров, показатель по итогам 2021 года достиг минимального значения за 3 года. В 2021 году проведено на 9% осмотров меньше, чем в среднем за 2019—2020 гг.

Процент осмотров с несоответствиями демонстрирует колебания в период 2019—2021 гг., снизившись по итогам 2021 года до минимального значения в трехлетнем периоде. Показатель 2021 года ниже среднего аналогичного значения за 2019—2020 гг. на 2,2 процентных пункта.

Максимальное количество отказов в выдаче разрешения на выход из порта за период 2017—2021 гг. в арифметическом выражении (379 отказов) зарегистрировано в 2018 году; минимальное — в 2021 году (174 отказа). Показатель 2021 года ниже среднего значения 2017—2020 гг. на 37%.

В процентном выражении сравнимы показатели количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта 2017—2018 гг., при этом показатель 2018 года на 1,4 процентных пункта выше показателя 2017 года.

С 2019 года наблюдается постоянное снижение количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта в процентном выражении (в среднем на 18% в год), и по итогам 2021 года зарегистрировано минимальное значение за последние 3 года. (Рисунок 24).

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

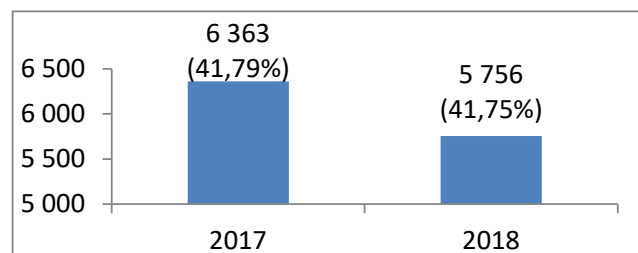
В российских портах регистрируется достаточно большое количество осмотров без недостатков. На Рисунке 25 представлены данные за 2021 год. Данные за 2017—2020 гг. представлены справочно.

В 2017—2018 гг. наблюдалось снижение осмотров без недостатков в абсолютном отношении (на 10% или на 607 осмотров). Показатели в процентном отношении демонстрируют незначительную разницу на 0,04 процентных пункта.

В 2021 году в российских портах зарегистрировано более 2 000 осмотров без недостатков, составивших 26% от всех осмотров (Рисунок 25). В трехлетнем периоде наблюдается переменная динамика показателя в абсолютном выражении, и по итогам 2021 года значение демонстрирует

незначительное (менее 1%) отклонение от среднего показателя 2019—2020 гг. В относительных значениях показатель 2021 года является максимальным за 3 года, превышая среднее значение 2019—2020 гг. на 9% (на 2,2 процентных пункта).

Осмотры российских судов в российских портах без недостатков, 2017—2018 гг.



Осмотры российских судов в российских портах без недостатков, 2019—2021 гг.

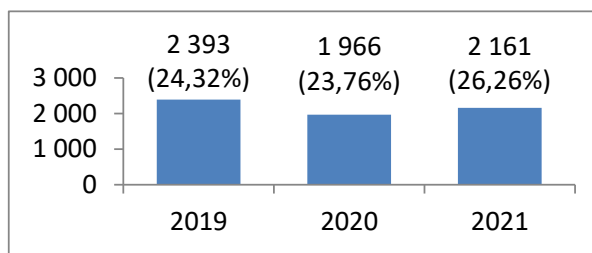


Рисунок 25

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 морским портам Российской Федерации и АМП в 2021 году приведены в Таблице 5 и на Рисунке 26.

Таблица 5

Порты / терминалы	всего	Порты / терминалы	всего	Порты / терминалы	всего
Азов	5	Находка	49	Ростов-на-Дону	28
Архангельск	4	Находка-нефтепорт	66	Сабетта	5
Астрахань	21	Николаевск-на-Амуре	2	Санкт-Петербург	136
Владивосток	11	Новороссийск	3	Славянка	1
Восточный	1	Ольга	2	Советская Гавань	4
Высоцк	1	Ольга (терминал Пластун)	1	Сочи	13
Де-Кастри	26	Оля	6	Тамань	4
Зарубино	5	Охотск	1	Темрюк	8
Калининград	17	Певек	3	Туапсе	1
Корсаков	2	Петропавловск-Камчатский	54	Усть-Луга	19
Курильск	2	Приморск	2	Хатанга	1
Махачкала	107			Холмск	6
Мурманск	8			Южно-Курильск	1

Всего за 2021 год зафиксировано 626 случаев использования функции регистрации непроведения осмотра в ИСГС.

Использование функции непроведения осмотра, 2021 г.

По меморандумам

По АМП

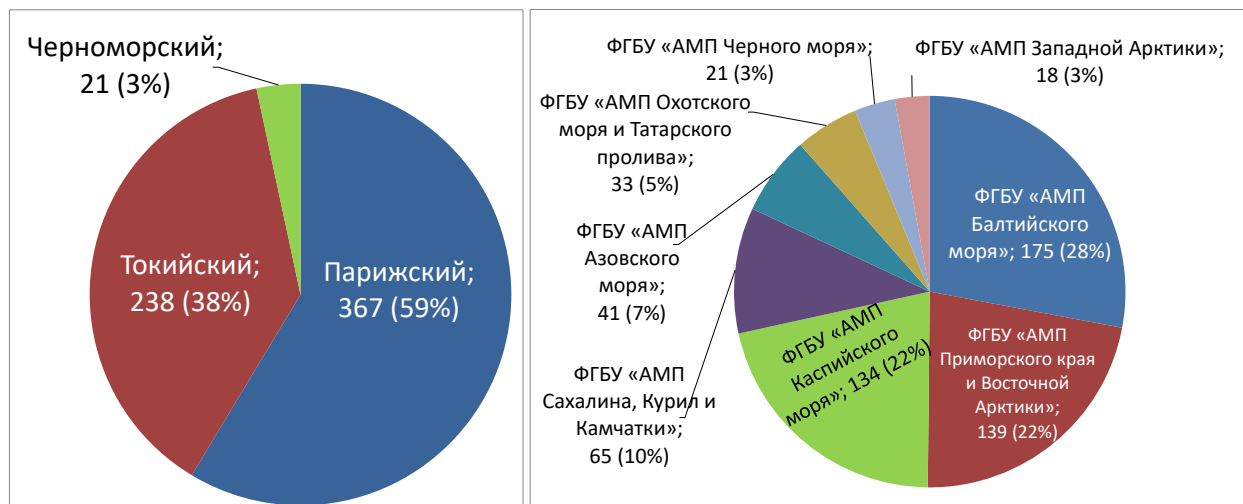


Рисунок 26

Количество недостатков, выявленных за пятилетний период 2017—2021 гг., подлежит сравнению в абсолютных значениях. В ретроспективе пятилетнего периода количество недостатков колеблется от 30 до 49 тыс. в год, при этом минимальное количество выявленных недостатков зафиксировано в 2021 году, а максимальное — в 2018 году (Рисунок 27). В 2021 году выявлено менее 30,5 тыс. несоответствий конвенционным требованиям (недостатков), что отчасти 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 2017—2018 гг. наблюдался рост количества выявленных недостатков, сменившийся с 2019 года сокращением показателя. Значение 2021 года ниже аналогичного среднего показателя 2017—2020 гг. на 29%.

**Количество недостатков,
выявленных на российских судах
в российских портах, 2017—2018 гг.**



**Количество недостатков,
выявленных на российских судах
в российских портах, 2019—2021 гг.**

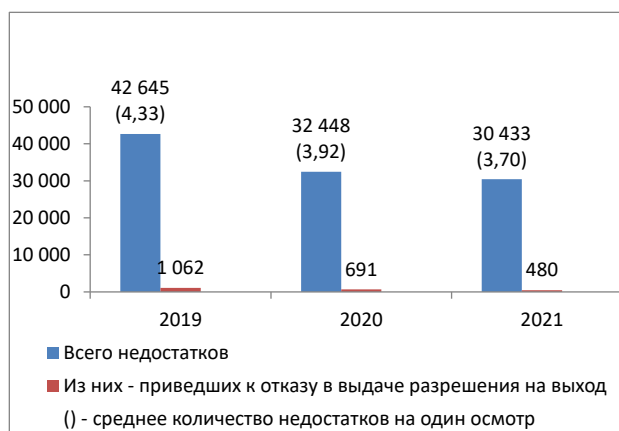


Рисунок 27

В ретроспективе пятилетнего периода с 2018 года наблюдалось постоянное сокращение количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта (в среднем на 26% в год). Максимальное значение за пятилетний период зафиксировано в 2018 году, минимальное — в 2021 году. В 2021 году указанный показатель составил менее 500 недостатков, что в 2 раза ниже среднего значения 2017—2020 гг. и является минимальным значением за пятилетний период.

Расчет среднего количества недостатков на 1 осмотр различен для периода 2017—2018 гг. и 2019—2021 гг. Среднее количество недостатков на 1 осмотр для 2017—2018 гг. составляет 3,3 недостатка на 1 осмотр. Значение 2018 года (3,54 недостатка на один осмотр) превышает показатель 2017 года на 15%. В 2021 году с учетом новой методики расчета данный показатель составил 3,7 несоответствия на 1 осмотр, что на 10% ниже среднего значения 2019—2020 гг. и является минимальным показателем за трехлетний период.

Уровень количества недостатков на 1 осмотр по портам

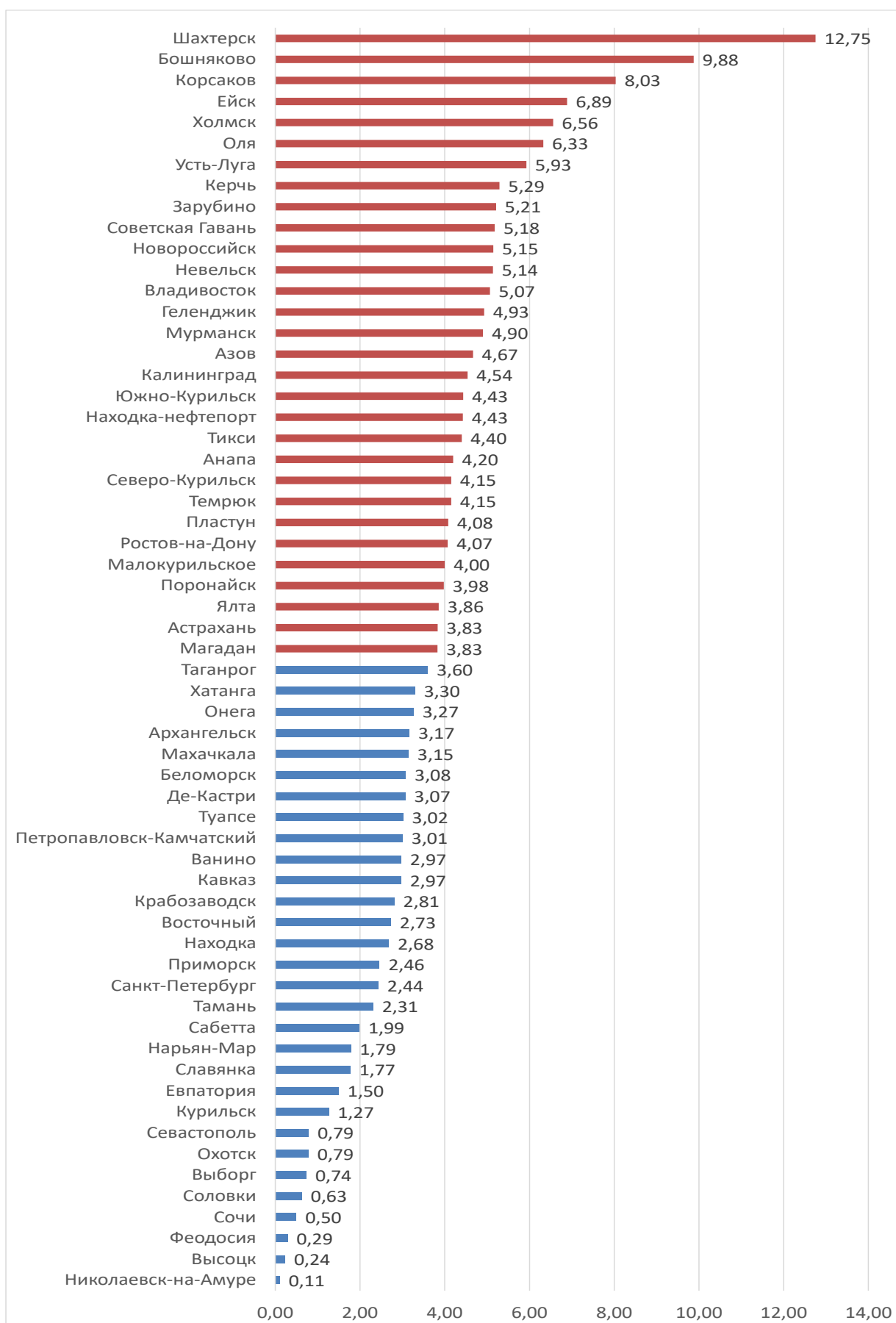


Рисунок 28

На Рисунке 28 представлен средний уровень количества недостатков, выявленных на судах под флагом РФ в портах Российской Федерации в 2021 году. В расчет принимались порты с количеством осмотров 10 и более.

Максимальный показатель зарегистрирован в Шахтерске и составил примерно 13 недостатков на 1 осмотр. Минимальный показатель зарегистрирован в Николаевске-на-Амуре — в среднем 1 недостаток на 10 осмотров.

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	5 209	17,12%	42	8,75%	0,81%
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	3 931	12,92%	20	4,17%	0,51%
Спасательные средства	2 794	9,18%	32	6,67%	1,15%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	2 127	6,99%	11	2,29%	0,52%
Средства борьбы с пожаром	1 841	6,05%	49	10,21%	2,66%
Аварийные системы	1 736	5,70%	31	6,46%	1,79%
Водонепроницаемость/герметичность	1 735	5,70%	23	4,79%	1,33%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	1 511	4,97%	24	5,00%	1,59%
Другое	1 175	3,86%	13	2,71%	1,11%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	1 175	3,86%	54	11,25%	4,60%
Остойчивость, конструкция и оборудование	1 155	3,80%	47	9,79%	4,07%
Радиооборудование	1 142	3,75%	14	2,92%	1,23%
МКУБ	957	3,14%	57	11,88%	5,96%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	791	2,60%	1	0,21%	0,13%

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
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	667	2,19%	18	3,75%	2,70%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	614	2,02%	19	3,96%	3,09%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	404	1,33%	5	1,04%	1,24%
ОСПС	286	0,94%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	187	0,61%	1	0,21%	0,53%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	178	0,58%	1	0,21%	0,56%
Условия жизни и труда - Условия жизни	172	0,57%	5	1,04%	2,91%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	147	0,48%	2	0,42%	1,36%
Грузовые операции, включая оборудования	144	0,47%	5	1,04%	3,47%
Сигналы тревоги	137	0,45%	3	0,63%	2,19%
Условия труда - условия найма	104	0,34%	2	0,42%	1,92%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	41	0,13%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - минимальные требования к морякам	35	0,12%	1	0,21%	2,86%
Опасные грузы	18	0,06%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Антиобрастающие системы	17	0,06%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение II	3	0,01%	0	0,00%	0,00%
Всего	30 433		480		1,58%

Основные категории выявленных в 2021 году недостатков: «Навигация» — 17,1%; «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — 12,9%; «Спасательные средства» — 9,2%; «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» — 7%; «Средства борьбы с пожаром» — 6%; «Аварийные системы» — 5,7%;

«Водонепроницаемость/герметичность» — 5,7%; «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 5%; В сумме эти недостатки составляют почти 70% недостатков, обнаруженных на российских судах в российских портах (Рисунок 29).

В целом количество недостатков, выявленных в 2021 году, показало снижение на 6% по отношению к данным за 2020 год и является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода с 2017 по 2021 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 2021 году остается на стабильно высоком уровне.

По итогам 2021 года зарегистрировано превышение количества недостатков над средним показателем 2017—2020 гг. по единственной категории — «МКУБ» (на 5%). По остальным категориям недостатков показатели 2021 года ниже аналогичных средних значений 2017—2020 гг. Наименьшее снижение показателя 2021 года в сравнении со средним значением 2017—2020 гг. демонстрирует категория «Аварийные системы» (снижение на 16%).

Наиболее значительный спад по итогам 2021 года зарегистрирован по категории «Средства борьбы с пожаром» (на 55% от среднегодового значения предыдущих четырех лет).

По категории «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» снижение по итогам 2021 года относительно среднего значения 2017—2020 гг. составило 41%; по категории «Водонепроницаемость / герметичность» — 39%; по категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 37%; по категории «Спасательные средства» — 34%.

Количество основных недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 2017—2021 гг.

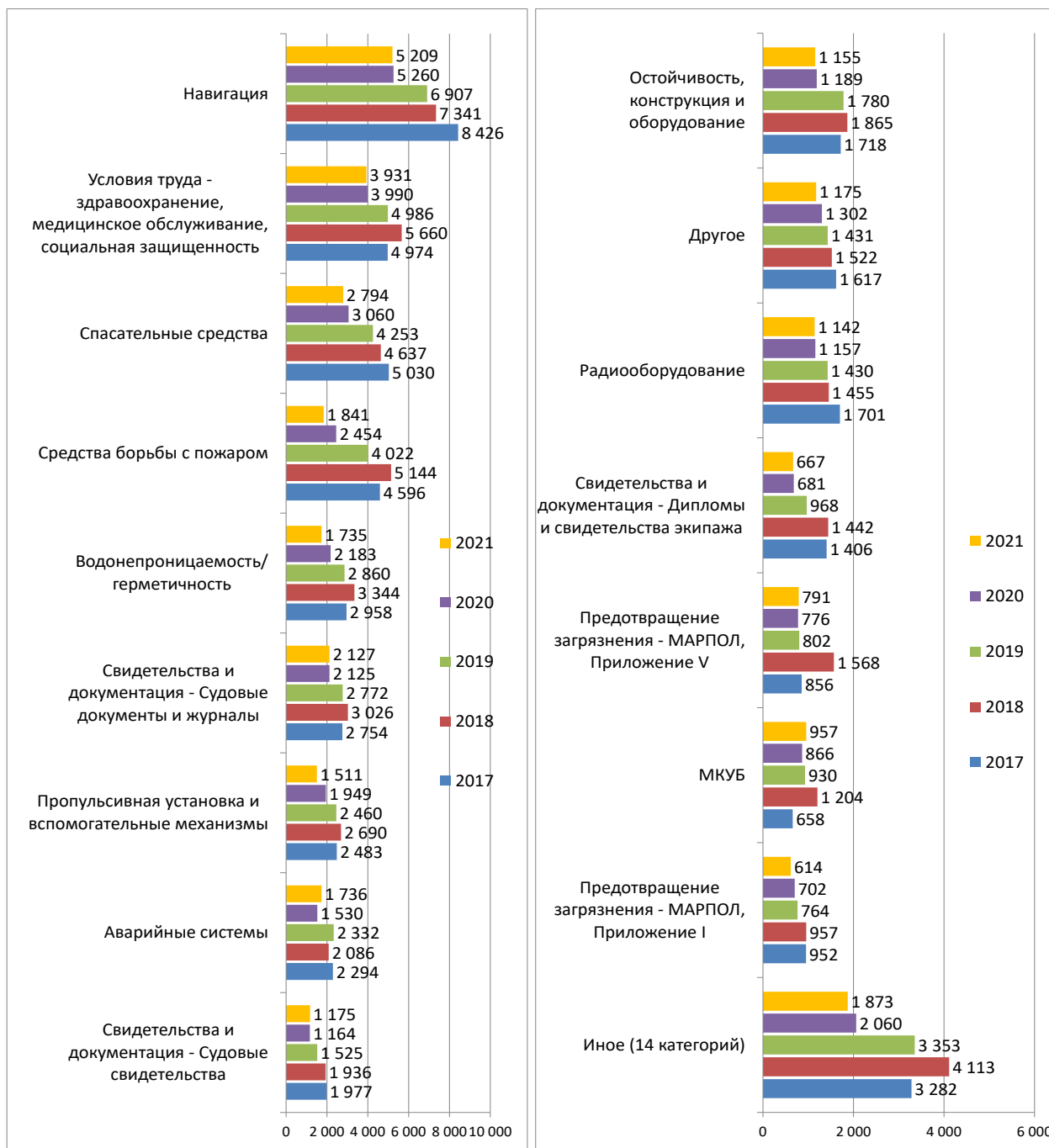


Рисунок 29

Среди основных недостатков значения 2021 года по категориям «МКУБ», «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V», «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства», «Аварийные системы» и «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» не являются минимальными в ретроспективе пятилетнего периода, в отличие от всех остальных категорий.

В ретроспективе пятилетнего периода стабильное снижение количества недостатков наблюдается по категориям «Спасательные средства» (в среднем на 13% в год), «Навигация» (в среднем на 11% в год), «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (в среднем на 12% в год), «Радиооборудование» (в среднем на 9% в год), «Другое» (в среднем на 8% в год).

Несмотря на наличие определенных колебаний в показателях количества недостатков за пятилетний период, наибольшие средние темпы снижения по итогам пятилетнего периода зарегистрированы по категориям «Средства борьбы с пожаром» (на 18% в год) и «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (на 16% в год).

Минимальная динамика снижения показателей наблюдается по категориям «Аварийные системы», «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» и «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (сокращение в среднем на 5% в год по каждой категории).

Наиболее значительное снижение показателя 2021 года относительно значения 2020 года зафиксировано по категориям «Средства борьбы с пожаром» (на 25%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (на 22%) и «Водонепроницаемость/герметичность» (на 21%).

Из более чем 30,5 тыс. недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 480 недостатков привели 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 2021 году наибольшее количество недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, зарегистрировано по следующим категориям: «МКУБ» — 11,9%; «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — 11,3%; «Средства борьбы с пожаром» — 10,2%; «Остойчивость, конструкция и оборудование» — 9,8%; «Навигация» — 8,8%; «Спасательные средства» — 6,7%; «Аварийные системы» — 6,5%; «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 5%; «Водонепроницаемость/герметичность» — 4,8%. 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, 2017—2021 гг.

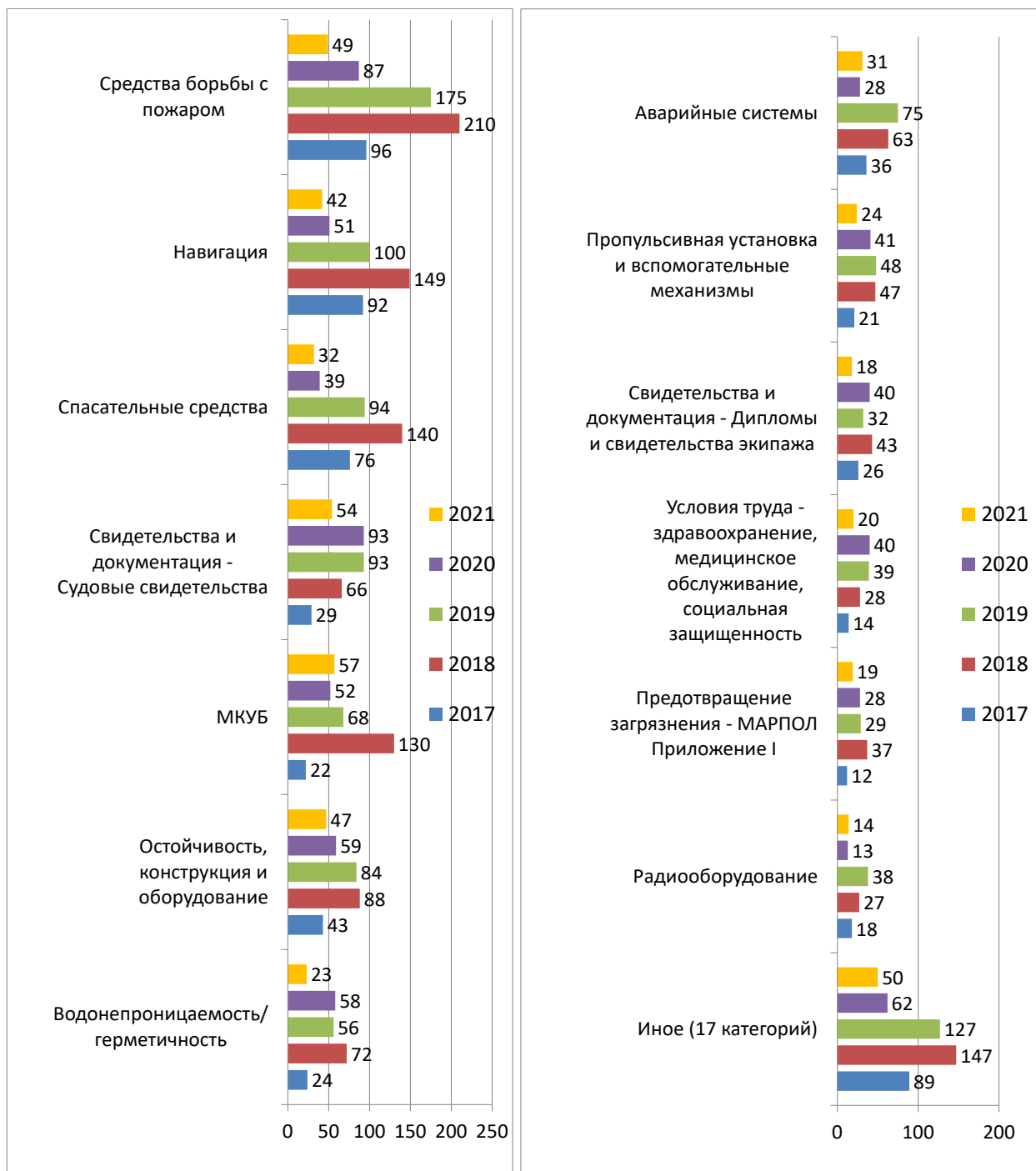


Рисунок 30

Несмотря на общее снижение количества недостатков и недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, в 2021 году имеются категории, по которым зарегистрирован рост количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна

из порта, относительно показателя 2020 года. Так, увеличение показателя наблюдается по категориям «Аварийные системы» (на 11%), «МКУБ» (на 10%) и «Радиооборудование» (незначительный рост на 8%; на 1 несоответствие).

Наиболее значительный спад показателей 2021 года в сравнении с 2020 годом наблюдается по категориям «Водонепроницаемость/герметичность» (на 60%), «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (на 55%), «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (на 50%).

По итогам 2021 года отсутствуют категории с максимальным в ретроспективе пятилетнего периода показателем количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта. При этом, по пяти категориям («Спасательные средства», «Навигация», «Средства борьбы с пожаром», «Водонепроницаемость/герметичность» и «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа») значение 2021 года является минимальным за пятилетний период.

В период 2017 — 2020 гг. наблюдался рост количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, по категориям «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства», однако по итогам 2021 года зарегистрировано снижение показателей (на 34% и 23% соответственно относительно средних значений предыдущих четырех лет по каждой категории). Наиболее значительное сокращение показателя 2021 года относительно среднего значения за предыдущий четырехлетний период зарегистрировано по категориям «Средства борьбы с пожаром» (на 65%), «Спасательные средства» (на 63%), «Навигация» (на 57%) и «Водонепроницаемость/герметичность» (на 56%).

В ретроспективе пятилетнего периода по 6 категориям наблюдается схожая динамика стабильного снижения количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, начиная с 2018 года. Так, по категории «Средства борьбы с пожаром» средний темп сокращения показателя составил 37% в год, по категории «Спасательные средства» — 36% в год, по категории «Навигация» — 33% в год. При этом показатель 2021

года в сравнении с аналогичным значением 2017 года продемонстрировал рост по 6 категориям, снижение — по 8 категориям.

Недостатки в категории «МКУБ» в 2021 году представлены на Рисунке 31. Наибольшее количество недостатков из категории «МКУБ», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2021 год, зарегистрировано в отношении подготовленности к аварийным ситуациям (21,1%); другого (МКУБ) (17,5%); технического обслуживания судна и оборудования (15,8%); ответственности и полномочий компании (14%); проверок, пересмотра и оценки со стороны компании; сертификации, проверок и контроля (по 10,5%).

Категория «МКУБ» — отказы в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2021 г.

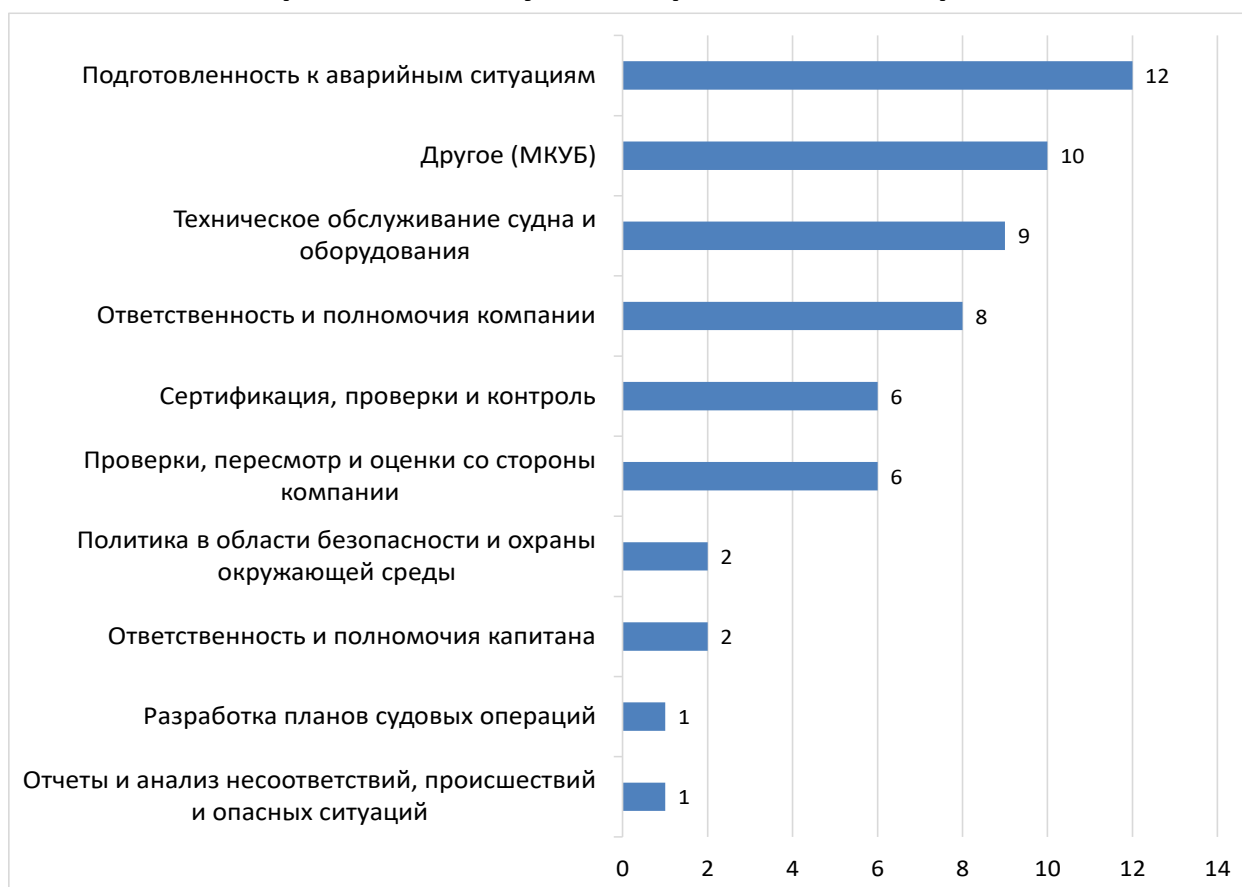


Рисунок 31

Недостатки в категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» в 2021 году представлены на Рисунке 32. Наибольшее количество недостатков из категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2021 год, зарегистрировано в отношении классификационного

свидетельства (38,9%); других (Свидетельства) (33,3%); свидетельства о минимальной безопасной численности экипажа; свидетельства о праве плавания под государственным флагом РФ (по 5,6%); свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (включая изъятие) (3,7%).

Категория «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» — отказы в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2021 г.



Рисунок 32

Недостатки в категории «Средства борьбы с пожаром» в 2021 году представлены на Рисунке 33. Наибольшее количество недостатков из категории «Средства борьбы с пожаром», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта за 2021 год, зарегистрировано в отношении пожарных насосов, магистралей и вентилях (20,4%); готовности противопожарных средств к использованию (16,3%); системы сигнализации обнаружения пожара (12,2%); индивидуальных средств по борьбе с пожаром

(комплекты снаряжения для пожарных) (10,2%); стационарных установок пожаротушения (8,2%).

**Категория «Средства борьбы с пожаром» —
отказы в выдаче разрешения на выход
российских судов из российских портов, 2021 г.**

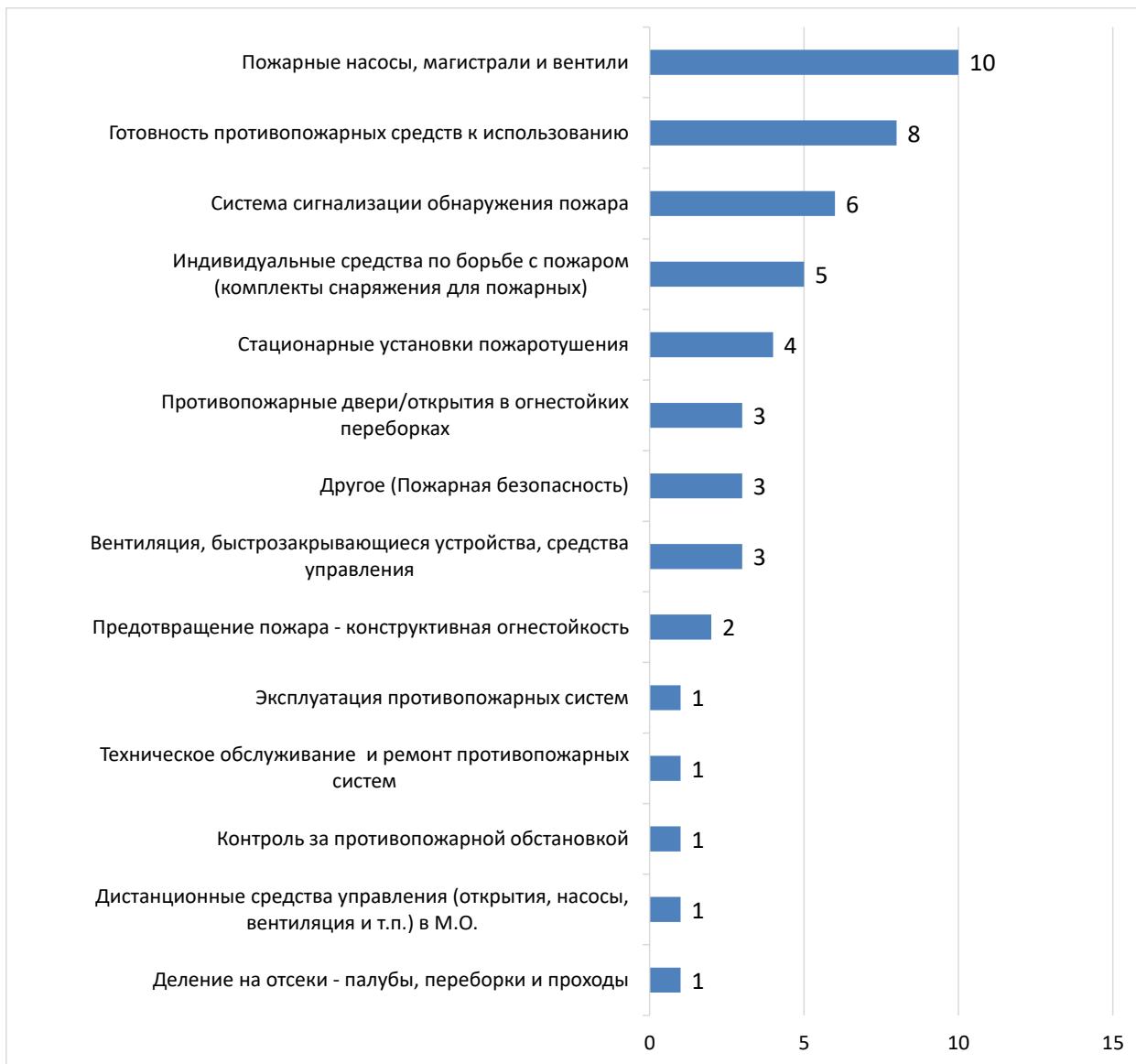


Рисунок 33

Недостатки в категории «Остойчивость, конструкция и оборудование» в 2021 году представлены на Рисунке 34.

Наибольшее количество недостатков из категории «Остойчивость, конструкция и оборудование», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2021 год, зарегистрировано в отношении коррозии корпуса (34%); балластных, топливных и иных танков; повреждений корпуса, влияющих на мореходность судна; трещин в корпусе (по 10,6%); остойчивости/прочности/информации и приборов контроля погрузки (8,5%).

**Категория «Остойчивость, конструкция и оборудование» —
отказы в выдаче разрешения на выход
российских судов из российских портов, 2021 г.**



Рисунок 34

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;
- количество осмотров в 2018 году ниже аналогичного показателя 2017 года на 9%. В 2019—2021 году для расчета взяты только осмотры, содержащие вновь выявленные и/или закрытые несоответствия. Показатель 2021 года по количеству осмотров составил около 8,2 тыс. осмотров, что на 9% осмотров меньше, чем в среднем за 2019—2020 гг. и является минимальным за трехлетний период;
- показатели количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта сравнимы в ретроспективе пятилетнего периода в абсолютных значениях. Показатель 2021 года ниже среднего значения 2017—2020 гг. на 37% и является минимальным за пятилетний период;
- показатель 2021 года по количеству недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, в 2 раза ниже среднего значения 2017—2020 гг. и является минимальным за пятилетний период;
- наибольшее количество недостатков при отказе в выдаче разрешения на выход судна из порта в 2021 году впервые за пятилетний период зарегистрировано в категории «МКУБ»; показатель по категории «Средства борьбы с пожаром», являвшийся лидером в 2017—2019 гг., в 2021 году занял третье место после максимального;
- в целом в 2021 году выявлено около 30,5 тыс. несоответствий конвенционным требованиям (недостатков), что в ретроспективе пятилетнего периода является минимальным значением. Снижение показателя 2021 года может объясняться уменьшением количества осмотров судов в связи с по-прежнему сложной эпидемиологической ситуацией из-за COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов;
- в 2021 году с учетом новой методики расчета среднее количество недостатков, выявляемых на российских судах при осмотрах в портах Российской Федерации, составило 3,7 недостатка на 1 осмотр.

3. Контроль иностранных судов в российских портах

3.1. Сводная таблица по меморандумам

За 2021 год в портах Российской Федерации проведено 4 134 осмотра иностранных судов, из них 73% (3 005 осмотров) — осмотры с несоответствиями конвенционным требованиям (недостатками), оформлено 189 отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта. В процентном выражении уровень отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта составил 4,6% (Рисунок 35; Таблица 7).

Осмотры иностранных судов в российских портах, 2021 г.



Рисунок 35

Уровень осмотров с недостатками по меморандумам демонстрирует колебания в пределах от 67% (Черноморский меморандум) до 81,3% (Токийский меморандум) (Таблица 7).

Максимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта зарегистрирован в портах, относящихся к Черноморскому меморандуму, и составляет 6,23%; минимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов зарегистрирован в портах, относящихся к Токийскому меморандуму, и составляет 2,84%.

Таблица 7

меморандум	Осмотры иностранных судов				
	всего	с недостатками		с отказами в выдаче разрешения на выход	
Парижский меморандум	748	527	70,45%	27	3,61%
Токийский меморандум	1 445	1 175	81,31%	41	2,84%
Черноморский меморандум	1 941	1 303	67,13%	121	6,23%
Всего	4 134	3 005	72,69%	189	4,57%

На Рисунке 36 представлена информация по количеству проведенных осмотров иностранных судов в портах Российской Федерации в 2017—2021 гг.

Осмотры иностранных судов в российских портах, 2017—2021 гг.

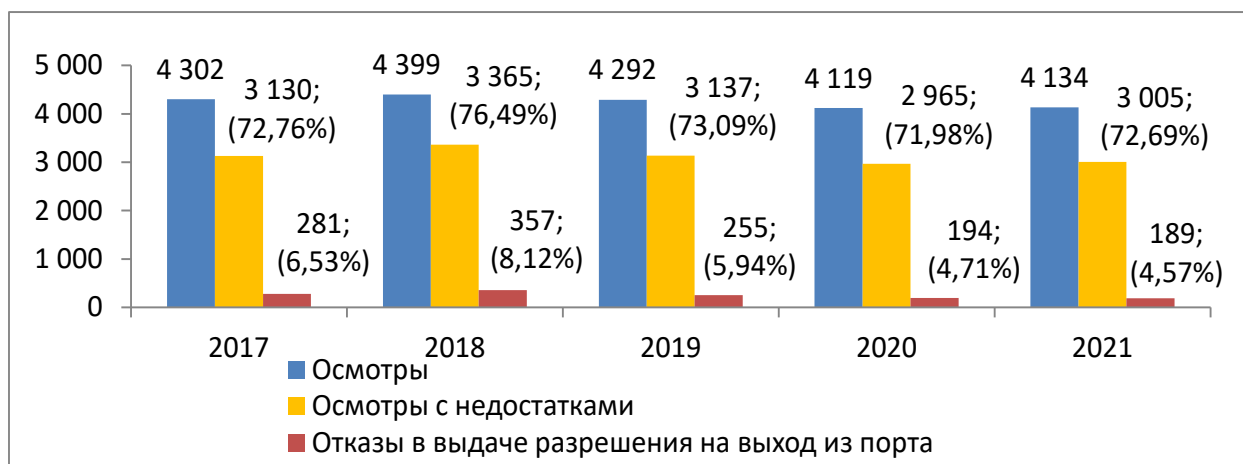


Рисунок 36

В период 2017—2021 гг. количество осмотров иностранных судов в российских портах колеблется от 4 119 (2020 год) до 4 399 (2018 год) в год. В рассматриваемый период количество осмотров иностранных судов в портах РФ проявляло смешанную динамику с пиковым значением в 2018 году, снижением вплоть до 2020 года и незначительным восстановлением по итогам 2021 года. Показатель 2021 года является вторым после минимального за пятилетний период.

В период с 2017 по 2021 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 3 365 осмотров, что составило около 76% от общего количества осмотров. Показатель 2021 года является вторым после минимального за 5 лет как в абсолютном, так и в относительном значении.

Процентное соотношение отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта в период 2017—2021 гг. колебалось в интервале от 4,6% (2021 год) до 8,1% (2018 год). В период 2019—2021 гг. наблюдалось постоянное снижение количества отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта как в арифметическом, так и в процентном выражении. Минимальное количество отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта — 189 (4,6%) — оформлено в 2021 году.

Ситуация из-за COVID-19 оказала смешанное влияние на средние результаты 2020—2021 гг. (пиковый период COVID-19) по инспектированию иностранных судов в портах РФ различных меморандумов в сравнении с результатами предыдущих лет. Так, в портах Парижского меморандума зафиксировано значительное снижение показателя по отношению к среднему значению 2017—2019 гг.: на 546 осмотров (на 42%). При этом средние результаты 2020—2021 гг. по портам Токийского меморандума, напротив, демонстрируют рост относительно усредненного показателя периода до COVID-19: на 283 осмотра (на 25%). Количество осмотров в портах РФ Черноморского меморандума не показывает существенных колебаний за пятилетний период (Рисунок 37).

Осмотры иностранных судов в российских портах по меморандумам, 2017—2021 гг.

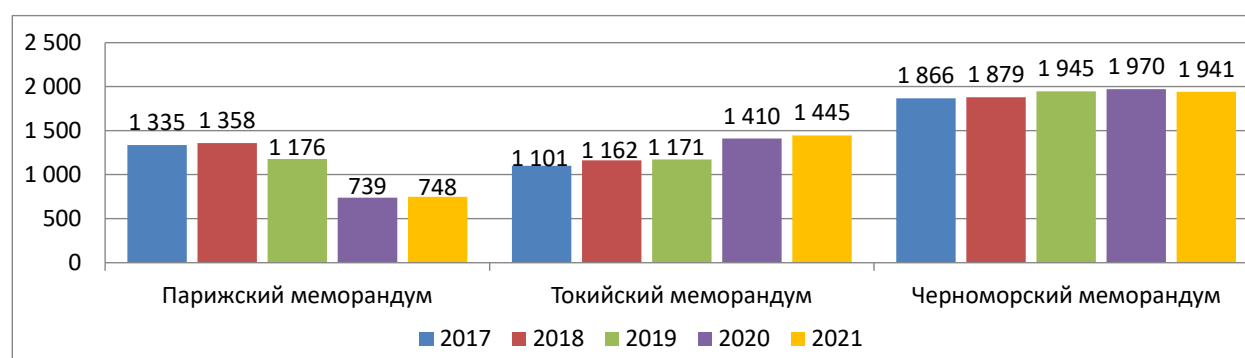


Рисунок 37

3.2. Сводные данные по российским портам/терминалам

Данные по судозаходам и осуществлению осмотров распределены 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)⁴.

Таблица 8

Порты	Судозаходы		Всего осмотров						
	всего	индивид. судов	всего	осмотров типа follow-up	осмотров	с недостатками		с отказом в выдаче разрешения на выход из порта	
						всего	проц. (%)	всего	проц. (%)
Азов	567	154	47	0	47	47	100,00%	3	6,38%
Александровск-Сахалинский	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Анадырь	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Анапа	13	9	1	0	1	0	0,00%	0	0,00%
Архангельск	160	40	8	0	8	4	50,00%	0	0,00%
Астрахань	235	71	29	0	29	27	93,10%	0	0,00%
Беломорск	3	2	0	0	0	0	-	0	-
Беринговский	13	9	0	0	0	0	-	0	-
Большой Камень	52	30	0	0	0	0	-	0	-
Бошняково	13	13	0	0	0	0	-	0	-
Ванино	599	409	251	95	156	113	72,44%	1	0,64%
Витино	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Владивосток	2 345	720	1 246	672	574	495	86,24%	16	2,79%
Восточный	1 588	754	499	212	287	210	73,17%	5	1,74%
Выборг	226	126	10	0	10	0	0,00%	0	0,00%
Высоцк	513	200	18	0	18	0	0,00%	0	0,00%
Геленджик	38	17	0	0	0	0	-	0	-
Де-Кастри	142	21	1	0	1	0	0,00%	0	0,00%
Дудинка	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Евпатория	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Ейск	497	164	57	0	57	57	100,00%	3	5,26%
Зарубино	69	58	1	0	1	1	100,00%	0	0,00%
Кавказ	435	307	102	0	102	101	99,02%	3	2,94%
Калининград	1 751	571	72	0	72	37	51,39%	1	1,39%
Кандалакша	26	15	5	0	5	0	0,00%	0	0,00%
Керчь	25	5	0	0	0	0	-	0	-
Корсаков	152	51	7	3	4	2	50,00%	0	0,00%

⁴ На момент изготовления брошюры действует приказ Минтранса № 463 от 26.10.2017 г.

Порты	Судозаходы		Всего осмотров						
	всего	индивид. судов	всего	осмотров типа follow-up	осмотров	с недостатками		с отказом в выдаче разрешения на выход из порта	
						всего	проц. (%)	всего	проц. (%)
Магадан	10	4	4	2	2	2	100,00%	1	50,00%
Махачкала	448	44	0	0	0	0	-	0	-
Москальво	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Мурманск	807	508	145	0	145	57	39,31%	2	1,38%
Нарьян-Мар	2	1	0	0	0	0	-	0	-
Находка	1 470	757	529	249	280	241	86,07%	18	6,43%
Невельск	36	31	0	0	0	0	-	0	-
Николаевск-на-Амуре	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Новороссийск	4 030	1 618	1 347	0	1 347	888	65,92%	93	6,90%
Ольга	17	11	0	0	0	0	-	0	-
Онега	6	3	0	0	0	0	-	0	-
Петропавловск-Камчатский	45	28	4	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Пластун	146	32	76	35	41	34	82,93%	0	0,00%
Посьет	216	106	108	44	64	55	85,94%	0	0,00%
Пригородное	214	21	13	0	13	0	0,00%	0	0,00%
Приморск	844	244	18	0	18	3	16,67%	0	0,00%
Ростов-на-Дону	1 158	217	104	0	104	102	98,08%	7	6,73%
Сабетта	323	55	1	0	1	1	100,00%	0	0,00%
Санкт-Петербург	4 065	1 280	67	0	67	30	44,78%	3	4,48%
Севастополь	130	96	3	0	3	3	100,00%	0	0,00%
Северо-Курильск	2	1	0	0	0	0	-	0	-
Славянка	122	76	18	8	10	10	100,00%	0	0,00%
Советская Гавань	47	31	12	8	4	4	100,00%	0	0,00%
Соловки	2	1	0	0	0	0	-	0	-
Сочи	86	59	0	0	0	0	-	0	-
Таганрог	220	108	18	0	18	18	100,00%	0	0,00%
Тамань	638	478	368	0	368	286	77,72%	12	3,26%
Темрюк	508	152	44	0	44	41	93,18%	3	6,82%
Туапсе	1 183	472	222	0	222	126	56,76%	16	7,21%
Углегорск	5	4	0	0	0	0	-	0	-
Усть-Луга	2 518	1 358	3	0	3	2	66,67%	2	66,67%
Феодосия	9	3	0	0	0	0	-	0	-
Холмск	66	28	14	10	4	4	100,00%	0	0,00%
Шахтерск	146	113	3	1	2	2	100,00%	0	0,00%
Ялта	40	31	0	0	0	0	-	0	-
Всего по РФ	29 025	11 721	5 475	1 341	4 134	3 005	72,69%	189	4,57%

В Российской Федерации в 2021 году насчитывается 13 портов/ терминалов, имеющих иностранный судозаход и не представленных

в меморандумах о взаимопонимании по портовому контролю (Анадырь, Беломорск, Беринговский, Большой Камень, Бошняково, Дудинка, Махачкала, Нарьян-Мар, Николаевск-на-Амуре, Онега, Северо-Курильск, Соловки, Углегорск). Суммарно за 2021 год в этих портах/терминалах согласно данным ИС PortCall зарегистрировано 549 заходов иностранных судов, из них 109 индивидуальных судов.

Таблица 9 и Рисунок 38 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							
		<10	10—100	100—500	500—1000	1000—5000	5000—10 000	10 000—30 000	>30 000
Всего	109	1	2	5	5	45	17	16	18

**Типы индивидуальных иностранных судов,
заходивших в порты/терминалы РФ,
не представленные в меморандумах, 2021 г.**

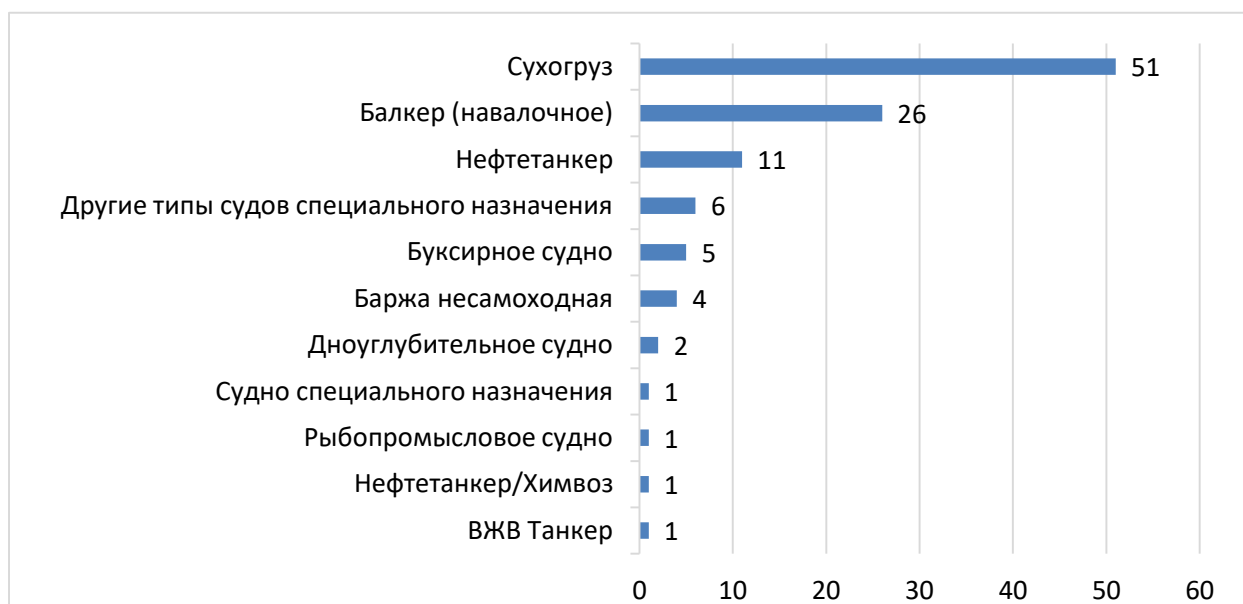


Рисунок 38

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 (в 1,6 раза превышающий средний уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта по стране) зарегистрирован в Туапсе (7,2% от уровня осмотров). Высокий уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов (в полтора раза превышающий средний уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта по стране) отмечается также в Новороссийске (6,9% от уровня осмотров) и Темрюке (6,8% от уровня осмотров). В расчет принимались порты с количеством осмотров 10 и более.

В портах/терминалах Астрахань, Выборг, Высоцк, Пластун, Посьет, Пригородное, Приморск, Славянка и Таганрог 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 24 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	18	17	16	88,89%	0	0,00%
Антигуа и Барбуда	36	32	27	75,00%	1	2,78%
Багамские острова	87	83	44	50,57%	6	6,90%
Бангладеш	6	6	5	83,33%	1	16,67%
Барбадос	29	25	22	75,86%	1	3,45%
Белиз	145	91	141	97,24%	3	2,07%
Бельгия	9	9	5	55,56%	1	11,11%
Бермудские острова	2	2	1	50,00%	0	0,00%
Болгария	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Вануату	24	19	23	95,83%	5	20,83%
Великобритания	2	2	1	50,00%	0	0,00%
Вьетнам	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Вьетнам	13	12	13	100,00%	0	0,00%
Гайана	3	2	3	100,00%	1	33,33%

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.
Германия	7	7	5	71,43%	0	0,00%
Гибралтар (Великобритания)	5	5	3	60,00%	0	0,00%
Гонконг, Китай	137	116	93	67,88%	4	2,92%
Греция	79	73	27	34,18%	0	0,00%
Дания	35	32	26	74,29%	0	0,00%
Доминика	7	3	7	100,00%	2	28,57%
Египет	15	9	15	100,00%	0	0,00%
Замбия	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Индия	6	6	4	66,67%	1	16,67%
Индонезия	4	3	4	100,00%	0	0,00%
Иран, Исламская Республика	24	24	23	95,83%	0	0,00%
Италия	38	28	20	52,63%	1	2,63%
Казахстан	5	5	4	80,00%	0	0,00%
Каймановы острова	11	10	6	54,55%	0	0,00%
Камерун	13	11	13	100,00%	2	15,38%
Катар	4	4	4	100,00%	0	0,00%
Кипр	66	52	38	57,58%	2	3,03%
Китай	50	44	30	60,00%	0	0,00%
Коморские острова	56	31	55	98,21%	7	12,50%
Корея, Республика	61	33	52	85,25%	0	0,00%
Кувейт	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Кюрасао	2	1	1	50,00%	0	0,00%
Латвия	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Либерия	497	426	314	63,18%	19	3,82%
Ливия	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Литва	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Люксембург	3	3	0	0,00%	0	0,00%
Малайзия	2	2	1	50,00%	0	0,00%
Мальта	346	302	198	57,23%	13	3,76%
Маршалловы острова	486	431	275	56,58%	14	2,88%
Молдова	38	30	36	94,74%	6	15,79%
Монголия	28	11	28	100,00%	8	28,57%
Нидерланды	39	38	22	56,41%	1	2,56%
Норвегия	38	34	19	50,00%	3	7,89%
Остров Мэн (Великобритания)	16	14	6	37,50%	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.
острова Кука	21	17	21	100,00%	1	4,76%
Пакистан	4	2	4	100,00%	1	25,00%
Палау	36	26	35	97,22%	2	5,56%
Панама	874	653	730	83,52%	48	5,49%
Польша	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Португалия	46	37	40	86,96%	1	2,17%
Сан-Томе и Принсипи	15	4	15	100,00%	1	6,67%
Саудовская Аравия	2	2	1	50,00%	0	0,00%
Сейшельские острова	3	2	2	66,67%	0	0,00%
Сент-Винсент и Гренадины	17	14	16	94,12%	2	11,76%
Сент-Китс и Невис	32	26	30	93,75%	3	9,38%
Сингапур	129	114	76	58,91%	3	2,33%
Сирийская Арабская Республика	7	5	7	100,00%	2	28,57%
Сьерра-Леоне	125	64	124	99,20%	7	5,60%
Таиланд	7	5	5	71,43%	0	0,00%
Тайвань, провинция Китая	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Танзания, Объединенная Республика	32	15	31	96,88%	6	18,75%
Того	122	46	116	95,08%	8	6,56%
Тувалу	3	2	1	33,33%	0	0,00%
Туркменистан	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Турция	93	69	74	79,57%	0	0,00%
Фарерские острова	4	3	3	75,00%	0	0,00%
Филиппины	12	12	7	58,33%	1	8,33%
Финляндия	6	5	4	66,67%	0	0,00%
Франция	5	4	4	80,00%	1	20,00%
Хорватия	14	13	8	57,14%	0	0,00%
Швейцария	3	3	2	66,67%	0	0,00%
Швеция	2	2	0	0,00%	0	0,00%
Эстония	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Ямайка	5	4	5	100,00%	0	0,00%
Япония	10	10	4	40,00%	0	0,00%
Всего	4 134	3 260	3 005	72,69%	189	4,57%

В 2021 году в портах Российской Федерации осуществлены осмотры судов 80 государств (Таблица 10). При этом в 2020 году осуществлены осмотры судов 86 государств, в 2019 году — 85 государств, в 2018 году — 82 государств, а в 2017 году — 88 государств. Наибольшее количество осмотров проведено на судах под удобными флагами: Панамы (21%); Маршалловых островов и Либерии (по 12%), и Мальты (8%).

На Рисунке 39 представлены флаги, чьи суда наиболее часто подвергались осмотру в портах РФ в период с 2017 по 2021 гг.

Флаги, наиболее часто осматриваемые в российских портах, 2017—2021 гг.

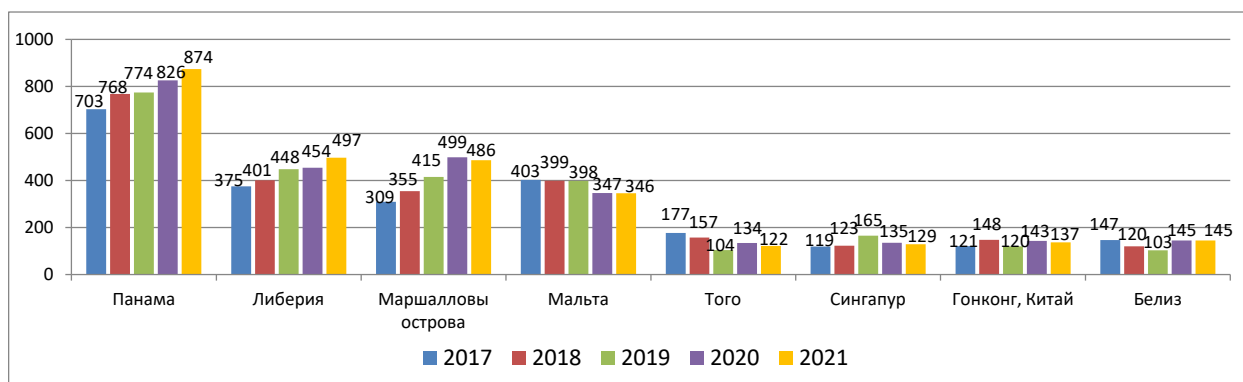


Рисунок 39

Количество осмотров на судах под флагом Панамы в течение пятилетнего периода продолжает расти в среднем на 6% в год, увеличившись в 1,2 раза относительно 2017 года. Количество осмотров судов под флагом Панамы в 2021 году превышает аналогичные показатели 2017—2020 гг. в среднем на 14%. Количество осмотров судов под флагом Либерии показывает устойчивый рост в среднем на 7% в год. Показатели 2021 года по указанным государствам являются максимальными в ретроспективе пятилетнего периода.

В 2021 году количество осмотров на судах под флагом Маршалловых островов незначительно снизилось относительно максимального значения, зарегистрированного в 2020 году, продолжая оставаться на уровне почти 500 осмотров и превышая аналогичный усредненный показатель за период 2017—2020 гг. на 23%, при этом в период с 2017 по 2020 гг. темп роста показателя составил в среднем 17% в год.

В 2021 году количество осмотров на судах под флагами Белиза и Мальты не демонстрирует колебаний относительно значений 2020 года, при этом показатель по Мальте является минимальными за пятилетний период.

По итогам 2021 года количество осмотров на судах под флагом Гонконга остается на уровне среднего значения за предыдущие 4 года, демонстрируя отклонение на 3%.

Количество осмотров в 2021 году на судах под флагами Сингапура и Того демонстрирует снижение относительно среднего показателя 2017—2020 гг. (на 5% и 15% соответственно), при этом показатель по Того демонстрирует тенденцию к снижению с 2017 года; по Сингапуру — с 2019 года (пятилетний максимум).

В 2021 году зафиксирован наибольший процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта судов под флагами Монголии (28,6%), Вануату (20,8%), Танзании (18,8%), Молдовы (15,8%), Камеруна (15,4%), Коморских островов (12,5%), Сент-Винсента и Гренадин (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 2021 году на судах под флагами Азербайджана (18 осмотров), Вьетнама (13 осмотров), Греции (79 осмотров), Дании (35 осмотров), Египта (15 осмотров), Ирана (24 осмотра), Каймановых островов (11 осмотров), Китая (50 осмотров), Республики Кореи (61 осмотр), Острова Мэн (Великобритания) (16 осмотров), Турции (93 осмотра), Хорватии (14 осмотров), Японии (10 осмотров) (Таблица 10).

Флаги с наибольшим процентом отказов в выдаче разрешения на выход из порта в ретроспективе 2017—2021 гг. показаны на Рисунке 40. 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 и Коморских островов.

Флаги с наибольшим процентом задержаний в российских портах, 2017—2021 гг.

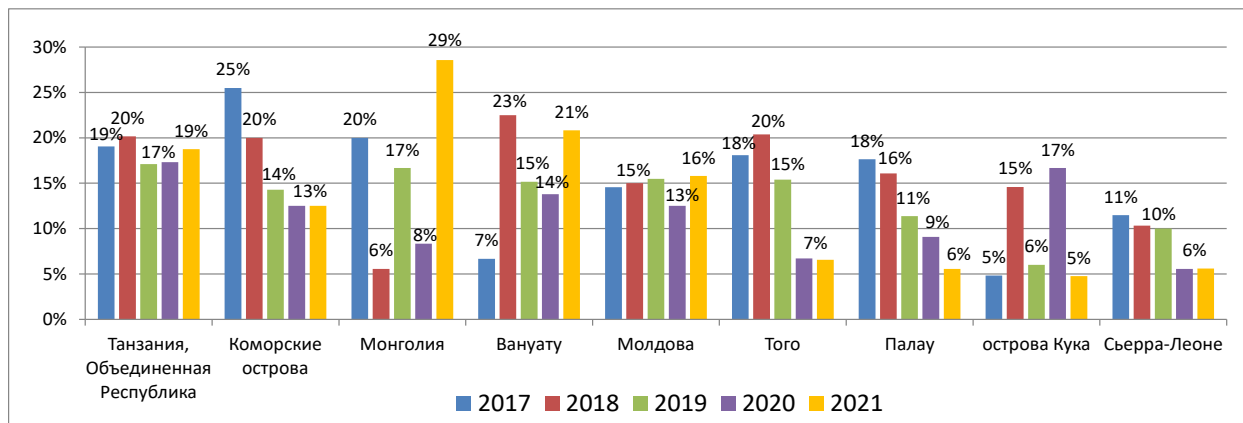


Рисунок 40

В 2021 году зарегистрирован значительный рост процента отказов в выдаче разрешения на выход из порта относительно среднего значения 2017—2020 гг. на судах под флагом Монголии (более чем в 2 раза); показатель 2021 года является абсолютным максимумом за 5 лет как по данному флагу, так и по всем остальным флагам.

Показатель 2021 года также продемонстрировал рост относительно среднего значения 2017—2020 гг. на судах под флагами Вануату (на 43%), Молдовы (на 10%) и Танзании (незначительное отклонение на 2%).

По остальным флагам с наибольшим процентом отказов в выдаче разрешения на выход из порта показатель 2021 года ниже среднего значения за предыдущие 4 года. Наиболее значительное снижение по итогам 2021 года в сравнении со средним показателем за период 2017—2020 гг. наблюдается на судах под флагами Того (на 57%) и островов Кука (на 55%).

Процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта на судах под флагом Палау демонстрирует стабильное снижение в ретроспективе пятилетнего периода (в среднем на 24% в год); показатель 2021 года является минимальным за пятилетний период и демонстрирует снижение относительно среднего значения 2017—2020 гг. на 59%.

Показатели 2021 года также являются равными минимальным за период 2017—2021 гг. на судах под флагами островов Кука, Коморских островов, Того, и Сьерра-Леоне, при этом значения трех последних флагов соответствует минимальному показателю, зарегистрированному в 2020 году.

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

В 2021 году на иностранных судах выявлено около 15,7 тысяч 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	2 240	14,24%	21	3,06%	0,94%
Спасательные средства	2 123	13,50%	85	12,37%	4,00%
Навигация	2 055	13,06%	105	15,28%	5,11%
Средства борьбы с пожаром	1 518	9,65%	96	13,97%	6,32%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	1 237	7,86%	33	4,80%	2,67%
Водонепроницаемость/герметичность	1 015	6,45%	50	7,28%	4,93%
Аварийные системы	898	5,71%	80	11,64%	8,91%
Остойчивость, конструкция и оборудование	680	4,32%	47	6,84%	6,91%
Радиооборудование	637	4,05%	22	3,20%	3,45%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	536	3,41%	8	1,16%	1,49%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	425	2,70%	1	0,15%	0,24%
Условия жизни и труда - Условия труда	387	2,46%	3	0,44%	0,78%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	364	2,31%	19	2,77%	5,22%
МКУБ	255	1,62%	53	7,71%	20,78%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	230	1,46%	1	0,15%	0,43%

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
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	168	1,07%	5	0,73%	2,98%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	164	1,04%	7	1,02%	4,27%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	143	0,91%	14	2,04%	9,79%
ОСПС	140	0,89%	2	0,29%	1,43%
Грузовые операции, включая оборудования	128	0,81%	4	0,58%	3,13%
Сигналы тревоги	100	0,64%	12	1,75%	12,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	60	0,38%	5	0,73%	8,33%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	48	0,31%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - условия найма	48	0,31%	9	1,31%	18,75%
Опасные грузы	45	0,29%	1	0,15%	2,22%
Условия жизни и труда - Условия жизни	37	0,24%	0	0,00%	0,00%
Другое	25	0,16%	4	0,58%	16,00%
Предотвращение загрязнения - Антиобрастающие системы	10	0,06%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение II	8	0,05%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - минимальные требования к морякам	6	0,04%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	1	0,01%	0	0,00%	0,00%
Всего	15 731		687		4,37%

На Рисунке 41 данные о выявленных недостатках на иностранных судах в российских портах в 2021 году представлены по категориям в виде диаграммы.

Недостатки, выявленные на иностранных судах в российских портах, 2021 г.

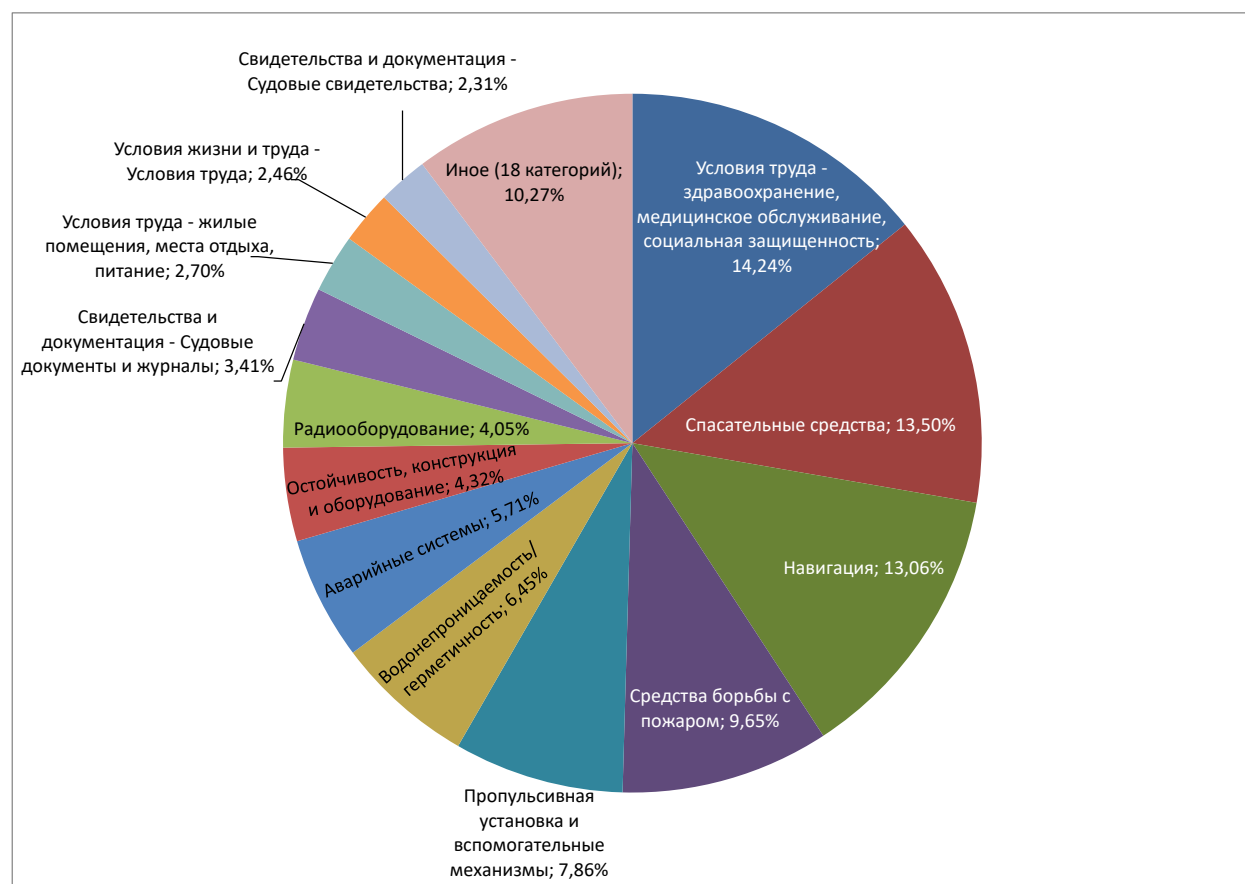


Рисунок 41

Основные недостатки на иностранных судах в российских портах выявлены по следующим категориям: «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (14,2%), «Спасательные средства» (13,5%), «Навигация» (13,1%), «Средства борьбы с пожаром» (9,6%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (7,9%), «Водонепроницаемость/герметичность» (6,5%), «Аварийные системы» (5,7%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (4,3%), «Радиооборудование» (4%). Эти категории составили 78,8% всех недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах (Рисунок 41).

Выявленные недостатки по категориям в ретроспективе 2017—2021 гг. представлены на Рисунке 42. Категория «Навигация» продолжает лидировать по суммарному количеству выявленных несоответствий в ретроспективе 2017—2021 гг., уступая, однако, первенство по итогам 2021 года категориям

«Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Спасательные средства».

В ретроспективе пятилетнего периода тенденция к росту количества недостатков наблюдается по категории «Остойчивость, конструкция и оборудование» (в среднем на 5% в год). Показатель 2021 года является максимальным за пятилетний период по единственной из всех категорий, что может объясняться проведением КИК по контролю остойчивости в 2021 году. Значение 2021 года по указанной категории превышает средний показатель предыдущих четырех лет на 7%. Показатель 2021 года превышает также аналогичное среднее значение 2017—2020 гг. по категории «Водонепроницаемость/герметичность» (на 3%).

По 6 категориям («Средства борьбы с пожаром», «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность», «Спасательные средства», «Навигация», «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» и «Условия жизни и труда - Условия труда») значения 2021 года являются минимальными в ретроспективе пятилетнего периода.

По 4 категориям, лидирующим по суммарным показателям количества недостатков в 2017—2021 гг., а также по категории «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» наблюдается схожая тенденция по стабильному снижению значения вплоть до 2021 года после максимального значения за 5 лет, зарегистрированного в 2018 году (Рисунок 42).

Количество основных недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах, 2017—2021 гг.

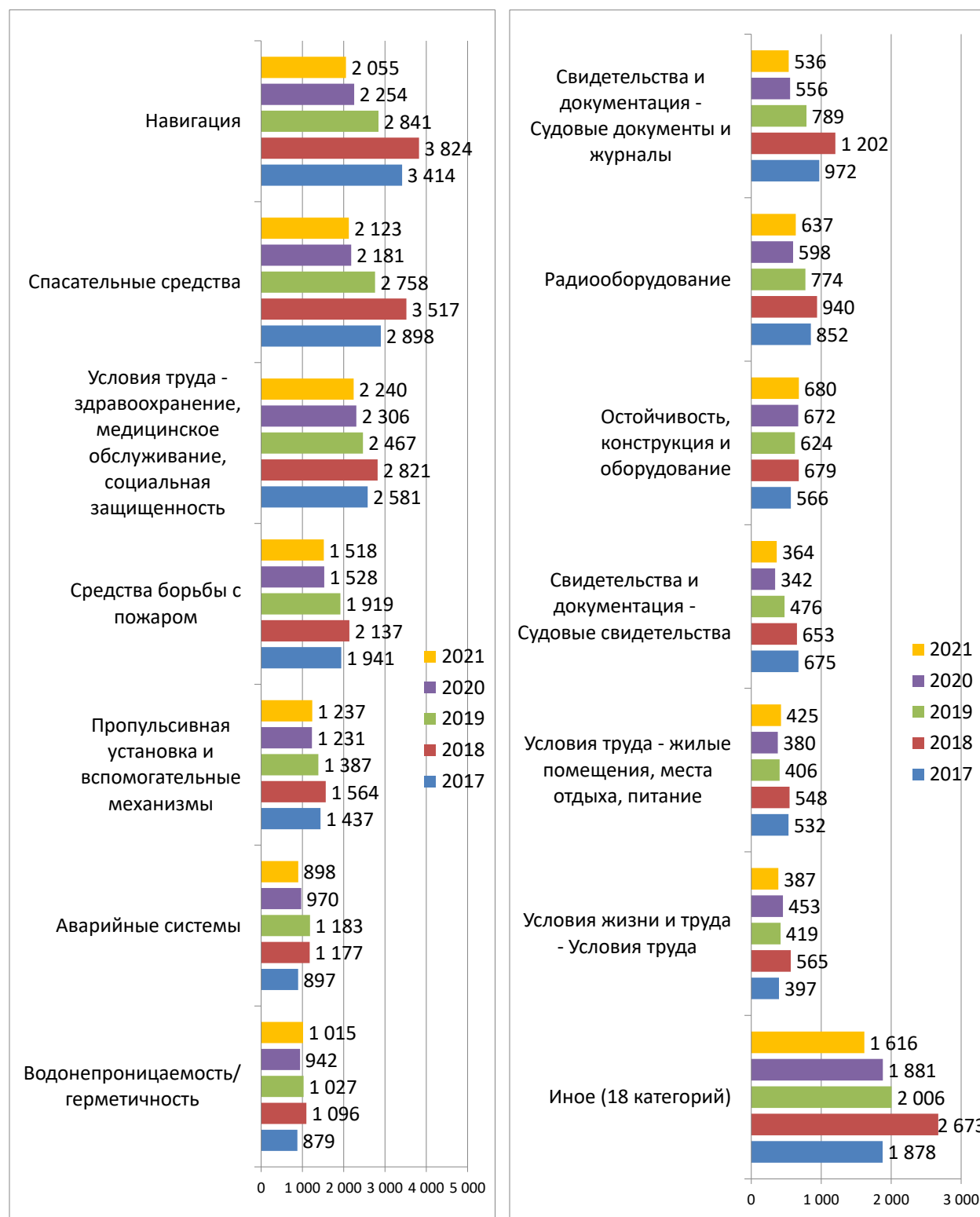


Рисунок 42

Наиболее значительные темпы снижения количества недостатков за пятилетний период наблюдаются по категориям «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (в среднем на 13% в год), а также

«Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» и «Навигация» (в среднем по 11% в год в каждой категории).

В сравнении со средними показателями предыдущих четырех лет, значения 2021 года продемонстрировали наибольшее снижение по категориям «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (на 39%), «Навигация» (на 33%), «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (на 32%) и «Спасательные средства» (на 25%).

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 2017 по 2021 гг.) представлено на Рисунке 43.

По итогам 2021 года наибольшее количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, зарегистрировано в следующих категориях: «Навигация» (15,3%), «Средства борьбы с пожаром» (14%), «Спасательные средства» (12,4%), «Аварийные системы» (11,6%), «МКУБ» (7,7%), «Водонепроницаемость/герметичность» (7,3%) и «Остойчивость, конструкция и оборудование» (6,8%). Недостатки в отношении этих категорий составили 75% от всех недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта.

В 2021 году рост количества недостатков относительно показателя 2020 года, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, зафиксирован по большинству категорий (9 категорий). Наиболее значительный рост зарегистрирован по категориям «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (рост почти в 3 раза), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (рост более чем в 2 раза), «Остойчивость, конструкция и оборудование» и «Радиооборудование» (рост по каждой из категорий почти в 2 раза).

Показатель 2021 года является максимальным в ретроспективе пятилетнего периода по единственной категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы». По данной категории значение 2021 года превышает средний показатель предыдущих четырех лет на 43%. Рост показателя 2021 года над аналогичным средним значением 2017—2020 гг. фиксируется также по категориям «Радиооборудование» (на 19%)

и «Водонепроницаемость/герметичность» (незначительное отклонение от среднего показателя, на 1%).

Количество основных недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход иностранных судов из российских портов, 2017—2021 гг.

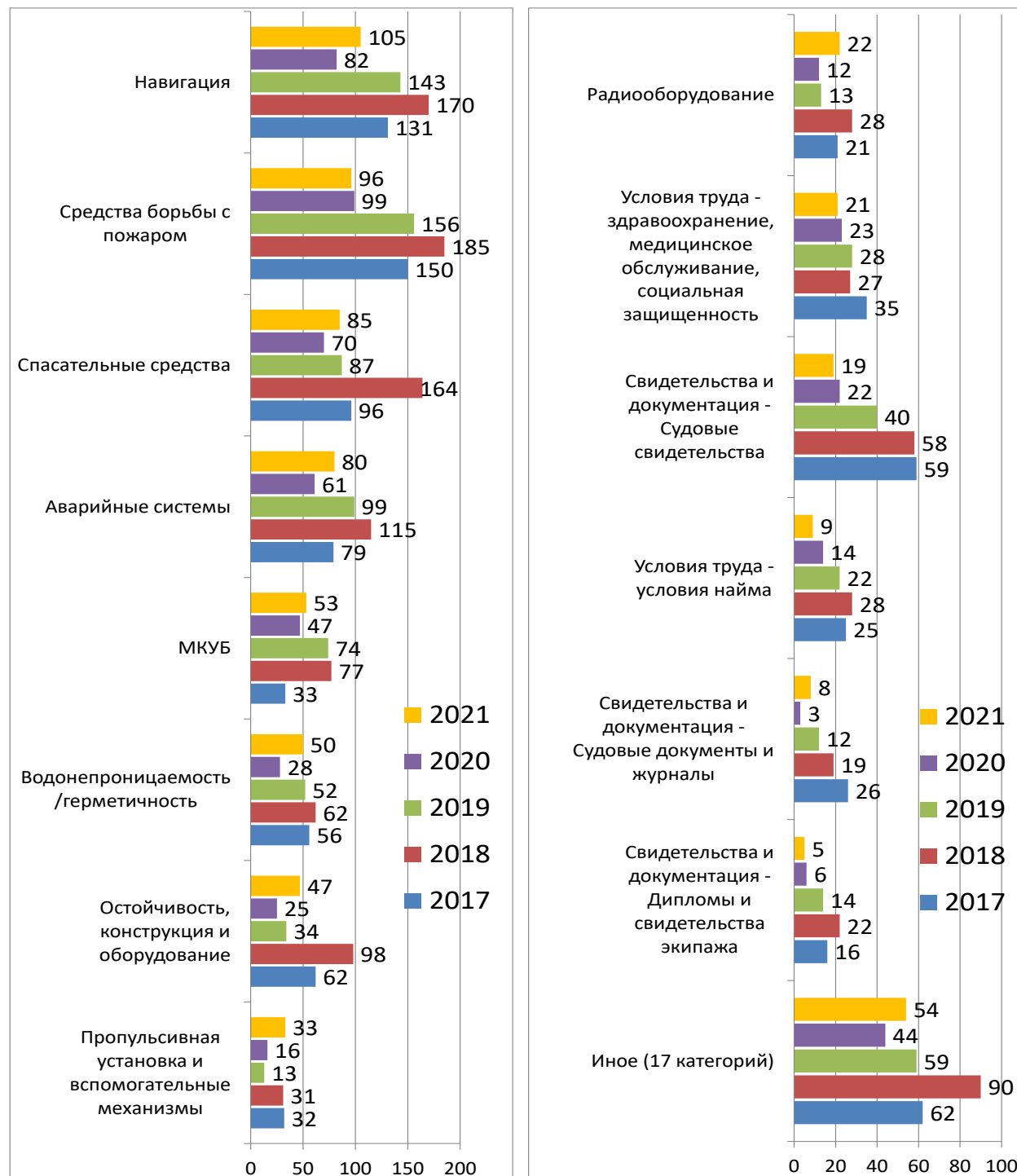


Рисунок 43

По итогам 2021 года минимальные за пятилетний период значения количества недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, зафиксированы по категориям «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа», «Условия труда - условия найма», «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства», «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Средства борьбы с пожаром».

Значения 2021 года продемонстрировали значительное снижение относительно средних показателей 2017—2020 гг. по категориям «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (на 66%), «Условия труда - условия найма» (на 60%), «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (на 58%) и «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (на 47%).

Наиболее значительные темпы снижения показателей количества недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, в ретроспективе пятилетнего периода зафиксированы по категориям «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (в среднем на 23% в год), «Условия труда - условия найма» (в среднем на 20% в год), «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (в среднем на 18% в год) и «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (в среднем на 11% в год).

По категории «МКУБ» показатель 2021 года на 8% ниже аналогичного среднего значения 2017—2020 гг. В ретроспективе пятилетнего периода по указанной категории наблюдалась переменная динамика с ростом от минимального значения за 5 лет (2017 год) до максимальных значений 2018—2019 гг. и затем спада до средних значений в 2020—2021 гг.

Недостатки по категории «МКУБ», приведшие к отказу в выдаче разрешения на выход из порта в 2021 году, представлены на Рисунке 44. Наибольшее количество недостатков в категории «МКУБ», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2021 год (66% от всех несоответствий в данной категории), зарегистрировано по категории «МКУБ» в целом (код 15150). Далее следуют «Другое (МКУБ)» (28,3%), «Техническое обслуживание судна и оборудования» (3,8%) и «Подготовленность к аварийным ситуациям» (1,9%).

Категория «МКУБ» — отказы в выдаче разрешения на выход иностранных судов из российских портов, 2021 г.

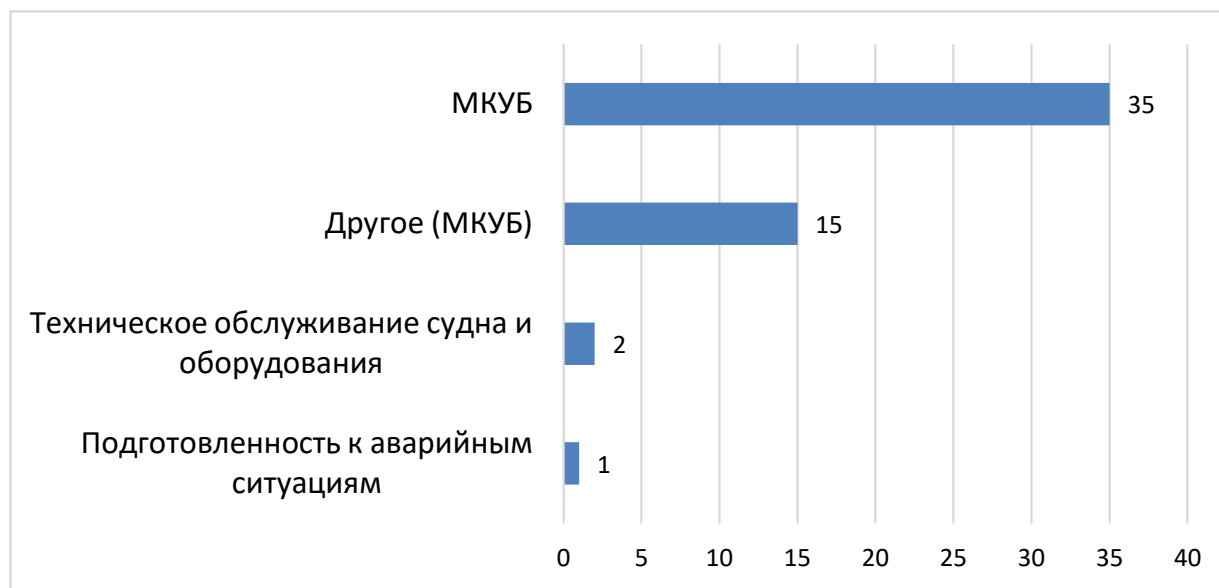


Рисунок 44

Количество выявленных недостатков, количество недостатков, приведших к отказам в выдаче разрешения на выход из порта, и среднее количество недостатков на 1 осмотр показаны за 2021 год на Рисунке 45.

За период 2017—2018 гг. на иностранных судах наблюдался рост среднего количества выявляемых недостатков на 1 осмотр, при этом в 2018 году указанный показатель достиг максимального значения в ретроспективе пятилетнего периода, превышая аналогичные показатели остальных лет за пятилетний период в среднем на 1,1 пункта (на 27%). В 2021 году среднее количество выявляемых недостатков на 1 осмотр составило 3,8 недостатка (минимальный показатель за 5 лет). Минимальные значения за пятилетний период фиксируются третий год подряд.

Количество недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах, 2017—2021 гг.



Рисунок 45

Показатель количества выявляемых недостатков в ретроспективе пятилетнего периода демонстрировал рост до 2018 года, а затем постоянное снижение вплоть до 2021 года (минимальное значение).

Значение 2021 года по количеству недостатков, приведших к отказам в выдаче разрешения на выход из порта, является вторым после минимального за пятилетний период, уступая показателю 2020 года.

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 государств-участников меморандума. Решение Комиссии не является обязательным для государства Порта.

В 2021 году заинтересованными сторонами всего подано 8 апелляций на задержания иностранных судов в портах Российской Федерации. Все апелляции поданы по второй инстанции.

В Секретариаты меморандумов против Российской Федерации как государства Порта в 2021 году подано 2 апелляции на пересмотр случаев задержаний Комиссией по рассмотрению апелляций.

Из 8 апелляций 7 не были удовлетворены Российской Федерацией как государством Порта; 1 апелляция была удовлетворена Российской Федерацией.

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

Выводы:

- за 2021 год в портах Российской Федерации проведено 4 134 осмотра иностранных судов, из них 73% (3 005 осмотров) — осмотры с недостатками. В 4,6% 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 6,23%. Минимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов зарегистрирован в портах, относящихся к Токийскому меморандуму, и составляет 2,84%. Отказы в выдаче разрешения на выход из порта оформлены по 189 судам под иностранным флагом. Этот показатель является минимальным за последние пять лет;
- количество недостатков, выявленных на иностранных судах в портах РФ в 2021 году, демонстрирует минимальное значение за период с 2017 по 2021 гг. Количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, по итогам 2021 года является вторым после минимального за пятилетний период.
- среднее количество недостатков на один осмотр в 2021 году составило 3,8 недостатка, что является минимальным показателем за 5 лет. Минимумы показателя регистрируются третий год подряд;
- за 2021 год зарегистрировано 8 случаев обращений с просьбой о пересмотре задержаний иностранных судов в портах РФ. Из них 1 апелляция удовлетворена РФ, задержание снято; в 7 случаях апелляции не удовлетворены, задержания оставлены в силе.

4. Концентрированная инспекционная кампания по устойчивости в целом

В 2021 году проведена совместная КИК по устойчивости в целом на судах торгового флота, перенесенная с 2020 года в связи со сложной эпидемиологической ситуацией из-за COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов.

4.1. *КИК на российских судах в российских портах*

В 2021 году на судах торгового флота в портах РФ проведена концентрированная инспекционная кампания: КИК по устойчивости в целом.

Вопросник и руководство для национальной КИК рассматривались рабочей группой по портовому контролю.

Национальная КИК по устойчивости в целом проводилась в портах Токийского, Черноморского и Парижского меморандумов в период с 01.08.2021 по 30.11.2021 гг.

За период национальной КИК по устойчивости в целом, в российских портах на российских судах проведено 1 737 осмотров, из них 3,3% осмотров (57 осмотров) — с недостатками; выявлено 72 недостатка; проверено 1 697 индивидуальных судов; оформлено 4 отказа в выдаче разрешения на выход из порта.

Максимальное количество недостатков (2% осмотров, 35 случаев; вопрос 4) зарегистрировано за отсутствие подтверждения, что капитан или ответственный помощник может определить устойчивость судна при различных условиях эксплуатации, используя одобренную информацию об устойчивости, имеющуюся на борту. В 1,7% осмотров (29 случаев; вопрос 2) для расчета устойчивости на отход не используются полные и корректные данные (40,3% от общего количества выявленных недостатков). В 0,2% осмотров (4 случая; вопрос 1) судно не обеспечено одобренной информацией об устойчивости, которая понятна и может быть легко использована капитаном и грузовым помощником (5,6% от общего количества выявленных недостатков). В 0,2% осмотров (3 случая; вопрос 3) судно не отвечает критериям устойчивости применительно к своему типу (4,2% от общего количества выявленных недостатков). В 0,1% осмотров

(1 случай; вопрос 5) если судно снабжено инструментом расчета остойчивости, он не одобрен Администрацией (1,4% от общего количества выявленных недостатков). Случаев, когда судно оснащено инструментом расчета остойчивости, и используемый тип программного обеспечения остойчивости не соответствует требованиям, предъявляемым к соответствующему типу судна (вопрос 6), не зарегистрировано.

Российские суда в рамках национальной КИК по остойчивости в целом задерживались в портах Калининград (2 судна) и Петропавловск-Камчатский (2 судна).

4.2. КИК на российских судах в иностранных портах

КИК по остойчивости в целом проводилась в иностранных портах меморандумов с 01.09.2021 по 30.11.2021 гг.

В иностранных портах Парижского, Токийского, Черноморского и Абуджийского меморандумов в период с 01.09.2021 по 30.11.2021 гг. проведено 146 инспекций российских судов, из них 3,4% инспекций (5 инспекций) с несоответствиями, выявлено 6 замечаний, проинспектировано 143 индивидуальных судна. Одно судно задержано в результате КИК (т/х «Смарт», ИМО 8943428, Ористано, Италия).

На российских судах в иностранных портах несоответствия выявлены по следующим причинам:

Максимальное количество недостатков (по 1,4% осмотров, по 2 случая) зарегистрировано за факты неиспользования полных и корректных данных расчета остойчивости на отход (вопрос 2), а также за факты неодобрения Администрацией инструмента расчета остойчивости, если судно им снабжено (вопрос 5). В 0,7% инспекций (1 случай; вопрос 1) судно не обеспечено одобренной информацией об остойчивости, которая понятна и может быть легко использована капитаном и грузовым помощником (16,7% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,7% инспекций (1 случай; вопрос 4) отсутствовало подтверждение, что капитан или ответственный помощник может определить остойчивость судна при различных условиях эксплуатации, используя одобренную информацию об остойчивости, имеющуюся на борту (16,7% от общего количества выявленных несоответствий). Случаев, когда судно не отвечает критериям остойчивости

применительно к своему типу (вопрос 3) и когда судно оснащено инструментом расчета остойчивости, и используемый тип программного обеспечения остойчивости не соответствует требованиям, предъявляемым к соответствующему типу судна (вопрос 6), не зарегистрировано.

Всего выявлено 94 случая инспекций российских судов на предмет КИК в иностранных портах после осмотра в российских портах.

На судах, проинспектированных в иностранном порту после осмотра порту РФ, в 7 случаях после осмотра наблюдались улучшения готовности судов к проверке. Из них в иностранных портах все 7 судов прошли проверку без замечаний по КИК.

В 76 случаях состояние судов не изменилось.

4.3. КИК на иностранных судах в российских портах

В портах РФ проведено 922 осмотра иностранных судов, из них 1,08% (10 осмотров) — с недостатками; выявлено 11 недостатков; оформлен 1 отказ в выдаче разрешения на выход судна из порта; осуществлен осмотр 915 индивидуальных судов.

На иностранных судах в российских портах несоответствия выявлены по следующим причинам:

Максимальное количество недостатков (0,43% осмотров, 4 случая; вопрос 2) зарегистрировано за факты неиспользования полных и корректных данных расчета остойчивости на отход (36% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,33% осмотров (3 случая; вопрос 4) отсутствовало подтверждение, что капитан или ответственный помощник может определить остойчивость судна при различных условиях эксплуатации, используя одобренную информацию об остойчивости, имеющуюся на борту (27% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,22% осмотров (2 случая; вопрос 5) инструмент расчета остойчивости, если судно им снабжено, не одобрен Администрацией (18% от общего количества выявленных несоответствий). Суммарно в 0,22% осмотров (по 1 случаю; вопросы 1 и 6) судно не обеспечено одобренной информацией об остойчивости, которая понятна и может быть легко использована капитаном и грузовым помощником, а также используемый тип

программного обеспечения устойчивости не соответствует требованиям, предъявляемым к соответствующему типу судна, если судно оснащено инструментом расчета устойчивости (по 9% от общего количества выявленных несоответствий). Случаев, когда судно не отвечает критериям устойчивости применительно к своему типу (вопрос 3), не выявлено.

Одно иностранное судно в рамках КИК по устойчивости задерживалось в порту Мурманск (судно под флагом Панамы).

5. Инспекторский состав

Инспекторы по российским и иностранным судам

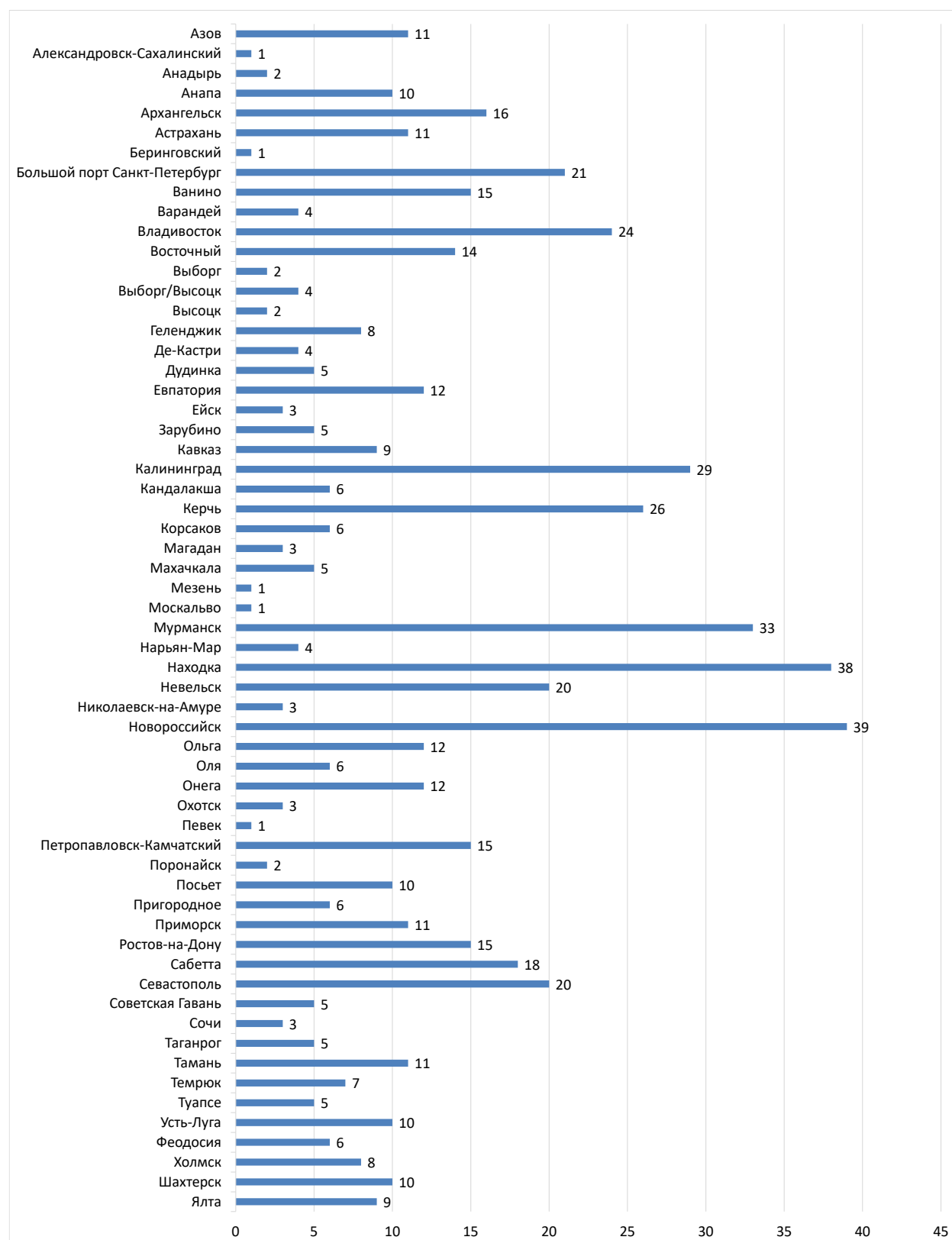


Рисунок 46

На 2021 год в администрациях морских портов Российской Федерации зарегистрировано 608 инспекторов портового контроля по российским и иностранным судам. Из них 155 инспекторов занимаются инспектированием иностранных судов в приоритете. Инспекторы по иностранным судам могут осуществлять инспектирование и российских судов (Рисунок 46).

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 учебных центрах в трех морских образовательных учреждениях высшего образования: Учебный центр ДПО специалистов водного транспорта (УЦ ДПО СВТ) ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова», Институт повышения квалификации (ИПК) ФГБОУ ВО «Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова», Дальневосточный морской тренажерный центр (ДВМТЦ) ФГБОУ ВО «Морской государственный университет им. адмирала Г.И. Невельского».

Кроме того, подготовка экспертов по опасным грузам на морском и водном транспорте в рамках требований последней редакции Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МК МПОГ) осуществляется в ЧУ ДПО «Международный центр подготовки персонала» (ЧУ ДПО «МЦПП»), г. Санкт-Петербург.

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

Обучение в ФГБОУ ВО «ГМУ им. адм. 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 ФГБОУ ВО «МГУ им. адм. 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 подготовок;
- 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;
- тематических национальных курсов и семинаров инспекторов государственного портового контроля.

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 2021 году», утвержденным Федеральным агентством морского и речного транспорта, на 2021 год было запланировано 53 учебные программы. Проведено 45 курсов подготовки. Из-за ограничений, вызванных COVID-19, отменены/перенесены на 2022 год:

- экспертная подготовка по безопасности мореплавания и защите окружающей среды;
- начальные курсы подготовки инспекторов государственного портового контроля Токийского меморандума;
- специализированные курсы подготовки инспекторов государственного портового контроля Токийского меморандума;
- программы обмена инспекторами;
- курс по СПГ.

В связи с объявленными антиковидными мерами почти все российские курсы, за исключением организованных МГУ им. адм. Г.И. Невельского, и все иностранные программы подготовки прошли в дистанционном формате.

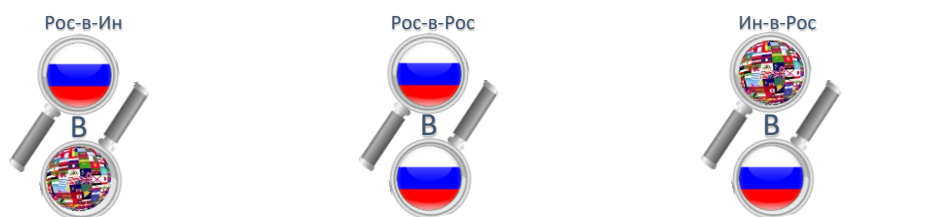
Все региональные программы обмена Меморандумов приостановлены до окончания пандемии.

В июне и ноябре 2021 года Парижский меморандум провел два тематических онлайн семинара для инспекторов портового контроля на предмет подготовки соответственно к КИК по общим вопросам устойчивости в 2021 году и к ИК по Полярному кодексу в 2022 году, в которых приняли участие инспекторы ФГБУ «АМП Западной Арктики» и ФГБУ «АМП Балтийского моря». В Токийском меморандуме онлайн семинар по теме КИК состоялся в июле 2021 года, участвовали представители ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики» и ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки».

27-28 октября 2021 года в Новороссийске на базе ФГБУ «АМП Черного моря» 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, Мурманск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), Большой порт Санкт-Петербург (ФГБУ «АМП Балтийского моря»), Кавказ, Темрюк (ФГБУ «АМП Азовского моря»), Новороссийск, Тамань, Туапсе (ФГБУ «АМП Черного моря»), Корсаков (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки»), а также представитель ИЦГПК. Основными темами докладов и обсуждений стали следующие вопросы: итоги последних заседаний Комитетов Меморандумов, работа ГПК в условиях регуляторной гильотины, Полярный кодекс, и другие. Участники семинара отметили исключительную важность проведения подобных семинаров для обмена экспертными мнениями по вопросам проведения государственного портового контроля.

Всего планировалось к обучению/повышению квалификации 382 инспектора; фактически обучение прошли 359 инспекторов. По результатам 2021 года план подготовки и переподготовки инспекторов выполнен на 94%.

6. Инфографика



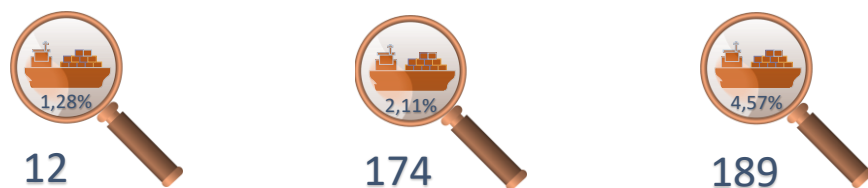
Количество инспекций, осмотров



Количество инспекций, осмотров с замечаниями



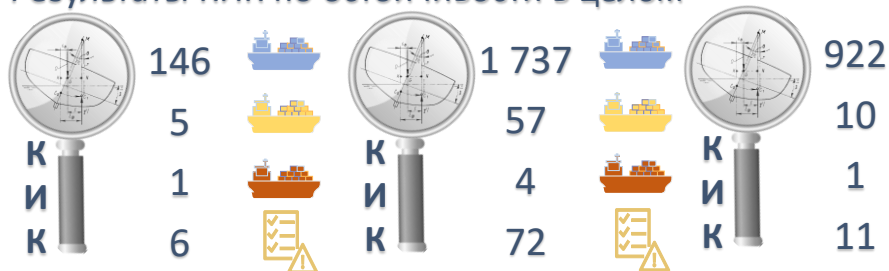
Количество инспекций, осмотров с задержаниями



Количество замечаний



Результаты КИК по устойчивости в целом



6
0
8
И
Н
С
П
Е
К
Т
О
Р
В

ГПК-2021

8
7-
1-
Апелляций

7. Общие наблюдения

1. Российская Федерация как государство флага по итогам 2021 года продолжает находиться в списке «белых» флагов Парижского меморандума и Токийского меморандума. В 2021 году зарегистрирован второй после минимального показатель количества задержаний судов под российским флагом в иностранных портах — 12 судов под флагом РФ; все задержания имели место только в портах Парижского меморандума.
2. Необходимо отметить резкое сокращение количества инспекций судов под флагом РФ в 2021 году в портах всех государств Токийского меморандума при сохранении прежнего количества задержаний, что влечет увеличение уровня задержаний по флагу за трехлетний период и в дальнейшем может негативно сказаться на статусе флага РФ в Токийском меморандуме.
3. По результатам 2021 года большинство показателей по контролю судов в морских портах демонстрируют откат от минимальных пятилетних значений 2020 года, оставаясь ниже значений 2017—2019 гг. При этом сохраняется большое количество инспекций в портах Турции и Ирана.
4. Наибольшее количество несоответствий конвенционным требованиям, приведших к задержаниям российских судов, зарегистрировано по категориям «Средства борьбы с пожаром» (21%) и «Навигация» (12%). Эти показатели не улучшаются в течение последних десяти лет. Также ряд несоответствий, повлекших за собой задержания российских судов, выявлены в категориях «МКУБ» и «Остойчивость, оборудование и конструкция».
5. Количество недостатков, выявленных в 2021 году на российских судах в российских портах, является минимальным за 5 лет. При этом показатель 2021 года по количеству недостатков, послуживших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, является минимальным за пятилетний период, уступая в 2 раза среднему значению 2017—2020 гг.
6. Количество осмотров иностранных судов в российских портах в 2021 году составило более 4 100 осмотров, из них 73% — осмотры с недостатками. Показатели количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов в российских портах и количества недостатков, выявленных на иностранных судах в портах РФ, демонстрируют минимумы за период 2017—2021 гг.; значение количества недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, по итогам 2021 года является вторым после минимального за 5 лет.

Приложение 1. Список задержанных судов под флагом РФ

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
1	8881711	14.03.2021	Омский-134/Международный (торговый)	Карлсхамн, Швеция	<ol style="list-style-type: none"> 1. Двери (уплотнители, доводчики, закрывающие устройства) - не соответствуют требованиям - водонепроницаемые переборки на камбуз неисправны; 2. Спускоподъемные устройства спасательных средств - не соответствуют требованиям - вант-путенсы спасательной шлюпки неисправны; 3. Стационарные установки пожаротушения - не соответствуют требованиям - трубы CO2 для грузового трюма на главной палубе неисправны; 4. Электрооборудование в целом - не соответствуют требованиям - вспомогательный двигатель № 3 неработоспособен, резервный генератор отсутствует; 5. Коррозия переборок - не соответствует требованиям - коррозия палубной рубки в нескольких местах; 6. МКУБ - МКУБ - не соответствует требованиям.
2	8419635	06.04.2021	Сормовский-3057/Международный (торговый)	Ористано, Италия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Спасательные шлюпки - вращение гребного вала спасательной шлюпки правого борта не соответствует требованиям 2. Спасательные шлюпки - гребной вал спасательной шлюпки левого борта неисправен (смещение) 3. Главный двигатель - обнаружитель масляных паров главного двигателя спасательной шлюпки левого борта неисправен 4. Противопожарные двери/открытия в огнестойких переборках - защита проемов между камбузом и комнатой экипажа - не соответствует требованиям 5. Спасательные шлюпки - кожух гребного вала спасательной шлюпки правого борта частично отсутствует 6. Карты - морские навигационные карты для следующего предполагаемого рейса отсутствуют 7. Приборы для проверки атмосферы в закрытых помещениях - средства для калибровки отсутствуют 8. Противопожарные двери/открытия в огнестойких переборках - защита проемов между камбузом и комнатой экипажа - не соответствует требованиям 9. Спасательные шлюпки - кожух гребного вала спасательной шлюпки правого борта частично отсутствует 10. Карты - морские навигационные карты для следующего предполагаемого рейса отсутствуют 11. Приборы для проверки атмосферы в закрытых помещениях - средства для калибровки отсутствуют 12. МКУБ - МКУБ - требуется проведение аудита до отхода судна.
3	9057290	20.04.2021	Александр Твардовский/Международный (торговый)	Виана-ду-Каштелу, Португалия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Международное свидетельство об охране судна - отсутствуют доказательства, что судно не участвовало в торговых операциях в период между действием текущего и предыдущего промежуточных свидетельств; 2. МКУБ - МКУБ - требуется проведение аудита до отхода судна.
4	9823039	14.06.2021	Волготранс-2701/Международный (торговый)	Мотриль, Испания	<ol style="list-style-type: none"> 1. Регистратор данных рейса/упрощенный регистратор данных рейса - не соответствует требованиям - Сертификат соответствия отсутствует; 2. Количество провианта и воды - не соответствует требованиям - недостаточное снабжение определенными видами провианта; 3. Другое (безопасность в целом) - палубный душ и умывальник неисправны.

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
5	9407029	26.07.2021	Дремора 1/ Международный б/ч (торговый)	Гент, Бельгия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Карты - карта маршрута - частично отсутствует; 2. Карты - карты маршрута - не соответствуют требованиям; 3. Трещины в корпусе - судно было удлинено. Трещины в нижней части нескольких каркасов полотна люка с правого и левого бортов; 4. Вентиляторы, воздушные трубы, шахты - вентиляционные головки для балластных воздушных труб в кормовой части – неисправны; 5. Пожарные насосы, магистрали и вентили - система заправки главного пожарного насоса в аварийном помещении – неисправна. Вакуумный насос не запустился; 6. Аварийный пожарный насос (трубопроводы, вентили) - система заправки аварийного пожарного насоса - неисправна. Смежные трубы закупорены. Течь воды из трубы; 7. Противопожарные двери/открытия в огнестойких переборках - некоторые самозакрывающиеся двери на шлюпочной палубе неисправны; 8. Навигационные огни, знаки и средства подачи звуковых сигналов - передний якорный расположен недолжным образом - не соответствует требованиям; 9. Дистанционные средства управления (открытия, насосы, вентиляция и т.п.) в М.О. - клапаны с дистанционным управлением на баках не функционируют должным образом; 10. МКУБ - МКУБ - требуется проведение аудита до отхода судна.
6	8866773	29.07.2021	Двина/ Международный (торговый)	Пирей, Греция	<ol style="list-style-type: none"> 1. Аварийный пожарный насос (трубопроводы, вентили) - аварийный пожарный насос неисправен. Труба выхлопных газов - не установлена должным образом; 2. Пожарные насосы, магистрали и вентили - главный пожарный насос не функционирует должным образом - недостаточное давление; 3. Вентиляторы, воздушные трубы, шахты - вентиляционные отверстия балластных цистерн - неисправны. У некоторых отсутствует проволочная сетка; 4. МКУБ - МКУБ - требуется проведение аудита до отхода судна.
7	8943428	22.09.2021	Смарт/ Бербоут-чартерный (торговый)	Ористано, Италия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Главный двигатель - устройство аварийной остановки обоих главных двигателей не соответствует требованиям; 2. Приборы для проверки атмосферы в закрытых помещениях - средства для калибровки приборов для атмосферных испытаний неисправны; 3. Качество провизии и соответствие религиозным (национальным) традициям - не соответствует требованиям; 4. Учения по борьбе с пожаром - недостаток знаний - экипаж не смог продемонстрировать должного знания обязанностей и мер безопасности во время проведения учения по борьбе с пожаром; 5. Операции с грузом - недостаток знаний - экипаж не смог продемонстрировать должного знания обязанностей и навыков по расчету устойчивости судна; 6. МКУБ - МКУБ - требуется проведение аудита в течение 3-х месяцев.
8	8887753	03.10.2021	Омский-147/ Международный (торговый)	Констанца, Румыния	<ol style="list-style-type: none"> 1. Навигационные пособия - каталог морских карт - отсутствует; 2. Карты - карты подходов к Констанце - отсутствуют; 3. МКУБ - МКУБ - требуется проведение аудита в течение 3-х месяцев.

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
9	8230455	13.11.2021	Волго-Балт 231/ Международный (торговый)	Ористано, Италия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Повреждения корпуса, влияющие на мореходность судна - обнаружены отверстия в корпусе на правом борту; 2. Радиолокатор - радиолокатор 3ггц - неработоспособен; 3. Навигационные пособия - навигационные карты по порту Ористано - отсутствуют; 4. Приборы для проверки атмосферы в закрытых помещениях - приборы для проверки атмосферы не функционируют должным образом; отсутствуют средства калибровки приборов; 5. Готовность противопожарных средств к использованию - во время пожарной тревоги выявлена неработоспособность одного из используемых воздушных баллонов; 6. МКУБ - МКУБ - требуется проведение аудита до отхода судна.
10	9352339	04.12.2021	Руслана/ Международный (торговый)	Гданьск, Польша	<ol style="list-style-type: none"> 1. Количество/состав экипажа - не соответствует требованиям - часть членов экипажа обнаружена в состоянии алкогольного опьянения; 2. Система сигнализации обнаружения пожара - система обнаружения дыма для грузовых отсеков - неработоспособна; 3. Установка биологического обезвреживания сточных вод - не соответствует требованиям - воздухоудувка не обеспечивает достаточную пропускную способность воздуха для надлежащей очистки сточных вод; 4. Дежурные шлюпки - неготовность к использованию - гидравлический цилиндр спасательной лодки пуст; 5. Другое (Спасательные средства) - не соответствует требованиям - в свидетельстве о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению указано меньшее количество экипажа, чем присутствует фактически на борту; 6. МКУБ - МКУБ - требуется проведение аудита в течение 3-х месяцев.
11	9559145	17.12.2021	OCEANIC 5000/ Международный б/ч (торговый)	Роттердам, Нидерланды	<ol style="list-style-type: none"> 1. Расчет и выплата зарплаты - невыплата заработной платы - несколько моряков не получили заработную плату в соответствии с трудовым соглашением моряков; 2. Трудовые договоры моряков - некорректность заполнения - несколько трудовых соглашений моряков заполнены без ссылки на владельца по КТМС; 3. Трудовые договоры моряков - превышение срока - выявлены несколько просроченных трудовых соглашений моряков; 4. Трудовые договоры моряков - не соответствует требованиям - одно трудовое соглашение моряка не содержит перевода, заполнено на иностранном языке; 5. Трудовые договоры моряков - некорректность заполнения - в нескольких трудовых соглашениях моряков некорректно заполнены дата подписи, государство флага.

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
12	9433286	22.12.2021	Мыс Флора/ Международный (торговый)	Гамбург, Германия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Система сигнализации обнаружения пожара - неработоспособна - сообщение об общей неисправности во входной зоне 7; 2. Эксплуатация радиооборудования ГМССБ - не удалось продемонстрировать должную работу системы СЧ-радиосвязи на аварийном питании; 3. МКУБ - МКУБ - требуется проведение аудита до отхода судна; 4. План перехода - недостаток информации - план перехода не предусматривает всех опасностей; 5. Готовность противопожарных средств к использованию - утечка со стороны всасывания спринклерного насоса; автозапуск неработоспособен; 6. Гидравлические и другие устройства закрытия водонепроницаемых дверей - закрытие входа в МО через помещение инсинератора не соответствует требованиям; 7. Средства эвакуации - аварийная дверь машинного отделения по левому борту - не соответствует требованиям; 8. Балластные, топливные и иные танки - негерметичная прокладка кабеля из трюма машинного отделения в танк с двойным дном - не соответствует требованиям; 9. Противопожарные двери/открытия в огнестойких переборках - противопожарная заслонка по левому борту неисправна; отсутствуют некоторые переключатели вентиляции; 10. Чистота в машинном отделении - трюмы машинного отделения загрязнены нефтепродуктами - не соответствует требованиям; 11. Газоанализатор - оборудование для обнаружения газов на борту неработоспособно; 12. Электрооборудование в целом - масляные барабаны в гидравлическом насосном отделении, электроустановки внутри распределительного щита - не соответствуют требованиям; 13. Главный двигатель - устройство для передачи сообщений по телефону экстренной помощи - неработоспособно; 14. Пожарные насосы, магистрали и вентили - насос общего обслуживания пожарного трюма не соответствует требованиям, заправочный блок не функционирует должным образом; 15. Система сигнализации обнаружения пожара - детектор дыма над главным двигателем - не соответствует требованиям; 16. Шпигаты, приемные и отливные отверстия - фланец забортного клапана серой воды не соответствует фланцу забортной трубы; 17. Установка биологического обезвреживания сточных вод - двигатель воздуходувки неисправен; резервуар для черной воды на борту отсутствует.

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	9709257	Interlink Tenacity	Маршалловы острова	08.12.2020	Мурманск	Парижский	4	2	08.01.2021	15.01.2021	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.
2	9512434	Sungari	Того	09.07.2020 12.08.2020	Владивосток	Токийский	18	9	12.02.2021	12.02.2021	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.
3	9849394	Clearocean Miracle	Либерия	15.02.2021	Находка	Токийский	7	1	12.05.2021	12.05.2021	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.
4	9289520	Aris	Багамские острова	27.02.2021	Находка	Токийский	23	4	13.05.2021	13.05.2021	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.
5	9598218	Sea Gemini	Маршалловы острова	14.03.2021	Усть-Луга	Парижский	6	1	31.03.2021	-	04.06.2021	Комиссия 5 из 5 голосов против задержания. Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.
6	9722467	Icy Bay	Панама	14.06.2021	Новороссийск	Черноморский	8	2	23.06.2021	12.07.2021	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.
7	9251078	Gold River	Гонконг	24.07.2021	Тамань	Черноморский	8	1	20.08.2021	20.08.2021	13.10.2021	Комиссия 3 из 3 голосов поддержала задержание. Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.
8	9066409	Fortuna 1	Доминика	15.09.2021	Владивосток	Токийский	1	1	29.09.2021	29.09.2021	-	Апелляция удовлетворена. Задержание снято.