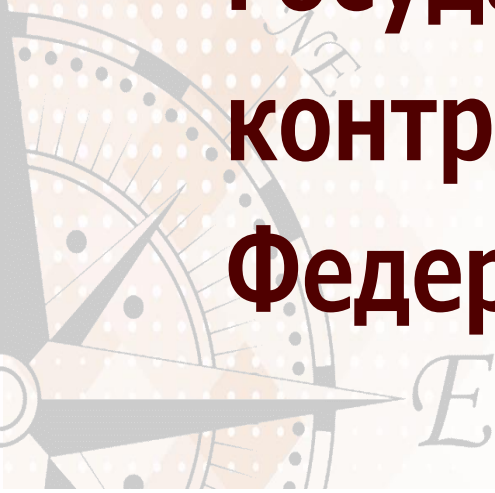




ИЦГПК



# Государственный портовый контроль в Российской Федерации, 2022 г.



## Оглавление

<b>Введение.....</b>	<b>2</b>
<b>События 2022 года.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Контроль российских судов в зарубежных портах.....</b>	<b>8</b>
1.1. Сводная таблица по режимам портового контроля .....	8
1.2. Инспекции, несоответствия и задержания российских судов по государствам порта .....	14
1.3. Структура недостатков, вскрытых на российских судах в иностранных портах .....	22
<b>2. Контроль российских судов в российских портах.....</b>	<b>36</b>
2.1. Сводные данные по российским портам .....	36
2.2. Структура недостатков, выявленных на российских судах в российских портах .....	40
<b>3. Контроль иностранных судов в российских портах.....</b>	<b>58</b>
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 .....	65
3.4. Структура недостатков, вскрытых на иностранных судах в российских портах .....	72
3.5. Апелляции на задержания иностранных судов в портах РФ.....	82
<b>4. Концентрированная инспекционная кампания на соответствие экипажей судов требованиям МК ПДНВ.....</b>	<b>84</b>
4.1. КИК на российских судах в российских портах .....	84
4.2. КИК на российских судах в иностранных портах .....	85
4.3. КИК на иностранных судах в российских портах .....	86
<b>5. Инспекционная кампания по Международному кодексу для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс).....</b>	<b>88</b>
5.1. ИК на российских судах в российских портах .....	88
5.2. ИК на российских судах в иностранных портах .....	89
5.3. ИК на иностранных судах в российских портах .....	89
<b>6. Инспекторский состав .....</b>	<b>90</b>
<b>7. Инфографика.....</b>	<b>95</b>
<b>8. Общие наблюдения .....</b>	<b>96</b>
<b>Приложение 1. Список задержанных судов под флагом РФ.....</b>	<b>97</b>
<b>Приложение 2. Статус апелляций на задержания иностранных судов в портах РФ .....</b>	<b>100</b>

## Введение

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

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

В силу своего географического положения Российская Федерация участвует в трех региональных соглашениях о государственном портовом контроле: Парижском<sup>2</sup>, Токийском и Черноморском меморандумах. Порты Российской Федерации, имеющие иностранный судозаход, отнесены по своему географическому положению в один из трех меморандумов.

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

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

---

<sup>1</sup> На момент изготовления брошюры действует приказ Минтранса № 395 от 12.11.2021 г.

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



## События 2022 года

Парижский меморандум: В связи с приостановлением членства Российской Федерации в Парижском меморандуме, Россия не участвовала в заседании Комитета в 2022 году.

Токийский меморандум: 33-е заседание Комитета Токийского меморандума и 16-е заседание Технической рабочей группы состоялись в г. Лима (Перу) 14—17 ноября 2022 года и 10—11 ноября 2022 года соответственно в очно-дистанционном формате. В заседаниях Комитета и Рабочей группы в составе делегации Российской Федерации дистанционно приняли участие представители служб капитанов морских портов Владивосток, Находка (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»), Магадан (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: 22-е заседание Комитета Черноморского меморандума состоялось в период с 12 по 13 апреля 2022 года. Изначально планировалось очное проведение в Румынии, но из-за напряженной геополитической ситуации в регионе Секретариатом Черноморского меморандума было принято решение о дистанционном формате проведения. 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»), служб капитанов морских портов Новороссийск, Тамань, Туапсе (ФГБУ «АМП Черного моря»). Комитет рассмотрел ход исполнения предыдущих решений, результаты работы за год по Меморандуму и его членам на основе белых-серых-черных списков и системы целевых показателей региональных Меморандумов; обсудил вопросы, касающиеся технических процедур и руководств ГПК, концентрированных инспекционных кампаний (КИК), информационной системы и обмена информацией, оценки работы, проведенной межсессионными техническими группами, и программ технического сотрудничества. Комитет рассмотрел и одобрил: поправки в Применимые инструменты для включения Протокола 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года, с изменениями (CLC PROT 1992)

и Найробийской Международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года (NAIROBI WRC 2007); дальнейшие уточнения в Профиль риска судна (SRP) и Схему отбора в соответствии с Новым инспекционным режимом (NIR) для введения с 1 января 2023 года. Решено продолжить работу по внедрению Процедур запрета на заход (Banning procedures). В связи с беспокойной ситуацией в Регионе и полученной от Международной морской организации последней информацией касательно ГПК, Комитет, с целью облегчить положение моряков и их семей, рекомендовал инспекторам государственного портового контроля применять прагматичный и практичный подход при предъявлении просроченной документации, учитывая исключительный характер ситуации, а также принял решение издать Руководство по репатриации моряков в связи с напряженной ситуацией.

В соответствии с решениями Комитетов Парижского, Токийского и Черноморского Меморандумов, в период с 1 сентября по 30 ноября 2022 года в трех Меморандумах прошла совместная Концентрированная инспекционная кампания (КИК) по ПДНВ. В целях подготовки судов под флагом Российской Федерации и их экипажей к проверкам судов в рамках КИК, обеспечения информированности судовладельцев, а также с целью повышения профессионального уровня российских инспекторов государственного портового контроля в морских портах Российской Федерации в период с августа по ноябрь 2022 года проводилась национальная КИК на соответствие экипажей судов требованиям МК ПДНВ.

В связи с 5-летием вступления в силу Полярного кодекса, Комитетами Парижского и Токийского Меморандумов решено провести совместную инспекционную кампанию (ИК) по Полярному кодексу. ИК проходит в 2 этапа в 2022—2023 гг.: 1 этап состоялся в 2022 году, 2-й завершился в 2023 году. Предварительно в морских портах РФ проведена национальная ИК.

7 июня 2022 года на базе ИЦГПК в г. Москва состоялось 7-е заседание постоянной корреспондентской рабочей группы по государственному портовому контролю (РГ ГПК) в очно-дистанционном формате. Приняли участие представители Федерального агентства морского и речного транспорта, ИЦГПК, а также служб капитанов морских портов ФГБУ «АМП Западной Арктики», ФГБУ «АМП Балтийского моря», ФГБУ «АМП Азовского моря», ФГБУ «АМП Черного моря», ФГБУ «АМП Каспийского моря», ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики», ФГБУ «АМП Охотского моря».

и Татарского пролива», ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки». В ходе заседания обсуждались: основные изменения в ИС ГПК, временный порядок ГПК для портов ПМ в связи с приостановлением членства Российской Федерации в Парижском меморандуме, подготовка к КИК 2022 года по ПДНВ и ИК по Полярному кодексу, итоги последнего Комитета Черноморского меморандума.

8—9 ноября 2022 года в ИЦГПК (г. Москва) прошел общероссийский семинар инспекторов государственного портового контроля. Заседание прошло в очно-дистанционном формате. В семинаре в качестве докладчиков приняли участие представители Федерального агентства морского и речного транспорта, ФГБУ «Морспасслужба», ООО «Навгеоэксперт», ИЦГПК (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»), морских портов Мурманск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), «Большой порт Санкт-Петербург», Калининград (ФГБУ «АМП Балтийского моря»), Кавказ (ФГБУ «АМП Азовского моря»), Новороссийск (ФГБУ «АМП Черного моря»), Корсаков (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки»). В ходе семинара обсуждались: Венская конвенция о праве международных договоров, ГПК на рыболовных судах в Токийском меморандуме, представлены предварительные итоги работы ГПК за 2021—2022 годы и КИК по ПДНВ, некоторые особенности реализации процедур ГПК в связи с приказами Минтранса, международные и национальные требования к кибербезопасности на флоте РФ. Также по результатам обсуждения представлены предложения по информационным системам ГПК.

За 2022 год проведено 47 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;
- семинар инспекторов ГПК Парижского меморандума при Европейском агентстве по морской безопасности (EMSA) (начальная подготовка);
- экспертная подготовка по безопасности мореплавания и защите окружающей среды;
- начальные курсы подготовки инспекторов государственного портового контроля Токийского меморандума;
- семинар инспекторов ГПК Токийского меморандума;

- общероссийский семинар инспекторов государственного портового контроля;
- программы обмена опытом российских инспекторов ГПК.

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, включая ИК 2022 года;
- подготовка инспекторов государственного портового контроля по программе КИК по ПДНВ;
- 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;
- по проверкам судов по киберзащищенности в соответствии с требованиями РС.

Все программы подготовки проводились в дистанционном или очно-дистанционном формате.

В связи с приостановлением членства Российской Федерации в Парижском меморандуме, Секретариат ПМ и Европейское агентство по морской безопасности с марта отменили запланированное участие России во всех обучении, организуемых Меморандумом и EMSA.

С целью дальнейшего облегчения административной нагрузки в судоходстве, ввиду повышения запроса со стороны индустрии об унификации, стандартизации форматов и способов обмена информацией

между портом и судном и в порядке совершенствования требований Конвенции ФАЛ по электронному обмену информацией в 2019—2022 гг. разработаны поправки к Конвенции ФАЛ в отношении «Единого окна». Поправки были приняты в 2022 г. и вступят в силу 1 января 2024 г. Новые требования Конвенции ФАЛ, вступающие в силу 1 января 2024 г., предполагают обязательства государства-стороны принять меры для передачи через «единое окно» в электронном виде, как минимум, следующей информации / документов, связанных с заходом, отходом и оформлением судна: генеральная декларация; грузовая декларация; декларация о судовых припасах; декларация о личных вещах экипажа; судовая роль; список пассажиров; манифест опасных грузов; специальная декларация для почтовых отправок, как описано в действующих Актах Всемирного почтового союза; морская медико-санитарная декларация в соответствии с Международными медико-санитарными правилами; Свидетельство об освобождении судна от санитарного контроля или Свидетельство о прохождении судном санитарного контроля либо документ о его продлении в соответствии с Международными медико-санитарными правилами; связанные с охраной сведения, предусмотренные правилом XI-2/9.2.2 Конвенции СОЛАС-74; предварительная электронная информация о грузах для целей оценки таможенных рисков, как это предусмотрено Рамочными стандартами SAFE ВТамО; предварительное уведомление о доставке отходов в портовые приемные сооружения.

Требования также предусматривают, чтобы информация в электронной форме принималась независимо от того, откуда она поступает, если ее источник сертифицирован и аутентифицирован в соответствии с установленными процедурами; чтобы государство не требовало выполнение консульских формальностей и не взимало платежи и сборы в связи с предоставляемой информацией; чтобы информация, полученная до прихода или отхода судна, использовалась при осуществлении последующих процедур (не запрашивалась повторно одна и та же информация для связанных процедур по оформлению судна).



## 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	186	118	63,44%	9	4,84%
Токийский Меморандум	38	28	65,38%	2	0,00%
Черноморский Меморандум*	214	169	67,69%	0	0,00%
Средиземноморский Меморандум**	256	156	60,47%	1	0,00%
Служба береговой охраны США	0	0	0,00%	0	0,00%
Индийский Меморандум***	116	106	91,38%	1	0,86%
Латино-Американское соглашение о портовом контроле****	0	0	0,00%	0	0,00%
<b>Всего</b>	<b>810</b>	<b>577</b>	<b>71,23%</b>	<b>13</b>	<b>1,60%</b>

\* инспекции Румынии и Болгарии отнесены к Парижскому меморандуму;

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

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

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

По результатам 2022 года соотношение количества инспекций с замечаниями к общему количеству инспекций (уровень инспекций с замечаниями) составило около 71% от количества инспекций, уровень задержаний судов под Государственным флагом Российской Федерации в иностранных портах в 2022 году составил 1,6% (Таблица 1 и Рисунок 1).

### Инспекции российских судов за рубежом, 2022 г.

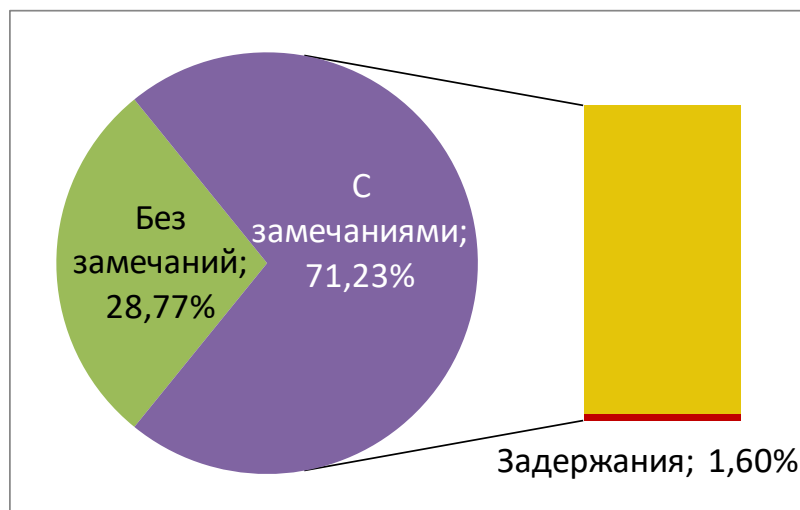


Рисунок 1

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

### Инспекции российских судов по меморандумам, 2022 г.

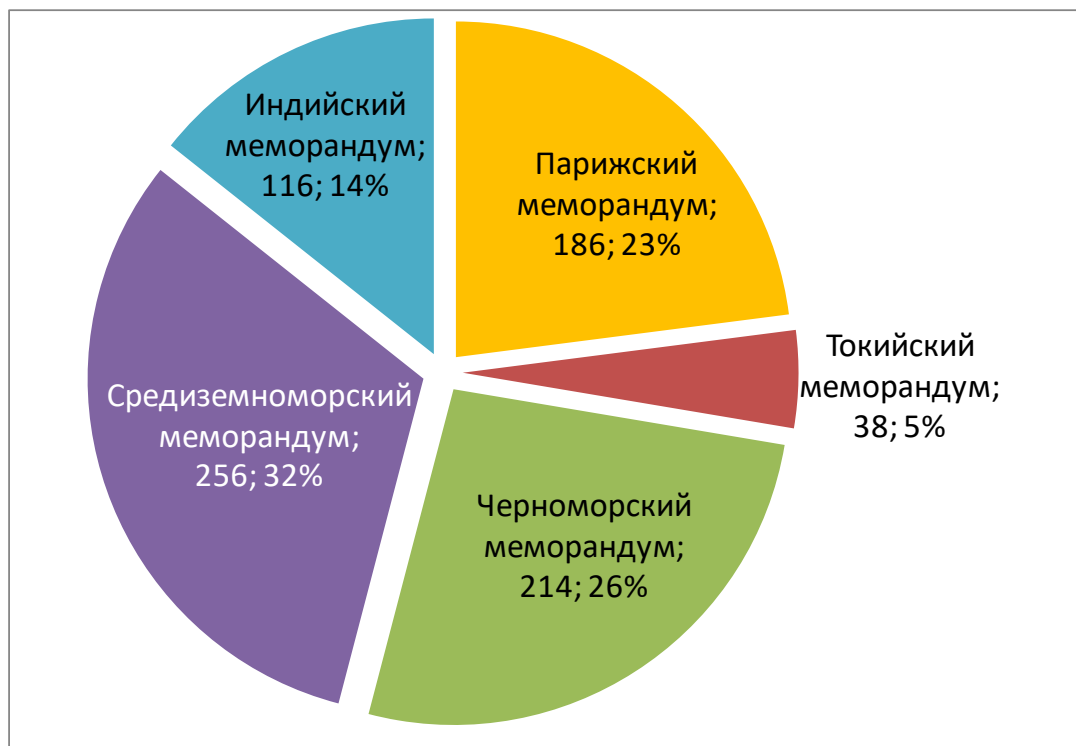


Рисунок 2

Вследствие приостановления членства Российской Федерации в Парижском меморандуме с весны 2022 года количество инспекций российских судов в портах Парижского меморандума опустилось с традиционно лидирующих позиций среди всех меморандумов и составило 23%. Наибольшее количество инспекций российских судов в иностранных портах по итогам 2022 года зарегистрировано в портах Средиземноморского меморандума (32%), далее по количеству проведенных инспекций следуют порты Черноморского меморандума (26%). Количество инспекций российских судов в иностранных портах Индийского меморандума составило 14% от всех инспекций, Токийского меморандума — 5%. 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 2022 года этот уровень составил 91%. Минимальный

же уровень инспекций российских судов с замечаниями зарегистрирован в портах Средиземноморского меморандума (60%) (Таблица 1).

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

### Инспекции российских судов за рубежом по меморандумам, 2022 г.

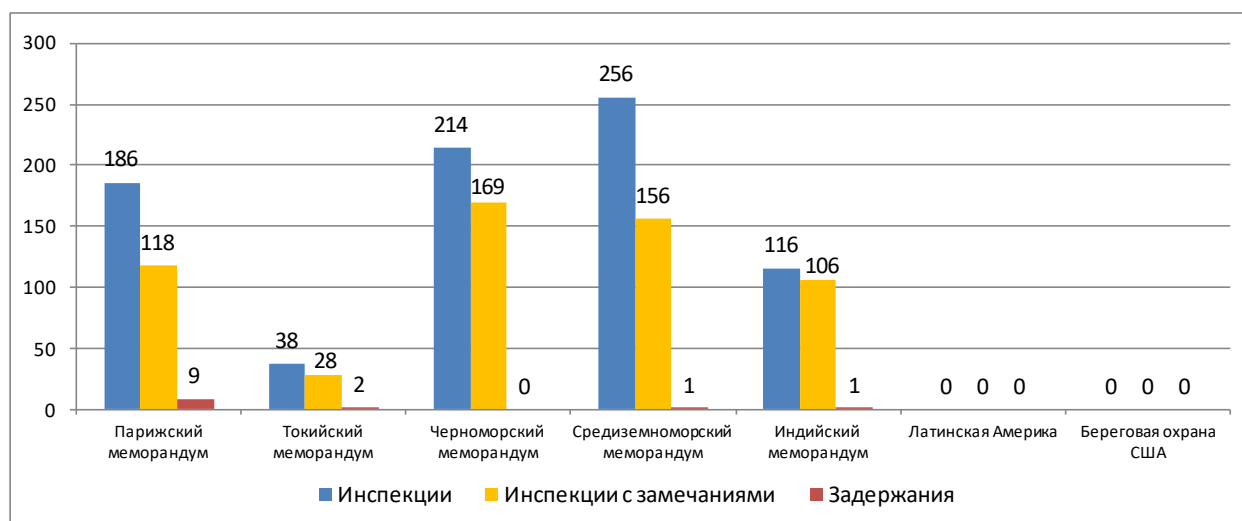


Рисунок 3

Сравнительные результаты инспектирования российских судов в иностранных портах в ретроспективе 2018—2022 гг. представлены на Рисунке 4.

### Инспекции российских судов в иностранных портах, 2018—2022 гг.

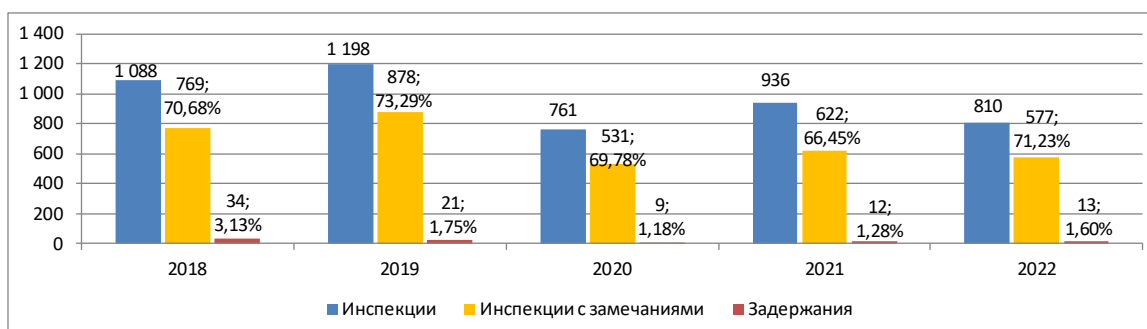


Рисунок 4

В соответствии с представленными сведениями количество инспекций российских судов в иностранных портах колеблется в интервале от 761 (2020 год) до 1 198 (2019 год).

В 2022 году показатели количества инспекций и количества инспекций с замечаниями снизились по отношению к 2021 году, превышая, однако, минимальные значения 2020 года и являясь вторыми 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, с одной стороны, и уменьшением судопотока в европейские порты со второго квартала 2022 года, с другой. Количество инспекций с задержаниями в абсолютных величинах незначительно превышает показатели 2020 и 2021 гг., при этом почти в 2 раза уступая значениям 2018 и 2019 гг. В относительных значениях по итогам 2022 года показатель количества инспекций с замечаниями незначительно превышает среднее значение за предыдущие 4 года, тогда как показатель количества задержаний — несколько ниже аналогичного среднего за предыдущие периоды. Необходимо отметить, что тенденция к снижению общего количества задержаний судов под российским флагом в иностранных портах, наблюдавшаяся с 2018 года, сменилась ростом показателя в 2021 году и продолжает расти. В 2022 году наблюдается увеличение количества случаев задержания российских судов относительно показателя 2021 года, при этом указанная динамика реализуется по большей части за счет портов Парижского меморандума.

Задержания зарегистрированы также в портах Токийского, Индийского и Средиземноморского меморандумов. В портах Черноморского меморандума и Латино-Американского соглашения о портовом контроле случаев задержаний российских судов не зарегистрировано, в связи с чем общее количество задержаний за 2022 год все еще демонстрирует низкое значение (Рисунок 5).

Полный список задержанных судов представлен в Приложении 1.



### Задержания российских судов за рубежом по меморандумам, 2018—2022 гг.

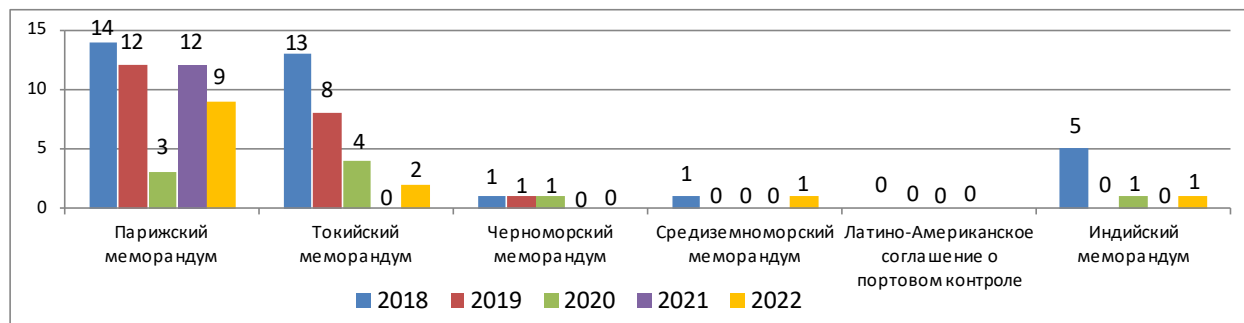


Рисунок 5

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 оставаться устойчивой, демонстрируя минимальное ослабление относительно значений 2019—2021 гг. 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

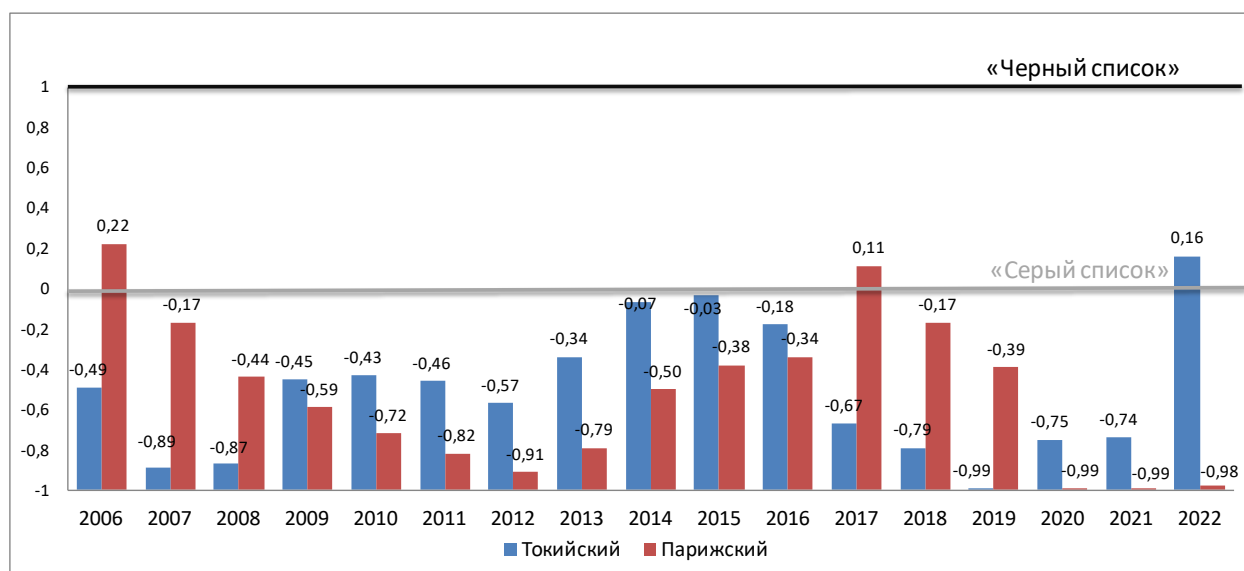


Рисунок 6

Позиции Российской Федерации в списке «белых» флагов в Токийском меморандуме удавалось сохранять за весь период наблюдения с 2006 года. По итогам 2014 и 2015 гг. наблюдалось максимальное приближение к списку «серых» флагов, однако положение в указанные периоды удалось удержать. В 2022 году впервые с 2006 года Российская Федерация попадает в список «серых» флагов в Токийском меморандуме (Рисунок 6). Ситуация вызвана 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 этом количество задержаний судов под российским флагом сохранилось на относительно неизменном уровне. Данные факторы негативно влияют на баланс общего количества инспекций и задержаний в трехлетнем периоде, применяемый при расчете статуса флага.

Необходимо отметить, что позиции Российской Федерации в Парижском и Токийском меморандумах в дальнейшем могут претерпеть ухудшение.

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 $\leq$ уровень задержаний < 2 x средний уровень за 3 последовательных года
Низкий - Low	2 x средний уровень за 3 последовательных года $\leq$ уровень задержаний

Рисунок 7

Учитывая, что средний уровень задержаний постоянно снижается в обоих меморандумах, требования к судам, в том числе и 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 2022 году в иностранных портах проведено 810 инспекций судов под флагом РФ, из них более 71% — инспекции с выявленными несоответствиями, 1,6% — инспекции, приведшие к задержанию судов. В Таблице 2 приведены сводные данные по инспектированию российских судов в иностранных портах по государствам порта.

Таблица 2

Государство порта	Количество инспекций	В т. ч. с недостатками	Процентное соотношение (%)	Количество задержаний	Процентное соотношение (%)
Бангладеш	4	3	75,00%	0	0,00%
Бельгия	8	6	75,00%	0	0,00%
Болгария	24	14	58,33%	0	0,00%

Государство порта	Количество инспекций	В т. ч. с недостатками	Процентное соотношение (%)	Количество задержаний	Процентное соотношение (%)
Великобритания	4	3	75,00%	1	25,00%
Вьетнам	5	4	80,00%	0	0,00%
Германия	6	5	83,33%	1	16,67%
Греция	26	9	34,62%	1	3,85%
Грузия	57	47	82,46%	0	0,00%
Дания	4	2	50,00%	0	0,00%
Египет	36	22	61,11%	0	0,00%
Израиль	17	11	64,71%	0	0,00%
Индия	1	1	100,00%	0	0,00%
Индонезия	1	1	100,00%	0	0,00%
Иордания	1	1	100,00%	0	0,00%
Иран, Исламская Республика	110	102	92,73%	1	0,91%
Ирландия	3	2	66,67%	0	0,00%
Испания	6	6	100,00%	0	0,00%
Италия	32	23	71,88%	3	9,38%
Кипр	4	4	100,00%	0	0,00%
Китай	9	8	88,89%	1	11,11%
Корея	11	7	63,64%	0	0,00%
Латвия	5	1	20,00%	0	0,00%
Ливан	5	4	80,00%	0	0,00%
Литва	4	1	25,00%	0	0,00%
Малайзия	1	0	0,00%	0	0,00%
Нидерланды	19	16	84,21%	1	5,26%
Норвегия	8	4	50,00%	1	12,50%
Оман	1	0	0,00%	0	0,00%
Папуа Новая Гвинея	1	0	0,00%	0	0,00%
Польша	3	3	100,00%	0	0,00%
Португалия	1	1	100,00%	0	0,00%
Румыния	16	13	81,25%	1	6,25%
Словения	1	0	0,00%	0	0,00%
Таиланд	2	1	50,00%	1	50,00%
Тунис	5	1	20,00%	0	0,00%
Турция	346	237	68,50%	1	0,29%
Украина	3	2	66,67%	0	0,00%
Франция	2	0	0,00%	0	0,00%
Хорватия	5	3	60,00%	0	0,00%



Государство порта	Количество инспекций	В т. ч. с недостатками	Процентное соотношение (%)	Количество задержаний	Процентное соотношение (%)
Эстония	5	2	40,00%	0	0,00%
Япония	8	7	87,50%	0	0,00%
<b>Всего</b>	<b>810</b>	<b>577</b>	<b>71,23%</b>	<b>13</b>	<b>1,60%</b>

Наибольшее количество инспекций российских судов в 2022 году зарегистрировано в портах Турции (43%), Ирана (14%), Грузии (7%), Египта и Италии (по 4%). Инспекции в этих странах составляют 72% всех инспекций судов под флагом Российской Федерации (Таблица 2).

Государства, в которых российские суда инспектировались наиболее часто в ретроспективе 2018—2022 гг., представлены на Рисунке 8.

### Государства, наиболее часто инспектировавшие российские суда, 2018—2022 гг.

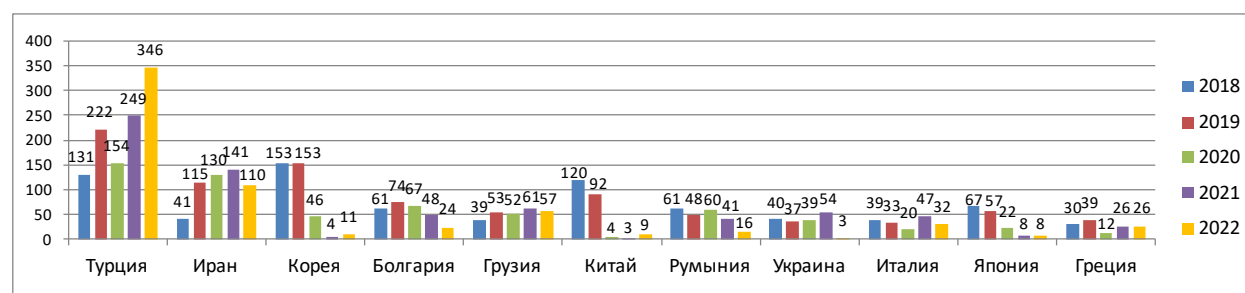


Рисунок 8

В 2022 году существенно возросло количество инспекций судов под флагом РФ в портах Турции (на 83% относительно среднего показателя 2018—2021 гг.); показатель 2022 года является максимальным за пятилетний период.

Рост количества инспекций в 2022 году относительно значений 2021 года наблюдается по государствам Токийского меморандума: в портах Республики Кореи и Китая проинспектировано в 3 раза больше судов, чем в прошлом году.

Количество инспекций в портах Японии сохраняется на уровне 2021 года, демонстрируя резкое сокращение относительно средних показателей 2018—2020 гг. (в 6 раз), что могло быть вызвано в том числе длящейся сложной эпидемиологической ситуацией в связи с COVID-19 и соответствующими введенными ограничениями на посещение судов,

и минимальный показатель за пятилетний период. В сравнении с максимальным значением 2018 года показатель 2022 года сократился более чем в 8 раз. Количество инспекций в портах Греции также сохраняется на уровне 2021 года, демонстрируя соответствие среднему значению 2018—2020 гг.

Количество инспекций в портах Грузии в ретроспективе пятилетнего периода демонстрирует переменную динамику, при этом значение 2022 года превышает на 11% среднее значение 2018—2021 гг.

По итогам 2022 года тенденция увеличения количества инспекций в портах Ирана, наблюдавшаяся в предыдущие 4 года, сменилась спадом, и показатель 2022 года незначительно превышает среднее значение 2018—2021 гг.

Количество инспекций в портах Италии, продемонстрировавшее скачок в 2021 году, по итогам 2022 года вернулось к среднему значению за период 2018—2020 гг.

С 2019 года наблюдается снижение количества инспекций в портах Болгарии в среднем на 29% в год. Показатель 2022 года является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода.

Аналогичная ситуация сокращения показателя зарегистрирована и в портах Румынии. За пятилетний период темпы ежегодного снижения значения составили в среднем 22% в год, и показатель 2022 года является минимальным за период 2018—2022 гг.

Наиболее значительное сокращение количества инспекций наблюдается в портах Украины. По итогам 2022 года показатель в 14 раз снизился относительно значений 2018—2021 гг., став практически нулевым, что является следствием изменения внешнеполитических условий.

Тенденция к значительному снижению количества инспекций российских судов в Токийском меморандуме за период 2019—2021 гг. (в среднем на 32% 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 2022 года в 5 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, 2018—2022 гг.

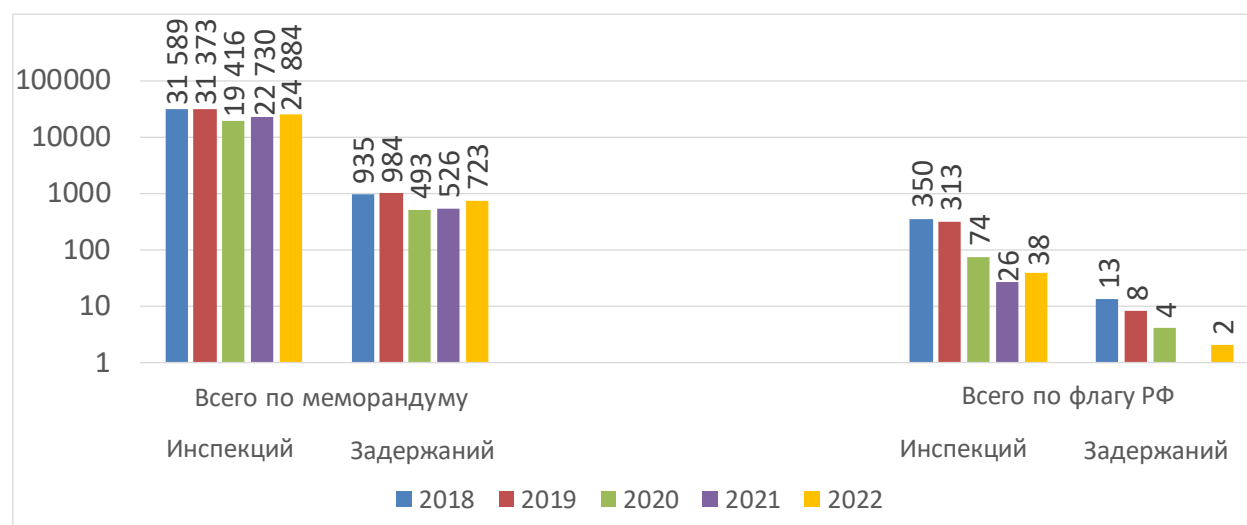


Рисунок 9

В среднем процент инспекций с несоответствиями на российских судах в 2022 году составил 71,2%.

Из 41 государства, где инспектировались российские суда в 2022 году, в 5 государствах уровень инспекций с несоответствиями оказался выше среднего уровня инспекций российских судов среди данных государств (Рисунок 10).

### Государства с наибольшим процентом инспекций российских судов с замечаниями, 2022 г.

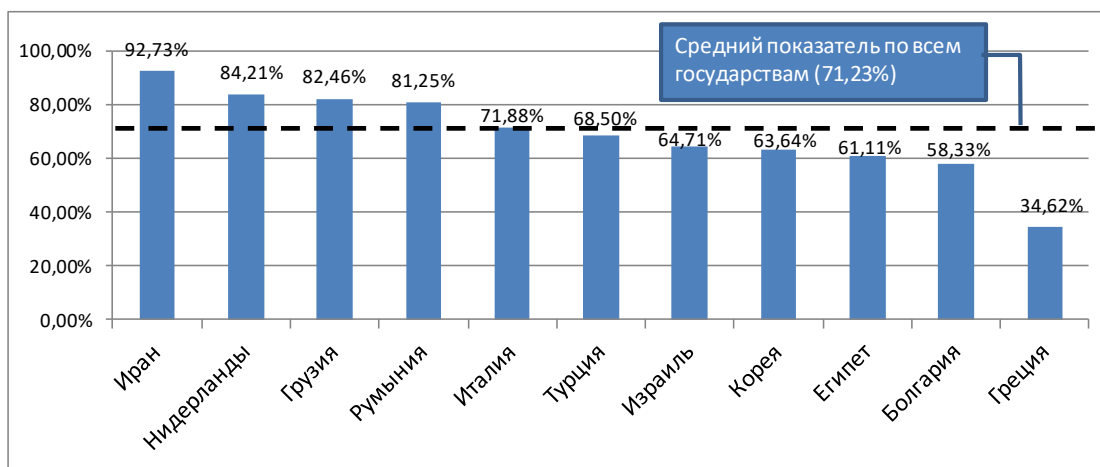


Рисунок 10

Наибольшее соотношение инспекций с замечаниями на российских судах к общему числу инспекций наблюдается в Иране (93% инспекций), Нидерландах (84% инспекций), Грузии (82% инспекций), Румынии (81% инспекций) и Италии (72% 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 2022 году зарегистрировано одно задержание после периода двухлетнего отсутствия задержаний (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 до 2017 года. Однако с 2017 года фиксируется резкое снижение указанного показателя, и по итогам 2019—2022 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 связи с чем Турция и Украина уже не присутствуют на Рисунок 11.



### Государства, наиболее часто задерживавшие российские суда, 2018—2022 гг.

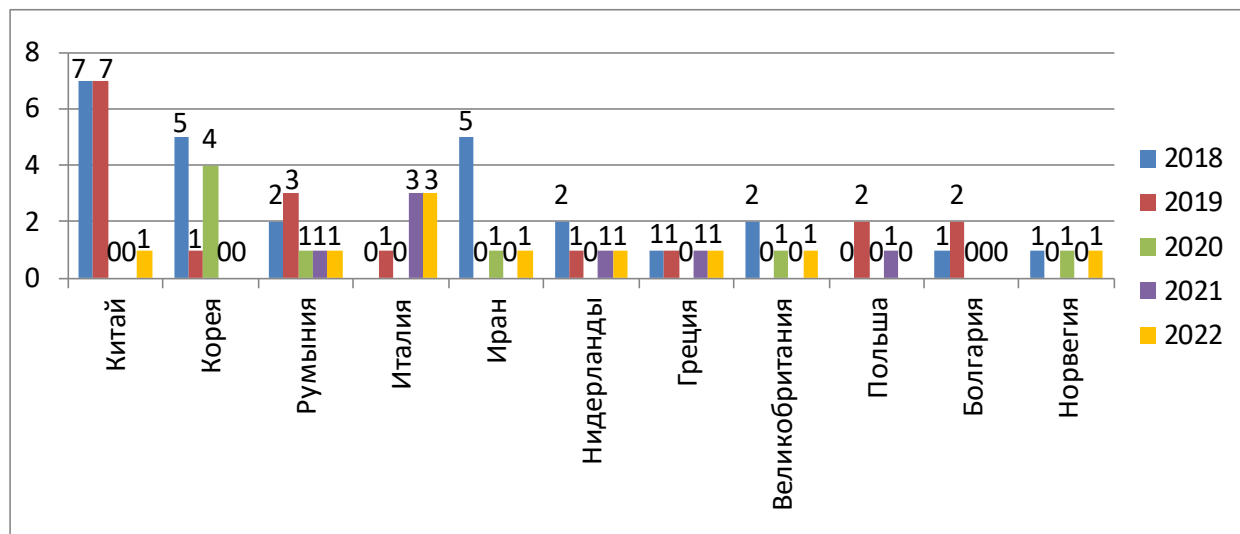


Рисунок 11

По результатам 2022 года наибольшее количество задержаний судов под флагом России второй год подряд зарегистрировано в портах Италии (3 задержания). При этом наблюдается значительный рост показателя относительно 2020 года; в ретроспективе пятилетнего периода отмечается переменная динамика показателя.

Количество задержаний в портах Румынии третий год подряд демонстрирует сохранение на уровне 1 задержания за год. Показатели последних трех лет снизились относительно значений 2018—2019 гг.

В портах Нидерландов второй год подряд регистрируется по одному задержанию, при этом в 2018—2020 гг. наблюдалось стабильное снижение количества задержаний вплоть до нуля. Аналогичная ситуация с сохранением стабильного уровня задержаний за последние 2 года наблюдается в портах Греции. В ретроспективе пятилетнего периода ежегодно за исключением 2020 года регистрировалось по одному задержанию судов под российским флагом.

После двухлетнего перерыва с нулевым количеством задержаний по итогам 2022 года зарегистрировано 1 задержание судна под российским флагом в порту Китая. В ретроспективе пятилетнего периода Китай лидирует по суммарному количеству задержаний среди остальных государств, за счет значительного количества задержаний, сохранявшегося в период 2018—

2019 гг. Наличие даже незначительного количества задержаний в портах государств Токийского меморандума за последние 3 года чревато высокой вероятностью попадания Российской Федерации в списки «серых» флагов в Токийском меморандуме. В портах Республики Кореи последние 2 года задержаний не регистрируется, однако высокие суммарные показатели количества задержаний за 2018—2020 гг. определяют позицию Республики Кореи на втором месте среди всех государств по суммарному количеству задержаний за 5 лет. Значительный рост количества задержаний с 2019 на 2020 гг. до 4 задержаний за 2020 год при одновременном снижении общего количества проверок судов под флагом РФ негативно влияет на риск попадания Российской Федерации в списки «серых» флагов в Токийском меморандуме.

Значительный рост количества задержаний в портах Ирана по итогам 2018 года в дальнейшем сменился снижением с переменной динамикой показателя и ежегодным чередованием наличия и отсутствия задержаний за год. По итогам 2022 года зарегистрировано одно задержание. Аналогичная ситуация регистрируется в портах Великобритании: после максимального количества задержаний за 5 лет по итогам 2018 года наблюдается ежегодное чередование наличия 1 задержания и отсутствия задержаний. В 2022 году зарегистрировано одно задержание. В ретроспективе пятилетнего периода переменная динамика количества задержаний наблюдается также в портах Норвегии: показатель ежегодно чередуется с нуля до 1 задержания, и по итогам 2022 года зарегистрировано одно задержание. В портах Польши пик количества задержаний за период 2018—2022 гг. пришелся на 2019 год, после чего динамика показателя характеризуется чередованием наличия и отсутствия задержаний, и в 2022 году задержаний не регистрировалось. После роста показателя в портах Болгарии в 2018—2019 гг. за период последних трех лет задержаний судов под флагом России не регистрируется.

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

Средний показатель инспекций с задержаниями по государствам в 2022 году составил 1,6%. 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 2022 году, кроме Ирана: Таиланд (50% — 1 инспекция с задержанием, из всего 2 инспекций), Великобритания (25% — 1 инспекция с задержанием), Германия (16,7% — 1 инспекция с задержанием), Норвегия (12,5% — 1 инспекция с задержанием), Китай (11,1% — 1 инспекция с задержанием), Италия (9,4% — 3 инспекции с задержанием), Румыния (6,3% — 1 инспекция с задержанием), Израиль (5,9% — 1 инспекция с задержанием), Нидерланды (5,3% — 1 инспекция с задержанием), Греция (3,8% — 1 инспекция с задержанием).

### Государства с наибольшим процентом инспекций с задержаниями, 2022 г.

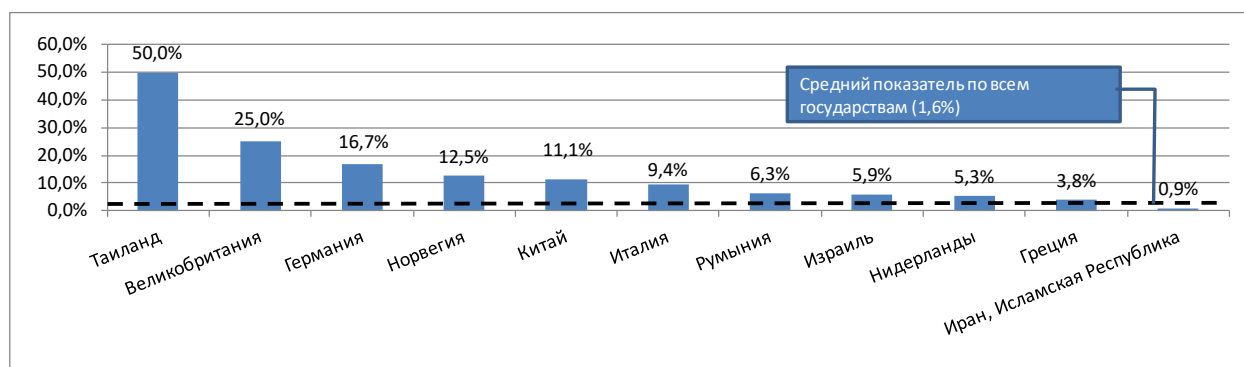


Рисунок 12

### 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 2018 по 2022 гг.

Так, за 2022 год на российских судах выявлено 2 377 несоответствий, что на 6% меньше (или на 154 несоответствия меньше), чем в предыдущем году. При этом количество инспекций в 2022 году также снизилось на 13% (на 126 инспекций) относительно показателя 2021 года.

Количество недостатков, выявленных на российских судах в иностранных портах в период с 2018 по 2022 гг., колеблется от 2 200 (в 2020 году) до 4 100 (в 2019 году).

По итогам 2022 года показатель незначительно ослабил позиции относительно прошлого года и приблизился к минимальному за пятилетний период значению, зарегистрированному 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, с учетом возможного влияния внешнеполитической ситуации и снижением судозахода российских судов в европейские порты. При этом значение 2022 года по-прежнему уступает показателям 2018—2019 гг.

### Количество недостатков, выявленных на российских судах за рубежом, 2018—2022 гг.

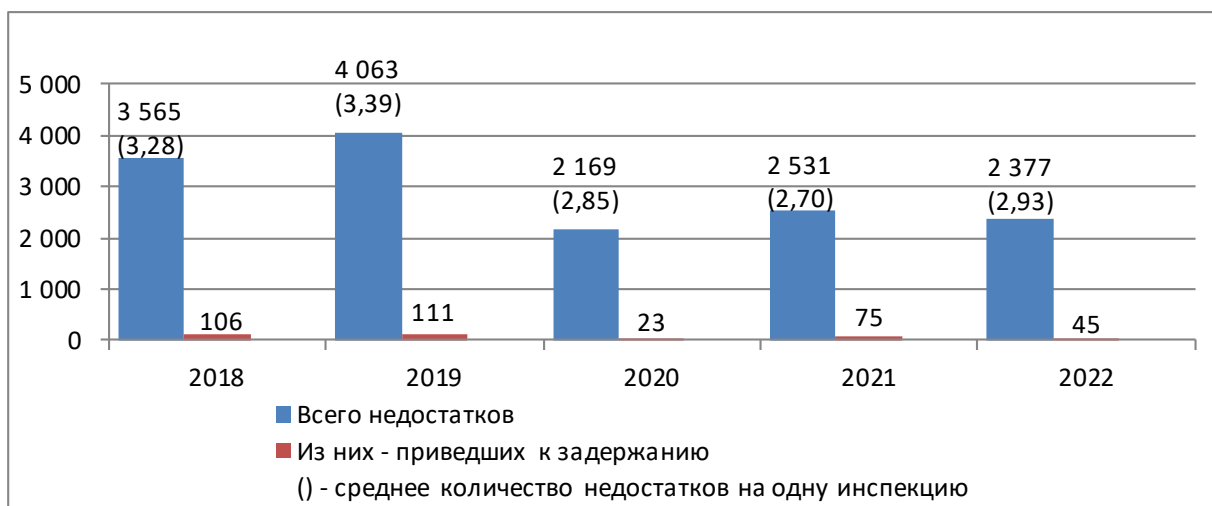


Рисунок 13

В соответствии с данными, представленными на Рисунке 13, среднее количество несоответствий на 1 инспекцию колеблется от 2,7 (в 2021 году) до 3,4 (в 2019 году). В ретроспективе пятилетнего периода показатель среднего количества несоответствий на 1 инспекцию в 2022 году демонстрирует незначительное снижение относительно среднего значения за 2018—2021 гг., превышая показатели предыдущих двух лет.

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 (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))
Навигация	376	15,82%	6	1,60%	13,33%
Средства борьбы с пожаром	304	12,79%	7	2,30%	15,56%
Спасательные средства	207	8,71%	2	0,97%	4,44%
Свидетельства и документация — Судовые документы и журналы	197	8,29%	0	0,00%	0,00%
Остойчивость, конструкция и оборудование	144	6,06%	1	0,69%	2,22%
Условия жизни и труда — Условия труда	142	5,97%	0	0,00%	0,00%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	140	5,89%	0	0,00%	0,00%
Аварийные системы	111	4,67%	7	6,31%	15,56%
Свидетельства и документация — Судовые свидетельства	96	4,04%	6	6,25%	13,33%
Водонепроницаемость/герметичность	91	3,83%	0	0,00%	0,00%
Радиооборудование	76	3,20%	0	0,00%	0,00%
Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	70	2,94%	0	0,00%	0,00%
МКУБ	61	2,57%	10	16,39%	22,22%
Условия жизни и труда — Условия жизни	51	2,15%	0	0,00%	0,00%
Свидетельства и документация — Дипломы и свидетельства экипажа	46	1,94%	3	6,52%	6,67%
ОСПС	43	1,81%	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	41	1,72%	0	0,00%	0,00%
Условия труда — жилые помещения, места отдыха, питание	34	1,43%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения — Балластные воды	25	1,05%	0	0,00%	0,00%
Сигналы тревоги	24	1,01%	1	4,17%	2,22%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение V	23	0,97%	0	0,00%	0,00%
Грузовые операции, включая оборудования	20	0,84%	0	0,00%	0,00%
Другое	19	0,80%	1	5,26%	2,22%
Опасные грузы	10	0,42%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение IV	7	0,29%	0	0,00%	0,00%
Условия труда — условия найма	7	0,29%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение VI	6	0,25%	1	16,67%	2,22%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение III	4	0,17%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение II	1	0,04%	0	0,00%	0,00%
Условия труда — минимальные требования к морякам	1	0,04%	0	0,00%	0,00%
<b>Всего</b>	<b>2 377</b>		<b>45</b>	<b>1,89%*</b>	

\* 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» (15,82%), «Средства борьбы с пожаром» (12,79%), «Спасательные средства» (8,71%), «Свидетельства и документация — Судовые документы и журналы» (8,29%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (6,06%), «Условия жизни и труда — Условия труда» (5,97%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (5,89%), «Аварийные системы» (4,67%), «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» (4,04%). Эти категории несоответствий в сумме составляют 72% всех несоответствий, обнаруженных на судах под флагом Российской Федерации в 2022 году.

### Категории несоответствий, выявленных на российских судах за рубежом в 2022 году

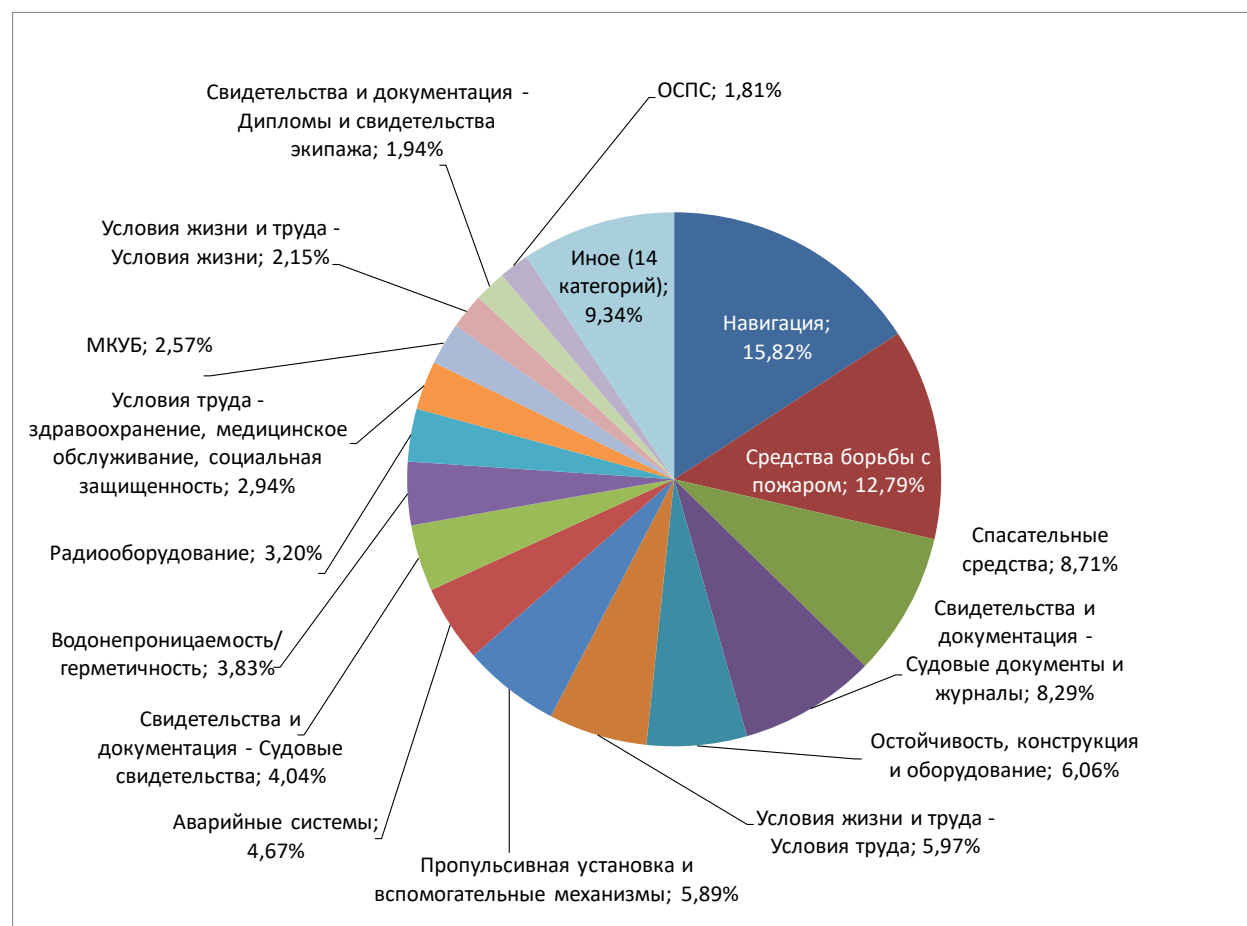


Рисунок 14

Основные недостатки по категориям в ретроспективе 2018—2022 гг. наглядно изображены на Рисунке 15. Категории недостатков представлены в порядке убывания.

## Количество основных недостатков, выявленных на российских судах за рубежом, 2018—2022 гг.

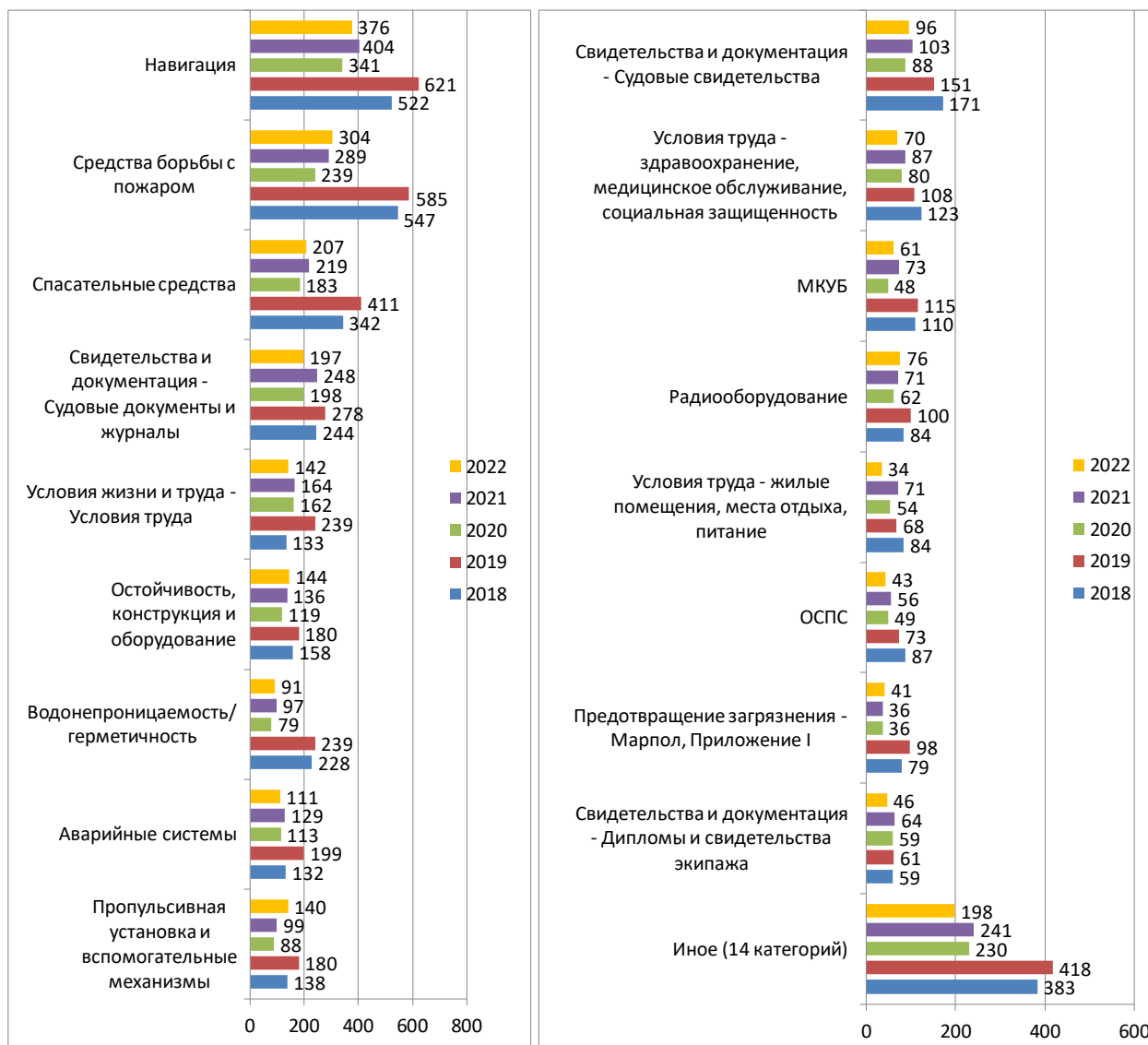


Рисунок 15

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

В 2022 году по большинству категорий (по 13 категориям из 18) зарегистрировано снижение количества несоответствий относительно уровня 2021 года, что может быть отнесено за счет снижения количества судозаходов в европейские порты со второго квартала 2022 года. При этом показатель 2022 года превышает среднее значение 2018—2021 гг. по единственной категории из всех: «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (на 11%).

В основном в ретроспективе пятилетнего периода наблюдается тенденция сохранения относительно стабильного уровня количества несоответствий по большинству категорий в последние 3 года, сниженного относительно значений периода до эпидемии COVID-19 (2018—2019 гг.).

Наименьшее сокращение количества несоответствий по итогам 2022 года в сравнении со средним значением 2018—2021 гг. зарегистрировано по категориям «Остойчивость, конструкция и оборудование» (на 3%) и «Радиооборудование» (на 4%). По указанным категориям наблюдается незначительный рост показателя за последние 3 года. Аналогичная тенденция постепенного повышения количества несоответствий за период 2020—2022 гг. регистрируется по категории «Средства борьбы с пожаром» (в среднем на 13% в год). По категории «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I» показатель 2022 года незначительно вырос по отношению к сохранявшимся на одном уровне значениям 2020—2021 гг., что дает среднегодовой рост на 7%.

Рост количества несоответствий по категории «Свидетельства и документация — Дипломы и свидетельства экипажа», наблюдавшийся в предыдущие 4 года, по итогам 2022 года сменился сокращением показателя на 24% от среднего за период 2018—2021 гг., показатель 2022 года является минимальным за пятилетний период.

По 7 категориям («Свидетельства и документация — Дипломы и свидетельства экипажа», «ОСПС», «Условия труда — жилые помещения, места отдыха, питание», «Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность», «Аварийные системы», «Свидетельства и документация — Судовые документы и журналы») показатель 2022 года является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода 2018—2022 гг.

Наиболее значительное снижение показателя 2022 года относительно среднего значения 2018—2021 гг. зарегистрировано по категориям «Условия труда — жилые помещения, места отдыха, питание» (на 51%), «Водонепроницаемость/герметичность» (на 43%), «ОСПС» (на 35%) и «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I» (на 34%).

Высокие ежегодные средние темпы сокращения количества несоответствий в ретроспективе пятилетнего периода наблюдаются

по категориям «Условия труда — жилые помещения, места отдыха, питание» (в среднем на 15% в год), «ОСПС» (в среднем на 14% в год), «Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (в среднем на 12% в год).

Из выявленных несоответствий 2% оказались серьезными несоответствиями, приведшими к задержанию судов. На Рисунке 16 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 2022 году

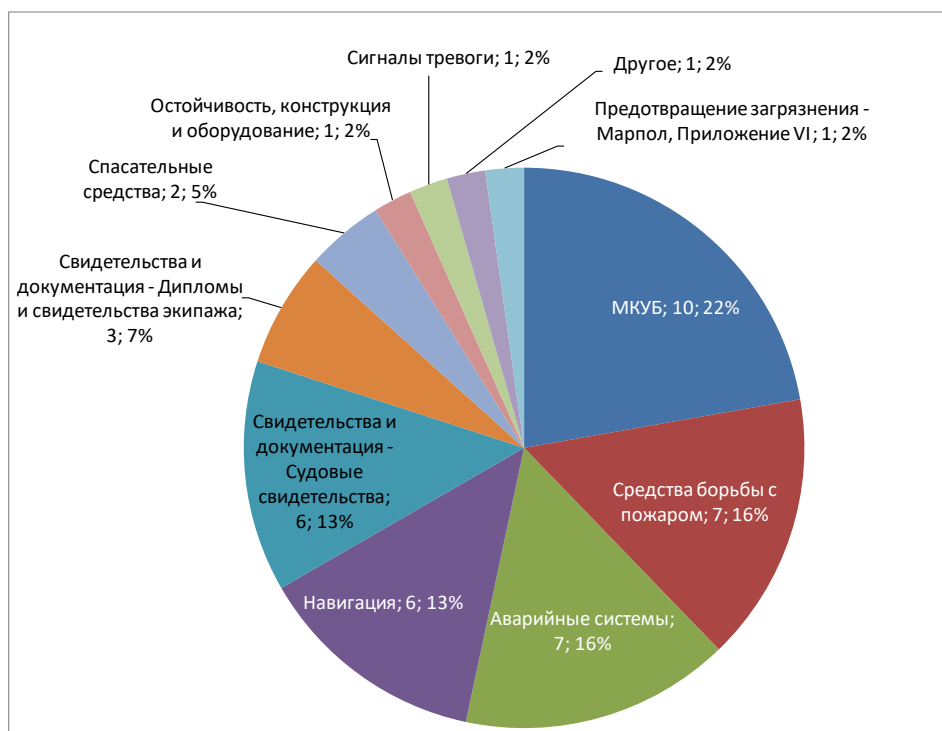


Рисунок 16

Около 80% серьезных несоответствий было выявлено в категориях: «МКУБ» (22%), «Средства борьбы с пожаром» и «Аварийные системы» (по 16%), «Навигация» и «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» (по 13%).

В 2022 году первое место среди всех несоответствий, приведших к задержаниям, занимают несоответствия в категории «МКУБ». Второе место с небольшим отрывом разделено между категориями «Средства борьбы с пожаром» и «Аварийные системы».

На Рисунке 17 представлено общее количество несоответствий, приведших к задержаниям российских судов, в ретроспективе 2018—2022 гг.

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

В 2022 году задержания не регистрировались по 8 категориям: «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение IV», «Водонепроницаемость/Герметичность», «Грузовые операции, включая оборудования», «Условия труда — жилые помещения, места отдыха, питание», «Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность», «Радиооборудование», «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I», Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», при этом по категории «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I» задержания отсутствуют третий год подряд, с 2020 года.

Показатель 2022 года по категории «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» демонстрирует значительный рост за последние 4 года, отражая второе после максимального значение за период 2018—2022 гг., при этом в предыдущие 2 года задержания не регистрировались.

По итогам 2022 года тенденция к росту количества задержаний за последние 3 года регистрируется также по категориям «Аварийные системы» и «МКУБ», при этом, показатель 2022 года по категории «Аварийные системы» почти в 3 раза превышает среднее значение 2020 и 2021 гг. По указанным категориям показатели 2022 года являются вторыми после максимальных в ретроспективе пятилетнего периода. Рост количества несоответствий, приведших к задержаниям, по итогам 2022 года относительно нулевого значения 2021 года зарегистрирован по категории «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение VI».

По большинству категорий по итогам 2022 года наблюдается снижение показателей по сравнению с 2021 годом. Наиболее значительное сокращение зарегистрировано по категориям «Остойчивость, конструкция и оборудование» (сокращение в 7 раз, показатель 2022 года сравнялся

со значением 2020 года, являясь минимальным за пятилетний период), «Спасательные средства» (сокращение в 3 раза, показатель 2022 года сравнялся со значением 2020 года, являясь минимальным за пятилетний период) и «Средства борьбы с пожаром» (сокращение в 2 раза, показатель 2022 года является вторым после минимального за пятилетний период).

В течение пяти лет показатель по категории «Навигация» демонстрировал смешанную динамику роста и снижения с максимальным значением по итогам 2019 года. Минимальное значение за период 2018—2022 гг. зафиксировано по итогам 2022 года и соответствует значениям 2018 и 2020 гг.

### Количество основных недостатков, ставших причиной задержания российских судов за рубежом, 2018—2022 гг.

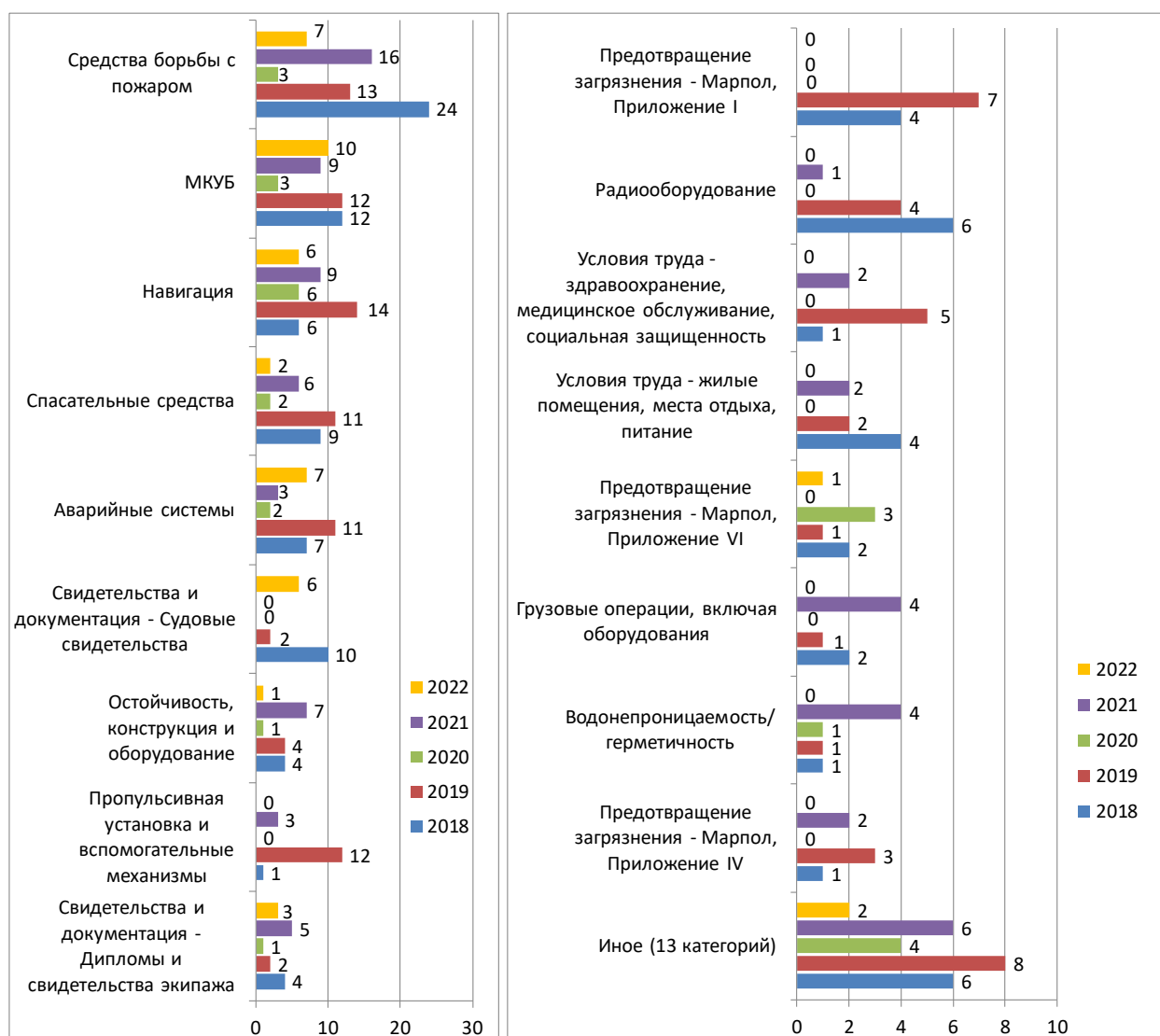


Рисунок 17



В сравнении со средними значениями 2018—2021 гг. показатель 2022 года вырос по трем категориям. Так, в категории «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» наблюдается рост значения в 2 раза (на 100%) от среднего за предыдущие периоды. По категории «Аварийные системы» рост составил 22%, по категории «МКУБ» — 11%. По категории Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение VI значение 2022 года соответствует среднему показателю предыдущих четырех лет.

Наибольшее снижение относительно усредненного показателя 2018—2021 гг. по итогам 2022 года наблюдается по категориям «Остойчивость, конструкция и оборудование» и «Спасательные средства» (в 4 раза), а также «Средства борьбы с пожаром» (в 2 раза).

В категории «Иное» наблюдается тенденция к снижению показателя в ретроспективе пятилетнего периода, и значение 2022 года является минимальным за пятилетний период, продемонстрировав сокращение в 3 раза относительно среднего показателя 2018—2021 гг.

Несоответствия, за которые суда под флагом РФ были задержаны в 2022 году в иностранных портах, в категории «Средства борьбы с пожаром» распределились как представлено на Рисунке 18.

### **Категория «Средства борьбы с пожаром» — задержания российских судов за рубежом, 2022 г.**



**Рисунок 18**

Наибольшее количество несоответствий, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах, зарегистрировано по «Противопожарным заслонкам» (29% от общего количества несоответствий, приведших к задержанию в категории «Средства борьбы с пожаром»). По остальным подкатегориям зарегистрировано по 1 несоответствию (по 14%), приведшему к задержанию.

Несоответствия, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах в 2022 году, в категории «Навигация» распределены как представлено на Рисунке 19.

### Категория «Навигация» — задержания российских судов за рубежом, 2022 г.



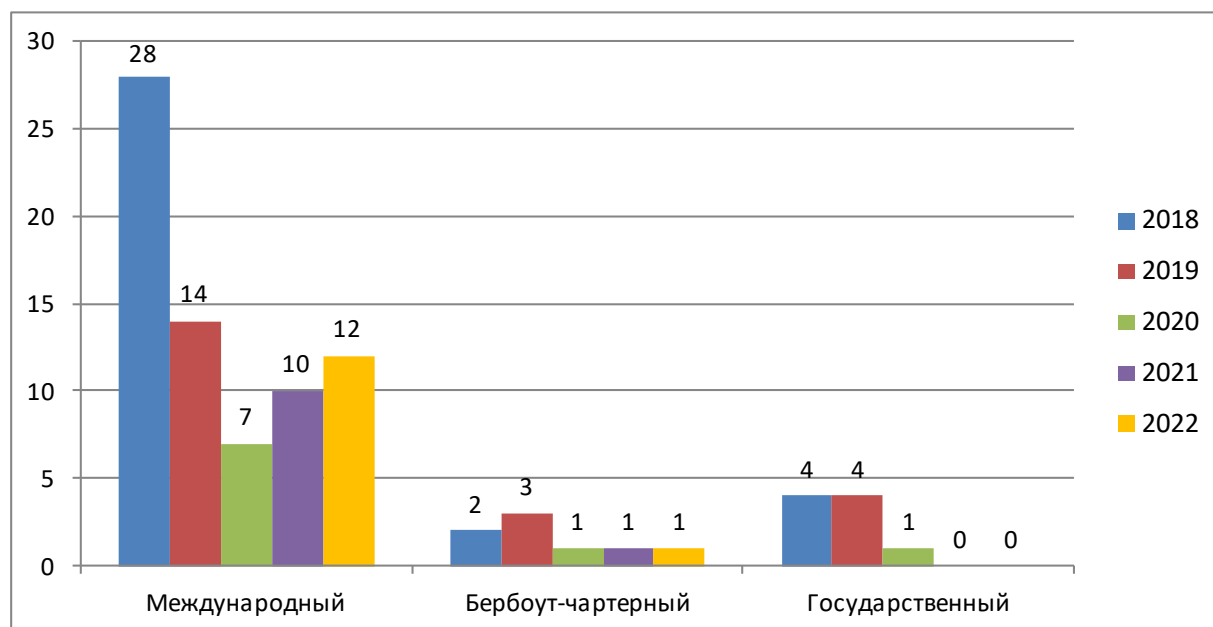
Рисунок 19

Наибольшее количество несоответствий, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах, зарегистрировано из-за категории «Карты» (33% от общего количества несоответствий, приведших к задержанию в категории «Навигация»). По остальным подкатегориям зарегистрировано по 1 несоответствию (по 17%), приведшему к задержанию.

Из 13 зарегистрированных задержаний российских судов в иностранных портах: 12 (92%) судов на момент задержания зарегистрированы в международном реестре, 1 судно (8%) на момент задержания

зарегистрировано в государственном бербоут-чартерном реестре (Рисунок 20).

**Количество задержанных российских судов  
за рубежом по реестрам, 2018—2022 гг.**



**Рисунок 20**

В отношении задержанных в 2022 году в иностранных портах российских судов необходимо отметить следующие факты:

- большинство случаев задержаний зарегистрированы в портах Парижского меморандума;
- в 5 случаях из 13 (38%) в отношении задержанного судна осуществлялся осмотр в российском порту менее чем за 90 дней до задержания;
- в 3 случаях задержанное судно оформлялось на выход из российского порта менее чем за 1 месяц до задержания;
- компаний, имеющих более одного задержания, не зарегистрировано.

## Выводы:

- Российская Федерация как государство флага по итогам 2022 года впервые оказывается в списке «серых» флагов Токийского меморандума вследствие резкого снижения количества инспекций российских судов в период 2020—2022 гг. при неизменном количестве задержаний, и соответствующего увеличения уровня задержаний по флагу за трехлетний период, оставаясь при этом в списке «белых» флагов в Парижском меморандуме.
- в 2022 году показатели количества инспекций и количества инспекций с замечаниями снизились по отношению к 2021 году, превышая, однако, минимальные значения 2020 года и являясь вторыми после минимальных за пятилетний период, что может быть отнесено за счет снижения судопотока в европейские порты.
- начиная с 2015 года количество задержаний российских судов в иностранных портах демонстрировало тенденцию к снижению, сменившуюся ростом с 2021 года; по итогам 2022 года задержано 13 судов, что на 1 судно больше показателя 2021 года;
- среднее количество несоответствий на 1 инспекцию колеблется от 2,7 (в 2021 году) до 3,4 (в 2019 году). В ретроспективе пятилетнего периода показатель в 2022 году демонстрирует незначительное снижение относительно среднего значения за 2018—2021 гг., превышая показатели предыдущих двух лет;
- на протяжении пяти лет основными категориями, по которым выявляется наибольшее количество несоответствий, остаются следующие: «Навигация», «Средства борьбы с пожаром», «Спасательные средства»;
- в 38% случаев задержанные российские суда подвергались осмотру в российском порту менее чем за 90 дней до задержания.

## 2. Контроль российских судов в российских портах

### 2.1. Сводные данные по российским портам

Количество судозаходов (общее и индивидуальных судов) рассчитано по данным Информационной системы государственного портового контроля Модуль «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах Российской Федерации» (ИС PortCall), введенного в эксплуатацию приказом Минтранса № 140 от 20.08.2009 (ред. от 22.03.2010) (Таблица 4)<sup>3</sup>.

Таблица 4

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	%
Азов	2 832	502	419	134	285	249	87,37%	2	0,70%
Александровск-Сахалинский	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Амдерма	9	6	3	0	3	0	0,00%	0	0,00%
Анадырь	42	20	12	7	5	4	80,00%	0	0,00%
Анапа	54	36	112	33	79	38	48,10%	1	1,27%
Архангельск	4 414	428	680	190	490	308	62,86%	35	7,14%
Астрахань	2 170	491	714	312	402	337	83,83%	2	0,50%
Беломорск	261	104	40	1	39	26	66,67%	0	0,00%
Беринговский	21	15	0	0	0	0	-	0	-
Большой Камень	101	36	15	3	12	7	58,33%	0	0,00%
Бошняково	13	4	29	16	13	13	100,00%	0	0,00%
Ванино	619	70	45	18	27	15	55,56%	0	0,00%
Варандей	94	7	0	0	0	0	-	0	-
Витино	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Владивосток	3 497	681	1 812	887	925	890	96,22%	7	0,76%
Восточный	736	137	56	32	24	21	87,50%	0	0,00%
Выборг	60	23	13	3	10	5	50,00%	0	0,00%
Высоцк	298	65	36	1	35	12	34,29%	0	0,00%
Геленджик	82	43	61	23	38	23	60,53%	0	0,00%
Де-Кастри	56	35	2	1	1	1	100,00%	1	100,00%
Диксон	42	28	10	4	6	5	83,33%	0	0,00%
Дудинка	687	169	15	4	11	9	81,82%	0	0,00%
Евпатория	139	19	29	4	25	25	100,00%	0	0,00%
Ейск	615	207	113	54	59	51	86,44%	0	0,00%
Зарубино	1 017	178	148	64	84	83	98,81%	0	0,00%
Кавказ	4 625	587	85	21	64	62	96,88%	2	3,13%
Калининград	921	159	428	160	268	212	79,10%	1	0,37%
Кандалакша	7	5	4	0	4	0	0,00%	0	0,00%
Кемь	3	3	5	0	5	4	80,00%	0	0,00%
Керчь	316	114	162	73	89	84	94,38%	0	0,00%

<sup>3</sup> На момент изготовления брошюры действует приказ Минтранса № 395 от 12.11.2021 г.

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	%
Корсаков	1 259	193	275	166	109	105	96,33%	3	2,75%
Крабозаводск	311	36	25	9	16	9	56,25%	0	0,00%
Красногорск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Курильск	236	49	15	4	11	8	72,73%	0	0,00%
Магадан	191	56	54	17	37	27	72,97%	1	2,70%
Малокурильское	261	43	36	16	20	18	90,00%	0	0,00%
Махачкала	227	78	75	26	49	31	63,27%	0	0,00%
Мезень	17	9	3	2	1	1	100,00%	0	0,00%
Москальво	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Мурманск	2 168	374	951	503	448	359	80,13%	8	1,79%
Набиль	4	4	6	4	2	2	100,00%	0	0,00%
Нарьян-Мар	18	10	6	0	6	5	83,33%	0	0,00%
Находка	2 052	371	316	94	222	193	86,94%	11	4,95%
Находка-нефтепорт	0	0	139	83	56	52	92,86%	3	5,36%
Невельск	443	75	109	47	62	43	69,35%	1	1,61%
Николаевск-на-Амуре	697	133	89	3	86	16	18,60%	0	0,00%
Новороссийск	1 382	312	513	253	260	236	90,77%	3	1,15%
Ольга	128	21	8	4	4	4	100,00%	0	0,00%
Оля	188	81	65	26	39	38	97,44%	0	0,00%
Онега	26	17	26	8	18	11	61,11%	0	0,00%
Охотск	110	43	31	6	25	11	44,00%	2	8,00%
Певек	97	49	17	8	9	9	100,00%	1	11,11%
Петропавловск-Камчатский	1 671	425	587	260	327	257	78,59%	14	4,28%
Пластун	657	52	43	14	29	28	96,55%	0	0,00%
Поронайск	14	7	67	32	35	33	94,29%	1	2,86%
Посьет	74	28	7	3	4	3	75,00%	0	0,00%
Пригородное	13	9	5	0	5	1	20,00%	0	0,00%
Приморск	82	20	27	6	21	8	38,10%	0	0,00%
Приморско-Ахтарск	4	4	1	0	1	1	100,00%	0	0,00%
Провидения	21	12	1	0	1	0	0,00%	0	0,00%
Ростов-на-Дону	4 635	773	655	166	489	382	78,12%	12	2,45%
Рудная Пристань	90	16	4	1	3	2	66,67%	0	0,00%
Сабетта	526	185	171	64	107	74	69,16%	1	0,93%
Санкт-Петербург	2 141	473	710	216	494	214	43,32%	3	0,61%
Светлая	78	16	6	2	4	3	75,00%	0	0,00%
Севастополь	320	114	496	37	459	67	14,60%	4	0,87%
Северо-Курильск	311	95	9	3	6	6	100,00%	0	0,00%
Славянка	785	164	45	4	41	35	85,37%	0	0,00%
Советская Гавань	405	95	70	38	32	32	100,00%	0	0,00%
Соловки	68	27	12	3	9	5	55,56%	0	0,00%
Сочи	140	116	235	36	199	36	18,09%	0	0,00%
Таганрог	401	160	49	0	49	48	97,96%	0	0,00%
Тамань	483	72	42	17	25	16	64,00%	1	4,00%
Темрюк	749	215	138	51	87	77	88,51%	2	2,30%
Тикси	47	25	5	0	5	5	100,00%	0	0,00%
Туапсе	316	100	82	30	52	41	78,85%	8	15,38%
Углегорск	3	2	11	7	4	4	100,00%	0	0,00%



Порты / терминалы	Судозаходов		Осматров						
	всего	инд. судов	всего	контр. осмотров	осмотров	с недостатками		отказов в выдаче разрешения на выход из порта	
						кол-во	%	кол-во	%
Усть-Луга	872	122	151	48	103	72	69,90%	6	5,83%
Феодосия	50	16	20	0	20	6	30,00%	0	0,00%
Хатанга	37	17	29	14	15	15	100,00%	0	0,00%
Холмск	1 223	86	149	95	54	47	87,04%	1	1,85%
Чажма	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Шахтерск	163	25	84	49	35	33	94,29%	3	8,57%
Эгвекино	35	16	5	0	5	4	80,00%	0	0,00%
Южно-Курильск	1 563	100	68	27	41	40	97,56%	0	0,00%
Ялта	141	93	151	58	93	73	78,49%	0	0,00%
<b>Всего по РФ</b>	<b>51 665</b>	<b>4 514</b>	<b>11 942</b>	<b>4 605</b>	<b>7 337</b>	<b>5 330</b>	<b>72,65%</b>	<b>140</b>	<b>1,91%</b>

Сведения о судозаходе / индивидуальном судозаходе во временном интервале с 2018 по 2022 гг. представлены на Рисунке 21. Сведения представлены на основании данных, собранных ИС PortCall, и зависят от информации, представленной капитанами морских портов.

### Судозаход российских судов в российских портах, 2018—2022 гг.

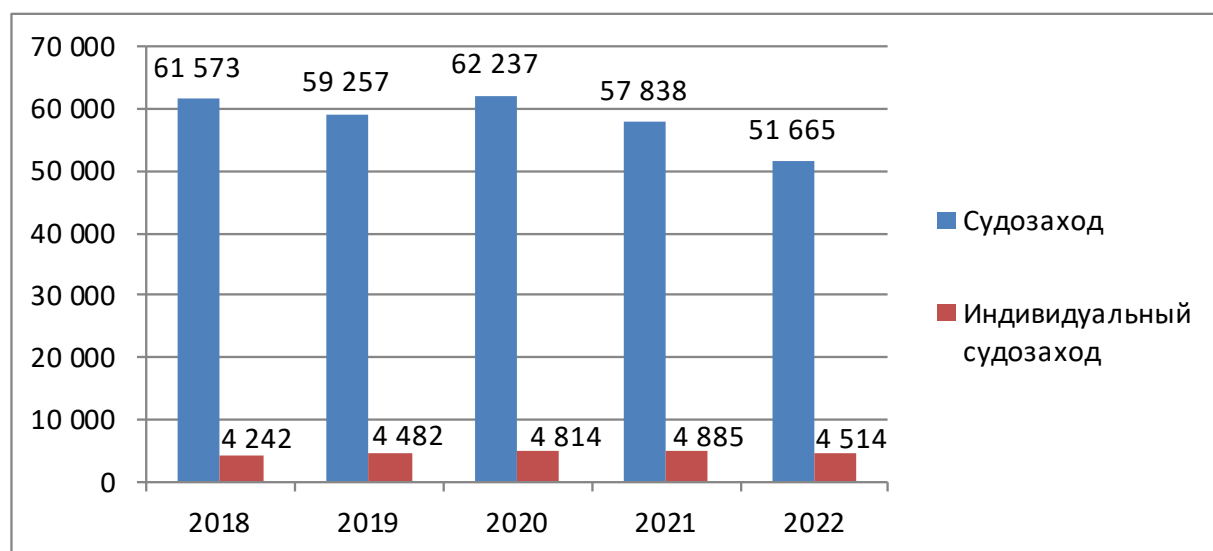


Рисунок 21

С 2018 года наблюдается постепенное снижение количества зарегистрированных судозаходов. Временное увеличение, наблюдавшееся в 2020 году, сменилось по итогам 2021—2022 гг. дальнейшим сокращением

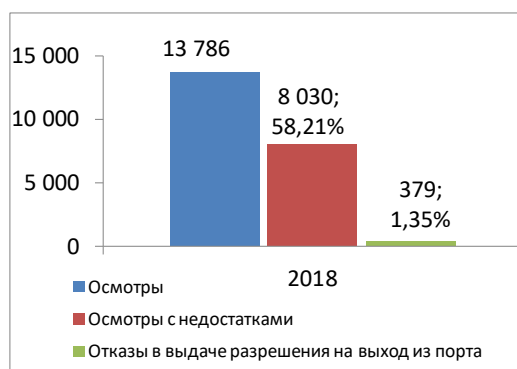
показателя до минимального за пятилетний период. Значение 2022 года на 11% (на 6 173 судозахода) ниже показателя 2021 года.

В ретроспективе пятилетнего периода количество индивидуальных судов под российским флагом, заходящих в российские порты, демонстрировало постоянный рост вплоть до 2021 года, однако по итогам 2022 года показало снижение до значения ниже среднего за предыдущие 4 года (сокращение на 92 индивидуальных судна, на 8%).

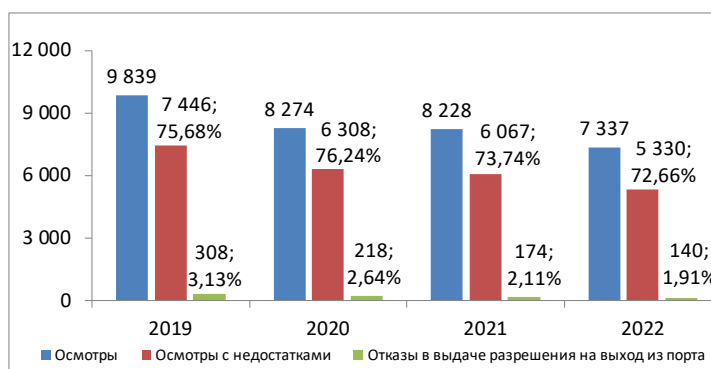
До 2019 года при подсчете осмотров судов в российских портах учитывались как собственно осмотры, так и контрольные осмотры. С 2019 года введен отдельный учет «осмотров» и «контрольных осмотров». В статусе «контрольный осмотр» принимаются все осмотры, не содержащие вновь выявленные несоответствия.

Всего на российских судах в российских портах в 2022 году проведено около 7 тыс. осмотров. Из них 72,7% — осмотры с недостатками (выявленными несоответствиями конвенционным требованиям). Зарегистрировано 140 случаев отказа судну в разрешении на выход из порта, что составляет 1,9% от количества осмотров (Рисунок 22). Данные за 2018 год представлены справочно.

**Осмотры российских судов  
в российских портах, 2018 гг.**



**Осмотры российских судов  
в российских портах, 2019—2022 гг.**



**Рисунок 22**

С учетом старой методики, показатель количества осмотров по итогам 2018 года составил почти 14 000 осмотров. Процент осмотров с недостатками составил 58,2%, тогда как процент осмотров с отказами в выдаче разрешения на выход судна из порта — 1,3%.

С 2019 года расчет количества осмотров и осмотров с недостатками производится по новой методике. В четырехлетнем периоде наблюдается постепенное снижение количества осмотров, показатель по итогам 2022 года достиг минимального значения за 4 года. В 2022 году проведено на 16% осмотров меньше, чем в среднем за 2019—2021 гг.

Процент осмотров с несоответствиями в период 2019—2022 гг. демонстрирует общую тенденцию к снижению с незначительным ростом лишь по итогам 2020 года. Показатель 2022 года демонстрирует минимальное значение за четырехлетний период, снизившись относительно среднего аналогичного значения за 2019—2021 гг. на 2,6 процентных пункта.

Максимальное количество отказов в выдаче разрешения на выход из порта за период 2018—2022 гг. в арифметическом выражении (379 отказов) зарегистрировано в 2018 году; минимальное — в 2022 году (140 отказов). Показатель 2022 года ниже среднего значения 2018—2021 гг. на 48%.

В процентном выражении показатель количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта в 2018 г. составил 1,35%, однако не подлежит сравнению с аналогичными показателями более поздних периодов.

С 2019 года наблюдается постоянное снижение количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта в процентном выражении (в среднем на 15% в год), и по итогам 2022 года зарегистрировано минимальное значение за последние 4 года, составившее менее 2% (Рисунок 22).

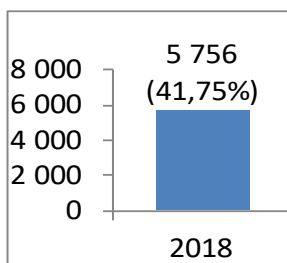
## **2.2. Структура недостатков, выявленных на российских судах в российских портах**

В российских портах регистрируется достаточно большое количество осмотров без недостатков. На Рисунке 23 представлены данные за 2022 год. Данные за 2018—2021 гг. представлены справочно.

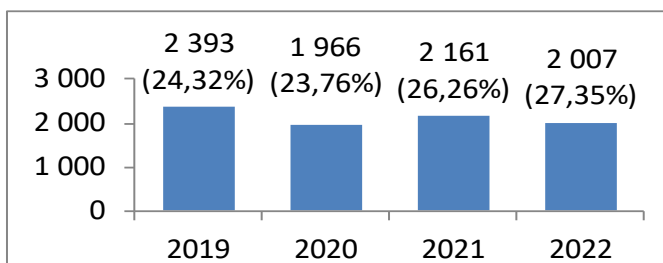
Показатель количества осмотров без недостатков по итогам 2018 года составил более 5 500 осмотров, однако не подлежит сравнению с аналогичными показателями более поздних периодов. В 2022 году в российских портах зарегистрировано около 2 000 осмотров без недостатков, составивших 27% от всех осмотров (Рисунок 23). В четырехлетнем периоде

наблюдается переменная динамика показателя количества осмотров без недостатков в абсолютном выражении, с общей тенденцией к снижению показателя, и по итогам 2022 года значение демонстрирует незначительное (менее 8%) отклонение в меньшую сторону от среднего показателя 2019—2021 гг., являясь при этом вторым после минимального за последние 4 года. В относительных значениях показатель 2022 года является максимальным за 4 года, превышая среднее значение 2019—2021 гг. на 10% (на 2,6 процентных пункта); за четырехлетний период общая тенденция динамики показателя характеризуется постепенным повышением значения.

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



**Осмотры российских судов  
в российских портах без  
недостатков, 2019—2022 гг.**



**Рисунок 23**

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 2022 году приведены в Таблице 5 и на Рисунках 24 и 25.

**Таблица 5**

Порты / терминалы	всего	Порты / терминалы	всего	Порты / терминалы	всего
Большой Камень	1	Мурманск	59	Рудная Пристань	1
Владивосток	6	Находка	13	Сабетта	9
Выборг	3	Находка-нефтепорт	12	Санкт-Петербург	6
Высоцк	2	Невельск	1	Советская Гавань	2
Де-Кастри	15	Николаевск-на-Амуре	1	Сочи	3
Дудинка	7	Охотск	2	Темрюк	9
Ейск	1	Певек	1	Усть-Луга	1
Калининград	1	Петропавловск-Камчатский	11	Хатанга	2
Махачкала	7	Ростов-на-Дону	1	Холмск	3

Всего за 2022 год зафиксировано 180 случаев использования функции регистрации непроведения осмотра в ИСГС.

### Использование функции непроведения осмотра, 2022 г.

По меморандумам

По АМП

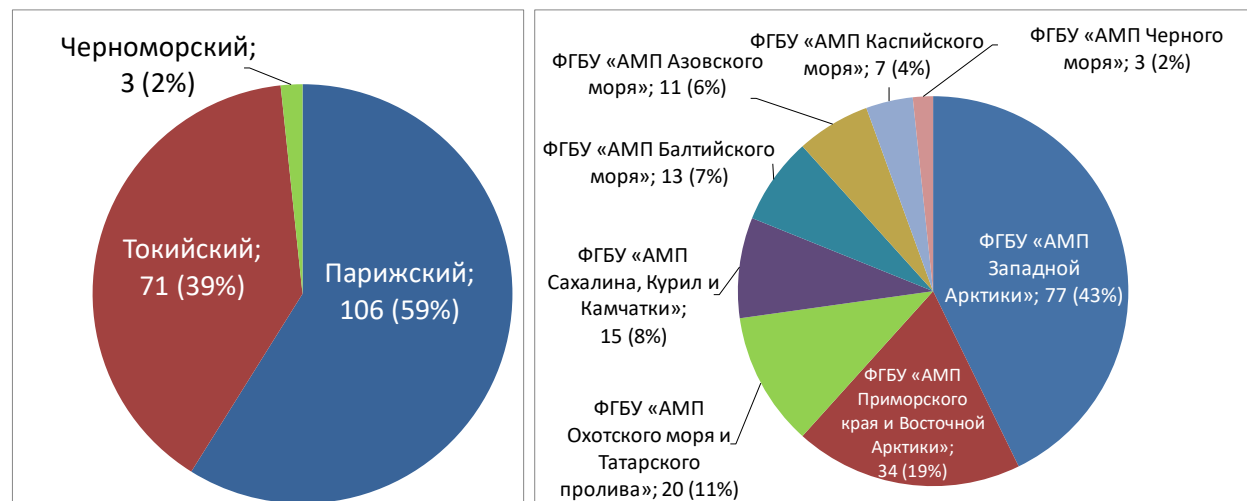


Рисунок 24

### Использование функции непроведения осмотра по видам причин, 2022 г.

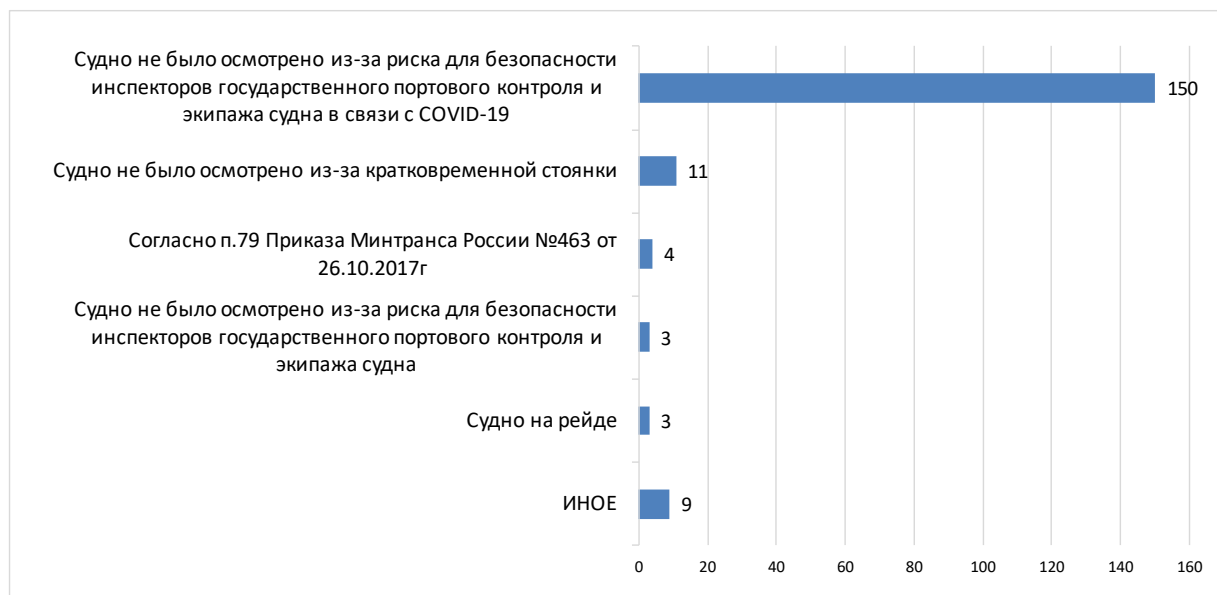


Рисунок 25

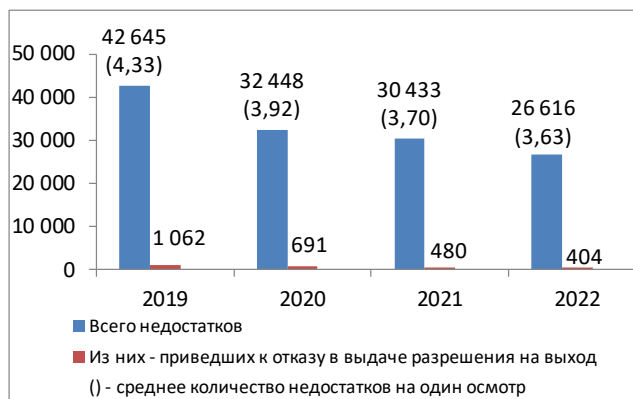
Количество недостатков, выявленных за пятилетний период 2018—2022 гг., подлежит сравнению в абсолютных значениях. В ретроспективе пятилетнего периода количество недостатков колеблется от 27 до 49 тыс. в год, при этом минимальное количество выявленных

недостатков зафиксировано в 2022 году, а максимальное — в 2018 году (Рисунок 26). В 2022 году выявлено немногим более 26,5 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. С 2019 года наблюдается сокращение количества выявленных несоответствий. Значение 2022 года ниже аналогичного среднего показателя 2018—2021 гг. на 34%.

**Количество недостатков,  
выявленных на российских судах  
в российских портах, 2018 г.**



**Количество недостатков,  
выявленных на российских судах  
в российских портах, 2019—2022 гг.**



**Рисунок 26**

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 24% в год). Максимальное значение за пятилетний период зафиксировано в 2018 году, минимальное — в 2022 году. В 2022 году указанный показатель составил немногим более 400 недостатков, что более чем в 2 раза ниже среднего значения 2018—2021 гг. и является минимальным значением за пятилетний период.

Расчет среднего количества недостатков на 1 осмотр различен для периодов 2018 г. и 2019—2022 гг. Среднее количество недостатков на 1 осмотр для 2018 г. составляет 3,6 недостатка на 1 осмотр. В 2022 году с учетом новой методики расчета данный показатель составил 3,6 несоответствия на 1 осмотр, что на 9% ниже среднего значения 2019—2021 гг. и является минимальным показателем за четырехлетний период.



## Уровень количества недостатков на 1 осмотр по портам

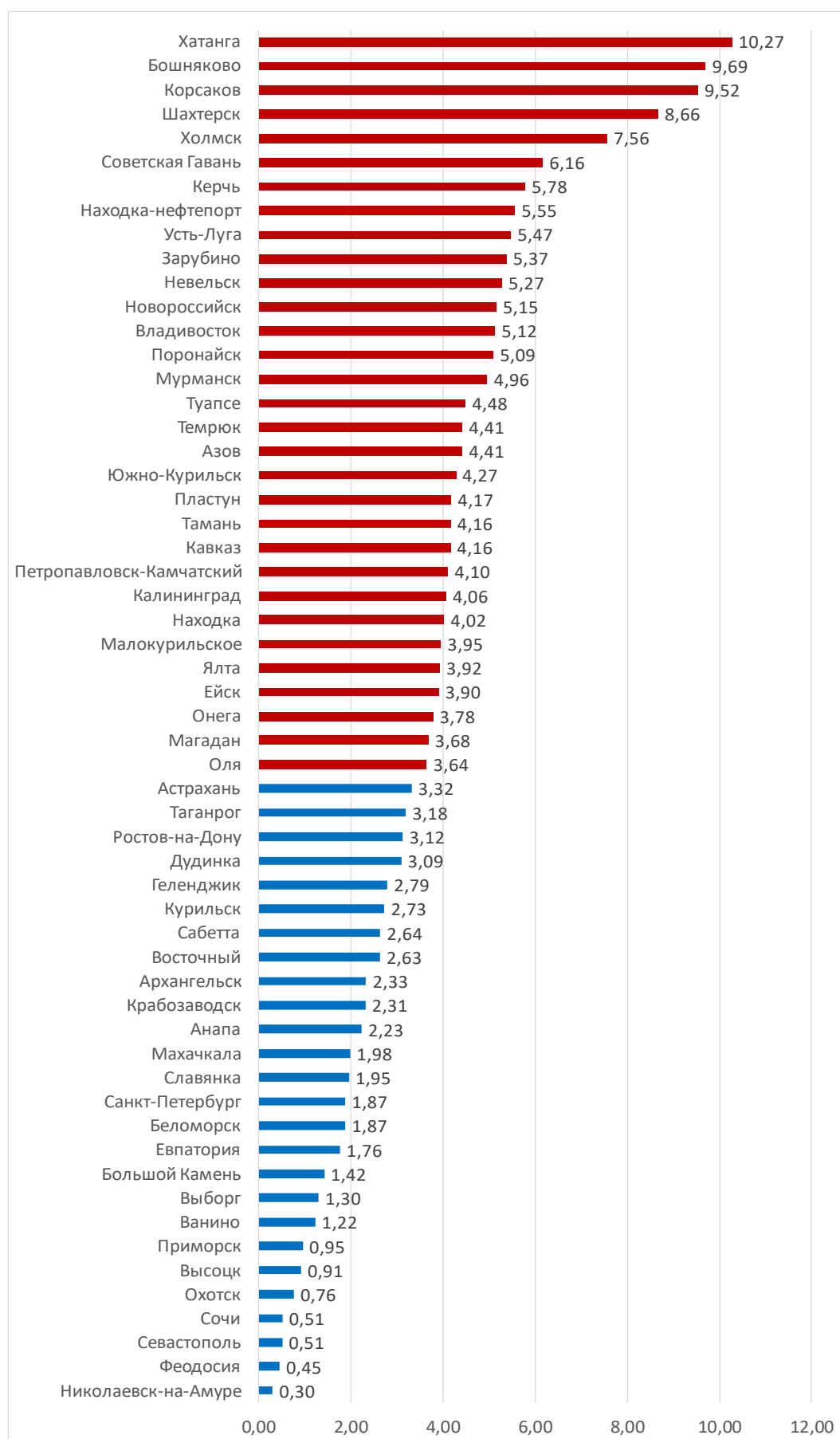


Рисунок 27

На Рисунке 27 представлен средний уровень количества недостатков, выявленных на судах под флагом РФ в портах Российской Федерации в 2022 году. В расчет принимались порты с количеством осмотров 10 и более.

Максимальный показатель зарегистрирован в Хатанге и составил примерно 10 недостатков на 1 осмотр. Минимальный показатель зарегистрирован в Николаевске-на-Амуре — в среднем 1 недостаток на 3 осмотра.

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

Таблица 6

Категория недостатков	Кол-во	Процент от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от общего кол-ва недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от всех недостатков по категории
Навигация	4 689	17,62%	48	11,88%	1,02%
Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	3 539	13,30%	15	3,71%	0,42%
Спасательные средства	2 646	9,94%	30	7,43%	1,13%
Свидетельства и документация — Судовые документы и журналы	1 905	7,16%	8	1,98%	0,42%
Средства борьбы с пожаром	1 511	5,68%	46	11,39%	3,04%
Аварийные системы	1 459	5,48%	23	5,69%	1,58%
Водонепроницаемость/герметичность	1 439	5,41%	20	4,95%	1,39%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	1 405	5,28%	19	4,70%	1,35%
Другое	1 162	4,37%	22	5,45%	1,89%
Радиооборудование	1 071	4,02%	6	1,49%	0,56%
Свидетельства и документация — Судовые свидетельства	924	3,47%	52	12,87%	5,63%
Остойчивость, конструкция и оборудование	923	3,47%	22	5,45%	2,38%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I	672	2,52%	15	3,71%	2,23%

Категория недостатков	Кол-во	Процент от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от общего кол-ва недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от всех недостатков по категории
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение V	628	2,36%	2	0,50%	0,32%
Свидетельства и документация — Дипломы и свидетельства экипажа	601	2,26%	19	4,70%	3,16%
МКУБ	501	1,88%	39	9,65%	7,78%
Условия труда — жилые помещения, места отдыха, питание	350	1,31%	3	0,74%	0,86%
ОСПС	280	1,05%	2	0,50%	0,71%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение VI	166	0,62%	1	0,25%	0,60%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение IV	160	0,60%	7	1,73%	4,38%
Сигналы тревоги	124	0,47%	2	0,50%	1,61%
Предотвращение загрязнения — Балластные воды	116	0,44%	0	0,00%	0,00%
Условия жизни и труда — Условия жизни	94	0,35%	0	0,00%	0,00%
Грузовые операции, включая оборудования	82	0,31%	0	0,00%	0,00%
Условия труда — условия найма	63	0,24%	1	0,25%	1,59%
Условия труда — минимальные требования к морякам	44	0,17%	2	0,50%	4,55%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение III	29	0,11%	0	0,00%	0,00%
Опасные грузы	24	0,09%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение II	5	0,02%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения — Антиобрастающие системы	4	0,02%	0	0,00%	0,00%
<b>Всего</b>	<b>26 616</b>		<b>404</b>		<b>1,52%</b>

Основные категории выявленных в 2022 году недостатков: «Навигация» — 17,6%; «Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — 13,3%; «Спасательные средства» — 9,9%; «Свидетельства и документация — Судовые документы

и журналы» — 7,2%; «Средства борьбы с пожаром» — 5,7%; «Аварийные системы» — 5,5%; «Водонепроницаемость/герметичность» — 5,4%; «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 5,3%. В сумме эти недостатки составляют почти 70% недостатков, обнаруженных на российских судах в российских портах (Таблица 6).

В целом количество недостатков, выявленных в 2022 году, показало снижение на 13% по отношению к данным за 2021 год и является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода с 2018 по 2022 гг., что может быть вызвано общим снижением количества осмотров (Рисунок 26).

Количество недостатков в категориях «Навигация», «Условия труда: здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность», «Спасательные средства», «Средства борьбы с пожаром» в 2022 году остается на стабильно высоком уровне.

По итогам 2022 года превышение количества недостатков над показателем 2021 года зафиксировано по единственной категории — «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I» (на 9%, или на 58 недостатков), при этом по суммарному количеству недостатков в ретроспективе пятилетнего периода указанная категория не занимает лидирующих позиций. По остальным категориям недостатков показатели 2022 года ниже аналогичных значений 2021 года и средних значений 2018—2021 гг.

Наименьшее снижение показателей 2022 года в сравнении со значениями 2021 года зарегистрировано по категориям «Другое» (всего на 1%), «Спасательные средства» (незначительное снижение на 5%), «Радиооборудование» (снижение на 6%) и «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (сокращение на 7%).

Наиболее существенное сокращение количества недостатков по итогам 2022 года по сравнению с 2021 годом наблюдается по категории «МКУБ» (на 48%, то есть почти в 2 раза или на 456 недостатков). Значительное снижение демонстрируют также категории «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» и «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение V» (на 21% по каждой категории), а также «Остойчивость, конструкция и оборудование» (на 20%).

За счет роста по итогам 2022 года относительно значения 2021 года показатель 2022 года по категории «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I» демонстрирует наименьшее среди остальных категорий снижение относительно среднего значения 2018—2021 гг. (на 11%). По категориям «Другое» и «Радиооборудование» сокращение показателей 2022 года относительно средних значений предыдущих четырех лет также не столь существенно (на 14% и на 17% соответственно).

Наиболее значительное снижение значений 2022 года относительно средних показателей 2018—2021 гг. зафиксировано по категории «Средства борьбы с пожаром» (на 55%, то есть, более чем в 2 раза). Существенное сокращение показателя 2022 года фиксируется также по категориям «МКУБ» (на 49%), «Водонепроницаемость/герметичность» (на 43%) и «Остойчивость, конструкция и оборудование» (на 38%). По категориям «Свидетельства и документация — Дипломы и свидетельства экипажа», «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение V» и «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» показатель 2022 года снизился относительно среднего значения 2018—2021 гг. на 36% в каждой категории.

В ретроспективе пятилетнего периода по всем категориям, за исключением категории «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I», наблюдается тенденция к постепенному снижению количества выявленных недостатков. Наименьшие среднегодовые темпы сокращения показателей наблюдаются по категориям «Аварийные системы» и «Другое» (в среднем на 6% в год по каждой категории), «Радиооборудование» (в среднем на 7% в год) и «Навигация» (в среднем на 10% в год). По остальным категориям среднегодовые темпы сокращения показателей составляют от 11 до 20%. Наиболее существенная динамика среднегодового снижения значений наблюдается по категории «Средства борьбы с пожаром»: количество выявленных недостатков сокращается в среднем на 26% в год.

По всем категориям, за исключением категории «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I», показатели 2022 года являются минимальными в ретроспективе пятилетнего периода, что является следствием как общего снижения судозаходов, так и количества проверок (Рисунок 28).

## Количество основных недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 2018—2022 гг.

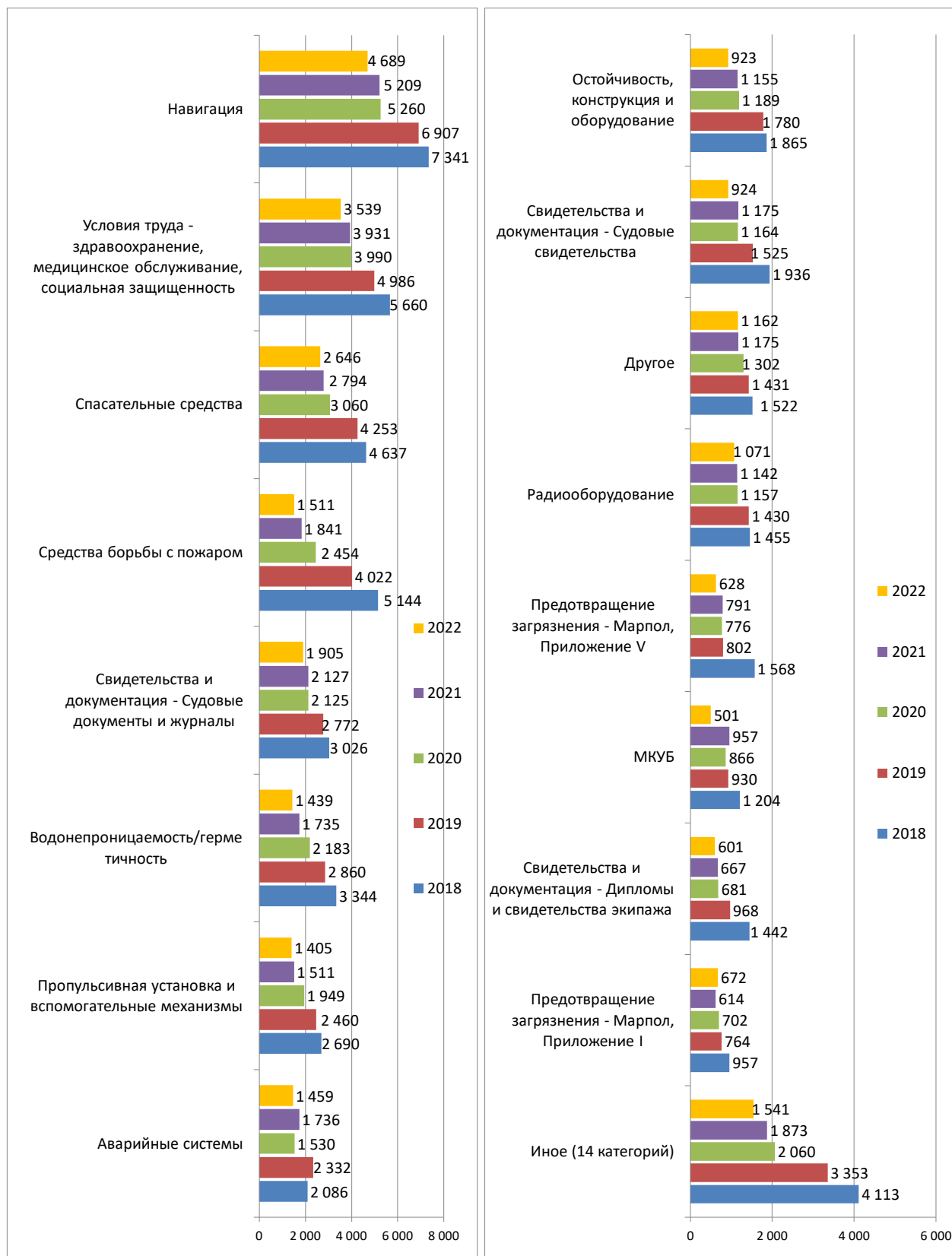
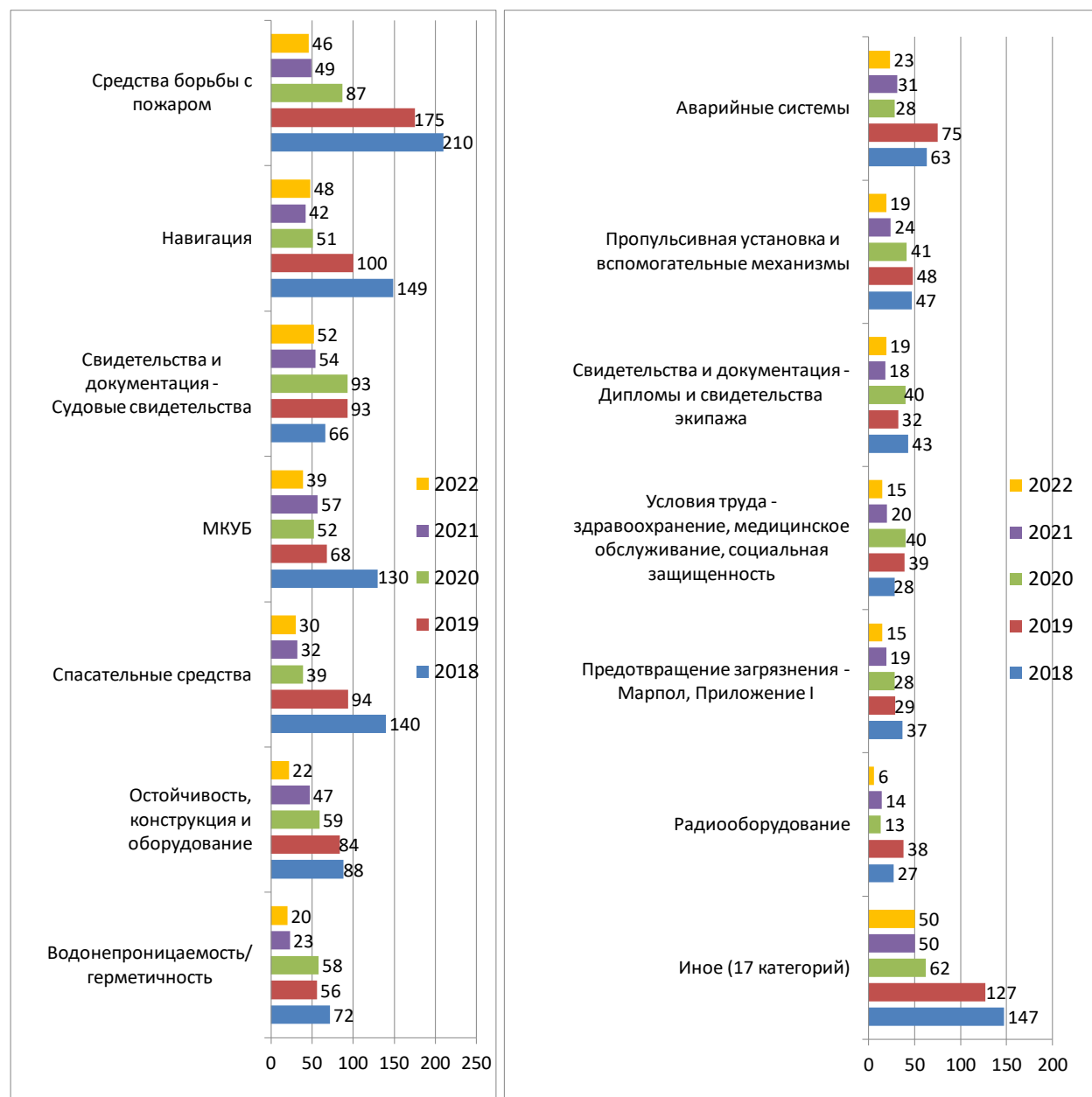


Рисунок 28

Из более чем 26,5 тыс. недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 404 недостатка привели к отказу в выдаче разрешения на выход судов из порта. В Таблице 6 и на Рисунке 29 представлены такие недостатки с распределением по категориям.

**Количество основных недостатков, ставших причиной  
отказа в выдаче разрешения на выход российских судов  
из российских портов, 2018—2022 гг.**



**Рисунок 29**

В 2022 году наибольшее количество недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, зарегистрировано



по следующим категориям: «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» — 12,9%; «Навигация» — 11,9%; «Средства борьбы с пожаром» — 11,4%; «МКУБ» — 9,7%; «Спасательные средства» — 7,4%; «Аварийные системы» — 5,7%; «Другое» и «Остойчивость, конструкция и оборудование» — по 5,4% в каждой категории; «Водонепроницаемость/герметичность» — 5,0%; «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 4,7%. В сумме эти недостатки составили почти 80% всех недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта.

По итогам 2022 года из 30 категорий повышение количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, зарегистрировано только по двум категориям: «Навигация» (рост на 14%) и «Свидетельства и документация — Дипломы и свидетельства экипажа» (рост на 6%). По остальным категориям показатели 2022 года ниже аналогичных значений 2021 года. Наибольшее приближение показателя 2022 года к значению 2021 года наблюдается по категориям «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» (снижение от 2021 года на 4%), «Средства борьбы с пожаром» и «Спасательные средства» (снижение от 2021 года на 6% по каждой категории). Наиболее значительное сокращение значения 2022 года относительно показателя 2021 года (более чем в 2 раза) зафиксировано по категориям «Остойчивость, конструкция и оборудование» (снижение на 53%) и «Радиооборудование» (снижение на 57%). Существенное снижение демонстрирует также показатель 2022 года по категории «МКУБ» (на 32% в сравнении со значением 2021 года).

Показатель количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, по итогам 2022 года является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода 2018—2022 гг. по всем категориям, кроме категорий «Навигация» и «Свидетельства и документация — Дипломы и свидетельства экипажа»; минимальные значения по указанным категориям зарегистрированы по итогам 2021 года.

По итогам 2022 года показатели по всем категориям демонстрируют снижение относительно средних значений периода 2018—2021 гг. Наименьшие уровни снижения демонстрируют показатели по категориям «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» (на 32%),

«Свидетельства и документация — Дипломы и свидетельства экипажа» (на 43%) и «Навигация» (на 44%).

По итогам 2022 года наиболее существенное снижение показателей количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, по сравнению со средними значениями предыдущих четырех лет, зафиксировано по категориям «Радиооборудование» (на 74%, то есть, почти в 4 раза), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (на 68%, то есть более чем в 3 раза), «Средства борьбы с пожаром» (на 65%, то есть в 2,8 раза) и «Водонепроницаемость/герметичность» (на 62%, то есть в 2,6 раза).

За пятилетний период 2018—2022 гг. по категориям «Навигация», «Спасательные средства», «Аварийные системы» и «Радиооборудование» наблюдается сходная тенденция существенного сокращения количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, по итогам 2020 года по сравнению с 2018—2019 гг., с сохранением сниженного значения в период 2020—2022 гг.

Учитывая переменную динамику показателя в категории «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» с повышением в 2018—2020 гг. и снижением за последние 2 года, ежегодная динамика показателя характеризуется наименьшим среди всех категорий темпом снижения показателя: в среднем на 1% в год. По категории «Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» среднегодовой темп снижения показателя также не столь значителен: сокращение в среднем на 8% в год.

В ретроспективе пятилетнего периода тенденция к постоянному ежегодному снижению показателей наблюдается по 5 категориям. Наиболее существенные темпы сокращения за пятилетний период регистрируются по категориям «Средства борьбы с пожаром» и «Спасательные средства» (в среднем на 29% в год), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (в среднем на 27% в год) и «Водонепроницаемость/герметичность» (в среднем на 23% в год). По категориям «Радиооборудование», «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I», «Свидетельства и документация — Дипломы и свидетельства экипажа», «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» и «Аварийные системы» динамика снижения показателя составила в среднем от 13% до 20% в год.

Недостатки в категории «МКУБ» в 2022 году представлены на Рисунке 30. Наибольшее количество недостатков из категории «МКУБ», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2022 год, зарегистрировано в отношении подготовленности к аварийным ситуациям (23,1%); технического обслуживания судна и оборудования (20,5%); сертификации, проверок и контроля (17,9%); другого (МКУБ) (15,4%); ответственности и полномочий компании (10,3%); проверок, пересмотра и оценки со стороны компании (7,7%).

**Категория «МКУБ» — отказы в выдаче разрешения  
на выход российских судов из российских портов, 2022 г.**

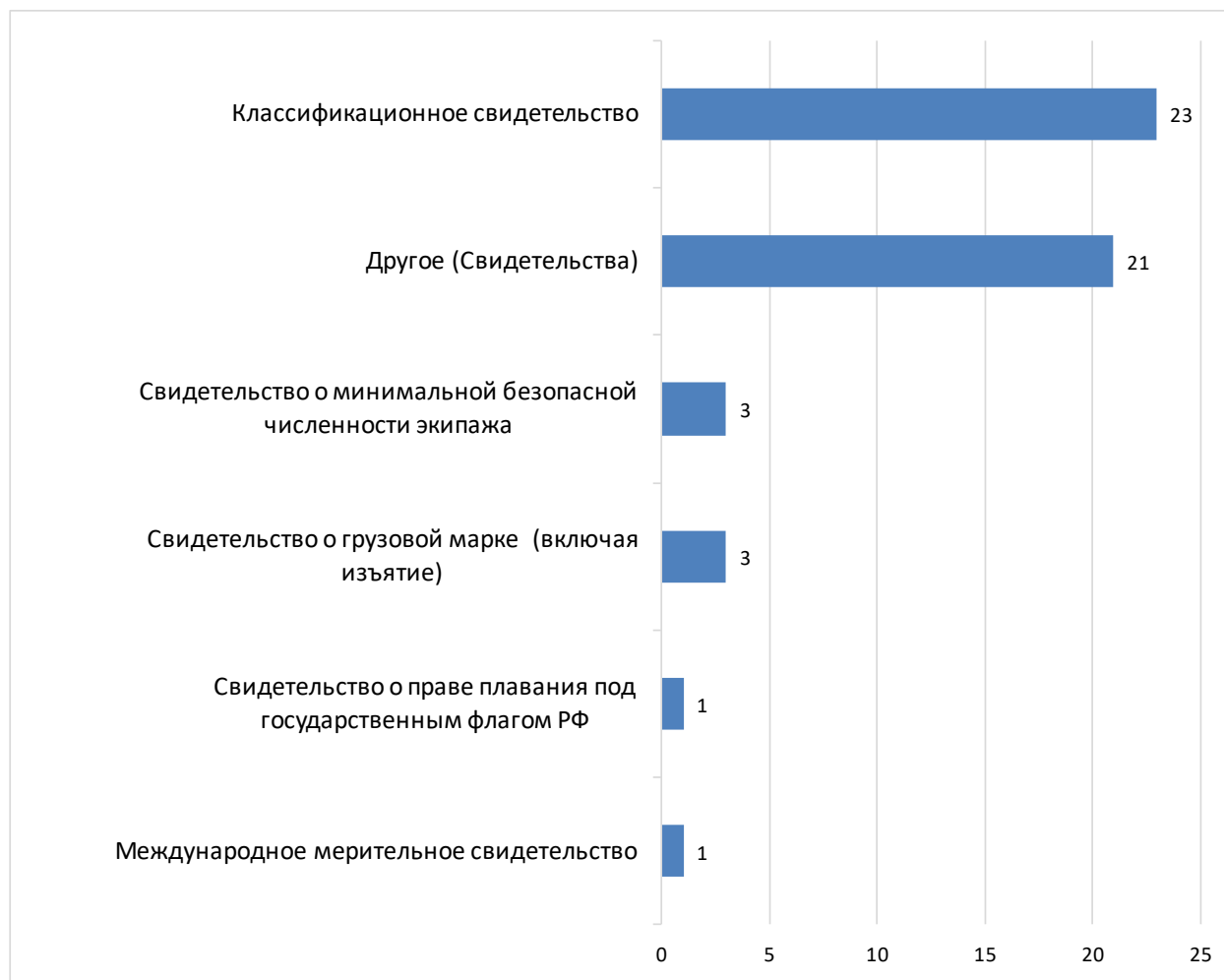


**Рисунок 30**

Недостатки в категории «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» в 2022 году представлены на Рисунке 31. Наибольшее количество недостатков из категории «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2022 год, зарегистрировано в отношении классификационного свидетельства (44,2%); другого (Свидетельства) (40,4%); свидетельства

о минимальной безопасной численности экипажа; свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (включая изъятие) (по 5,8%); свидетельства о праве плавания под государственным флагом РФ (1,9%).

**Категория «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» — отказы в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2022 г.**



**Рисунок 31**

Недостатки в категории «Средства борьбы с пожаром» в 2022 году представлены на Рисунке 32. Наибольшее количество недостатков из категории «Средства борьбы с пожаром», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта за 2022 год, зарегистрировано в отношении системы сигнализации обнаружения пожара, а также готовности противопожарных средств к использованию (по 19,6%); пожарных насосов, магистралей и вентилей (15,2%); стационарных установок пожаротушения,

а также противопожарных дверей/открытий в огнестойких переборках (по 6,5%).

**Категория «Средства борьбы с пожаром» —  
отказы в выдаче разрешения на выход  
российских судов из российских портов, 2022 г.**



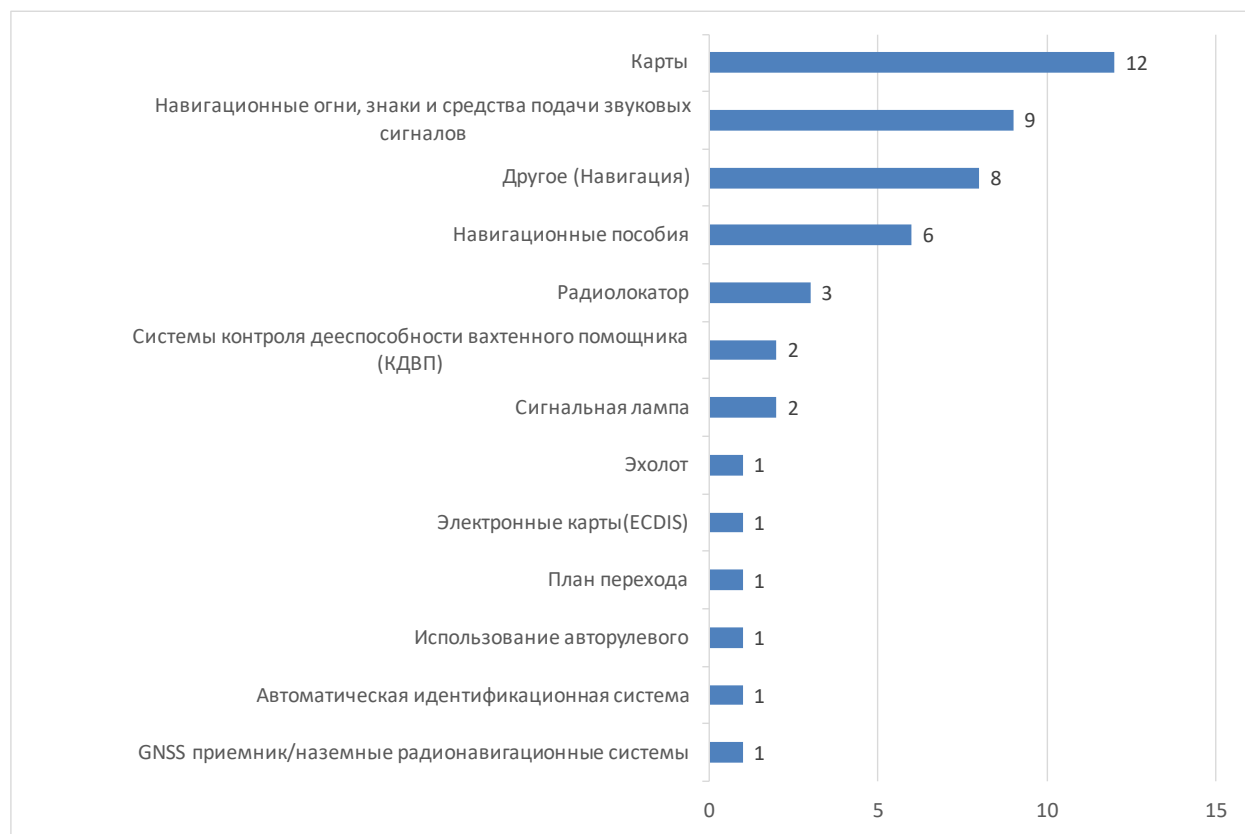
**Рисунок 32**

Недостатки в категории «Остойчивость, конструкция и оборудование» в 2022 году представлены на Рисунке 33.

Наибольшее количество недостатков из категории «Остойчивость, конструкция и оборудование», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2022 год, зарегистрировано в отношении карт (25%); навигационных огней, знаков и средств подачи звуковых сигналов (18,8%);

другого (Навигация) (16,7%); навигационных пособий (12,5%); радиолокатора (6,3%).

**Категория «Навигация» —  
отказы в выдаче разрешения на выход  
российских судов из российских портов, 2022 г.**



**Рисунок 33**

## Выводы:

- с 2019 года в портах РФ введен отдельный учет «осмотров» и «контрольных осмотров». В статусе «контрольного осмотра» принимаются все осмотры, не содержащие вновь выявленных несоответствий;
- в 2019—2022 году для расчета взяты только осмотры, содержащие вновь выявленные и/или закрытые несоответствия. Показатель 2022 года по количеству осмотров составил около 7 тыс. осмотров, что на 16% осмотров меньше, чем в среднем за 2019—2021 гг. и является минимальным за четырехлетний период;
- показатели количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта сравнимы в ретроспективе пятилетнего периода в абсолютных значениях. Показатель 2022 года ниже среднего значения 2018—2021 гг. на 48% и является минимальным за пятилетний период, что может быть вызвано общим снижением количества судозаходов за период;
- показатель 2022 года по количеству недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, более чем в 2 раза ниже среднего значения 2018—2021 гг. и является минимальным за пятилетний период;
- наибольшее количество недостатков при отказе в выдаче разрешения на выход судна из порта в 2022 году зарегистрировано в категории «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства»; показатель по категории «Средства борьбы с пожаром», являвшийся лидером в 2018—2019 гг., в 2022 году занял третье место после максимального;
- в целом в 2022 году выявлено немногим более 26,5 тыс. несоответствий конвенционным требованиям (недостатков), что в ретроспективе пятилетнего периода является минимальным значением;
- в 2022 году с учетом новой методики расчета среднее количество недостатков, выявляемых на российских судах при осмотрах в портах Российской Федерации, составило 3,6 недостатка на 1 осмотр.



### 3. Контроль иностранных судов в российских портах

#### 3.1. Сводная таблица по меморандумам

За 2022 год в портах Российской Федерации проведено 4 420 осмотров иностранных судов, из них 73% (3 218 осмотров) — осмотры с несоответствиями конвенционным требованиям (недостатками), оформлено 230 отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта. В процентном выражении уровень отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта составил 5,2% (Рисунок 34; Таблица 7).

#### Осмотры иностранных судов в российских портах, 2022 г.



Рисунок 34

С марта 2022 года Европейское агентство морской безопасности ограничило доступ в информационную систему Парижского меморандума Thetis для пользователей из Российской Федерации. По итогам 55-й сессии Комитета Парижского меморандума членство Российской Федерации в Парижском меморандуме официально приостановлено. В связи с необходимостью дальнейшего выполнения обязательств Российской Федерации как государства Порта в части инспектирования иностранных судов в морских портах Европейской части Российской Федерации создана и внедрена в эксплуатацию информационная система Государственного портового контроля в РФ (контроль государством порта) (ИС PSC в РФ), позволяющая осуществлять оформление и внесение актов осмотров иностранных судов в морских портах европейской части РФ. Данные за 2022

год включают результаты инспектирования, взятые как из информационной системы Парижского меморандума Thetis, так и из ИС PSC в РФ.

Уровень осмотров с недостатками по меморандумам демонстрирует колебания в пределах от 61% (Парижский меморандум) до 85% (Токийский меморандум) (Таблица 7).

Максимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта зарегистрирован в портах, относящихся к Токийскому меморандуму, и составляет 7,22%; минимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов зарегистрирован в портах, относящихся к Парижскому меморандуму, и составляет 2,43%.

Таблица 7

меморандум	Осмотры иностранных судов				
	всего	с недостатками		с отказами в выдаче разрешения на выход	
Парижский меморандум	1 029	628	61,03%	25	2,43%
Токийский меморандум	1 468	1 249	85,08%	106	7,22%
Черноморский меморандум	1 923	1 341	69,73%	99	5,15%
<b>Всего</b>	<b>4 420</b>	<b>3 218</b>	<b>72,81%</b>	<b>230</b>	<b>5,20%</b>

На Рисунке 35 представлена информация по количеству проведенных осмотров иностранных судов в портах Российской Федерации в 2018—2022 гг.

### Осмотры иностранных судов в российских портах, 2018—2022 гг.

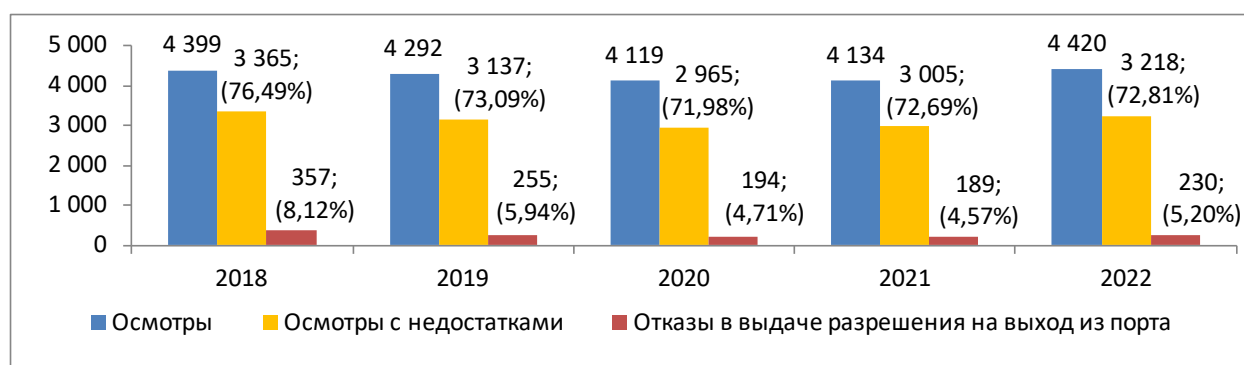


Рисунок 35

В период 2018—2022 гг. количество осмотров иностранных судов в российских портах колеблется от 4 119 (2020 год) до 4 420 (2022 год) в год. В рассматриваемый период количество осмотров иностранных судов в портах РФ проявляло смешанную динамику со снижением вплоть до 2020 года и восстановлением позиций в последующие 2 года. Показатель 2022 года является максимальным за пятилетний период.

В период с 2018 по 2022 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 показал максимальное пятилетнее значение в 3 365 осмотров, что составило около 76% от общего количества осмотров. Показатель 2022 года является вторым после максимального за 5 лет в абсолютном значении и демонстрирует незначительное сокращение относительно среднего показателя 2018—2021 гг. — в относительном значении.

Процентное соотношение отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта в период 2018—2022 гг. колебалось в интервале от 4,6% (2021 год) до 8,1% (2018 год). В период 2018—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. Значения 2022 года в абсолютных и относительных выражениях превышают показатели 2020—2021 гг., однако не достигают значений 2018—2019 гг.

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 2018—2019 гг.: на 524 осмотра (на 41%). По итогам 2022 года показатель количества осмотров на 2% превышает среднее значение 2018—2021 гг., при этом 91% осмотров (934 осмотра) приходятся на ИС PSC в РФ. Средние результаты 2020—2021 гг. по портам Токийского меморандума, напротив, демонстрируют рост относительно усредненного показателя

периода до COVID-19: на 261 осмотр (на 22%). По итогам 2022 года показатель количества осмотров на 13% превышает среднее значение 2018—2021 гг. Количество осмотров в портах РФ Черноморского меморандума не показывает существенных колебаний за пятилетний период (Рисунок 36).

### Осмотры иностранных судов в российских портах по меморандумам, 2018—2022 гг.

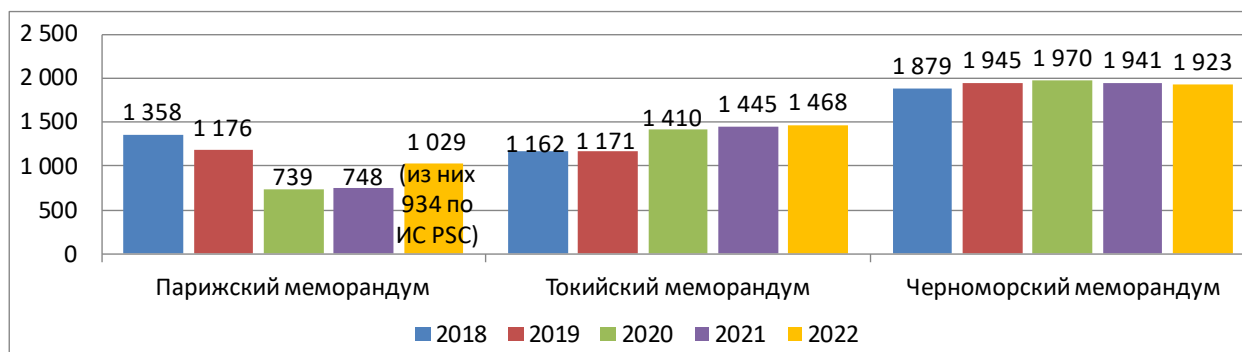


Рисунок 36

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

Данные по судозаходам и осуществлению осмотров распределились соответственно Таблице 8. Судозаход (общий и индивидуальный) посчитан по данным Информационной системы государственного портового контроля Модуль «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах Российской Федерации», введенного в эксплуатацию приказом Минтранса Российской Федерации от 20.08.2009 N 140 (ред. от 22.03.2010) <sup>4</sup>.

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	447	118	80	0	80	78	97,50%	0	0,00%
Александровск-Сахалинский	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Амдерма	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Анадырь	2	1	0	0	0	0	-	0	-
Анапа	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Архангельск	63	36	9	0	9	4	44,44%	0	0,00%

<sup>4</sup> На момент изготовления брошюры действует приказ Минтранса № 395 от 12.11.2021 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. (%)
Астрахань	226	57	72	0	72	68	94,44%	0	0,00%
Беломорск	3	2	0	0	0	0	-	0	-
Беринговский**	11	8	0	0	0	0	-	0	-
Большой Камень	21	15	0	0	0	0	-	0	-
Бошняково	8	6	0	0	0	0	-	0	-
Ванино	467	274	239	97	142	112	78,87%	3	2,11%
Варандей	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Витино	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Владивосток	2 841	624	1 277	721	556	491	88,31%	24	4,32%
Восточный	1 379	614	523	244	279	228	81,72%	7	2,51%
Выборг	274	86	23	0	23	3	13,04%	0	0,00%
Высоцк	363	169	71	0	71	4	5,63%	1	1,41%
Геленджик	23	13	0	0	0	0	-	0	-
Де-Кастри	26	9	2	0	2	0	0,00%	0	0,00%
Диксон	3	3	0	0	0	0	-	0	-
Дудинка	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Евпатория	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Ейск	345	140	50	0	50	48	96,00%	0	0,00%
Зарубино	129	78	5	2	3	3	100,00%	0	0,00%
Кавказ	574	337	87	0	87	84	96,55%	1	1,15%
Калининград	829	326	104	0	104	60	57,69%	0	0,00%
Кандалакша	45	26	1	0	1	0	0,00%	0	0,00%
Кемь	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Керчь	3	2	0	0	0	0	-	0	-
Корсаков	90	18	4	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Крабозаводск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Красногорск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Кронштадт	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Курильск	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Ломоносов	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Магадан	0	0	3	1	2	2	100,00%	0	0,00%
Малокурильское	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Махачкала	404	54	0	0	0	0	-	0	-
Мезень	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Москальво	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Мурманск	450	317	124	0	124	34	27,42%	1	0,81%
Набиль	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Нарьян-Мар	3	1	0	0	0	0	-	0	-
Находка	1 273	643	652	325	327	295	90,21%	72	22,02%
Находка-нефтепорт	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Невельск	41	22	0	0	0	0	-	0	-

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. (%)
Николаевск-на-Амуре	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Новороссийск	4 024	1 431	1 301	0	1 301	924	71,02%	79	6,07%
Ольга	28	22	9	3	6	5	83,33%	0	0,00%
Оля	32	18	0	0	0	0	-	0	-
Онега	4	4	0	0	0	0	-	0	-
Охотск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Певек	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Петропавловск-Камчатский	43	25	0	0	0	0	-	0	-
Пластун	117	45	86	27	59	46	77,97%	0	0,00%
Поронайск**	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Посьет	223	71	77	27	50	47	94,00%	0	0,00%
Пригородное	224	27	22	0	21	0	0,00%	0	0,00%
Приморск	617	292	33	0	33	6	18,18%	1	3,03%
Приморско-Ахтарск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Провидения	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Ростов-на-Дону	738	181	160	0	160	144	90,00%	9	5,63%
Рудная Пристань	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Сабетта	319	32	12	0	12	0	0,00%	0	0,00%
Санкт-Петербург	2 233	865	126	0	126	40	31,75%	4	3,17%
Светлая	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Севастополь	41	35	0	0	0	0	-	0	-
Северо-Курильск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Славянка	189	101	17	6	11	11	100,00%	0	0,00%
Советская Гавань	21	20	9	5	4	3	75,00%	0	0,00%
Соловки	3	3	0	0	0	0	-	0	-
Сочи	65	38	11	0	11	0	0,00%	0	0,00%
Таганрог	106	58	6	0	6	6	100,00%	0	0,00%
Тамань	645	444	393	0	393	283	72,01%	7	1,78%
Темрюк	391	134	40	0	40	39	97,50%	6	15,00%
Тикси**	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Туапсе	942	379	218	0	218	134	61,47%	13	5,96%
Углегорск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Усть-Луга	1 895	1 065	31	0	31	10	32,26%	2	6,45%
Феодосия	8	3	0	0	0	0	-	0	-
Хатанга**	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Холмск	51	20	11	7	4	4	100,00%	0	0,00%
Чажма	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Шахтерск	163	83	0	0	0	0	-	0	-
Эгвекино	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Южно-Курильск	0	0	0	0	0	0	-	0	-

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. (%)
Ялта	15	10	0	0	0	0	-	0	-
<b>Всего по РФ</b>	<b>23 485</b>	<b>5 525</b>	<b>5 888</b>	<b>1 467</b>	<b>4 420</b>	<b>3 218</b>	<b>72,81%</b>	<b>230</b>	<b>5,20%</b>

В Российской Федерации в 2022 году насчитывается 14 портов/терминалов, имеющих иностранный судозаход и не представленных в меморандумах о взаимопонимании по портовому контролю (Анадырь, Беломорск, Беринговский, Большой Камень, Бошняково, Диксон, Кемь, Курильск, Нарьян-Мар, Оля, Онега, Провидения, Рудная Пристань, Соловки). Суммарно за 2022 год в этих портах/терминалах согласно данным ИС PortCall зарегистрировано 94 захода иностранных судов, из них 61 индивидуальное судно.

Таблица 9 и Рисунок 37 демонстрируют распределение указанных индивидуальных судов по типам и валовой вместимости. Группы по валовой вместимости организованы с «шагами» в 100, 500, 5 000 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
<b>Всего</b>	<b>61</b>	2	2	3	0	24	10	9	11

### Типы индивидуальных иностранных судов, заходивших в порты/терминалы РФ, не представленные в меморандумах, 2022 г.

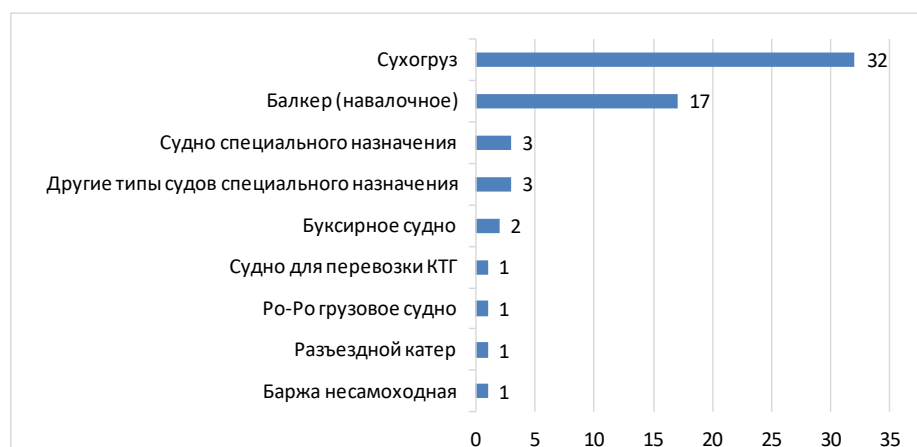


Рисунок 37



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

Наибольший уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов (в 4,2 раза превышающий средний уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта по стране) зарегистрирован в Находке (22% от уровня осмотров). Высокий уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов (почти в 3 раза превышающий средний уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта по стране) отмечается также в Темрюке (15% от уровня осмотров). В расчет принимались порты с количеством осмотров 10 и более.

В портах/терминалах Азов, Астрахань, Выборг, Ейск, Калининград, Пластун, Посьет, Пригородное, Сабетта, Славянка и Сочи 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 63 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	14	14	13	92,86%	0	0,00%
Антигуа и Барбуда	45	42	28	62,22%	1	2,22%
Багамские острова	92	77	33	36,26%	0	0,00%
Бангладеш	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Барбадос	40	33	35	87,50%	2	5,00%
Белиз	204	108	189	92,65%	26	12,75%
Бельгия	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Болгария	4	1	4	100,00%	0	0,00%
Вануату	55	43	51	92,73%	3	5,45%
Великобритания	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Вьетнам	20	18	16	80,00%	1	5,00%
Габон	3	2	3	100,00%	0	0,00%

Государство флага	Осмотров	Индивид. судов	В т. ч. с недостатками	% осмотров с недостатками	Отказов в выдаче разреш. на выход из порта	% отказов в выдаче разреш.
Гайана	3	1	3	100,00%	1	33,33%
Гамбия	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Гвинея-Бисау	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Германия	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Гондурас	3	1	3	100,00%	0	0,00%
Гонконг, Китай	76	66	51	67,11%	4	5,26%
Греция	58	49	15	25,86%	0	0,00%
Дания	7	7	3	42,86%	0	0,00%
Джибути	2	1	2	100,00%	0	0,00%
Доминика	4	2	4	100,00%	0	0,00%
Египет	6	4	2	33,33%	0	0,00%
Индия	10	7	9	90,00%	0	0,00%
Индонезия	3	3	3	100,00%	1	33,33%
Иран, Исламская Республика	48	38	48	100,00%	0	0,00%
Италия	10	10	4	40,00%	1	10,00%
Казахстан	9	8	6	66,67%	1	11,11%
Каймановы острова (GB)	18	17	4	22,22%	0	0,00%
Камерун	57	38	52	91,23%	7	12,28%
Кипр	72	56	38	52,78%	0	0,00%
Кирибати	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Китай	100	76	77	77,00%	2	2,00%
Коморские острова	59	39	55	93,22%	8	13,56%
Корея, Республика	40	22	34	85,00%	1	2,50%
Либерия	584	505	345	59,08%	20	3,42%
Ливия	4	4	3	75,00%	0	0,00%
Малайзия	4	4	3	75,00%	1	25,00%
Мальта	381	324	188	49,34%	4	1,05%
Марокко	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Маршалловы острова	441	384	231	52,38%	17	3,85%
Молдова	12	10	12	100,00%	0	0,00%
Монголия	29	15	28	96,55%	0	0,00%
Нидерланды	6	6	5	83,33%	0	0,00%
Ниуэ	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Норвегия	14	11	9	64,29%	0	0,00%
Остров Мэн (Великобритания)	4	4	3	75,00%	0	0,00%
острова Кука	27	21	27	100,00%	1	3,70%

Государство флага	Осмотров	Индивид. судов	В т. ч. с недостатками	% осмотров с недостатками	Отказов в выдаче разреш. на выход из порта	% отказов в выдаче разреш.
Палау	95	72	88	92,63%	5	5,26%
Панама	1 060	740	903	85,19%	77	7,26%
Португалия	20	19	13	65,00%	0	0,00%
Сан-Томе и Принсипи	5	4	5	100,00%	0	0,00%
Сейшельские острова	2	1	1	50,00%	1	50,00%
Сент-Винсент и Гренадины	26	20	23	88,46%	1	3,85%
Сент-Китс и Невис	69	57	61	88,41%	2	2,90%
Сингапур	58	51	32	55,17%	2	3,45%
Сирийская Арабская Республика	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Сьерра-Леоне	163	77	161	98,77%	11	6,75%
Тайвань, провинция Китая	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Танзания, Объединенная Республика	42	21	39	92,86%	6	14,29%
Того	142	49	133	93,66%	19	13,38%
Тувалу	9	4	8	88,89%	0	0,00%
Туркменистан	4	3	3	75,00%	0	0,00%
Турция	105	81	81	77,14%	2	1,90%
Украина	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Филиппины	6	6	2	33,33%	1	16,67%
Флаг отозван	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Франция	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Хорватия	4	4	2	50,00%	1	25,00%
Экваториальная Гвинея	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Эстония	2	2	0	0,00%	0	0,00%
Ямайка	10	6	10	100,00%	0	0,00%
Япония	11	9	1	9,09%	0	0,00%
<b>Всего</b>	<b>4 420</b>	<b>3 003</b>	<b>3 218</b>	<b>72,81%</b>	<b>230</b>	<b>5,20%</b>

В 2022 году в портах Российской Федерации осуществлены осмотры судов 73 государств (Таблица 10). При этом в 2021 году осуществлены осмотры судов 80 государств, в 2020 году — 86 государств, в 2019 году — 85 государств, а в 2018 году — 82 государств. Наибольшее количество осмотров

проведено на судах под удобными флагами: Панама (24%); Либерии (13%); Маршалловых островов (10%) и Мальты (9%).

На Рисунке 38 представлены флаги, чьи суда наиболее часто подвергались осмотру в портах РФ в период с 2018 по 2022 гг.

### Флаги, наиболее часто осматриваемые в российских портах, 2018—2022 гг.

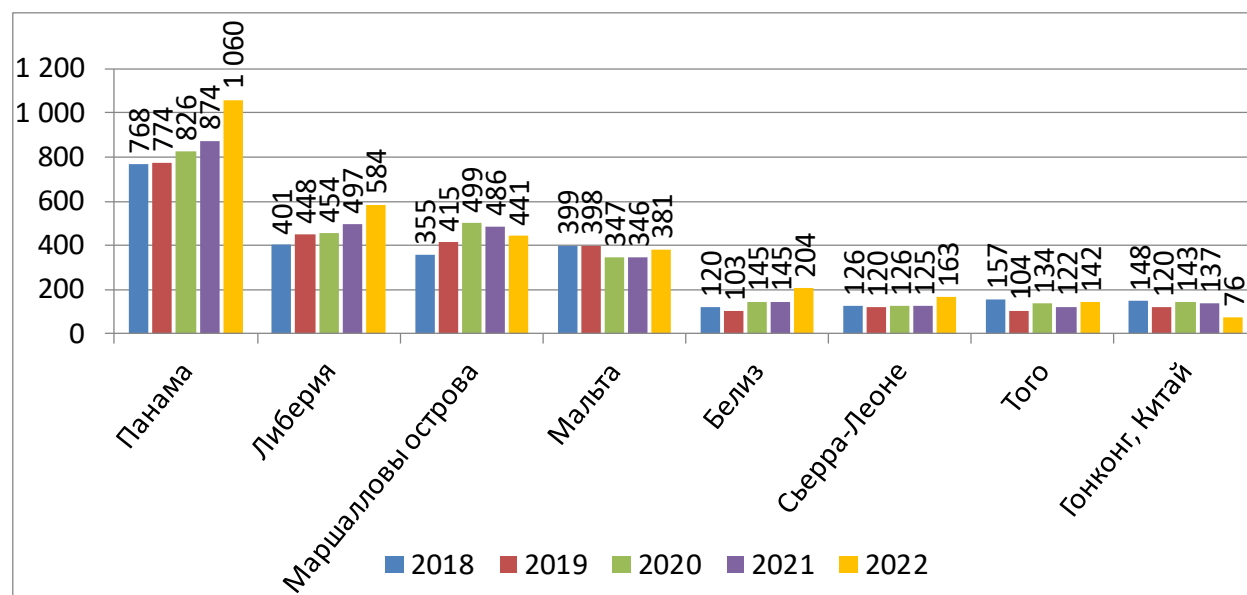


Рисунок 38

Количество осмотров на судах под флагом Панама в течение пятилетнего периода продолжает расти в среднем на 9% в год, увеличившись в 1,4 раза относительно 2018 года. Количество осмотров судов под флагом Панама в 2022 году превышает аналогичные показатели 2018—2021 гг. в среднем на 31%. Количество осмотров судов под флагом Либерии показывает устойчивый рост в среднем на 10% в год. Показатели 2022 года по указанным государствам являются максимальными в ретроспективе пятилетнего периода.

Количество осмотров судов под флагом Белиза демонстрирует рост за период 2018—2022 гг. в среднем на 17% в год, при этом превышение показателя 2022 года относительно среднего значения предыдущих четырех лет составило 59%, что является максимальным показателем среди остальных флагов, наиболее часто осматриваемых в российских портах.

Показатель количества осмотров судов под флагом Сьерра-Леоне демонстрировал стабильное положение на протяжении периода 2018—2021 гг., показав по итогам 2022 года существенный рост (на 31% относительно среднего значения предыдущих четырех лет). Среднегодовой темп роста показателя составил в среднем 7% в год.

По итогам 2022 года количество осмотров судов под флагом Маршалловых островов продолжает снижаться с 2020 года (в среднем на 6% в год), однако показатель 2022 года по-прежнему превышает значения 2018—2019 гг. (в среднем на 15%). Максимальное значение зарегистрировано в 2020 году, значение 2022 года ниже максимального на 12%. Несмотря на снижение последних трех лет, среднегодовая динамика показателя характеризуется ростом в среднем на 6% в год.

Показатель количества осмотров судов под флагом Того в ретроспективе пятилетнего периода не демонстрирует существенных колебаний, показывая смешанную динамику незначительных повышений и снижений показателя. Среднегодовая динамика характеризуется незначительным ростом в среднем на 1% в год.

В 2022 году количество осмотров на судах под флагом Мальты практически восстановило позиции 2018—2019 гг., показав рост относительно сниженных значений 2020—2021 гг. периода COVID-19 в среднем на 10%. Среднегодовая динамика показателя в ретроспективе пятилетнего периода характеризуется незначительным снижением в среднем на 1% в год.

По итогам 2022 года количество осмотров на судах под флагом Гонконга существенно (на 45%) снизилось относительно среднего показателя 2018—2021 гг.; показатель 2022 года является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода, показав сокращение до уровня ниже 100 осмотров в год. Темп среднегодового снижения показателя в ретроспективе пятилетнего периода составил в среднем 12% в год.

В 2022 году зафиксирован наибольший процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта судов под флагами Танзании (14,3%), Коморских островов (13,6%), Того (13,4%), Белиза (12,7%) и Камеруна (12,3%). 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 2022 году на судах под флагами Багамских островов (92 осмотра), Кипра (72 осмотра), Греции (58 осмотров), Ирана (48 осмотров), Монголии (29 осмотров), Португалии (20 осмотров), Каймановых островов (18 осмотров), Азербайджана и Норвегии (по 14 осмотров), Молдовы (12 осмотров), Японии (11 осмотров), Индии и Ямайки (по 10 осмотров) (Таблица 10).

Флаги с наибольшим процентом отказов в выдаче разрешения на выход из порта в ретроспективе 2018—2022 гг. показаны на Рисунке 39. В статистике рассматривался уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта по флагам, имеющим более 10 осмотров за год. Стабильно высокий процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта наблюдается на судах под флагами Танзании и Коморских островов, при этом показатель 2022 года на судах под флагом Танзании является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода. Сокращение показателя 2022 года относительно предыдущих четырех периодов составило 22%. Средний темп сокращения за пятилетний период составил 7% в год. Значение последних четырех лет на судах под флагом Коморских островов демонстрирует стабильное положение после спада относительно значения 2018 года.

### Флаги с наибольшим процентом задержаний в российских портах, 2018—2022 гг.

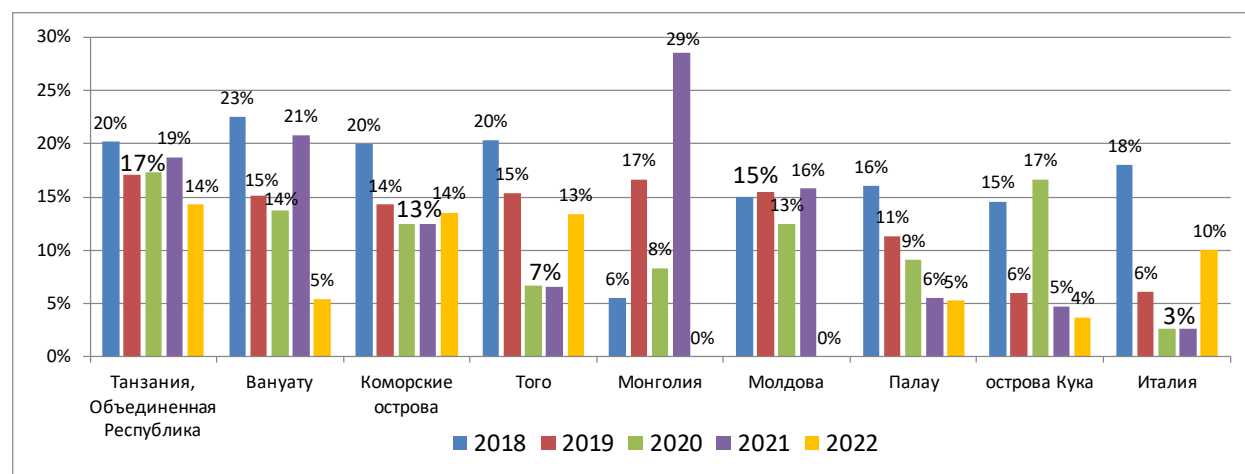


Рисунок 39

В 2022 году зарегистрирован значительный рост процента отказов в выдаче разрешения на выход из порта относительно среднего значения 2018—2021 гг. на судах под флагом Италии: на 36%. Значение 2022 года является вторым после максимального за пятилетний период, уступая только показателю 2018 года.

На судах под флагом Того по итогам 2022 года наблюдается существенный рост показателя относительно периода COVID-19 (почти в 2 раза). При этом значение 2022 года все еще уступает показателям 2018—2019 гг., однако превышает на 6% средний показатель за предыдущие 4 года.

В ретроспективе пятилетнего периода на судах под флагом Палау зафиксирована тенденция к ежегодному снижению процента отказов в выдаче разрешения на выход из порта. Среднегодовой темп снижения показателя составил в среднем 23% в год. Показатель 2022 года является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода, уступая среднему значению периода 2018—2021 гг. в 2 раза.

За пятилетний период на судах под флагом островов Кука наблюдается снижение показателя, прерывавшееся в 2020 году. Показатель 2022 года ниже среднего значения предыдущих четырех лет почти в 3 раза. Аналогичная тенденция снижения значения, прерывавшаяся по итогам 2021 года, наблюдается в отношении судов под флагом Вануату. Среднегодовой темп снижения за период 2018—2022 гг. составил в среднем 16% в год. Показатель 2022 года является минимальным за пятилетний период, уступая на 70% (более чем в 3 раза) среднему значению за период 2018—2021 гг. При этом сокращение по итогам 2022 года относительно значений 2018 и 2021 гг. составило более чем в 4 раза.

Суммарный за пятилетний период процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта на судах под флагами Монголии и Молдовы позволяет указанным государствам находиться в перечне флагов с наибольшим процентом задержаний в российских портах, однако по итогам 2022 года по данным флагам задержаний не зарегистрировано, соответственно процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта равен нулю. Максимальные показатели за пятилетний период по указанным флагам зарегистрированы по итогам 2021 года.



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

В 2022 году на иностранных судах выявлено около 17,7 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
Навигация	2 828	15,95%	180	18,61%	6,36%
Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	2 229	12,57%	35	3,62%	1,57%
Спасательные средства	2 185	12,32%	90	9,31%	4,12%
Средства борьбы с пожаром	1 758	9,91%	217	22,44%	12,34%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	1 247	7,03%	37	3,83%	2,97%
Водонепроницаемость/герметичность	1 016	5,73%	36	3,72%	3,54%
Аварийные системы	923	5,20%	66	6,83%	7,15%
Свидетельства и документация — Судовые документы и журналы	816	4,60%	19	1,96%	2,33%
Радиооборудование	694	3,91%	40	4,14%	5,76%
Остойчивость, конструкция и оборудование	690	3,89%	31	3,21%	4,49%
Условия жизни и труда — Условия труда	417	2,35%	6	0,62%	1,44%
Условия труда — жилые помещения, места отдыха, питание	413	2,33%	11	1,14%	2,66%
Свидетельства и документация — Судовые свидетельства	378	2,13%	36	3,72%	9,52%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение V	318	1,79%	4	0,41%	1,26%
МКУБ	287	1,62%	77	7,96%	26,83%

Категория недостатков	Кол-во	% от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	% от общего кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	% от всех недостатков по категории
Предотвращение загрязнения — Балластные воды	273	1,54%	9	0,93%	3,30%
ОСПС	253	1,43%	5	0,52%	1,98%
Свидетельства и документация — Дипломы и свидетельства экипажа	222	1,25%	13	1,34%	5,86%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I	209	1,18%	23	2,38%	11,00%
Грузовые операции, включая оборудования	155	0,87%	0	0,00%	0,00%
Сигналы тревоги	113	0,64%	6	0,62%	5,31%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение IV	87	0,49%	5	0,52%	5,75%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение VI	60	0,34%	2	0,21%	3,33%
Условия труда — условия найма	46	0,26%	10	1,03%	21,74%
Условия жизни и труда — Условия жизни	39	0,22%	2	0,21%	5,13%
Опасные грузы	30	0,17%	0	0,00%	0,00%
Другое	24	0,14%	6	0,62%	25,00%
Предотвращение загрязнения — Антиобрастающие системы	8	0,05%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение II	5	0,03%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение III	5	0,03%	0	0,00%	0,00%
<b>Всего</b>	<b>17 733</b>		<b>967</b>		<b>5,45%</b>

На Рисунке 40 данные о выявленных недостатках на иностранных судах в российских портах в 2022 году представлены по категориям в виде диаграммы.

## Недостатки, выявленные на иностранных судах в российских портах, 2022 г.

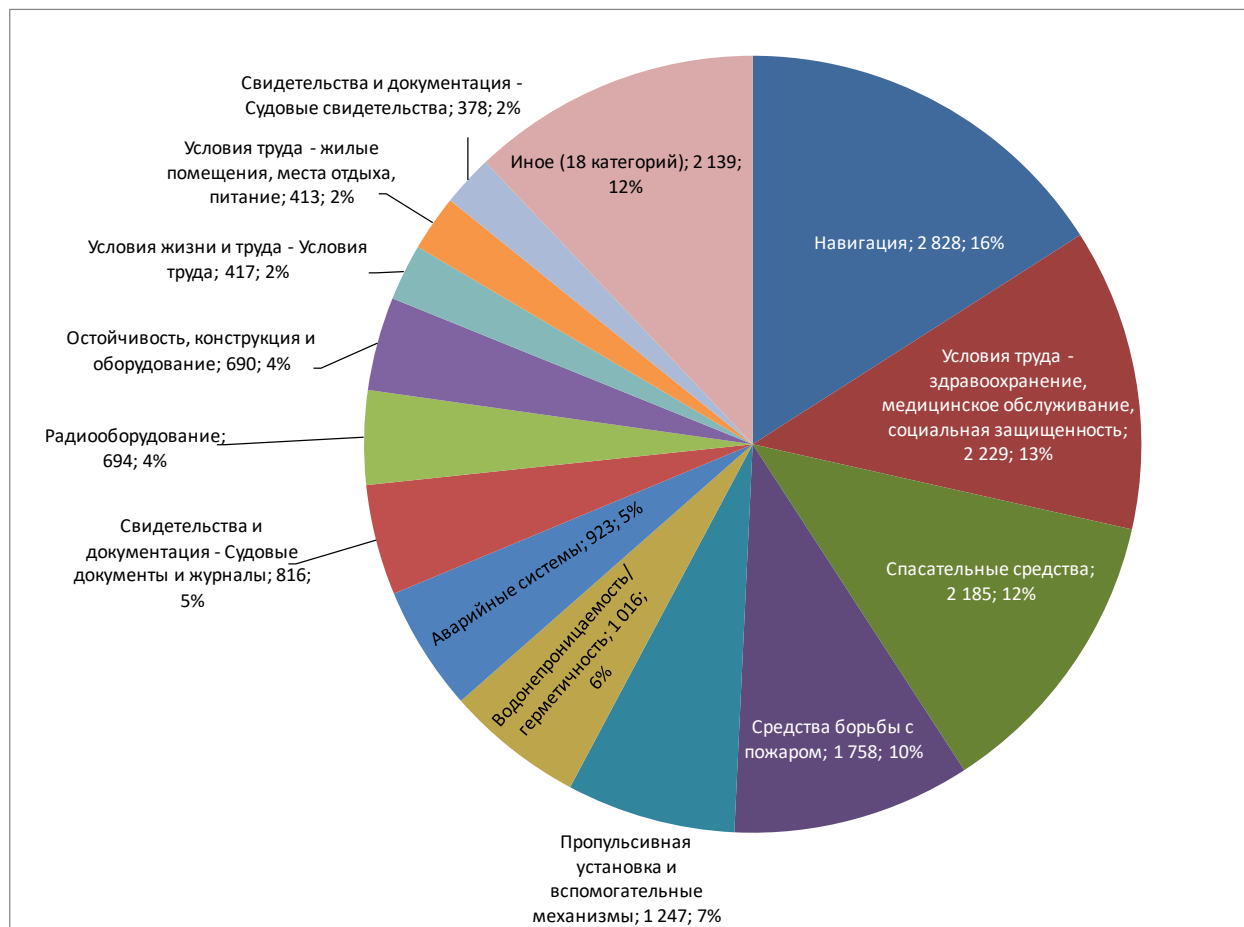


Рисунок 40

Основные недостатки на иностранных судах в российских портах выявлены по следующим категориям: «Навигация» (15,9%), «Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (12,6%), «Спасательные средства» (12,3%), «Средства борьбы с пожаром» (9,9%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (7%), «Водонепроницаемость/герметичность» (5,7%), «Аварийные системы» (5,2%), «Свидетельства и документация — Судовые документы и журналы» (4,6%). Эти категории составили 73% всех недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах (Рисунок 40).

Выявленные недостатки по категориям в ретроспективе 2018—2022 гг. представлены на Рисунке 41. Категория «Навигация» продолжает лидировать по суммарному количеству выявленных несоответствий в ретроспективе 2018—2022 гг., сохраняя первенство среди остальных категорий и по итогам 2022 года. В ретроспективе пятилетнего периода по указанной категории

наблюдалось снижение показателя вплоть до 2021 года, сменившееся существенным ростом в 2022 году, однако среднегодовая динамика показателя по—прежнему является отрицательной, показывая снижение значения в среднем на 4% в год. При этом значение 2022 года превышает показатель 2021 года на 38% и средний показатель 2018—2021 гг. — на 3%. Рост значения по итогам 2022 года может объясняться в том числе проведением КИК по ПДНВ в 2022 году.

Аналогичная тенденция снижения показателей в период 2018—2021 гг., сменившаяся повышением по итогам 2022 года зафиксирована по категориям «Свидетельства и документация — Судовые документы и журналы» и «Средства борьбы с пожаром». Значение 2022 года по категории «Свидетельства и документация — Судовые документы и журналы» превышает показатель 2021 года на 52% и средний показатель 2018—2021 гг. — на 6%. Однако, с учетом стабильного снижения показателя за период 2018—2021 гг., среднегодовая динамика характеризуется спадом в среднем на 4% в год. По категории «Средства борьбы с пожаром» значение 2022 года выросло относительно показателя 2021 года на 16%, однако не достигает среднего значения 2018—2021 гг. на 1%; среднегодовая динамика показателя характеризуется снижением в среднем на 4% в год.

Из всех категорий рост показателя в ретроспективе пятилетнего периода 2018—2022 гг. демонстрирует только категория «Остойчивость, конструкция и оборудование» (в среднем на 1% в год). Показатель 2022 года является максимальным за пятилетний период по единственной из всех категорий, превышая среднее значение предыдущих четырех лет на 4%. По категории «Водонепроницаемость/герметичность» вплоть до 2020 года наблюдалось снижение показателя, сменившееся незначительным ростом по итогам 2021 и 2022 гг.

Наибольшее сокращение количества выявленных несоответствий по итогам 2022 года относительно среднего показателя 2018—2021 гг. наблюдается по категориям «Спасательные средства» и «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» (на 17% и 18% соответственно). Среднегодовая динамика показателя по указанным категориям также характеризуется наибольшими темпами ежегодного сокращения значений (в среднем на 11% в год по каждой категории).

По категории «Аварийные системы» снижение показателя 2022 года относительно среднего значения 2018—2021 гг. составило 13%, при этом в ретроспективе пятилетнего периода показатель сокращался в среднем на 6% в год. В целом по 5 категориям («Свидетельства и документация — Судовые свидетельства», «Аварийные системы», «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», «Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Спасательные средства») наблюдается схожая тенденция значительного снижения показателей в 2020 году относительно 2019 года, с сохранением значений последующих периодов на сниженном, при этом относительно стабильном уровне. По категории «Условия жизни и труда — Условия труда» в пятилетнем периоде наблюдается смешанная динамика незначительного роста и снижения показателя.

В ретроспективе пятилетнего периода минимальное значение по итогам 2022 года наблюдается по единственной категории «Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность». Показатель 2022 года ниже среднего значения 2018—2021 гг. на 9%, при этом за пятилетний период показатель демонстрировал снижение в среднем на 6% в год. Такие же темпы сокращения значения относительно среднего значения 2018—2021 гг. и среднегодового снижения наблюдаются по категории «Условия жизни и труда — Условия труда» (Рисунок 41).

## Количество основных недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах, 2018—2022 гг.

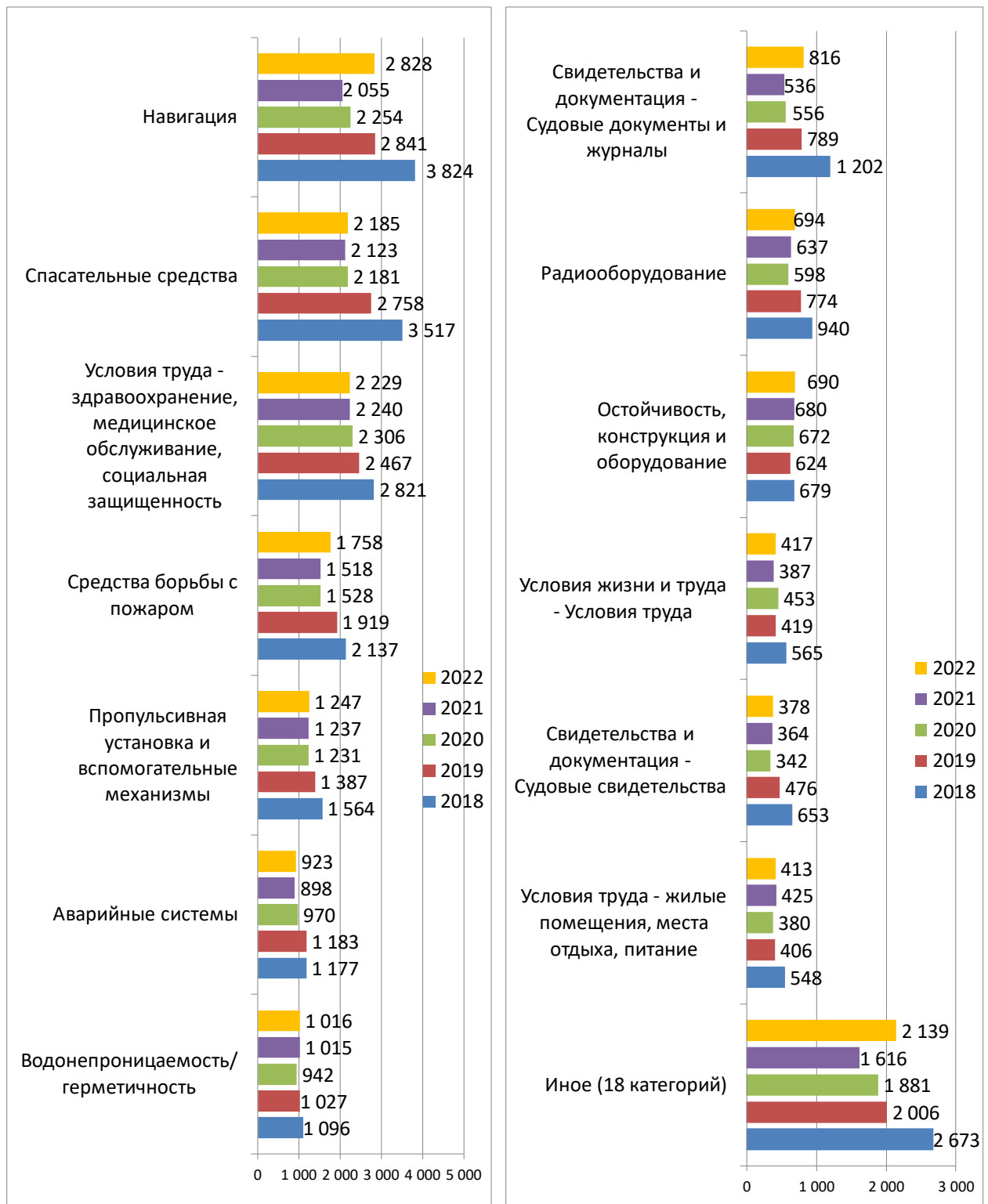


Рисунок 41

Количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов в российских портах,

с распределением по категориям и по годам за период с 2018 по 2022 гг. представлено на Рисунке 42.

**Количество основных недостатков, ставших  
причиной отказа в выдаче разрешения на выход  
иностраннных судов из российских портов, 2018—2022 гг.**

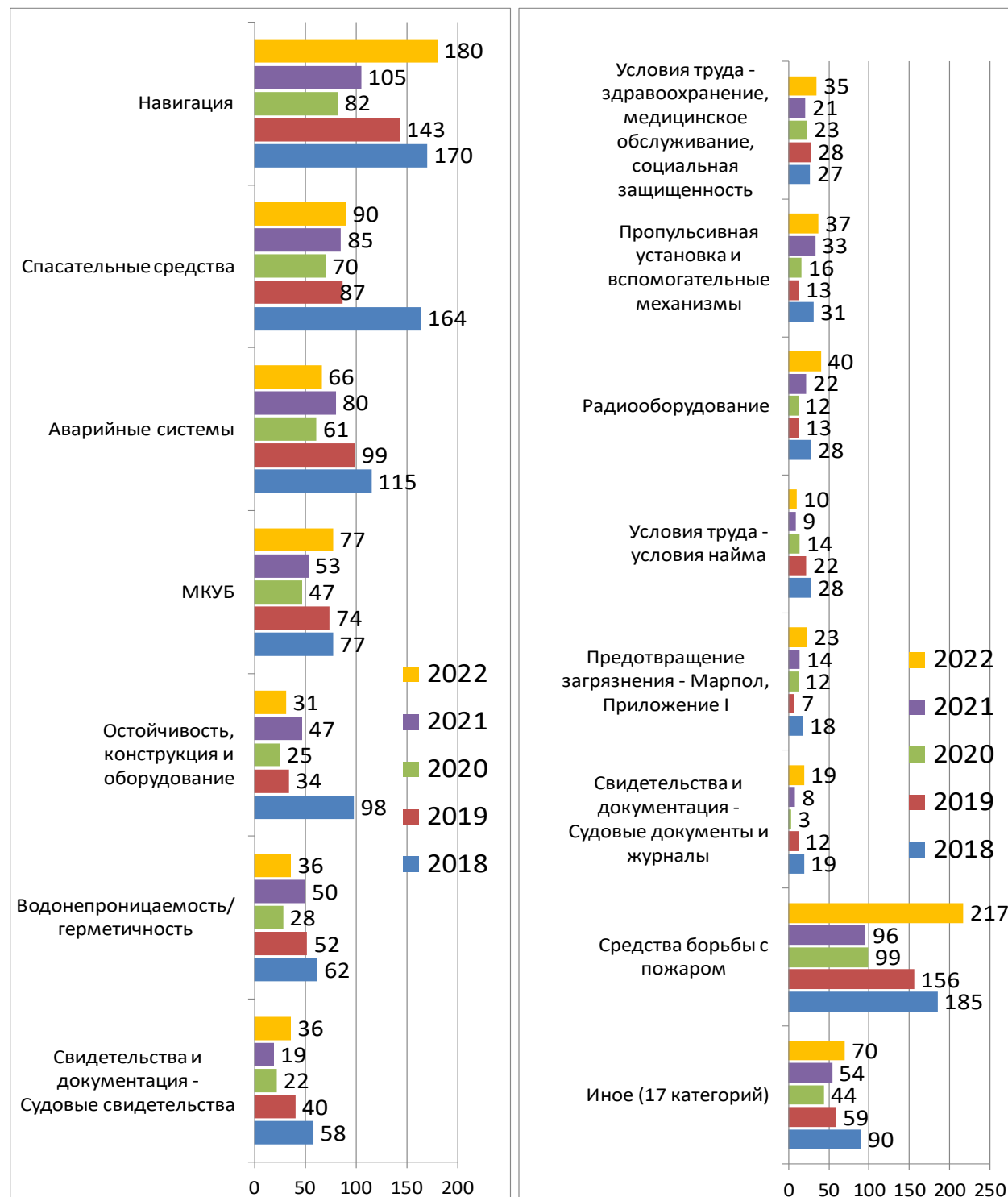


Рисунок 42



По итогам 2022 года наибольшее количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, зарегистрировано в следующих категориях: «Средства борьбы с пожаром» (22,4%), «Навигация» (18,6%), «Спасательные средства» (9,3%), «МКУБ» (8%), «Аварийные системы» (6,8%), «Радиооборудование» (4,1%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (3,8%). Недостатки в отношении этих категорий составили 73% от всех недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта.

В 2022 году рост количества недостатков относительно показателя 2021 года, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, зафиксирован по большинству категорий (11 категорий, не считая объединенной категории «Иное»), при этом по 8 категориям («Средства борьбы с пожаром», «Свидетельства и документация — Судовые документы и журналы», «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I», «Радиооборудование», «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», «Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность», «МКУБ» и «Навигация») значение 2022 года является максимальным по своей категории в ретроспективе пятилетнего периода.

Наиболее значительный, выделяющийся среди остальных категорий рост показателя по итогам 2022 года зафиксирован по категории «Средства борьбы с пожаром». В ретроспективе пятилетнего периода значение 2022 года является максимальным не только по указанной категории, но и среди всех основных категорий, превышая среднее значение за пятилетний период по всем показателям всех категорий в 4 раза. Превышение значения 2022 года относительно среднего значения 2018—2021 гг. составило 62%, при этом относительно значения 2021 года показатель вырос в 2,3 раза. Указанный рост в 2022 году прервал тенденцию предыдущих четырех лет по постепенному снижению показателя. Следует отметить, что в 2023 году будет проводиться КИК по теме «Пожарная безопасность», что лишний раз подчеркивает актуальность проблемы.

Аналогичная ситуация со стабильным снижением показателя в период 2018—2021 гг. (в среднем на 30% в год), сменившимся ростом показателя по итогам 2022 года наблюдается по категории «Свидетельства и документация

— Судовые свидетельства». Значение 2022 года превышает средний показатель 2018—2021 гг. на 4%, а показатель 2021 года — почти в 2 раза.

Существенный рост показателя 2022 года по отношению к значению 2021 года (в 1,7 раза) зафиксирован по категории «Навигация», при этом значение 2022 года превышает средний показатель 2018—2021 гг. на 44%. С учетом стабильного роста показателя в течение последних трех лет средний темп роста в ретроспективе пятилетнего периода составил в среднем 10% в год.

Значительное превышение показателя 2022 года над средним значением 2018—2021 гг. и, в частности, над значением 2021 года зарегистрировано по категории «Радиооборудование» (более чем в 2 раза). Средний темп роста показателя за пятилетний период составил 26% в год. По итогам 2022 года по категории «Свидетельства и документация — Судовые документы и журналы» превышение над средним значением 2018—2021 гг. составило 81%, по категории «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I» — 80%, при этом по последней категории за последние 4 года наблюдается устойчивый рост показателя, в среднем на 51% в год. Превышение показателя 2022 года по категории «Условия труда — здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» относительно среднего значения 2018—2021 гг. составило 41%, значение 2022 года показало рост в сравнении с относительно стабильными показателями предыдущих четырех лет. По категориям «Предотвращение загрязнения — МАРПОЛ, Приложение I» и «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» наблюдается стабильный рост показателя начиная с 2019 года: в среднем на 51% и 47% в год, соответственно.

Постоянное снижение в ретроспективе пятилетнего периода наблюдается по категории «Условия труда — условия найма» — в среднем на 21% в год. Показатель 2022 года ниже среднего значения 2018—2021 гг. на 45%, что является максимальным показателем снижения среди всех категорий. Тенденция к сокращению показателя наблюдается также по категории «Аварийные системы» — в среднем на 10% в год за пятилетний период; значение 2022 года продемонстрировало снижение относительно среднего показателя 2018—2021 гг. на 26%.

По категории «МКУБ» в ретроспективе пятилетнего периода наблюдается постоянный рост показателя начиная с 2020 года, в среднем на 29% в год. Значение 2022 года сравнялось с максимальным, зарегистрированным в 2018 году, и превышает средний показатель 2018—2021 гг. на 23%. Количество выявленных недостатков, количество недостатков, приведших к отказам в выдаче разрешения на выход из порта, и среднее количество недостатков на 1 осмотр за 2022 год показаны на Рисунке 43.

За период 2018—2021 гг. на иностранных судах наблюдалось снижение количества выявляемых недостатков (в среднем на 12% в год) и среднего количества выявляемых недостатков на 1 осмотр (в среднем на 10% в год), и по итогам 2021 года указанные показатели достигли минимальных значений за пятилетний период. По итогам 2022 года показатель количества выявляемых недостатков показал повышение относительно значений 2020—2021 гг., при этом уступает среднему значению за период 2018—2021 гг. на 5% (на 852 недостатка). Значение среднего количества выявляемых недостатков на 1 осмотр в 2022 году уступает среднему значению за период 2018—2021 гг. на 8% и составляет 4 недостатка на 1 осмотр.

По итогам 2022 года показатель количества недостатков, приведших к отказам в выдаче разрешения на выход из порта, демонстрирует превышение над средним значением 2018—2021 гг. на 20% (на 160 недостатков), что является следствием тенденции повышения показателя с 2020 года (в среднем на 33% в год). Значение 2022 года является вторым после максимального, зарегистрированного в 2018 году.

### Количество недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах, 2018—2022 гг.

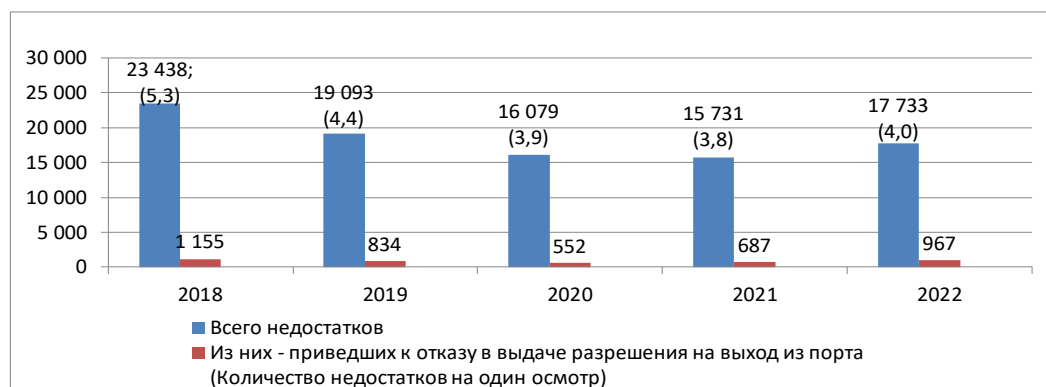


Рисунок 43

### **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 2022 году заинтересованными сторонами всего подано 2 апелляции на задержания иностранных судов в портах Российской Федерации. Одна из указанных апелляций подана по первой инстанции.

В Секретариат меморандума против Российской Федерации как государства Порта в 2022 году подана 1 апелляция на пересмотр случая задержания Комиссией по рассмотрению апелляций, однако Комиссия не приняла обращение вследствие несоблюдения процедуры подачи апелляции.

Обе апелляции не были удовлетворены Российской Федерацией как государством Порта.

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

## Выводы:

- за 2022 год в портах Российской Федерации проведено 4 420 осмотров иностранных судов, из них 72,8% (3 218 осмотров) — осмотры с недостатками. В 5,2% 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 Токийскому меморандуму, и составляет 7,22%. Минимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов зарегистрирован в портах, относящихся к Парижскому меморандуму, и составляет 2,43%. Отказы в выдаче разрешения на выход из порта оформлены по 230 судам под иностранным флагом. Этот показатель превышает показатель 2020—2021 гг., однако не достигает значений 2018—2019 гг.;
- количество недостатков, выявленных на иностранных судах в портах РФ в 2022 году, демонстрирует превышение над уровнем 2020—2021 гг., при этом не достигает значений 2018—2019 гг. Количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, по итогам 2022 года является вторым после максимального за пятилетний период;
- среднее количество недостатков на один осмотр в 2022 году составило 4,0 недостатка, что уступает среднему значению за период 2018—2021 гг. на 8%, однако превышает показатели 2020—2021 гг.;
- за 2022 год зарегистрировано 2 случая обращений с просьбой о пересмотре задержаний иностранных судов в портах РФ. В обоих случаях апелляции не удовлетворены, задержания оставлены в силе.

#### **4. Концентрированная инспекционная кампания на соответствие экипажей судов требованиям МК ПДНВ**

В 2022 году проведена совместная КИК на соответствие экипажей судов требованиям МК ПДНВ на судах торгового флота.

##### **4.1. *КИК на российских судах в российских портах***

В 2022 году на судах торгового флота в портах РФ проведена концентрированная инспекционная кампания: на соответствие экипажей судов требованиям МК ПДНВ.

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

Национальная КИК на соответствие экипажей судов требованиям МК ПДНВ проводилась в портах Токийского, Черноморского и Парижского меморандумов в период с 01.08.2022 по 30.11.2022 гг.

За период национальной КИК на соответствие экипажей судов требованиям МК ПДНВ, в российских портах на российских судах проведен 1 531 осмотр, из них 8,3% осмотров (127 осмотров) — с недостатками; выявлено 170 недостатков; проверено 1 491 индивидуальное судно; оформлено 3 отказа в выдаче разрешения на выход из порта.

Максимальное количество недостатков (3,4% осмотров, 52 случая; вопрос 10) зарегистрировано за отсутствие охвата планами перехода судна всего маршрута от причала до причала. В 2,5% осмотров (39 случаев; вопрос 6) записи часов отдыха членов экипажа судна не соответствуют требованиям (22,9% от общего количества выявленных недостатков). В 1,6% осмотров (25 случаев; вопрос 5) не все моряки имеют действующие медицинские свидетельства (14,7% от общего количества выявленных недостатков). В 1,4% осмотров (22 случая; вопрос 7) расписание вахт не соответствует требованиям ПДНВ (12,9% от общего количества выявленных недостатков). В 0,8% осмотров (12 случаев; вопрос 8) моряки, вновь прибывшие на судно, не знакомы со своими служебными обязанностями, имеющими отношение к повседневной деятельности и обязанностям по действиям в чрезвычайных ситуациях (7,1% от общего количества выявленных недостатков). В 0,5% осмотров (по 8 случаев; вопросы 1 и 2)

количество моряков, работающих на борту, не соответствует требованиям минимального безопасного укомплектования экипажа, установленным для судна, а также капитан и лица командного состава не имеют действующих дипломов, как требуется документом о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна (по 4,7% от общего количества выявленных недостатков). В 0,3% осмотров (4 случая; вопрос 4) моряки не имеют соответствующих документов специалиста или документального подтверждения прохождения такой подготовки (2,4% от общего количества выявленных недостатков).

Случаев, когда капитан, лица командного состава и судовые радиоспециалисты ГМССБ не имеют действующих подтверждений, удостоверяющих признание дипломов или документальных доказательств подачи заявки на выдачу подтверждения (вопрос 3), а также когда моряки на борту судна не могут эффективно общаться друг с другом на рабочем языке судна (вопрос 9), не зарегистрировано.

Российские суда в рамках национальной КИК на соответствие экипажей судов требованиям МК ПДНВ задерживались в портах Находка-нефтепорт (1 судно), Мурманск (1 судно) и Корсаков (1 судно).

#### **4.2. КИК на российских судах в иностранных портах**

КИК на соответствие экипажей судов требованиям МК ПДНВ проводилась в иностранных портах меморандумов с 01.09.2022 по 30.11.2022 гг.

В иностранных портах Токийского, Черноморского и Абуджийского меморандумов в период с 01.09.2022 по 30.11.2022 гг. проведено 68 инспекций российских судов, из них 18% инспекций (12 инспекций) с несоответствиями, выявлено 14 замечаний, проинспектировано 68 индивидуальных судов. В результате КИК задержаний не зарегистрировано. В связи с приостановлением с марта 2022 года членства Российской Федерации в Парижском меморандуме и отсутствием публикаций о результатах КИК на соответствие экипажей судов требованиям МК ПДНВ на официальном сайте Парижского меморандума, информация о результатах КИК 2022 года на российских судах в портах Парижского меморандума



отсутствует, при этом задержания российских судов по результатам КИК по данным публичного сайта Парижского меморандума также отсутствуют.

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

Максимальное количество недостатков (10,3% инспекций, 7 случаев) зарегистрировано за несоответствие требованиям записей часов отдыха членов экипажа судна (вопрос 6). В 7,4% инспекций (5 случаев; вопрос 10) планы перехода судна не охватывают весь маршрут от причала до причала (35,7% от общего количества выявленных несоответствий). В 1,6% инспекций (по 1 случаю; вопросы 7 и 8) расписание вахт не соответствует требованиям ПДНВ, а также моряки, вновь прибывшие на судно, не знакомы со своими служебными обязанностями, имеющими отношение к повседневной деятельности и обязанностям по действиям в чрезвычайных ситуациях (по 7,1% от общего количества выявленных несоответствий).

Случаев, когда количество моряков, работающих на борту, не соответствует требованиям минимального безопасного укомплектования экипажа, установленным для судна (вопрос 1); капитан и лица командного состава не имеют действующих дипломов, как требуется документом о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна (вопрос 2); капитан, лица командного состава и судовые радиоспециалисты ГМССБ не имеют действующих подтверждений, удостоверяющих признание дипломов или документальных доказательств подачи заявки на выдачу подтверждения (вопрос 3); моряки не имеют соответствующих документов специалиста или документального подтверждения прохождения такой подготовки (вопрос 4); не все моряки имеют действующие медицинские свидетельства (вопрос 5), а также когда моряки на борту судна не могут эффективно общаться друг с другом на рабочем языке судна (вопрос 9), не зарегистрировано.

#### **4.3. *КИК на иностранных судах в российских портах***

В портах РФ проведено 999 осмотров иностранных судов, из них 12% (123 осмотра) — с недостатками; выявлено 152 недостатка; оформлено 4 отказа в выдаче разрешения на выход судна из порта; осуществлен осмотр 983 индивидуальных судов.



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

Максимальное количество недостатков (5,1% осмотров, 51 случай; вопрос 6) зарегистрировано за факты несоответствия записей часов отдыха членов экипажа судна требованиям. В 3,8% осмотров (38 случаев; вопрос 10) планы перехода судна не охватывают весь маршрут от причала до причала (25% от общего количества выявленных недостатков). В 2,7% осмотров (27 случаев; вопрос 5) не все моряки имеют действующие медицинские свидетельства (17,8% от общего количества выявленных недостатков). В 1,4% осмотров (14 случаев; вопрос 3) капитан, лица командного состава и судовые радиоспециалисты ГМССБ не имеют действующих подтверждений, удостоверяющих признание дипломов или документальных доказательств подачи заявки на выдачу подтверждения (9,2% от общего количества выявленных недостатков). В 1,1% осмотров (11 случаев; вопрос 7) расписание вахт не соответствует требованиям ПДНВ (7,2% от общего количества выявленных недостатков). В 0,3% осмотров (по 3 случая; вопросы 8 и 9) моряки, вновь прибывшие на судно, не знакомы со своими служебными обязанностями, имеющими отношение к повседневной деятельности и обязанностям по действиям в чрезвычайных ситуациях, а также моряки на борту судна не могут эффективно общаться друг с другом на рабочем языке судна (по 2% от общего количества выявленных недостатков). В 0,2% осмотров (по 2 случая; вопросы 1 и 4) количество моряков, работающих на борту, не соответствует требованиям минимального безопасного укомплектования экипажа, установленным для судна, а также моряки не имеют соответствующих документов специалиста или документального подтверждения прохождения такой подготовки (по 1,3% от общего количества выявленных недостатков). В 0,1% осмотров (1 случай; вопрос 2) капитан и лица командного состава не имеют действующих дипломов, как требуется документом о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна (0,7% от общего количества выявленных недостатков).

Иностранные суда в рамках КИК на соответствие экипажей судов требованиям МК ПДНВ задерживались 4 раза: в портах Новороссийск (2 судна: под флагами Коморских островов и Танзании), Санкт-Петербург (1 судно под флагом Камеруна), Владивосток (1 судно под флагом Гайаны).

## 5. Инспекционная кампания по Международному кодексу для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс)

В 2022—2023 гг. проводилась ИК по Международному кодексу для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (ИК по ПК) на судах, имеющих Свидетельство судна полярного плавания. ИК по ПК проводилась в 3 этапа: с 13.06.2022 г. по 01.07.2022 г.; с 01.08.2022 г. по 19.08.2022 г.; с 25.10.2022 г. по 31.03.2023 г., что связано с различием по сезонам в Северном и Южном полушариях.

### 5.1. ИК на российских судах в российских портах

В 2022—2023 гг. на судах торгового флота в портах РФ проводилась инспекционная кампания по Международному кодексу для судов, эксплуатирующихся в полярных водах. Национальная ИК по ПК проводилась в портах Токийского и Парижского меморандумов в периоды проведения ИК по ПК в меморандумах.

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

За период национальной ИК по ПК, в российских портах на российских судах проведено 126 осмотров, из них 1,6% осмотров (2 осмотра) — с недостатками; выявлено 4 недостатка; проверено 119 индивидуальных судов; отказы в выдаче разрешения на выход из порта не зарегистрированы.

Максимальное количество недостатков (1,6% осмотров, 2 случая; вопрос 7) зарегистрировано за факт отсутствия у капитана, старпома и других вахтенных помощников необходимых сертификатов согласно ПДНВ, главе V и Полярному Кодексу для работы на судах, работающих в полярных водах (50% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,8% инспекций (по 1 случаю; вопросы 8 и 9) экипаж, ответственный за сбор и хранение мусора, не осведомлен должным образом о дополнительных требованиях Полярного Кодекса, а также MARPOL Приложение V, Правило 4, а также члены экипажа, ответственные за сброс сточных вод, не осведомлены должным образом

о дополнительных требованиях в полярных водах в случаях, когда такой сброс необходим (по 25% от общего количества выявленных несоответствий).

### **5.2.      *ИК на российских судах в иностранных портах***

Информации о проведении ИК по ПК в иностранных портах на российских судах не зарегистрировано.

### **5.3.      *ИК на иностранных судах в российских портах***

За период ИК по ПК в российских портах на иностранных судах проведено 5 осмотров, осмотры с недостатками отсутствуют; проверено 5 индивидуальных судов; отказы в выдаче разрешения на выход из порта не зарегистрированы.

## 6. Инспекторский состав

### Инспекторы по российским и иностранным судам

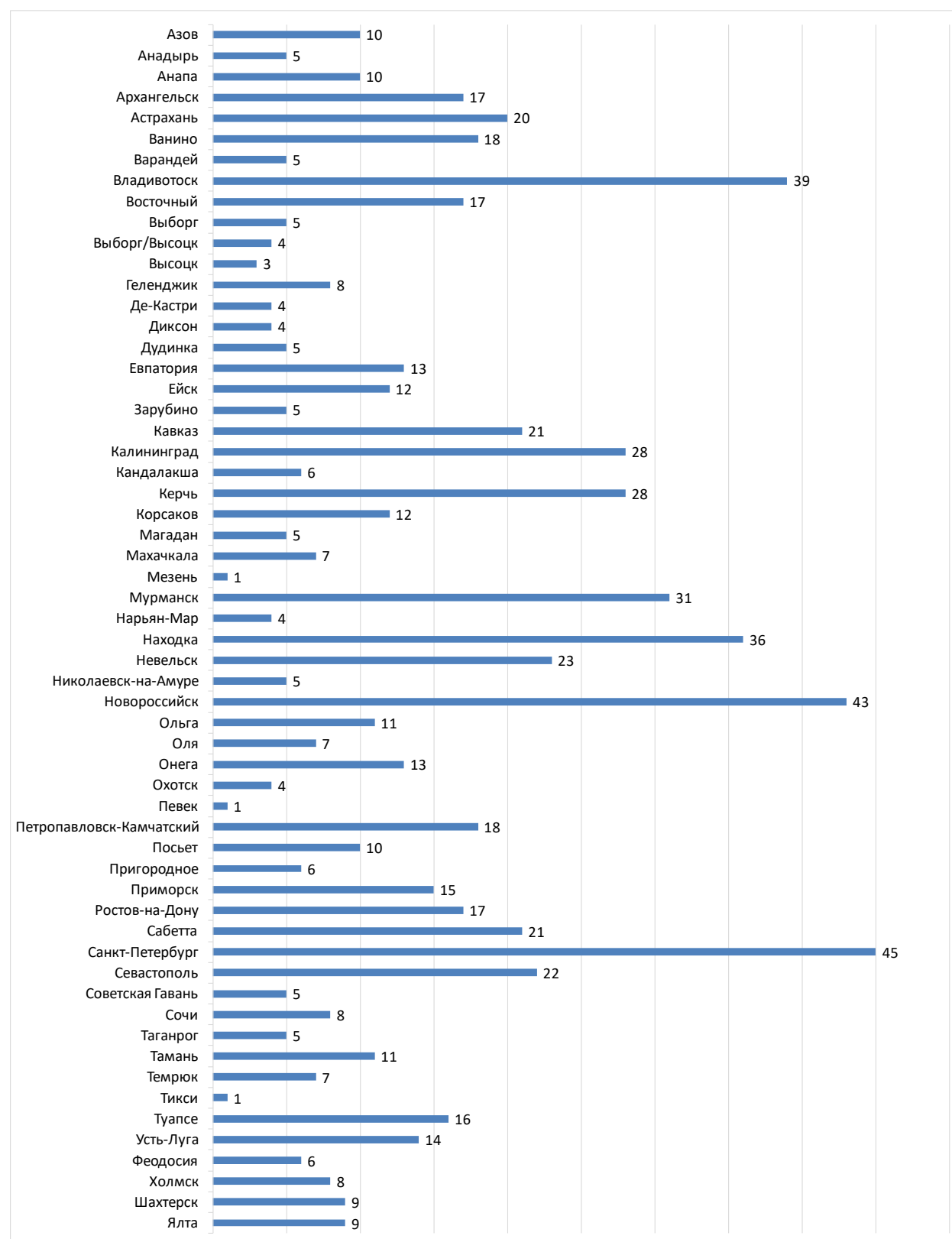


Рисунок 44

На 2022 год в администрациях морских портов Российской Федерации зарегистрировано 743 инспектора портового контроля по российским и иностранным судам. Из них 165 инспекторов занимаются инспектированием иностранных судов в приоритете. Инспекторы по иностранным судам могут осуществлять инспектирование и российских судов (Рисунок 44).

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.

Курс подготовки инспекторов государственного портового контроля к проверкам судов по киберзащищенности в соответствии с требованиями РС проводит ООО «Навгеоэксперт», 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 Азовского моря» и с ФГБУ «АМП Черного 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 раньше дополнительно проходили курсы по программе дистанционного обучения, разработанной Европейским агентством по морской безопасности и Секретариатом Токийского меморандума. В связи с приостановлением членства Российской Федерации в Парижском меморандуме, инспекторы Парижского и Черноморского меморандумов отключены от сайта дистанционных обучений EMSA, и в настоящее время эти курсы недоступны.

В соответствии с «Общим планом подготовки и переподготовки инспекторов государственного портового контроля Российской Федерации по иностранным и российским судам в 2022 году», утвержденным Федеральным агентством морского и речного транспорта, на 2022 год было запланировано 58 учебных программ. Проведено 47 курсов подготовки. Все программы подготовки проводились в дистанционном или очно-дистанционном формате.

В связи с приостановлением членства Российской Федерации в Парижском меморандуме, Секретариат ПМ и Европейское агентство по морской безопасности уведомили, что с марта запланированное обучение

(5 программ) российских инспекторов на курсах, организуемых меморандумом и EMSA, проводиться не будет.

Все региональные программы обмена Меморандумов приостановлены до окончания пандемии (3 программы).

Планировавшиеся к проведению в марте в Канаде 9-е Специализированные курсы подготовки инспекторов государственного портового контроля Токийского меморандума (STC9) из-за организационных сложностей были перенесены на следующий год и успешно проведены в марте 2023 года.

Проведено 3 программы по обмену опытом инспекторов государственного портового контроля Российской Федерации: между портами Кавказ – Ростов-на-Дону, Новороссийск – Ростов-на-Дону и Ростов-на-Дону – Ейск.

В целях подготовки к КИК по ПДНВ в Токийском меморандуме в июле 2022 года проведен онлайн семинар для инспекторов портового контроля. Участвовали 2 представителя ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки» (порты Корсаков и Холмск).

8—9 ноября 2022 года в ИЦГПК (г. Москва) прошел Общероссийский семинар инспекторов государственного портового контроля. Заседание прошло в очно-дистанционном формате. В заседании в качестве докладчиков приняли участие представители Федерального агентства морского и речного транспорта, ФГБУ «Морспасслужба», морских портов Мурманск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), «Большой порт Санкт-Петербург», Калининград (ФГБУ «АМП Балтийского моря»), Кавказ (ФГБУ «АМП Азовского моря»), Новороссийск (ФГБУ «АМП Черного моря»), Корсаков (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки»), ИЦГПК (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики») и ООО «Навгеоэксперт». В ходе встречи обсуждались: Венская конвенция о праве международных договоров, ГПК на рыболовных судах в Токийском меморандуме, представлены предварительные итоги работы ГПК за 2021—2022 годы и КИК по ПДНВ, некоторые особенности реализации процедур ГПК в связи с приказами Минтранса, международные и национальные требования к кибербезопасности на флоте РФ. Также по результатам обсуждения представлены предложения по информационным системам ГПК.

В связи с рекомендацией ИМО с 1 января 2021 г. администрациям начать учет киберрисков в системах управления безопасностью судов, добавлена новая подготовка инспекторов государственного портового контроля к проверкам судов по киберзащищенности в соответствии с требованиями РС. С марта по май обучение успешно прошли 5 групп/ 29 инспекторов ГПК (PSC, FSC) из 20 портов РФ.

Всего планировалось к обучению/повышению квалификации 474 инспектора; фактически обучение прошли 430 инспекторов. По результатам 2022 года план подготовки и переподготовки инспекторов выполнен на 91%.



## 7. Инфографика



## 8. Общие наблюдения

1. Российская Федерация как государство флага по итогам 2022 года попадает в список «серых» флагов в Токийском меморандуме в связи со значительным сокращением количества инспекций судов под флагом Российской Федерации в периоды обострения эпидемиологической ситуации в связи с COVID-19, при сохранении относительно неизменного количества задержаний судов под российским флагом, при этом продолжая находиться в списке «белых» флагов Парижского меморандума. В 2022 году количество задержаний превышает показатели 2020 и 2021 гг., при этом почти в 2 раза уступает значениям 2018 и 2019 гг. Необходимо отметить, что позиции Российской Федерации в Парижском и Токийском меморандумах в дальнейшем могут претерпеть ухудшение
2. По результатам 2022 года большинство показателей по контролю судов в морских портах демонстрируют превышение над минимальными пятилетними значениями 2020 года, оставаясь ниже значений 2018—2019 гг. При этом сохраняется большое количество инспекций в портах Турции и Ирана.
3. Наибольшее количество несоответствий конвенционным требованиям, приведших к задержаниям российских судов, зарегистрировано по категориям «МКУБ» (10%), «Средства борьбы с пожаром» и «Аварийные системы» (по 7%), а также «Навигация» (6%). Эти показатели не улучшаются в течение последних десяти лет.
4. Количество недостатков, выявленных в 2022 году на российских судах в российских портах, является минимальным за 5 лет. При этом показатель 2022 года по количеству недостатков, послуживших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, также является минимальным за пятилетний период, уступая более чем в 2 раза среднему значению 2018—2021 гг.
5. Количество осмотров иностранных судов в российских портах в 2022 году составило более 4 400 осмотров, что является пятилетним максимумом, из них 73% — осмотры с недостатками. Показатели количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта и количества недостатков выше значений предыдущих двух лет, однако не достигают показателей 2018—2019 гг. Значение количества недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, по итогам 2022 года является вторым после максимального за 5 лет.

## Приложение 1. Список задержанных судов под флагом РФ

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
1	9624316	03.01.2022	Аура/ Международный б/ч (торговый)	Венеция, Италия	<p>1. <b>Трудовые договоры моряков</b> — неправомерное продление трудовых договоров нескольких моряков — не соответствует требованиям;</p> <p>2. <b>Ознакомление членов экипажа с аварийными системами</b> — капитан судна испытывал трудности в общении на английском языке — не соответствует требованиям;</p> <p>3. <b>Стационарные установки пожаротушения</b> — на главной противопожарной магистрали выявлена утечка воды вблизи стыка (мидель) — неисправна;</p> <p>4. <b>МКУБ</b> — МКУБ — требуется проведение аудита в течение 3-х месяцев.</p>
2	9917517	08.01.2022	Астрол-4/ Международный (торговый)	Лондондерри, Великобритания	<p>1. <b>Количество/состав экипажа</b> — капитан судна находился в состоянии алкогольного опьянения, удален полицией с судна — не соответствует требованиям.</p>
3	9903841	26.01.2022	Пола Агата/ Международный (торговый)	Венеция, Италия	<p>1. <b>Дежурные шлюпки</b> — не удалось запустить двигатель шлюпки сразу; спасательное оборудование не соответствует требованиям;</p> <p>2. <b>Ознакомление членов экипажа с аварийными системами</b> — у части экипажа на палубе и в МО выявлены трудности в понимании языка общения;</p> <p>3. <b>Оценка действий экипажа при проведении пожарной тревоги</b> — часть экипажа не смогла продемонстрировать должных знаний и умений при проведении пожарной тревоги;</p> <p>4. <b>МКУБ</b> — МКУБ — требуется проведение аудита в течение 3-х месяцев.</p>
4	8419623	10.02.2022	Сормовский-3056/ Международный (торговый)	Йосингфьорд, Норвегия	<p>1. <b>Карты</b> — карты для навигации и планирования маршрута для навигации в водах Норвегии — не соответствует требованиям;</p> <p>2. <b>Другие эксплуатационные недостатки, относящиеся к СОЛАС</b> — судно не сообщило портовым властям Норвегии о наличии повреждения на корпусе судна — не соответствует требованиям;</p> <p>3. <b>Повреждения корпуса, влияющие на мореходность судна</b> — повреждение на корпусе судна по левому борту у балластного танка №5;</p> <p>4. <b>МКУБ</b> — МКУБ — требуется проведение аудита до отхода судна.</p>

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
5	8711306	15.02.2022	Андрей Осипов/ Международный (торговый)	Равенна, Италия	<p>1.Аварийный пожарный насос (трубопроводы, вентили) — утечка из аварийного пожарного насоса — неисправен;</p> <p>2.Аварийный источник питания — АДГ — АДГ автоматически не запустился во время отключения электроэнергии — неисправен;</p> <p>3.Техническая документация и, если применимо, руководство по контролю — отсутствует оригинал документа для ГД — не соответствует требованиям;</p> <p>4.Дистанционные средства управления (открытия, насосы, вентиляция и т.п.) в М.О. — быстрозакрывающиеся клапаны сервисных резервуаров тяжелого и дизельного топлива не закрываются должным образом — не соответствуют требованиям;</p> <p>5.Вентиляция, быстрозакрывающиеся устройства, средства управления — вентиляционный канал камбуза — не работает;</p> <p>6.МКУБ — МКУБ — требуется проведение аудита в течение 3-х месяцев.</p>
6	9729594	16.02.2022	Азербайджан/ Международный б/ч (торговый)	Констанца, Румыния	<p>1.Свидетельство о праве собственности на судно — страховое свидетельство или иной документ в отношении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом — отсутствует;</p> <p>2.Учения по борьбе с пожаром — экипаж не смог продемонстрировать должных знаний и умений при проведении пожарной тревоги — недостаток знаний;</p> <p>3.МКУБ — МКУБ — требуется проведение аудита до отхода судна.</p>
7	8912974	16.02.2022	Валерий Васильев/ Бербоут—чартерный	Шрирача, Таиланд	<p>1.Сигнал пожарной тревоги — функция демонстрации дисплея системы пожарной тревоги — неисправна;</p> <p>2.Противопожарные заслонки — противопожарная заслонка в машинном отделении — не закрывается — не соответствует требованиям;</p> <p>3.МКУБ — МКУБ — не соответствует требованиям.</p>
8	9435363	19.03.2022	Волга Ривер/ Международный (торговый)	Калимнос, Греция	<p>1.Аварийный пожарный насос (трубопроводы, вентили) — неработоспособно — во время инспекции аварийный пожарный насос не работал должным образом;</p> <p>2.МКУБ — МКУБ — требуется проведение аудита до отхода судна.</p>

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
9	9701126	21.03.2022	Катунь/ Международный (торговый)	Куксхафен, Германия	<p>1.Свидетельство об управлении безопасностью (СвУБ/МКУБ) — СвУБ не доступно на борту — отсутствует;</p> <p>2.Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве — Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве не доступно на борту — отсутствует;</p> <p>3.МКУБ — МКУБ — требуется проведение аудита до отхода судна;</p> <p>4.Декларация о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве (Части I и II) — Декларация о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве не доступна на борту — отсутствует;</p> <p>5.Навигационные огни, знаки и средства подачи звуковых сигналов — несколько навигационных огней неработоспособны;</p> <p>6.Карты — отсутствуют актуальные навигационные карты на текущий маршрут — не соответствует требованиям;</p> <p>7.Навигационные пособия — отсутствуют навигационные пособия для текущей области — не соответствуют требованиям;</p> <p>8.План перехода — план перехода не для фактических точек маршрута — не соответствует требованиям;</p> <p>9.Средства эвакуации — крышка второй эвакуационной шахты помещения рулевого механизма правого борта заблокирована — не функционирует должным образом;</p> <p>10.Противопожарные заслонки — противопожарная заслонка вентиляции МО #9 по правому борту неработоспособна — не соответствует требованиям.</p>
10	9243746	17.05.2022	Николай Ахромеев/ Международный (торговый)	Тайцан, Китай	<p>1.Спасательные шлюпки — окно спасательной шлюпки не соответствует требованиям;</p> <p>2.Учения по оставлению судна (шлюпочная тревога) — недостаток знаний — экипаж не смог продемонстрировать должного знания обязанностей и мер безопасности при оставлении судна;</p> <p>3.МКУБ — Техническое обслуживание судна и оборудования — не соответствует требованиям.</p>
11	8857916	31.05.2022	Омский-131/ Международный (торговый)	Ноушахр, Иран	<p>1.Радиолокатор — Радиолокатор не функционирует должным образом.</p>
12	9868754	07.07.2022	Навис-3/ Международный (торговый)	Хайфа, Израиль	<p>1.Количество/состав экипажа — количество экипажа для обеспечения работы помещения ГД недостаточное — не соответствует требованиям.</p>
13	8500630	05.09.2022	Атлантик Леди/ Международный (торговый)	Амстердам, Нидерланды	<p>1.Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (включая изъятие) — срок очередного освидетельствования не соответствует требованиям;</p> <p>2.Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции (включая изъятие) — срок очередного освидетельствования не соответствует требованиям;</p> <p>3.МКУБ — МКУБ — требуется проведение аудита до отхода судна.</p>

## 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 обращ. в Комиссию	Результат апелляции
1	9446465	AQUA BONANZA	Либерия	11.11.2021	Тамань	Черноморский	11	2	13.12.2021	13.12.2021	08.01.2022	Комиссия не приняла обращение из-за несоблюдения процедуры. Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.
2	9248461	CHEM SINYOO	Маршалловы острова	21.02.2022	Тамань	Черноморский	12	4	31.03.2022	-	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.