



Государственный портовый контроль в Российской Федерации, 2023 г.



E

Оглавление

Введение	2
События 2023 года	3
1. Контроль российских судов в зарубежных портах	6
1.1. Сводная таблица по режимам портового контроля	6
1.2. Инспекции, несоответствия и задержания российских судов по государствам порта	13
1.3. Структура недостатков, вскрытых на российских судах в иностранных портах	19
2. Контроль российских судов в российских портах	33
2.1. Сводные данные по российским портам	33
2.2. Структура недостатков, выявленных на российских судах в российских портах	37
3. Контроль иностранных судов в российских портах	53
3.1. Сводная таблица по меморандумам	53
3.2. Сводные данные по российским портам/терминалам	56
3.3. Осмотры иностранных судов в портах РФ по государствам флага	61
3.4. Структура недостатков, вскрытых на иностранных судах в российских портах	67
3.5. Апелляции на задержания иностранных судов в портах РФ	76
4. Концентрированная инспекционная кампания по пожарной безопасности	78
4.1. КИК на российских судах в российских портах	78
4.2. КИК на российских судах в иностранных портах	79
4.3. КИК на иностранных судах в российских портах	81
5. Инспекторский состав	83
6. Инфографика	87
7. Общие наблюдения	88
Приложение 1. Список задержанных судов под флагом РФ	89
Приложение 2. Статус апелляций на задержания иностранных судов в портах РФ	92

Введение

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

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

В силу своего географического положения Российская Федерация участвует в трех региональных соглашениях о государственном портовом контроле: Парижском², Токийском и Черноморском меморандумах. Порты Российской Федерации, имеющие иностранный судозаход, отнесены по своему географическому положению в один из трех меморандумов.

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

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

¹ На момент изготовления брошюры действует приказ Минтранса № 395 от 12.11.2021 г.

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

События 2023 года

Парижский меморандум: В связи с приостановлением членства Российской Федерации в Парижском меморандуме, Россия не участвовала в заседании Комитета в 2023 году.

Токийский меморандум: 34-е заседание Комитета Токийского меморандума и 17-е заседание Технической рабочей группы состоялись в г. Иокогама, Япония 30 октября — 2 ноября 2023 года и 26—27 октября 2023 года соответственно в очном формате. В заседаниях Комитета и Рабочей группы в составе делегации Российской Федерации приняли участие представители служб капитанов морских портов Владивосток, Находка (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»), Корсаков (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки»), а также представитель ФГБУ «ИАСЦ».

Черноморский меморандум: 23-е заседание Комитета Черноморского меморандума состоялось в период с 25 по 28 апреля 2023 года в г. Констанца (Румыния) в очном формате с возможностью дистанционного участия. Заседание проходило под председательством представителя морской администрации Болгарии. В заседании Комитета в составе делегации Российской Федерации приняли участие представители Федерального агентства морского и речного транспорта, ФГБУ «ИАСЦ», служб капитанов морских портов Новороссийск, Тамань, Туапсе (ФГБУ «АМП Черного моря»), а также Генеральный консул Российской Федерации и атташе Генконсульства Российской Федерации в Констанце, Румыния. Генеральный консул Российской Федерации и атташе Генконсульства Российской Федерации принимали очное участие в заседании, остальные члены российской делегации принимали участие в заседании в режиме видео-конференц-связи. Необходимость участия указанных представителей МИД России заключалась в том, что визы остальных членов делегации не были выданы Румынией в необходимые сроки, а в соответствии с процедурами Черноморского меморандума позиция государства-члена ЧМ может быть принята Комитетом ЧМ при голосовании только при очном участии. 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.

В соответствии с решениями Комитетов Парижского, Токийского и Черноморского Меморандумов, в период с 1 сентября по 30 ноября 2023 года в трех Меморандумах прошла совместная Концентрированная инспекционная кампания (КИК) по пожарной безопасности. 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 2023 года проводилась национальная КИК по пожарной безопасности.

7—8 декабря 2023 года в РУТ (МИИТ) состоялось 8-е заседание постоянной корреспондентской Рабочей группы по государственному портовому контролю (РГ по ГПК) в очно-дистанционном формате, совмещенное с общероссийским семинаром инспекторов ГПК. В заседании приняли участие представители морских портов Мурманск, Архангельск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), «Большой порт Санкт-Петербург», Усть-Луга (ФГБУ «АМП Балтийского моря»), Ейск, Кавказ, Ростов-на-Дону (ФГБУ «АМП Азовского моря»), Евпатория, Новороссийск, Севастополь, Тамань, Туапсе (ФГБУ «АМП Черного моря»), Астрахань (ФГБУ «АМП Каспийского моря»), Ванино, Магадан (ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива»), Корсаков (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки»), Находка (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»), Росморречфлота, ФГБУ «ИАСЦ». В ходе работы обсуждались темы предварительных результатов инспектирования судов в рамках ГПК, результатов КИК по пожарной безопасности (национальной, международной); будущих КИК; решений Комитета Токийского меморандума; участия РФ в международных проектах (информационные системы, миссия в Мексику); организации работы в портах европейской части РФ, ранее осуществлявших проверки в соответствии с процедурами Парижского меморандума; апелляционных процедур меморандумов; международной деятельности по ГПК в регионе Черноморского меморандума в 2023 году; процедур ГПК в РФ: практик, проблем; программ обучения: отчета за 2023, плана на 2024 год.

За 2023 год проведено 49 курсов подготовки. Все программы подготовки проводились в дистанционном или очно-дистанционном формате

- курсы начальной подготовки для инспекторов по российским и иностранным судам и для инспекторов портнадзора;
- курсы повышения квалификации для инспекторов по российским и иностранным судам;
- 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 проверке судов в соответствии с требованиями Конвенции о труде в морском судоходстве;
- подготовка инспекторов в соответствии с требованиями Полярного кодекса;
- подготовка инспекторов государственного портового контроля по программе КИК по пожарной безопасности;
- по проверке судов в соответствии с требованиями Конвенции МАРПОЛ 73/78;
- подготовка инспекторов государственного портового контроля по изменениям в морском законодательстве;
- по контролю судов на соответствие требованиям МКУБ;
- по проверке судов на соответствие требованиям МК о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими;
- по проверкам судов, перевозящих СПГ;
- по проверкам судов, оснащенных системами радиосвязи, радионавигации и электронной картографии;
- 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.

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	58	46	79,31%	5	8,62%
Токийский Меморандум	151	143	65,38%	10	0,00%
Черноморский Меморандум*	165	123	67,69%	0	0,00%
Средиземноморский Меморандум**	190	115	60,47%	1	0,00%
Служба береговой охраны США	0	0	0,00%	0	0,00%
Индийский Меморандум***	95	79	83,16%	0	0,00%
Латино-Американское соглашение о портовом контроле****	0	0	0,00%	0	0,00%
Всего	659	506	76,78%	16	2,43%

* инспекции Румынии и Болгарии отнесены к Парижскому меморандуму;

** инспекции Кипра, Мальты и Хорватии отнесены к Парижскому меморандуму;

*** инспекции Австралии отнесены к Токийскому меморандуму;

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

По результатам 2023 года соотношение количества инспекций с замечаниями к общему количеству инспекций (уровень инспекций с замечаниями) составило около 77% от количества инспекций, уровень задержаний судов под Государственным флагом Российской Федерации в иностранных портах в 2023 году составил 2,43% (Таблица 1 и Рисунок 1).

Инспекции российских судов за рубежом, 2023 г.

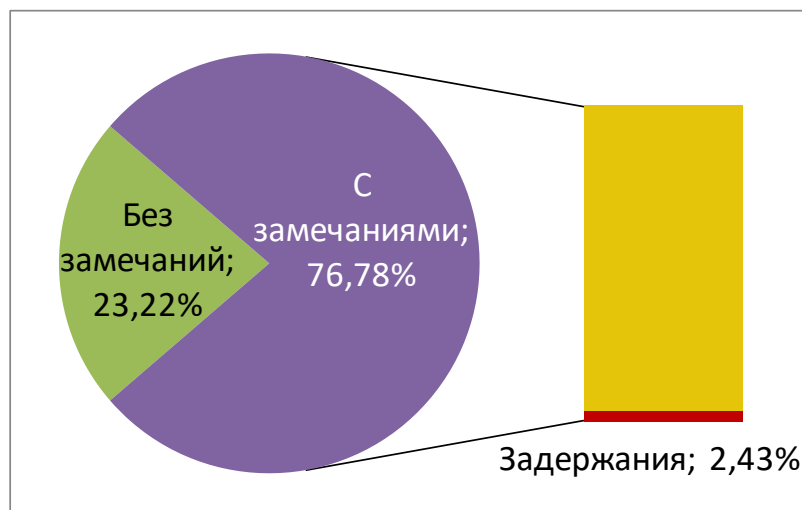


Рисунок 1

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

Инспекции российских судов по меморандумам, 2023 г.

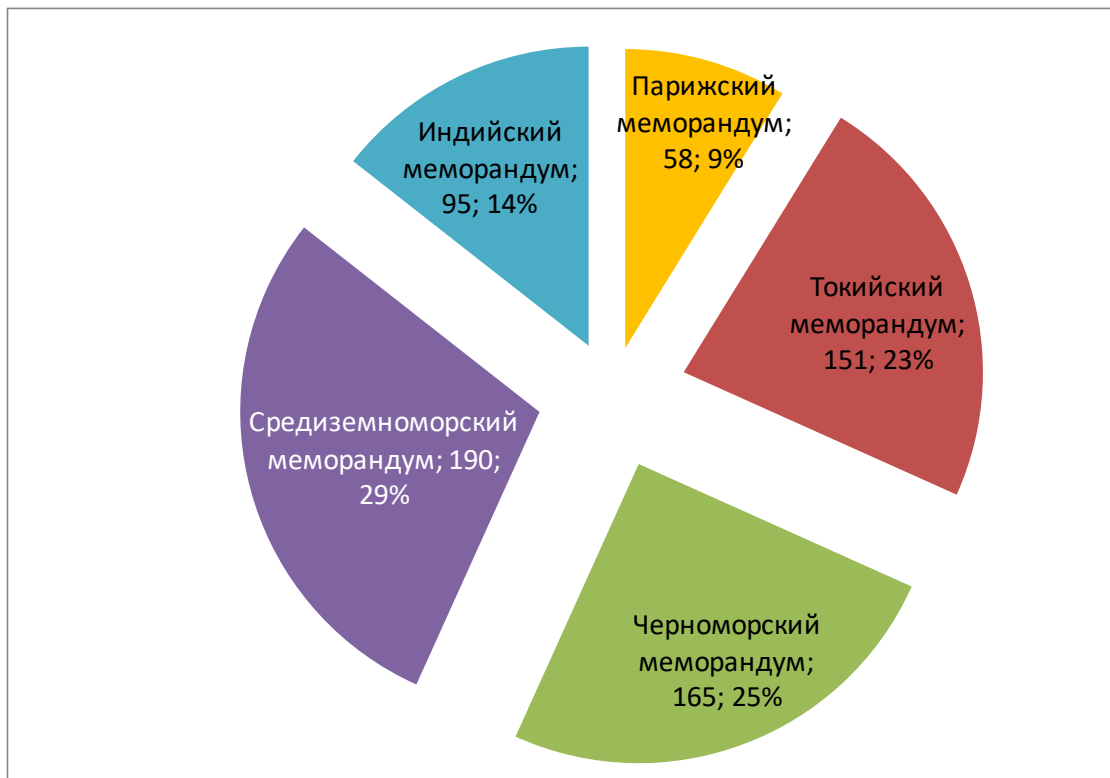


Рисунок 2

Вследствие приостановления членства Российской Федерации в Парижском меморандуме с весны 2022 года количество инспекций российских судов в портах Парижского меморандума продолжило снижаться на протяжении двух лет с традиционно лидирующих позиций среди всех меморандумов и составило 9% - минимальное количество инспекций среди всех меморандумов по итогам 2023 года. Наибольшее количество инспекций российских судов в иностранных портах по итогам 2023 года зарегистрировано в портах Средиземноморского меморандума (29%), далее по количеству проведенных инспекций следуют порты Черноморского меморандума (25%). Количество инспекций российских судов в иностранных портах Токийского меморандума составило 23% от всех инспекций, Индийского меморандума — 14%. 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 2023 года этот уровень составил 83%. Минимальный же уровень инспекций российских судов с замечаниями зарегистрирован в портах Средиземноморского меморандума (60%) (Таблица 1).

Наибольшее количество задержаний зарегистрировано в портах Парижского меморандума (8,6%). Задержания российских судов в портах других меморандумов не превышают 1% от количества проведенных инспекций (Рисунок 3).

Инспекции российских судов за рубежом по меморандумам, 2023 г.

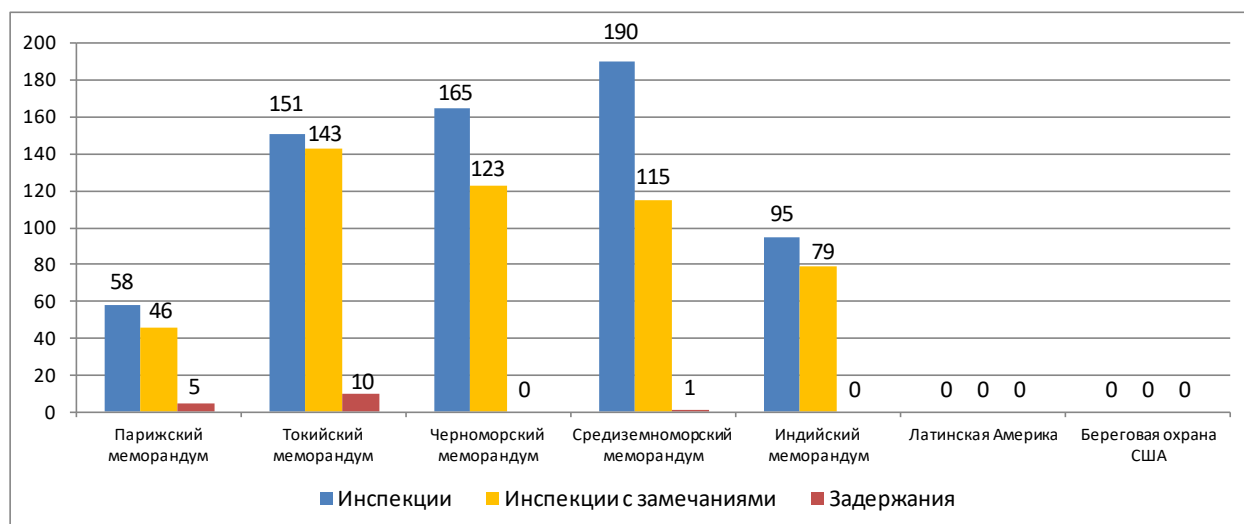


Рисунок 3

Сравнительные результаты инспектирования российских судов в иностранных портах в ретроспективе 2019—2023 гг. представлены на Рисунке 4.

Инспекции российских судов в иностранных портах, 2019—2023 гг.

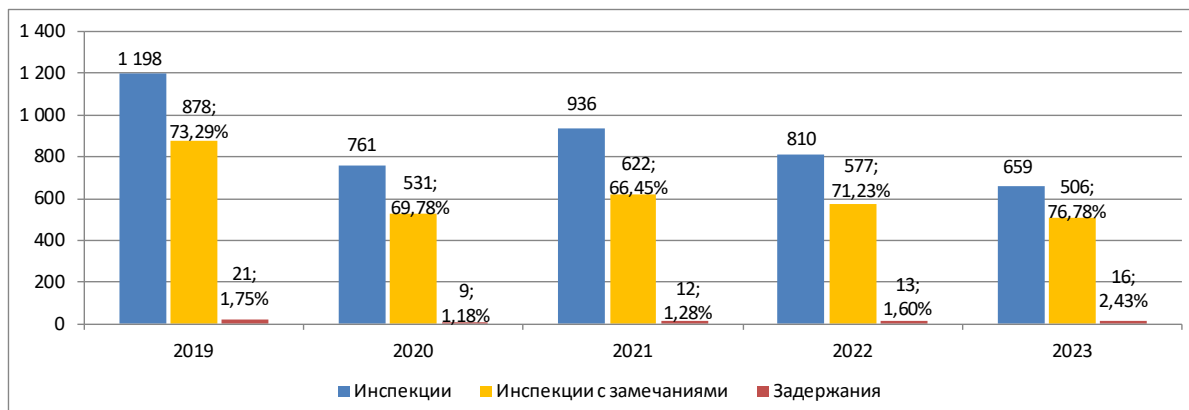


Рисунок 4

В соответствии с представленными сведениями количество инспекций российских судов в иностранных портах колеблется в интервале от 659 (2023 год) до 1 198 (2019 год).

В 2023 году показатели количества инспекций и количества инспекций с замечаниями снизились по отношению к 2022 году, демонстрируя минимальные значения за пятилетний период. Восстановление показателей по количеству инспекций по итогам 2021 года относительно 2020 года вызвано определенным улучшением эпидемиологической ситуации в связи с COVID-19 и соответствующими ослаблениями введенных ограничений на посещение судов, тогда как дальнейшее снижение показателей по количеству инспекций с 2021 года может объясняться уменьшением судопотока в европейские порты со второго квартала 2022 года. Показатель количества инспекций с замечаниями в относительном выражении по итогам 2023 года является максимальным за период 2019 – 2023 гг., что обуславливается снижением количества инспекций.

Количество инспекций с задержаниями в абсолютных величинах превышает показатели за пятилетний период, кроме значения 2019 года, демонстрируя постепенное повышение с 2020 года. Вследствие минимального количества инспекций и приближающегося к максимальному количеству задержаний по итогам 2023 года, показатель количества инспекций с задержаниями в относительных значениях в 2023 году является

максимальным в ретроспективе пятилетнего периода, при этом указанная динамика реализуется в 2023 году за счет портов Токийского меморандума.

Задержания зарегистрированы также в портах Парижского и Средиземноморского меморандумов. В портах Черноморского и Индийского меморандумов и Латино-Американского соглашения о портовом контроле случаев задержаний российских судов не зарегистрировано, в связи с чем общее количество задержаний за 2023 год все еще демонстрирует сниженное значение относительно показателей 2019 года и ранее (Рисунок 5).

Полный список задержанных судов представлен в Приложении 1.

Задержания российских судов за рубежом по меморандумам, 2019—2023 гг.

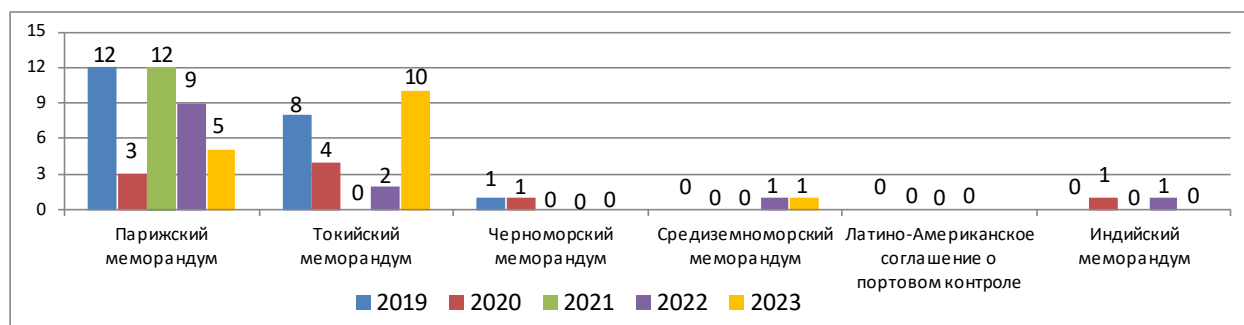


Рисунок 5

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, по итогам 2023 года ситуация в Парижском меморандуме продолжает оставаться стабильной, однако по сравнению с итогами за период 2019 – 2022 гг. позиция флага сдвинулась в сторону «серого» списка, демонстрируя ослабление относительно позиций 2022 года. Начиная с 2013 года флаг России 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

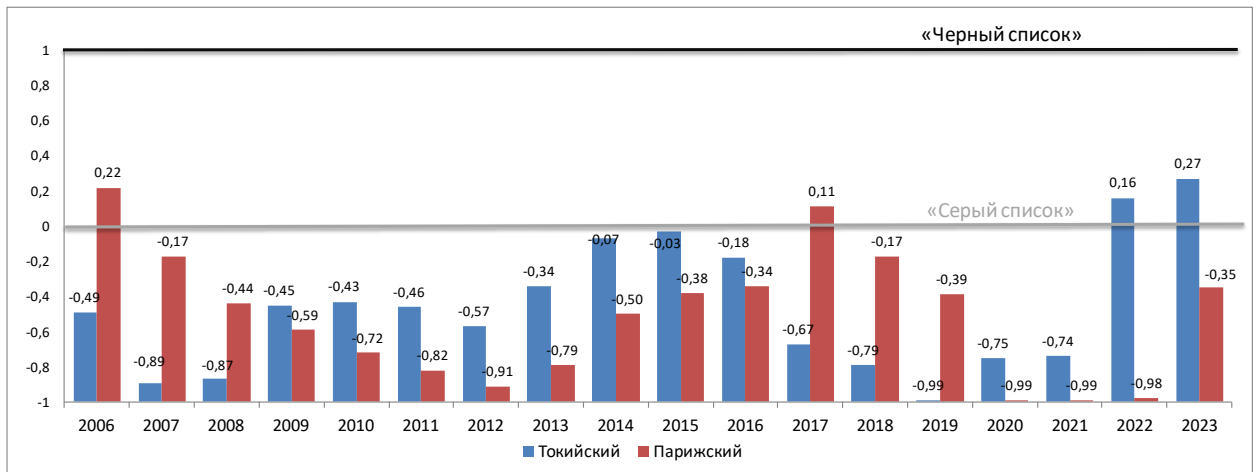


Рисунок 6

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). По итогам 2023 года позиция флага России в списке «серых» флагов в Токийском меморандуме сохраняется, усугубившись относительно 2022 года. 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 2023 году в иностранных портах проведено 659 инспекций судов под флагом РФ, из них почти 77% — инспекции с выявленными несоответствиями, 2,4% — 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 (%)
Алжир	1	1	100,00%	0	0,00%
Бангладеш	2	0	0,00%	0	0,00%
Бельгия	1	1	100,00%	1	100,00%
Болгария	9	7	77,78%	0	0,00%
Вьетнам	4	3	75,00%	0	0,00%
Германия	1	1	100,00%	0	0,00%
Гонконг, Китай	1	0	0,00%	0	0,00%
Греция	26	22	84,62%	2	7,69%
Грузия	19	15	78,95%	0	0,00%
Египет	23	11	47,83%	0	0,00%
Израиль	6	3	50,00%	0	0,00%
Индия	3	3	100,00%	0	0,00%
Индонезия	2	2	100,00%	2	100,00%
Иран, Исламская Республика	88	75	85,23%	0	0,00%
Италия	13	9	69,23%	1	7,69%
Китай	103	103	100,00%	6	5,83%
Корея	22	21	95,45%	2	9,09%
Ливан	3	3	100,00%	0	0,00%
Нидерланды	6	5	83,33%	1	16,67%
Норвегия	1	0	0,00%	0	0,00%
Оман	1	0	0,00%	0	0,00%
Танзания, Объединенная Республика	1	1	100,00%	0	0,00%
Тунис	3	2	66,67%	1	33,33%
Турция	300	203	67,67%	0	0,00%

Государство порта	Количество инспекций	В т. ч. с недостатками	Процентное соотношение (%)	Количество задержаний	Процентное соотношение (%)
Франция	1	1	100,00%	0	0,00%
Чили	1	1	100,00%	0	0,00%
Япония	18	13	72,22%	0	0,00%
Всего	659	506	76,78%	16	2,43%

Наибольшее количество инспекций российских судов в 2023 году зарегистрировано в портах Турции (46%), Китая (16%), Ирана (13%), Греции (4%), Египта, Кореи и Грузии (по 3%). Инспекции в этих странах составляют 91% всех инспекций судов под флагом Российской Федерации (Таблица 2).

Государства, в которых российские суда инспектировались наиболее часто в ретроспективе 2019—2023 гг., представлены на Рисунке 8.

Государства, наиболее часто инспектировавшие российские суда, 2019—2023 гг.

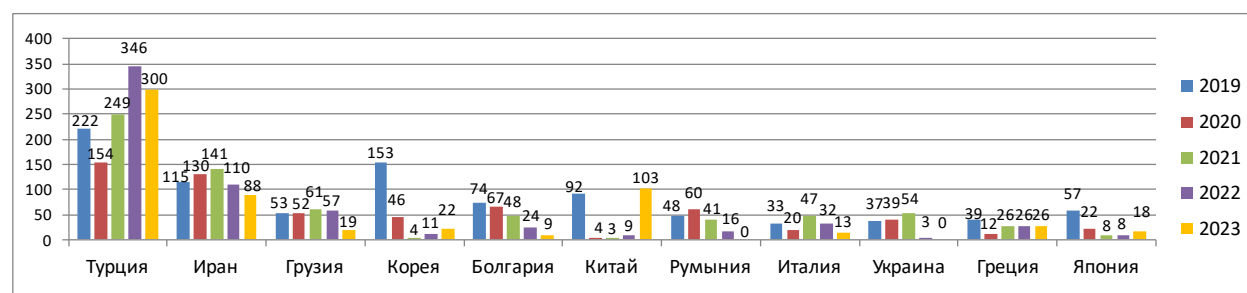


Рисунок 8

В 2023 году существенно возросло количество инспекций судов под флагом РФ в портах Китая (в 3,8 раза относительно среднего показателя 2019—2022 гг.); показатель 2023 года является максимальным за пятилетний период.

Рост количества инспекций в 2023 году относительно значений 2021, 2022 гг. наблюдается по портам Кореи (в 2,9 раза) и Японии (в 2,3 раза).

Количество инспекций в портах Греции сохраняется неизменным на протяжении последних трех лет, демонстрируя восстановление позиций относительно результатов 2020 года, что связано с ослаблением ограничений, вызванных эпидемией COVID-19.

Турция продолжает лидировать по суммарному количеству инспекций российских судов в ретроспективе пятилетнего периода, при этом показатель 2023 года незначительно снизился относительно максимального за 5 лет значения 2022 года, оставаясь выше значений 2019—2021 гг.

Количество инспекций российских судов в портах Ирана продолжает снижаться с 2021 года, и показатель 2023 года является минимальным за пятилетний период.

В портах Болгарии на протяжении пятилетнего периода наблюдается постоянное снижение количества инспекций российских судов (в среднем на 38%), и показатель 2023 года является минимальным за пятилетний период.

Аналогичное сокращение количества инспекций наблюдается с 2020 года в отношении портов Румынии и Украины, и по итогам 2023 года инспекции российских судов не зарегистрированы.

Количество инспекций судов под российским флагом в портах Грузии и Италии сокращается с 2021 года, и показатели 2023 года являются минимальными за пятилетний период, при этом значение 2023 года в отношении Грузии ниже среднегодового значения периода 2019—2022 гг. почти в 3 раза.

Тенденция к значительному снижению количества инспекций российских судов в Токийском меморандуме (в среднем на 32% в год) за период эпидемии COVID-19 сохранилась и по итогам 2022 года. На фоне сохранения общего порядка значений в целом по меморандуму и наличия периодических задержаний судов под флагом РФ высок риск дальнейшего нахождения Российской Федерации в списке «серых» флагов Токийского меморандума в будущих периодах с учетом действующей методики расчета статуса флага. Количество инспекций российских судов по итогам 2023 года частично восстановило позиции значений 2019 года, однако увеличилось также и количество задержаний судов по сравнению с показателями 2020—2022 гг. Сохранение сравнительно небольшого количества инспекций на фоне увеличения количества задержаний 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, 2019—2023 гг.

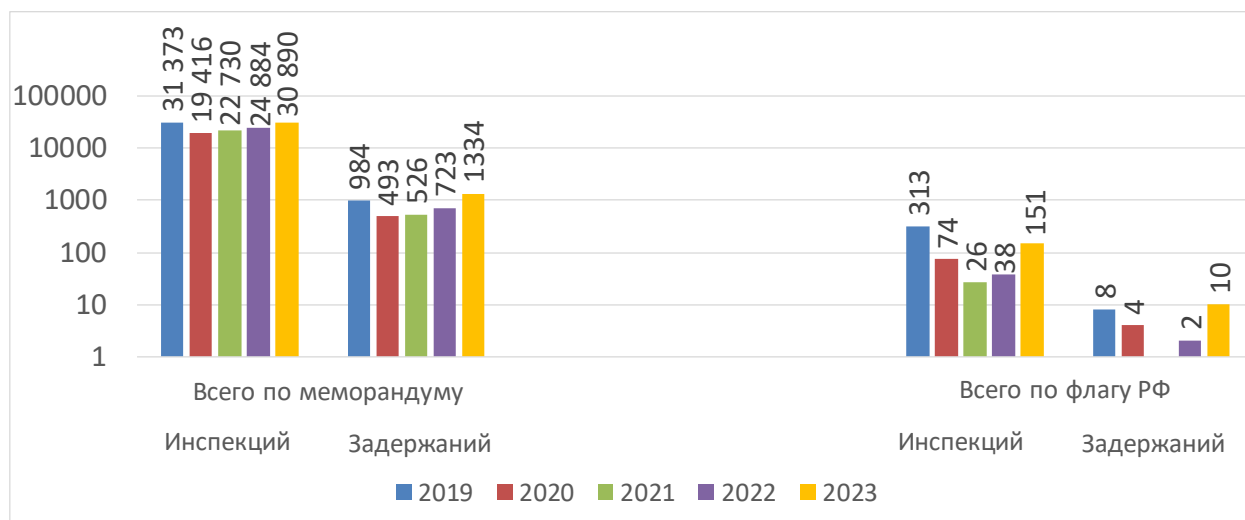


Рисунок 9

В среднем процент инспекций с несоответствиями на российских судах в 2023 году составил 76,8%.

Из 27 государств, где инспектировались российские суда в 2023 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, 2023 г.

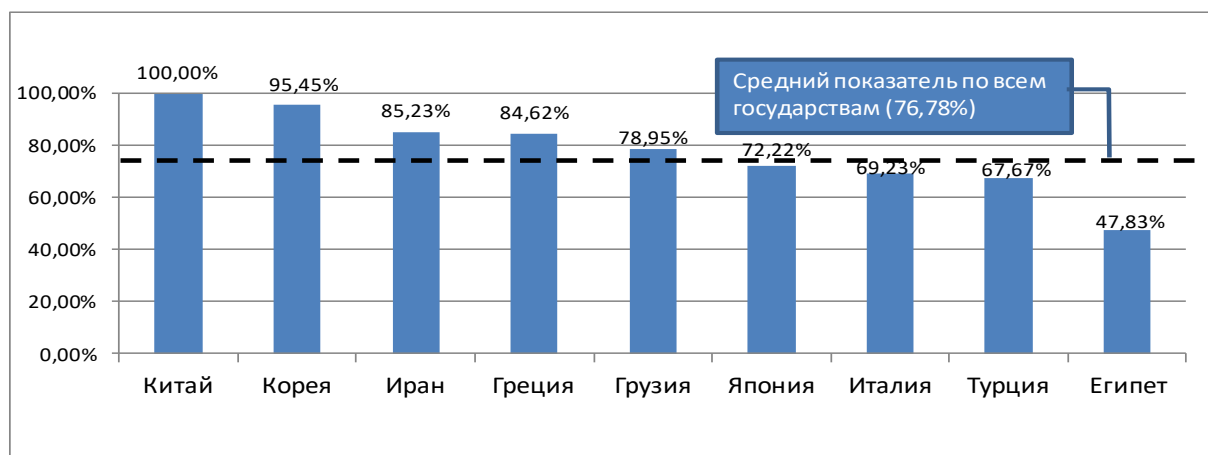


Рисунок 10

Наибольшее соотношение инспекций с замечаниями на российских судах к общему числу инспекций наблюдается в Китае (100% инспекций), Корее (95% инспекций), Иране и Греции (85% инспекций), Японии (79% инспекций).

В ретроспективе пятилетнего периода наибольшее суммарное количество задержаний судов под флагом России зарегистрировано в портах Китая, за счет показателей 2019 и 2023 гг., при этом в 2022 году зарегистрировано одно задержание после периода двухлетнего отсутствия задержаний. По итогам 2023 года зарегистрировано 6 задержаний судов под флагом России, что является вторым показателем после максимального за пятилетний период значения, зарегистрированного в 2019 году (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—2023 гг. в портах Турции отсутствуют задержанные суда под флагом РФ. В портах Украины задержания российских судов также не регистрируются на протяжении последних четырех лет, в связи с чем Турция и Украина уже не присутствуют на Рисунке 11.

Государства, наиболее часто задерживавшие российские суда, 2019—2023 гг.

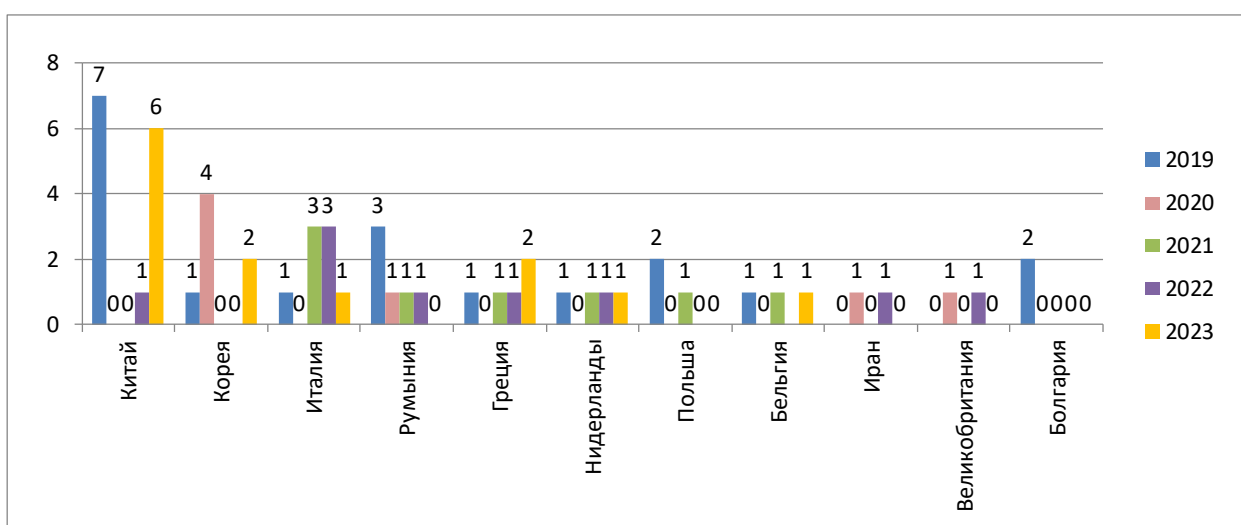


Рисунок 11

По результатам 2023 года наибольшее количество задержаний судов под флагом России зарегистрировано в портах Китая (6 задержаний). Показатель является вторым после максимального за 5 лет, продемонстрировав значительный рост относительно значений предыдущих трех лет.

Рост количества задержаний судов под российским флагом по итогам 2023 года наблюдается также по Корею: зарегистрировано 2 задержания после двухлетнего периода отсутствия задержаний.

В 2023 году наблюдается рост показателя до 2 задержаний в отношении портов Греции: показатель является максимальным в ретроспективе пятилетнего периода, при этом значения предыдущих четырех лет не превышали 1 задержания.

После зарегистрированных максимальных значений по количеству задержаний российских судов в портах Италии по итогам 2021, 2022 гг., показатель 2023 года продемонстрировал снижение до 1 задержания.

За пятилетний период 2019—2023 гг. количество задержаний в портах Румынии сохранялось на неизменном уровне в течение 3 лет после 2019 года, при этом по результатам 2023 года задержания отсутствуют.

Количество задержаний в портах Нидерландов третий год подряд демонстрирует сохранение на уровне 1 задержания за год, сохраняясь на уровне 2019 года и превышая нулевое значение 2020 года.

В портах Бельгии в ретроспективе пятилетнего периода наблюдается переменная динамика показателя с чередованием наличия и отсутствия задержаний за год, при этом в 2023 году зарегистрировано 1 задержание, что соответствует показателям 2019 и 2021 гг.

Аналогичная тенденция с чередованием наличия и отсутствия задержаний за пятилетний период зарегистрирована в отношении Ирана и Великобритании, при этом по итогам 2023 года задержания отсутствуют.

По итогам 2023 года задержаний также не зарегистрировано в портах Польши (второй год подряд) и Болгарии (четвертый год подряд), при этом указанные государства все еще попадают в перечень государств с

наибольшим суммарным количеством задержаний судов под флагом России за пятилетний период.

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

Средний показатель инспекций с задержаниями по государствам в 2023 году составил 2,4%. 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 2023 году: Индонезия (100% — 2 инспекции с задержанием, из всего 2 инспекций), Бельгия (100% — 1 инспекция, которая привела к задержанию), Тунис (33,3% — 1 инспекция с задержанием, Нидерланды (16,7% — 1 инспекция с задержанием), Корея (9,1% — 2 инспекции с задержанием), Греция (7,7% — 2 инспекции с задержанием), Италия (7,7% — 1 инспекция с задержанием), Китай (5,8% — 6 инспекций с задержанием).

Государства с наибольшим процентом инспекций с задержаниями, 2023 г.

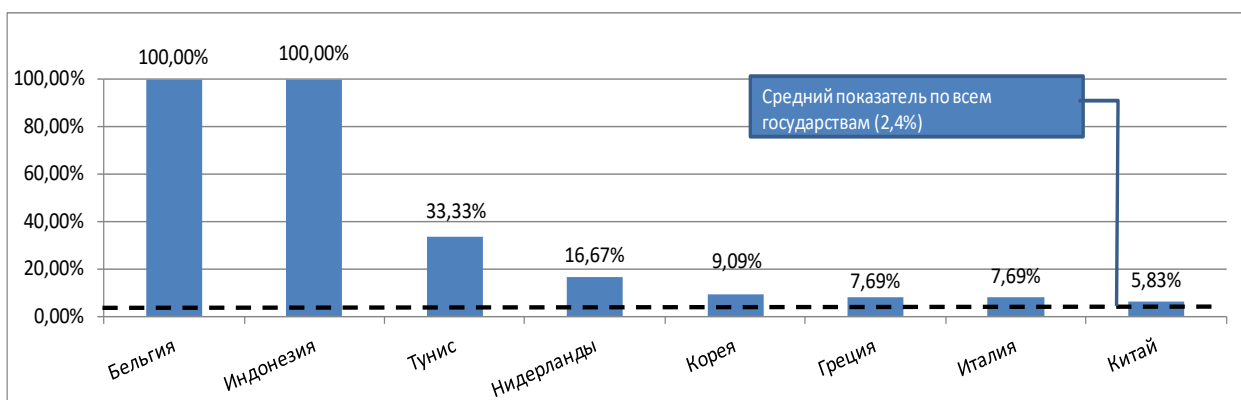


Рисунок 12

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 2019 по 2023 гг. Так, за 2023 год на российских судах выявлено 2 403 несоответствия,

что на 1% меньше (или на 26 несоответствий меньше), чем в предыдущем году. При этом количество инспекций в 2023 году также снизилось на 19% (на 151 инспекцию) относительно показателя 2022 года.

Количество недостатков, выявленных на российских судах в иностранных портах в период с 2019 по 2023 гг., колеблется от 2 200 (в 2020 году) до 4 100 (в 2019 году).

По итогам 2023 года показатель незначительно укрепил позиции относительно прошлого года и приблизился к значению 2021 года, при этом оставаясь ниже максимального за пятилетний период значения 2019 года и превышая минимальное значение 2020 года.

Количество недостатков, выявленных на российских судах за рубежом, 2019—2023 гг.

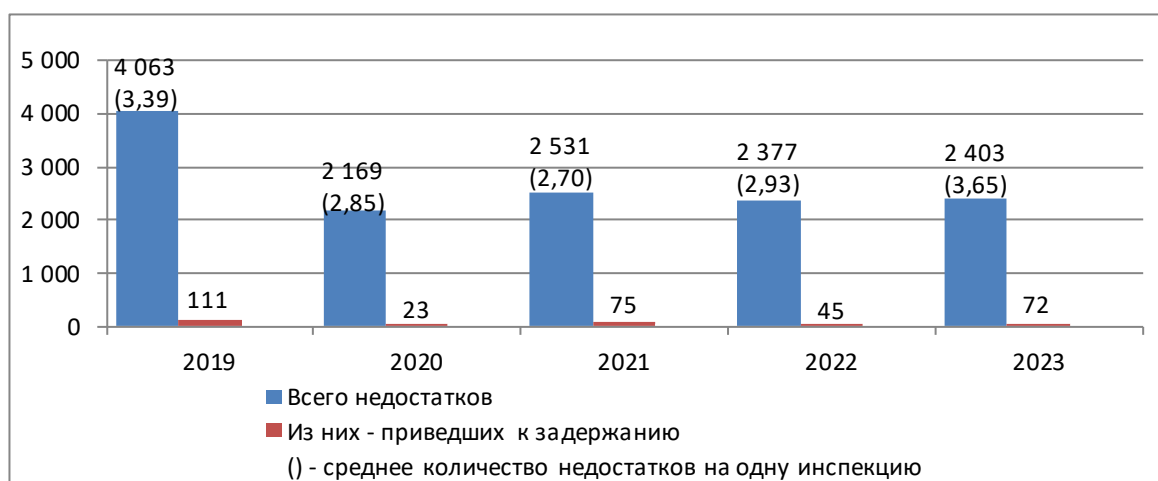


Рисунок 13

В соответствии с данными, представленными на Рисунке 13, среднее количество несоответствий на 1 инспекцию колеблется от 2,7 (в 2021 году) до 3,7 (в 2023 году). В ретроспективе пятилетнего периода показатель среднего количества несоответствий на 1 инспекцию в 2023 году демонстрирует максимальный показатель, превышая на 23% среднее значение за период 2019—2022 гг., что объясняется снижением количества инспекций на фоне роста количества выявленных несоответствий.

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	356	14,81%	4	1,12%	5,56%
Средства борьбы с пожаром	353	14,69%	11	3,12%	15,28%
Спасательные средства	267	11,11%	8	3,00%	11,11%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	174	7,24%	3	1,72%	4,17%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	170	7,07%	2	1,18%	2,78%
Условия жизни и труда - Условия труда	159	6,62%	2	1,26%	2,78%
Остойчивость, конструкция и оборудование	144	5,99%	0	0,00%	0,00%
Водонепроницаемость/герметичность	130	5,41%	2	1,54%	2,78%
Аварийные системы	96	4,00%	7	7,29%	9,72%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	95	3,95%	15	15,79%	20,83%
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	52	2,16%	0	0,00%	0,00%
Радиооборудование	48	2,00%	1	2,08%	1,39%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	47	1,96%	4	8,51%	5,56%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	41	1,71%	2	4,88%	2,78%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	36	1,50%	2	5,56%	2,78%
МКУБ	35	1,46%	5	14,29%	6,94%
ОСПС	32	1,33%	0	0,00%	0,00%

Категория недостатков	Кол-во (а)	Процент от общего кол-ва (а/Всего(а))	Кол-во недостатков, приведших к задержанию (b)	Процент от всех недостатков по категории (b/a)	Процент от общего кол-ва недостатков, приведших к задержанию (b/Всего(b))
Сигналы тревоги	26	1,08%	0	0,00%	0,00%
Условия жизни и труда - Условия жизни	23	0,96%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	22	0,92%	1	4,55%	1,39%
Опасные грузы	21	0,87%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	19	0,79%	1	5,26%	1,39%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	18	0,75%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	15	0,62%	2	13,33%	2,78%
Другое	13	0,54%	0	0,00%	0,00%
Грузовые операции, включая оборудования	5	0,21%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	3	0,12%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - условия найма	2	0,08%	0	0,00%	0,00%
Всего	2 403		72	3,00%*	

* 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» (14,81%), «Средства борьбы с пожаром» (14,69%), «Спасательные средства» (11,11%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (7,24%), «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (7,07%), «Условия жизни и труда - Условия труда» (6,62%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (5,99%), «Водонепроницаемость / герметичность» (5,41%). Эти категории

несоответствий в сумме составляют 73% всех несоответствий, обнаруженных на судах под флагом Российской Федерации в 2023 году.

Категории несоответствий, выявленных на российских судах за рубежом в 2023 году



Рисунок 14

Основные недостатки по категориям в ретроспективе 2019—2023 гг. наглядно изображены на Рисунке 15. Категории недостатков представлены в порядке убывания суммарного количества за 5 лет.

Количество основных недостатков, выявленных на российских судах за рубежом, 2019—2023 гг.

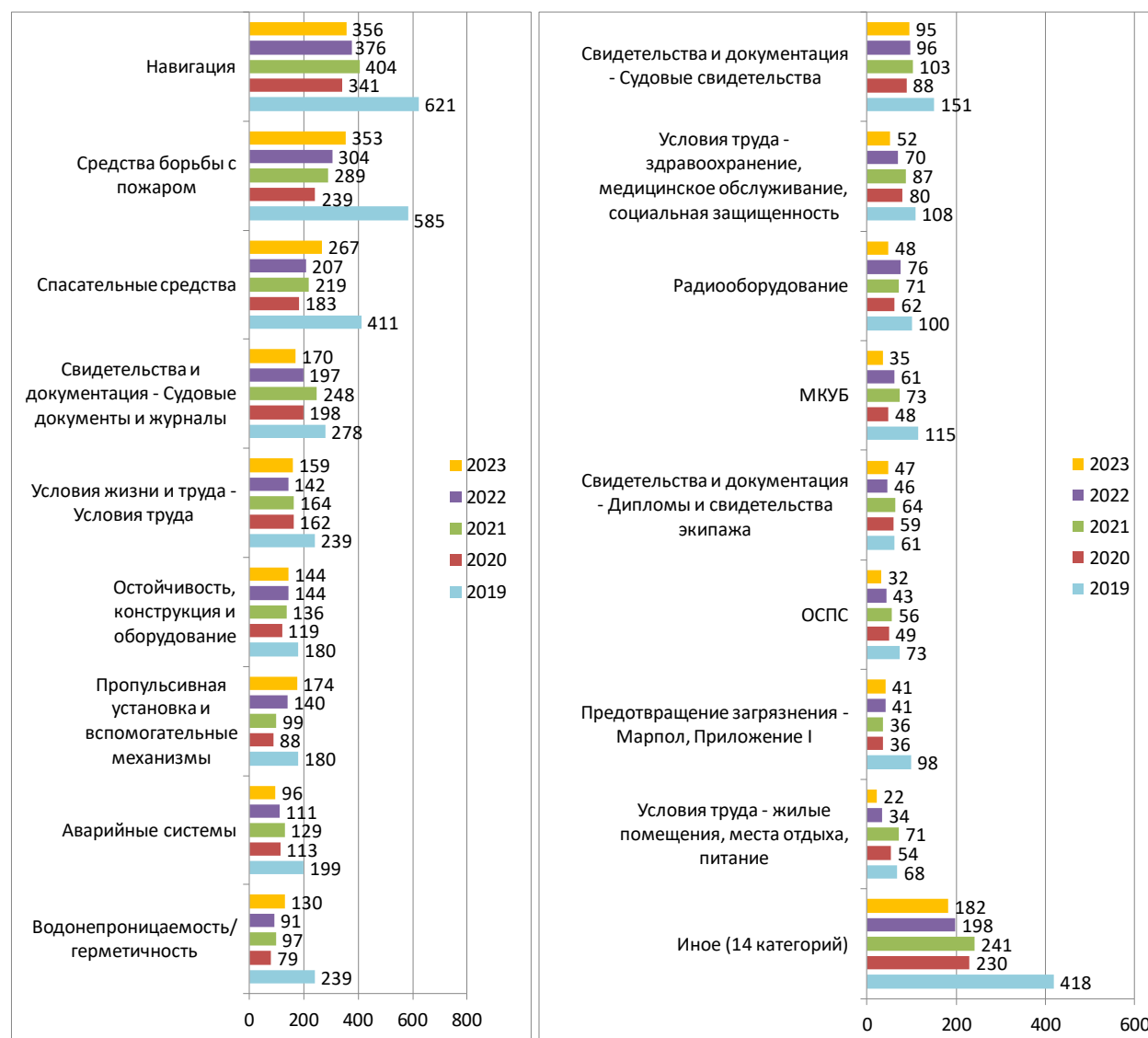


Рисунок 15

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

В ретроспективе пятилетнего периода по всем категориям, за исключением категории «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание», наблюдается достижение максимального значения по количеству выявленных недостатков в 2019 году. Показатели следующих периодов, в том числе 2023 года, не достигают значений 2019 года по своим категориям.

По итогам 2023 года по трем категориям наблюдается рост количества несоответствий по сравнению со средним показателем 2019—2022 гг. Наиболее значительное превышение над средним показателем предыдущих периодов зарегистрировано по категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (на 37%). Значение по категории «Спасательные средства» превышает средний показатель на 5%, по категории «Водонепроницаемость/герметичность» — на 3%.

За период с 2020 по 2023 гг. наиболее значительный рост показателя количества несоответствий зарегистрирован по категориям «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (рост в среднем на 26% в год), «Водонепроницаемость/герметичность» (рост в среднем на 20% в год), «Спасательные средства» и «Средства борьбы с пожаром» (темпы роста составили в среднем по 14% в год по каждой категории).

Наиболее значительное превышение значения 2023 года над прошлогодним показателем наблюдается по категории «Водонепроницаемость / герметичность» (на 43%). По категории «Спасательные средства» превышение составило 29%, по категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 24%.

По 6 категориям («Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I»; «Водонепроницаемость / герметичность»; «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», «Остойчивость, конструкция и оборудование», «Спасательные средства» и «Средства борьбы с пожаром») показатель 2023 года является максимальным за период 2020—2023 гг.

За пятилетний период 2019—2023 гг. значения 2023 года являются минимальными по 8 категориям. Наиболее значительные темпы сокращения количества выявленных недостатков наблюдаются по категориям «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» (в среднем на 19% в год), «ОСПС» (в среднем на 17% в год), «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «МКУБ» (в среднем на 16%).

Существенное сокращение показателя по итогам 2023 года относительно 2022 года наблюдается по категориям «МКУБ» (на 43%), «Радиооборудование» (на 37%), «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» (на 35%), «Условия труда - здравоохранение, медицинское

обслуживание, социальная защищенность» и «ОСПС» (снижение на 26% по каждой категории).

Из выявленных несоответствий 3% 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 2023 году



Рисунок 16

Около 80% серьезных несоответствий было выявлено в категориях: «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (21%), «Средства борьбы с пожаром» (15%), «Спасательные средства» (11%), «Аварийные системы» (10%), «МКУБ» (7%), «Навигация» и «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (по 6%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (4%).

В 2023 году первое место среди всех несоответствий, приведших к задержаниям, занимают несоответствия в категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства». Категории «Средства борьбы с пожаром» и «Спасательные средства» занимают второе и третье места, соответственно.

На Рисунке 17 представлено общее количество несоответствий, приведших к задержаниям российских судов, в ретроспективе 2019—2023 гг.

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

В 2023 году задержания не регистрировались по 4 категориям: «Остойчивость, конструкция и оборудование», «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность», «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI» и «Грузовые операции, включая оборудования», при этом по категориям «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Грузовые операции, включая оборудования» задержания отсутствуют второй год подряд.

По итогам 2023 года по категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» наблюдается существенный рост показателя количества задержаний. После отсутствия задержаний по итогам 2020 и 2021 гг., показатель демонстрирует рост по итогам 2022 года и максимальное в ретроспективе пятилетнего периода значение по итогам 2023 года. Показатель 2023 года по указанной превышает средний показатель 2019—2022 гг. более чем в 7 раз, а также является максимальным по всем категориям в 2023 году. Данный рост показателя объясняется случаями задержаний двух судов под флагом России в порту Танджунг Приок, Индонезия 03.05.2023 (т/х Рун Зенг 05, ИМО 9835551; т/х Рун Зенг 03, ИМО 9835549). Большинство несоответствий, явившихся причиной задержания на данных судах, относились к категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (см. Приложение 1).

Значительный рост показателя наблюдается по категории «Спасательные средства», значение 2023 года является вторым после максимального за пятилетний период. За период 2019—2023 гг. средний темп роста показателя составил 88% в год, значение 2023 года превышает показатель 2022 года в 4 раза.

Количество основных недостатков, ставших причиной задержания российских судов за рубежом, 2019—2023 гг.

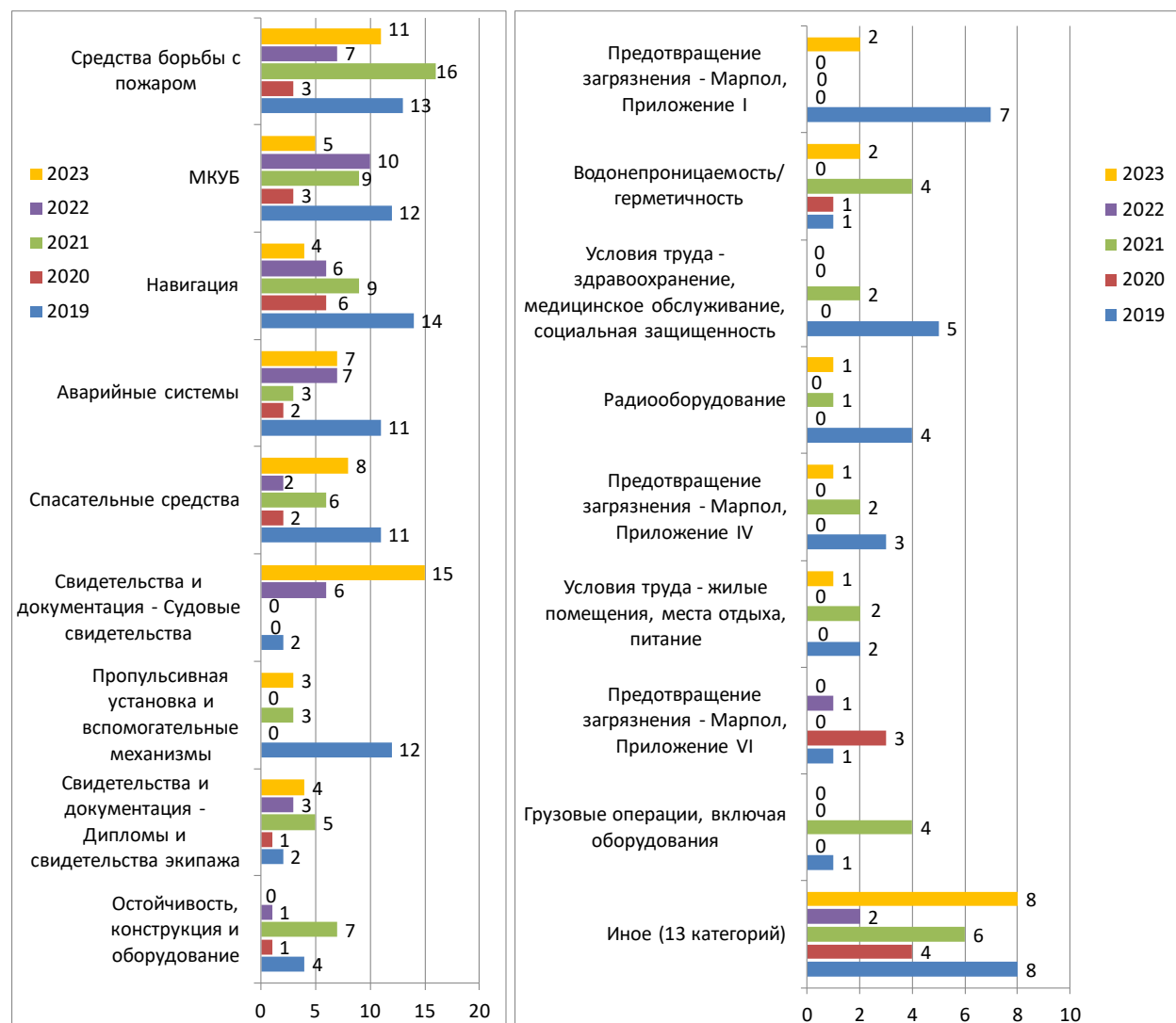


Рисунок 17

По категории «Аварийные системы» наблюдается рост показателя с 2020 года, при этом значение 2023 года не достигает показателя 2019 года. Значение 2023 года осталось неизменным относительно прошлого года, рост показателя в ретроспективе пятилетнего периода составил в среднем 25% в год.

После трехлетнего периода отсутствия задержаний по категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» по итогам 2023 года зарегистрирован рост показателя, при этом значение 2023 года ниже показателя 2019 года более чем в 3 раза. По сравнению с нулевыми значениями 2022 года, по 6 категориям («Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание», «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV», «Радиооборудование», «Водонепроницаемость / герметичность», «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» и «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы») по итогам 2023 года зарегистрированы серьезные несоответствия.

По категории «Средства борьбы с пожаром» в ретроспективе пятилетнего периода наблюдается смешанная динамика показателя, при этом суммарное пятилетнее количество несоответствий, приведших к задержаниям, продолжает лидировать среди остальных категорий.

В ретроспективе пятилетнего периода показатель по категории «Навигация» демонстрировал снижение в среднем на 18% в год, и значение 2023 года является минимальным за пятилетний период. По категории «МКУБ» за период 2019—2023 гг. наблюдается смешанная динамика показателя, значение 2023 года является вторым после минимального за пятилетний период.

Несоответствия, за которые суда под флагом РФ были задержаны в 2023 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, 2023 г.



Рисунок 18

Наибольшее количество несоответствий, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах, зарегистрировано по «Дистанционным средствам управления (открытия, насосы, вентиляция и т.п.) в М.О.» (18% от общего количества несоответствий, приведших к задержанию в категории «Средства борьбы с пожаром»). По остальным подкатегориям зарегистрировано по 1 несоответствию (по 9%), приведшему к задержанию.

Несоответствия, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах в 2023 году, в категории «Навигация» распределены как представлено на Рисунке 19.

Категория «Навигация» — задержания российских судов за рубежом, 2023 г.

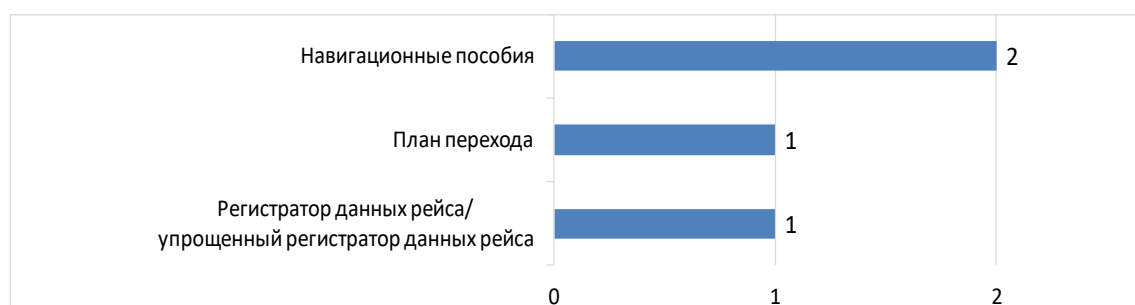


Рисунок 19

Наибольшее количество несоответствий, за которые суда под флагом РФ были задержаны в иностранных портах, зарегистрировано из-за категории «Навигационные пособия» (50% от общего количества несоответствий, приведших к задержанию в категории «Навигация»). По остальным подкатегориям зарегистрировано по 1 несоответствию (по 25%), приведшему к задержанию.

Из 16 зарегистрированных задержаний российских судов в иностранных портах: 12 (75%) судов на момент задержания зарегистрированы в международном реестре, 4 судна (25%) на момент задержания зарегистрированы в государственном бербоут-чартерном реестре (Рисунок 20).

Количество задержанных российских судов за рубежом по реестрам, 2019—2023 гг.

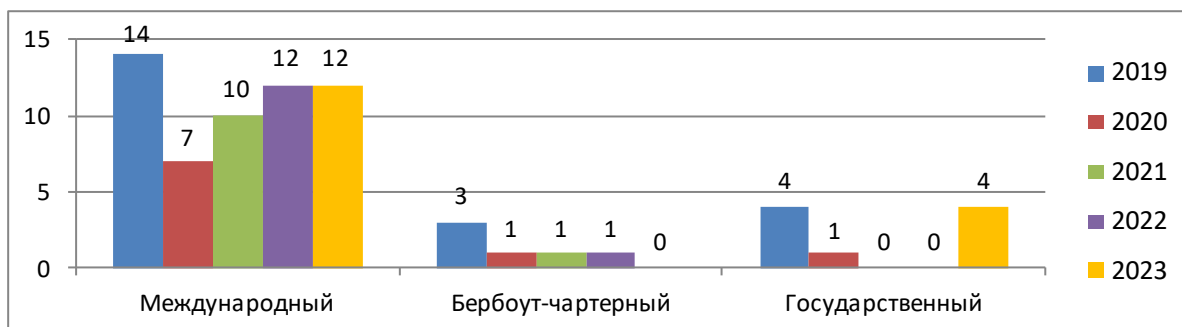


Рисунок 20

В отношении задержанных в 2023 году в иностранных портах российских судов необходимо отметить следующие факты:

- большинство случаев задержаний зарегистрированы в портах Токийского меморандума;
- в 10 случаях из 16 (63%) в отношении задержанного судна осуществлялся осмотр в российском порту менее чем за 90 дней до задержания;
- в 13 случаях задержанное судно оформлялось на выход из российского порта менее чем за 1 месяц до задержания;
- 1 компания имела 3 задержания своих судов в иностранных портах за отчетный период (АО «Судоходная компания «Волжское пароходство», г. Нижний Новгород).

- 1 компания имела 2 задержания своих судов в иностранных портах за отчетный период (ООО «Дальневосточная океаническая промысловая компания «Прогресс», г. Холмск).

Выводы:

- Российская Федерация как государство флага по итогам 2023 года второй год подряд оказывается в списке «серых» флагов Токийского меморандума вследствие резкого снижения количества инспекций российских судов в период 2020—2022 гг. при неизменном количестве задержаний, значительного роста количества задержаний в 2023 году и соответствующего увеличения уровня задержаний по флагу за трехлетний период, оставаясь при этом в списке «белых» флагов в Парижском меморандуме.
- В 2023 году показатели количества инспекций и количества инспекций с замечаниями снизились по отношению к 2022 году, демонстрируя минимальные значения за пятилетний период, что может быть связано со снижением судопотока в европейские порты;
- начиная с 2015 года количество задержаний российских судов в иностранных портах демонстрировало тенденцию к снижению, сменившуюся ростом с 2021 года и продолжающуюся по итогам 2023 года; по итогам 2023 года задержано 16 судов, что на 3 судна больше показателя 2022 года;
- среднее количество несоответствий на 1 инспекцию колеблется от 2,7 (в 2021 году) до 3,7 (в 2023 году). В ретроспективе пятилетнего периода показатель среднего количества несоответствий на 1 инспекцию в 2023 году демонстрирует максимальный показатель, превышая на 23% среднее значение за период 2019—2022 гг., что объясняется снижением количества инспекций на фоне роста количества выявленных несоответствий;
- на протяжении пяти лет основными категориями, по которым выявляется наибольшее количество несоответствий, остаются следующие: «Навигация», «Средства борьбы с пожаром», «Спасательные средства»;
- в 63% случаев задержанные российские суда подвергались осмотру в российском порту менее чем за 90 дней до задержания.

2. Контроль российских судов в российских портах

2.1. Сводные данные по российским портам

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

Таблица 4

Порты / терминалы	Судозаходов		Осмотров						
	всего	инд. судов	всего	контр. осмотров	осмотров	с недостатками		отказов в выдаче разрешения на выход из порта	
						кол-во	%	кол-во	%
Азов	3 085	522	487	192	295	285	96,61%	2	0,68%
Александровск-Сахалинский	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Амдерма	4	3	2	0	2	0	0,00%	0	0,00%
Анадырь	49	26	9	2	7	5	71,43%	0	0,00%
Анапа	118	77	116	45	71	48	67,61%	1	1,41%
Архангельск	5 387	463	551	203	348	283	81,32%	33	9,48%
Астрахань	2 710	495	923	444	479	424	88,52%	0	0,00%
Беломорск	275	110	22	4	18	14	77,78%	0	0,00%
Беринговский**	30	15	6	1	5	4	80,00%	0	0,00%
Большой Камень	84	32	19	9	10	7	70,00%	0	0,00%
Бошняково	14	5	27	13	14	13	92,86%	0	0,00%
Ванино	788	91	57	21	36	18	50,00%	3	8,33%
Варандей	82	9	0	0	0	0	-	0	-
Витино	2	2	1	0	1	0	0,00%	0	0,00%
Владивосток	3 623	681	1 847	976	871	848	97,36%	17	1,95%
Восточный	963	152	76	41	35	30	85,71%	2	5,71%
Выборг	88	30	10	2	8	5	62,50%	0	0,00%
Высоцк	366	56	25	3	22	6	27,27%	0	0,00%
Геленджик	183	106	55	13	42	15	35,71%	0	0,00%
Де-Кастри	45	25	10	4	6	6	100,00%	0	0,00%
Диксон	72	55	17	9	8	6	75,00%	0	0,00%
Дудинка	797	185	36	13	23	16	69,57%	0	0,00%
Евпатория	39	15	17	2	15	15	100,00%	0	0,00%
Ейск	573	195	111	61	50	50	100,00%	0	0,00%
Зарубино	1 129	164	190	82	108	105	97,22%	0	0,00%
Кавказ	6 308	641	73	22	51	51	100,00%	3	5,88%
Калининград	1 124	176	434	181	253	208	82,21%	2	0,79%
Каңдалакша	16	14	4	0	4	1	25,00%	0	0,00%
Кемь	6	6	7	1	6	4	66,67%	0	0,00%
Керчь	563	123	151	75	76	72	94,74%	1	1,32%

³ На момент изготовления брошюры действует приказ Минтранса № 395 от 12.11.2021 г.

Порты / терминалы	Судозаходов		Осмотров						
	всего	инд. судов	всего	контр. осмотров	осмотров	с недостатками		отказов в выдаче разрешения на выход из порта	
						кол-во	%	кол-во	%
Корсаков	1 168	196	259	148	111	102	91,89%	2	1,80%
Крабозаводск	477	43	39	19	20	18	90,00%	0	0,00%
Красногорск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Кронштадт	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Курильск	324	49	16	1	15	9	60,00%	0	0,00%
Ломоносов	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Магадан	238	53	34	16	18	14	77,78%	0	0,00%
Малокурильское	454	61	30	14	16	15	93,75%	0	0,00%
Махачкала	209	75	73	27	46	25	54,35%	0	0,00%
Мезень	22	9	8	2	6	4	66,67%	0	0,00%
Москальво	9	5	0	0	0	0	-	0	-
Мурманск	3 069	433	1 072	604	468	391	83,55%	6	1,28%
Набиль	9	3	3	1	2	1	50,00%	0	0,00%
Нарьян-Мар	36	16	10	0	10	7	70,00%	0	0,00%
Находка	2 641	406	460	197	263	240	91,25%	13	4,94%
Находка-нефтепорт	0	0	14	7	7	7	100,00%	1	14,29%
Невельск	413	75	115	61	54	48	88,89%	2	3,70%
Николаевск-на-Амуре	632	121	86	14	72	16	22,22%	0	0,00%
Новороссийск	1 146	240	459	230	229	208	90,83%	2	0,87%
Ольга	97	19	7	4	3	3	100,00%	0	0,00%
Оля	316	148	91	49	42	40	95,24%	0	0,00%
Онега	20	13	23	9	14	12	85,71%	0	0,00%
Охотск	116	50	18	4	14	10	71,43%	0	0,00%
Певек	93	49	15	7	8	7	87,50%	0	0,00%
Петропавловск-Камчатский	2 496	502	937	379	558	417	74,73%	11	1,97%
Пластун	668	40	51	20	31	28	90,32%	0	0,00%
Поронайск	7	5	50	24	26	25	96,15%	0	0,00%
Посъет	47	19	4	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Пригородное	11	7	9	4	5	4	80,00%	0	0,00%
Приморск	72	26	19	1	18	3	16,67%	0	0,00%
Приморско-Ахтарск	7	7	3	1	2	2	100,00%	0	0,00%
Провидения	23	13	0	0	0	0	-	0	-
Ростов-на-Дону	5 340	794	599	130	469	338	72,07%	16	3,41%
Рудная Пристань	50	12	5	3	2	2	100,00%	0	0,00%
Сабетта	465	169	163	58	105	69	65,71%	1	0,95%
Санкт-Петербург	2 734	508	860	302	558	288	51,61%	5	0,90%
Светлая	130	19	9	4	5	4	80,00%	0	0,00%
Севастополь	269	92	436	45	391	78	19,95%	7	1,79%
Северо-Курильск	323	90	37	15	22	14	63,64%	0	0,00%
Славянка	874	152	45	4	41	37	90,24%	0	0,00%
Советская Гавань	603	109	61	31	30	27	90,00%	1	3,33%
Соловки	120	36	15	3	12	10	83,33%	0	0,00%
Сочи	181	123	223	45	178	42	23,60%	10	5,62%
Таганрог	393	167	52	4	48	46	95,83%	0	0,00%
Тамань	555	81	63	21	42	26	61,90%	3	7,14%
Темрюк	716	199	139	54	85	75	88,24%	1	1,18%
Тикси	43	24	10	3	7	4	57,14%	0	0,00%

Порты / терминалы	Судозаходов		Осматрив						
	всего	инд. судов	всего	контр. осмотров	осмотров	с недостатками		отказов в выдаче разрешения на выход из порта	
						кол-во	%	кол-во	%
Туапсе	419	56	51	17	34	26	76,47%	5	14,71%
Углегорск	2	2	0	0	0	0	-	0	-
Усть-Луга	1 417	141	144	37	107	56	52,34%	5	4,67%
Феодосия	83	28	8	0	8	2	25,00%	0	0,00%
Хатанга	33	15	38	23	15	15	100,00%	0	0,00%
Холмск	1 030	90	143	92	51	49	96,08%	0	0,00%
Чажма	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Шахтерск	293	33	64	32	32	23	71,88%	0	0,00%
Эвбекинот	25	10	5	3	2	2	100,00%	0	0,00%
Южно-Курильск	1 741	94	99	41	58	54	93,10%	0	0,00%
Ялта	139	84	131	63	68	62	91,18%	0	0,00%
Всего по РФ	61 321	4 844	12 588	5 294	7 294	5 546	76,04%	155	2,13%

Сведения о судозаходе / индивидуальном судозаходе во временном интервале с 2019 по 2023 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, 2019—2023 гг.

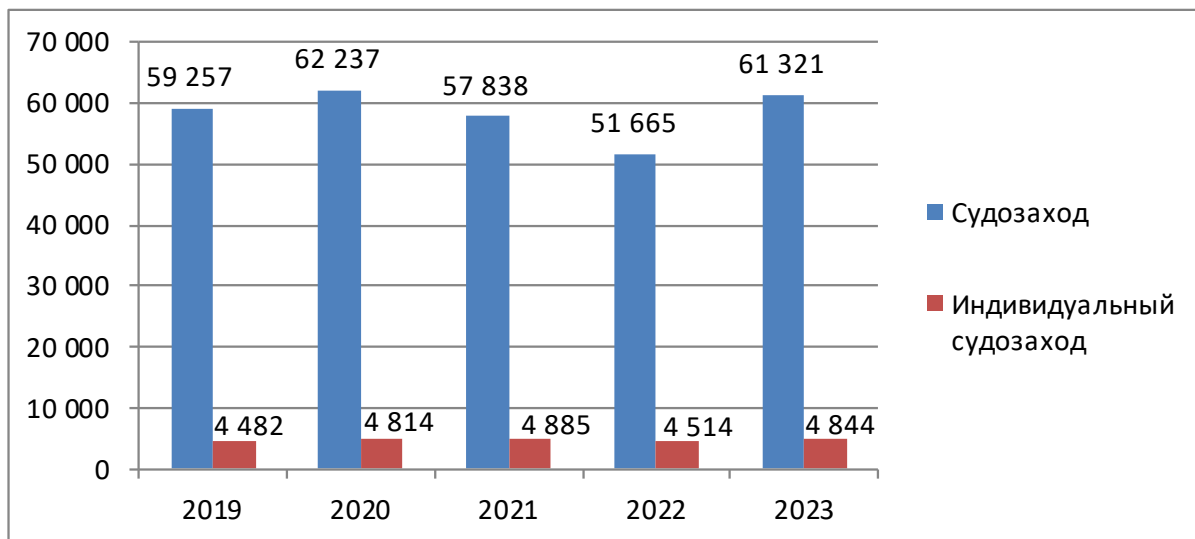


Рисунок 21

Постепенное снижение количества зарегистрированных судозаходов в среднем на 9% в год, наблюдавшееся с 2020 года, сменилось по итогам 2023 года восстановлением значения. Показатель 2023 года является вторым после

максимального в ретроспективе пятилетнего периода, зарегистрированного в 2020 году. Значение 2023 года на 6% (на 3 572 судозахода) выше среднего показателя 2019—2022 гг. и на 19% (на 9 656 судозаходов) выше значения 2022 года.

В ретроспективе пятилетнего периода количество индивидуальных судов под российским флагом, заходящих в российские порты, демонстрировало постоянный рост вплоть до 2021 года, сменившийся по итогам 2022 года снижением значения. Показатель 2023 года является вторым после максимального за 5 лет, превышая средний показатель за период 2019—2022 гг. на 4% (на 170 судозаходов), уступая при этом значению 2021 года.

Всего на российских судах в российских портах в 2023 году проведено около 7 тыс. осмотров. Из них 76% — осмотры с недостатками (выявленными несоответствиями конвенционным требованиям). Зарегистрировано 155 случаев отказа судну в разрешении на выход из порта, что составляет 2,1% от количества осмотров (Рисунок 22).

Осмотры российских судов в российских портах, 2019—2023 гг.

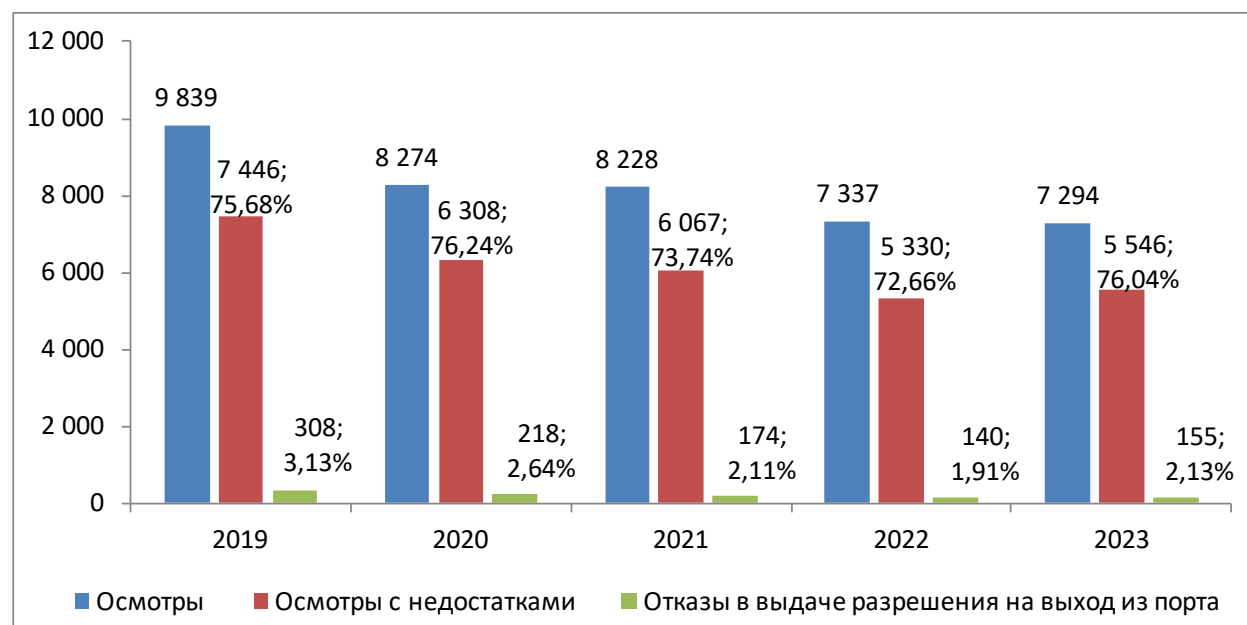


Рисунок 22

В пятилетнем периоде наблюдается постепенное снижение количества осмотров, показатель по итогам 2023 года достиг минимального значения за

5 лет. В 2023 году проведено на 13% осмотров меньше, чем в среднем за 2019—2022 гг.

Процент осмотров с несоответствиями в период 2019—2023 гг. демонстрировал тенденцию к снижению с 2020 по 2022 гг., восстановив позиции по итогам 2023 года до второго после максимального значения, зарегистрированного в 2020 году. Показатель 2023 года превышает аналогичное среднее значение 2019—2022 гг. на 1,5 процентных пункта.

Максимальное количество отказов в выдаче разрешения на выход из порта за период 2019—2023 гг. в арифметическом выражении (308 отказов) зарегистрировано в 2019 году; минимальное — в 2022 году (140 отказов). Показатель 2023 года является вторым после минимального за пятилетний период, показав снижение относительно среднего значения 2019—2022 гг. на 26%.

С 2019 года наблюдается постоянное снижение количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта в процентном выражении (в среднем на 15% в год), сменившееся по итогам 2023 года незначительным ростом и восстановившись до показателя более 2%. Значение 2023 года продемонстрировало снижение относительно среднего показателя 2019—2022 гг. на 0,3 процентных пункта (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 2023 год. Данные за 2019—2022 гг. представлены справочно.

В 2023 году в российских портах зарегистрировано около 1 700 осмотров без недостатков, составивших 24% от всех осмотров (Рисунок 23). В пятилетнем периоде наблюдается переменная динамика показателя количества осмотров без недостатков в абсолютном выражении, с общей тенденцией к снижению показателя, и по итогам 2023 года значение демонстрирует отклонение в меньшую сторону на 18% (384 осмотра) от среднего показателя 2019—2022 гг., являясь при этом минимальным за последние 5 лет.

В относительных значениях показатель 2023 года является вторым после минимального за пятилетний период, зарегистрированного в 2020 году, превышая минимальное значение на 0,2 процентных пункта. Тенденция повышения показателя с 2020 года приостановилась по итогам 2023 года.

Осмотры российских судов в российских портах без недостатков, 2019—2023 гг.

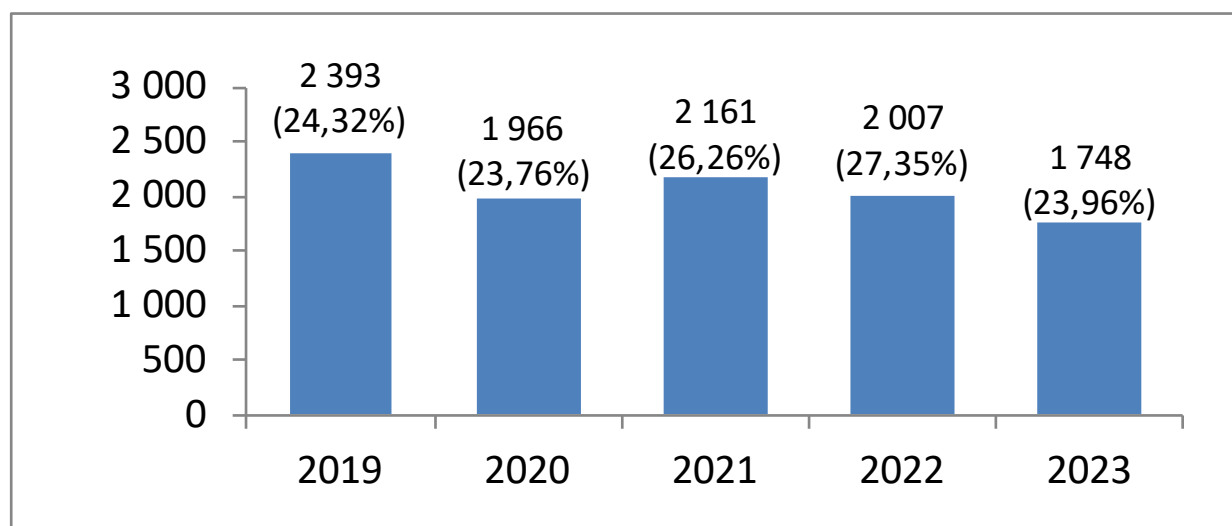


Рисунок 23

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 2023 году приведены в Таблице 5 и на Рисунках 24 и 25.

Таблица 5

Порты / терминалы	всего	Порты / терминалы	всего
Амдерма	1	Находка	3
Большой Камень	1	Находка-нефтепорт	3
Дудинка	1	Николаевск-на-Амуре	1
Зарубино	4	Охотск	2
Мурманск	1	Певек	1
		Темрюк	2

Всего за 2023 год зафиксировано 20 случаев использования функции регистрации непроведения осмотра в ИСГС.

Использование функции непроведения осмотра, 2023 г.

по АМП

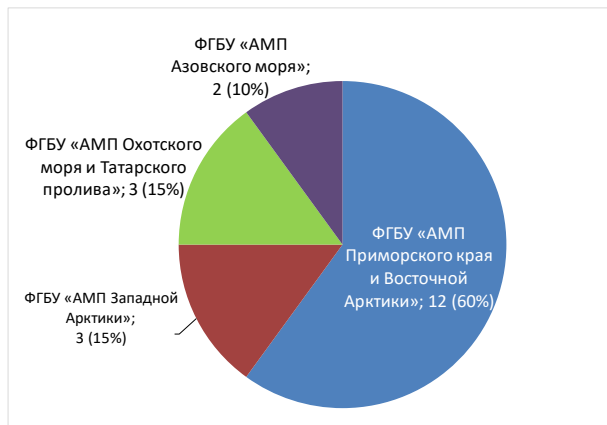


Рисунок 24

по видам причин

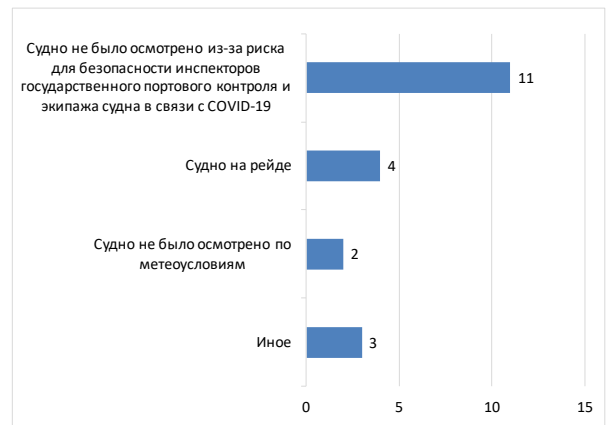


Рисунок 25

В ретроспективе пятилетнего периода количество недостатков колеблется от 27 до 43 тыс. в год, при этом минимальное количество выявленных недостатков зафиксировано в 2022 году, а максимальное — в 2019 году (Рисунок 26). В 2023 году выявлено 27 тыс. несоответствий конвенционным требованиям (недостатков), что ниже среднегодового показателя 2019—2022 гг. на 18% (на 6 тыс. недостатков). С 2019 года наблюдается сокращение количества выявленных несоответствий, приостановившееся по итогам 2023 года. Значение 2023 года является вторым после минимального за 5 лет, превышая показатель 2022 года на 1% (383 недостатка).

Количество недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 2019—2023 гг.

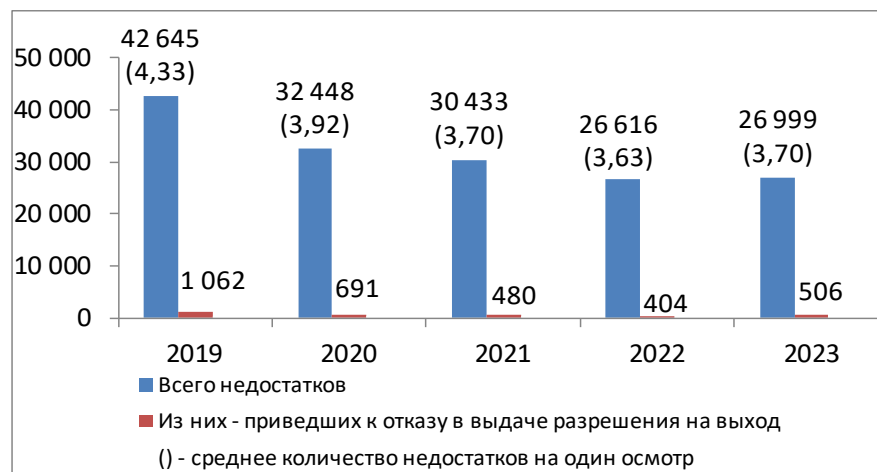


Рисунок 26

В ретроспективе пятилетнего периода с 2019 года наблюдалось постоянное сокращение количества недостатков, приводивших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта (в среднем на 27% в год), приостановившееся по итогам 2023 года. Максимальное значение за пятилетний период зафиксировано в 2019 году, минимальное — в 2022 году. В 2023 году указанный показатель составил немногим более 500 недостатков, что является вторым после минимального за пятилетний период и демонстрирует сокращение относительно среднего значения за период 2019—2022 гг. на 23% (на 153 недостатка).

Показатель среднего количества недостатков на 1 осмотр демонстрировал постепенное снижение с 2019 года на протяжении 4 лет. Среднее количество недостатков на 1 осмотр для 2019 года составляет 4,3 недостатка на 1 осмотр, для 2023 года — 3,7 недостатка. По итогам 2023 года значение показало незначительное повышение относительно минимального показателя 2022 года, восстановившись до значения 2021 года и оставаясь вторым после минимального за пятилетний период.

На Рисунке 27 представлен средний уровень количества недостатков, выявленных на судах под флагом РФ в портах Российской Федерации в 2023 году. В расчет принимались порты с количеством осмотров 10 и более.

Максимальный показатель зарегистрирован в Оле и составил примерно 9,2 недостатка на 1 осмотр. Минимальный показатель зарегистрирован в Приморске — в среднем 1 недостаток на 6 осмотров.

Уровень количества недостатков на 1 осмотр по портам

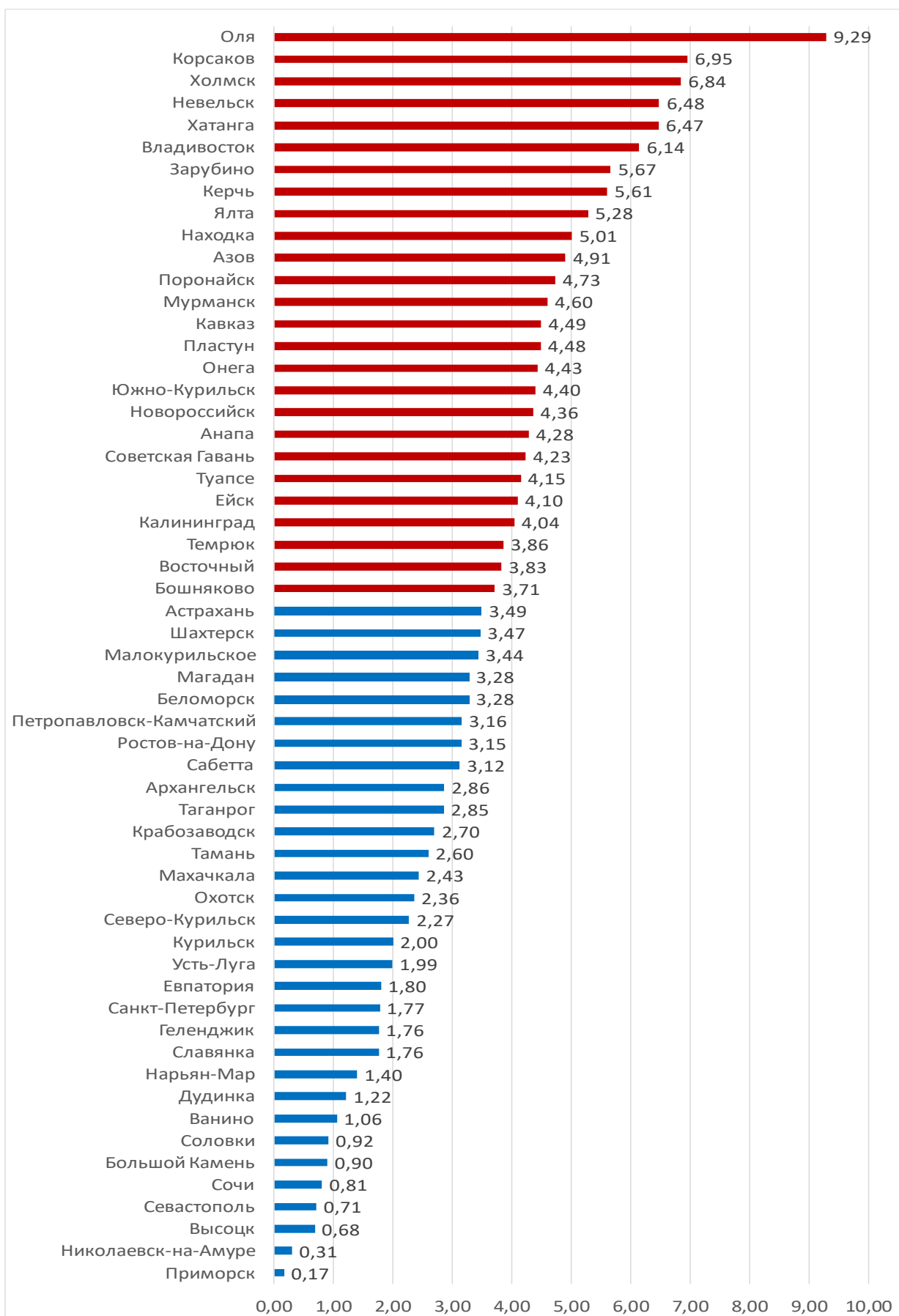


Рисунок 27

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	4 195	15,54%	50	9,88%	1,19%
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	3 626	13,43%	11	2,17%	0,30%
Спасательные средства	2 626	9,73%	34	6,72%	1,29%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	1 771	6,56%	7	1,38%	0,40%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	1 731	6,41%	30	5,93%	1,73%
Средства борьбы с пожаром	1 653	6,12%	93	18,38%	5,63%
Водонепроницаемость/герметичность	1 590	5,89%	35	6,92%	2,20%
Аварийные системы	1 452	5,38%	23	4,55%	1,58%
Другое	1 409	5,22%	23	4,55%	1,63%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	1 308	4,84%	58	11,46%	4,43%
Остойчивость, конструкция и оборудование	1 018	3,77%	34	6,72%	3,34%
Радиооборудование	863	3,20%	10	1,98%	1,16%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	698	2,59%	1	0,20%	0,14%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	674	2,50%	15	2,96%	2,23%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	546	2,02%	21	4,15%	3,85%
МКУБ	360	1,33%	39	7,71%	10,83%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	280	1,04%	2	0,40%	0,71%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	210	0,78%	4	0,79%	1,90%
Сигналы тревоги	201	0,74%	5	0,99%	2,49%

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
ОСПС	165	0,61%	1	0,20%	0,61%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	139	0,51%	1	0,20%	0,72%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	136	0,50%	1	0,20%	0,74%
Условия жизни и труда - Условия жизни	111	0,41%	0	0,00%	0,00%
Грузовые операции, включая оборудования	102	0,38%	3	0,59%	2,94%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	40	0,15%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - условия найма	39	0,14%	4	0,79%	10,26%
Условия труда - минимальные требования к морякам	22	0,08%	1	0,20%	4,55%
Опасные грузы	22	0,08%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение II	7	0,03%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Антиобрастающие системы	5	0,02%	0	0,00%	0,00%
Всего	26 999		506		1,87%

Основные категории выявленных в 2023 году недостатков: «Навигация» — 15,5%; «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — 13,4%; «Спасательные средства» — 9,7%; «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» — 6,6%; «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 6,4%; «Средства борьбы с пожаром» — 6,1%; «Водонепроницаемость/герметичность» — 5,9%; «Аварийные системы» — 5,4%; «Другое» — 5,2%. В сумме эти недостатки составляют около 74% недостатков, обнаруженных на российских судах в российских портах (Таблица 6).

В целом количество недостатков, выявленных в 2023 году, показало рост на 1% по отношению к данным за 2022 год и является вторым после

минимального в ретроспективе пятилетнего периода с 2019 по 2023 гг., что может быть вызвано все еще низким количеством осмотров (Рисунок 26).

Количество недостатков в категориях «Навигация», «Условия труда: здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность», «Спасательные средства», «Средства борьбы с пожаром» в 2023 году остается на стабильно высоком уровне.

Количество основных недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 2019—2023 гг.

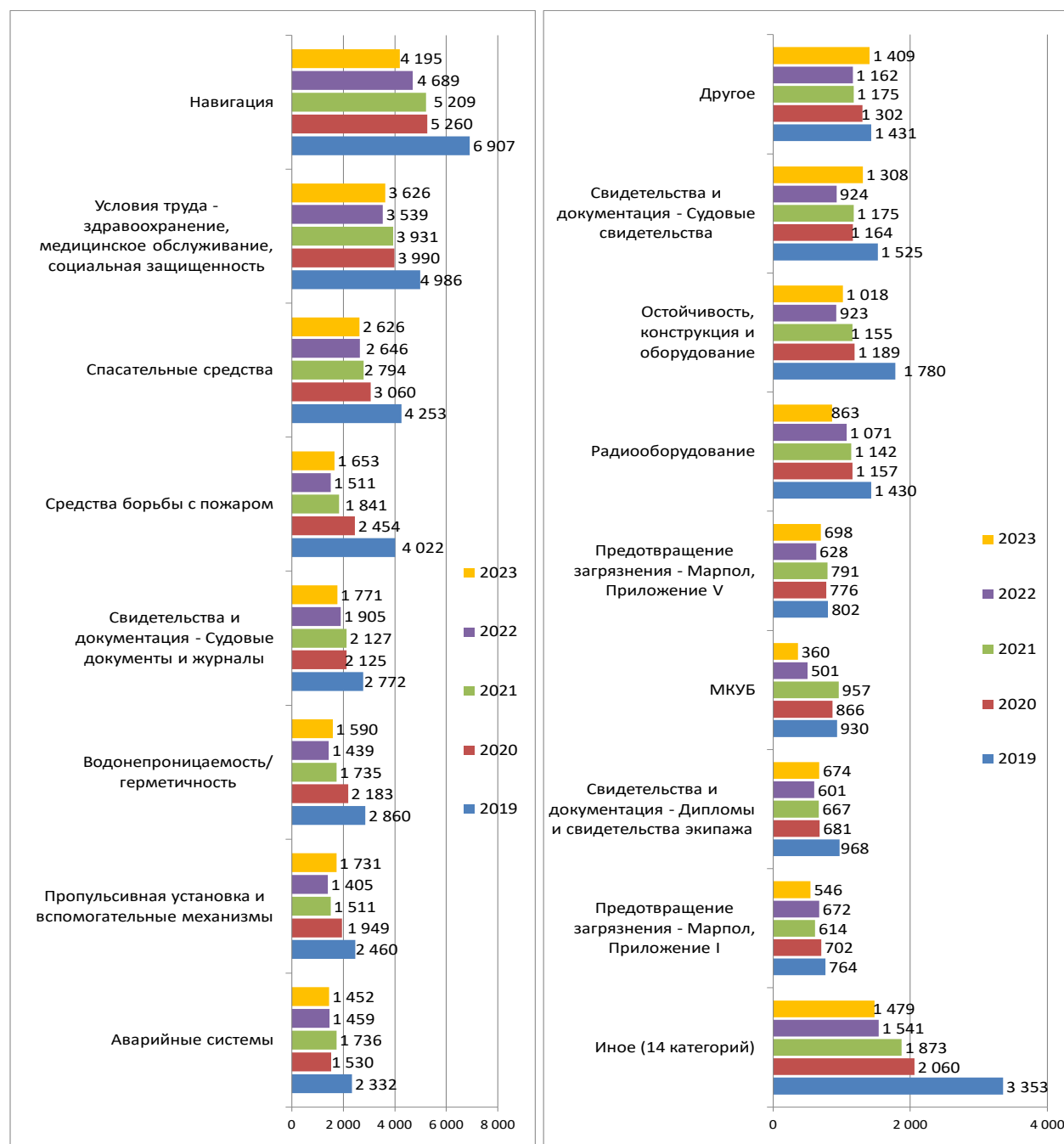


Рисунок 28

По итогам 2023 года превышение показателя над среднегодовым значением 2019—2022 гг. зарегистрировано по категориям «Другое» (на 11 %) и «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (на 9%). В ретроспективе пятилетнего периода тенденция к снижению количества недостатков, наблюдавшаяся с 2019 по 2022 гг., приостановилась по 8 категориям, и показатели 2023 года превысили минимальные значения 2022 года в своих категориях. Наиболее значительное превышение показателя 2023 года над аналогичным значением 2022 года наблюдается по категориям «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (на 42%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (на 23%), «Другое» (на 21%).

В ретроспективе пятилетнего периода по большинству категорий, кроме «Другое», наблюдается тенденция к снижению количества недостатков. Наименее значительные темпы сокращения показателя зарегистрированы по категориям «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (в среднем на 1% в год за счет роста по итогам 2023 года), «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V» (в среднем на 3% в год).

Наиболее значительные темпы снижения количества недостатков за период 2019—2023 гг. отмечаются по категориям «Средства борьбы с пожаром» и «МКУБ» (в среднем на 18% в год в каждой категории) и «Иное» (в среднем на 17% в год). По категории «Водонепроницаемость/герметичность» наблюдалось существенное ежегодное снижение показателя в предыдущие 4 года, однако вследствие превышения значения 2023 года над показателем 2022 года общий пятилетний темп сокращения показателя составил в среднем 13% в год. Тенденция к сокращению показателя является следствием как общего снижения судозаходов, так и количества проверок (Рисунок 28).

По итогам 2023 года по 8 категориям из 17 показатель количества недостатков является минимальным за пятилетний период 2019—2023 гг. Наибольшее сокращение значения 2023 года по отношению к среднему значению 2019—2022 гг. наблюдается по категории «МКУБ»: на 56%; значение 2023 года более чем в 2 раза ниже среднего показателя предыдущих 4 лет. Существенное сокращение по итогам 2023 года от среднего значения предыдущих периодов наблюдается по категориям «Средства борьбы с пожаром» (на 33%), «Радиооборудование» (на 28%) и «Навигация» (на 24%), при этом суммарное значение показателей по данной категории все еще

остаётся максимальным среди остальных категорий в ретроспективе пятилетнего периода.

Наиболее значительное снижение показателя 2023 года в сравнении со значениями 2022 года зафиксировано по категории «МКУБ» (на 28%). Сокращения относительно прошлогодних показателей по категориям «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» и «Радиооборудование» составили по 19% в каждой категории.

Из почти 27 тыс. недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 506 недостатков 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.

В 2023 году наибольшее количество недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, зарегистрировано по следующим категориям: «Средства борьбы с пожаром» — 18,4%; «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — 11,5%; «Навигация» — 9,9%; «МКУБ» — 7,7%; «Водонепроницаемость/герметичность» — 6,9%; «Спасательные средства» — 6,7%; «Остойчивость, конструкция и оборудование» — 6,7%; «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 5,9%; «Аварийные системы» — 4,5%. В сумме эти недостатки составили почти 80% всех недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта.

По итогам 2023 года превышение показателя количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, над средним показателем 2019—2022 гг. зарегистрировано по двум категориям: «Другое» (рост на 19%) и «Средства борьбы с пожаром» (рост на 4%).

По большинству категорий (9 категорий из 14) показатель 2023 года показал рост относительно значения 2022 года. Наиболее значительное превышение наблюдается по категориям «Средства борьбы с пожаром» (на 102%, то есть более чем в 2 раза), «Водонепроницаемость/герметичность» (на 75%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (на 58%). В целом по 5 категориям («Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I», «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», «Спасательные средства», «Остойчивость, конструкция и оборудование» и «Средства борьбы с пожаром») тенденция снижения показателя за период 2019—2022 гг. сменилась по итогам 2023 года ростом значения.

Существенный рост количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта в 2023 году по категории «Средства борьбы с пожаром» объясняется в том числе проведением в 2023 году КИК по пожарной безопасности. Значения 2023 года по категориям «Аварийные системы» и «МКУБ» соответствуют показателям 2022 года по своей категории.

В ретроспективе пятилетнего периода по 5 категориям («МКУБ», «Аварийные системы», «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа», «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Иное») показатель количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта в 2023 году, является минимальным за пятилетний период.

Наиболее значительные темпы сокращения показателей за 5 лет наблюдаются по категориям «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (в среднем на 25% в год), «Аварийные системы» (в среднем на 19% в год) и «Спасательные средства» (в среднем на 17% в год).

По итогам 2023 года существенные снижения значений по отношению к средним показателям 2019—2022 гг. зарегистрированы по категориям «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (снижение на 61%), «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (снижение на 45%), «Аварийные системы» (снижение на 41%) и «Остойчивость, конструкция и оборудование» (снижение на 36%).

По 2 категориям значения 2023 года уступают показателям 2022 года («Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» — сокращение на 21%; «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — сокращение на 27%).

Количество основных недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2019—2023 гг.

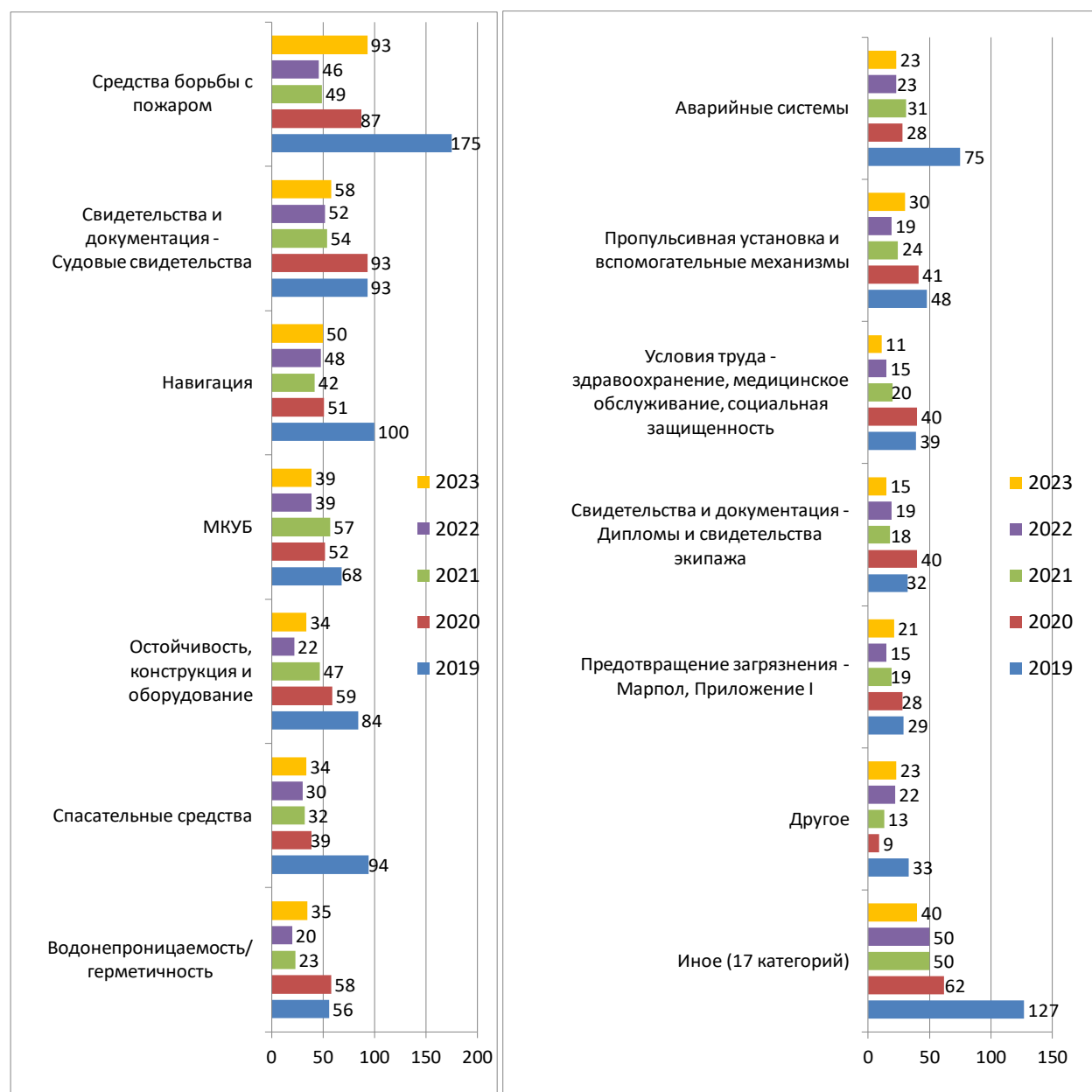


Рисунок 29

Недостатки в категории «МКУБ» в 2023 году представлены на Рисунке 30. Наибольшее количество недостатков из категории «МКУБ», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2023 год, зарегистрировано в отношении технического обслуживания судна и оборудования (35,9%); сертификации, проверки и контроля, а также другого (МКУБ) (по 17,9%); подготовленности к аварийным ситуациям и ответственности и полномочий компании (по 7,7%).

Категория «МКУБ» — отказы в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2023 г.



Рисунок 30

Недостатки в категории «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» в 2023 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 2023 год, зарегистрировано в отношении классификационного свидетельства (46,6%); другого (Свидетельства) (22,4%); свидетельства о праве плавания под государственным флагом РФ (8,6%); Свидетельство о грузовой марке (включая изъятие) (6,9%).

Категория «Свидетельства и документация — Судовые свидетельства» — отказы в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2023 г.



Рисунок 31

Недостатки в категории «Средства борьбы с пожаром» в 2023 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 2023 год, зарегистрировано в отношении противопожарных дверей / открытий в огнестойких переборках (14,0%); пожарных насосов, магистралей и вентилей (12,9%); систем сигнализации обнаружения пожара (11,8%) и готовности противопожарных средств к использованию (10,8%).

Категория «Средства борьбы с пожаром» — отказы в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2023 г.



Рисунок 32

Недостатки в категории «Навигация» в 2023 году представлены на Рисунке 33. Наибольшее количество недостатков из категории «Навигация», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2023 год, зарегистрировано в отношении навигационных огней, знаков и средств подачи звуковых сигналов (26,0%); карт (16,0%); магнитного компаса (10,0%); Эхолота (8,0%).

**Категория «Навигация» —
отказы в выдаче разрешения на выход
российских судов из российских портов, 2023 г.**



Рисунок 33

Выводы:

- показатель 2023 года по количеству осмотров составил 7 тыс. осмотров, что на 13% осмотров меньше, чем в среднем за 2019—2022 гг. и является минимальным за пятилетний период;
- значение 2023 года по количеству отказов в выдаче разрешения на выход из порта в абсолютном выражении является вторым после минимального за пятилетний период, показав снижение относительно среднего значения 2019—2022 гг. на 26%;
- снижение показателя в относительном (процентном) выражении, наблюдавшееся с 2019—2022 гг., сменилось по итогам 2023 года незначительным ростом, и значение превысило 2%.
- сокращение показателя по количеству недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, в период 2019—2022 гг., приостановилось в 2023 году, значение 2023 года является вторым после минимального за 5 лет.
- наибольшее количество недостатков при отказе в выдаче разрешения на выход судна из порта в 2023 году зарегистрировано в категории «Средства борьбы с пожаром». Значение по категории восстановило

максимальные суммарные позиции среди остальных категорий по аналогии с результатами 2018—2019 гг.

- в целом в 2023 году выявлено почти 27 тыс. несоответствий конвенционным требованиям (недостатков), что в ретроспективе пятилетнего периода является вторым после минимального значения;
- в 2023 году среднее количество недостатков, выявляемых на российских судах при осмотрах в портах Российской Федерации, составило 3,7 недостатка на 1 осмотр.

3. Контроль иностранных судов в российских портах

3.1. Сводная таблица по меморандумам

За 2023 год в портах Российской Федерации проведено 4 594 осмотра иностранных судов, из них 73% (3 362 осмотра) — осмотры с несоответствиями конвенционным требованиям (недостатками), оформлено 237 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, 2023 г.

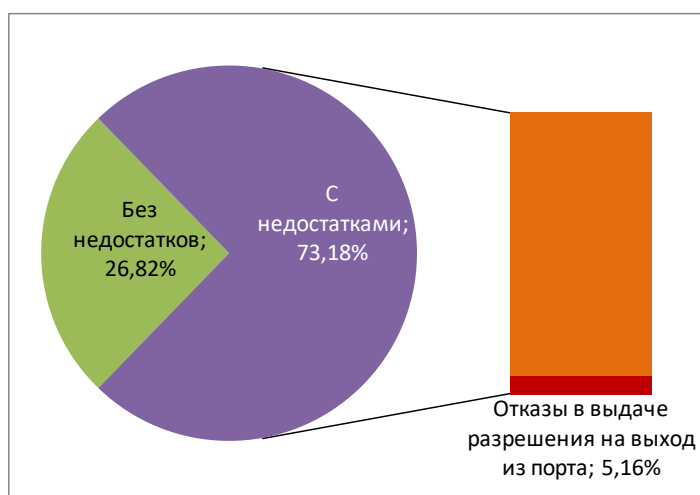


Рисунок 34

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 2023 год включают результаты инспектирования, взятые из ИС PSC в РФ.

Уровень осмотров с недостатками по меморандумам демонстрирует колебания в пределах от 60% (Парижский меморандум) до 88% (Токийский меморандум) (Таблица 7).

Максимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта зарегистрирован в портах, относящихся к Токийскому меморандуму, и составляет 7,23%; минимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов зарегистрирован в портах, относящихся к Парижскому меморандуму, и составляет 1,92%.

Таблица 7

меморандум	Осмотры иностранных судов				
	всего	с недостатками		с отказами в выдаче разрешения на выход	
Парижский меморандум	1 560	939	60,19%	30	1,92%
Токийский меморандум	1 107	972	87,80%	80	7,23%
Черноморский меморандум	1 927	1 451	75,30%	127	6,59%
Всего	4 594	3 362	73,18%	237	5,16%

На Рисунке 35 представлена информация по количеству проведенных осмотров иностранных судов в портах Российской Федерации в 2019—2023 гг.

Осмотры иностранных судов в российских портах, 2019—2023 гг.

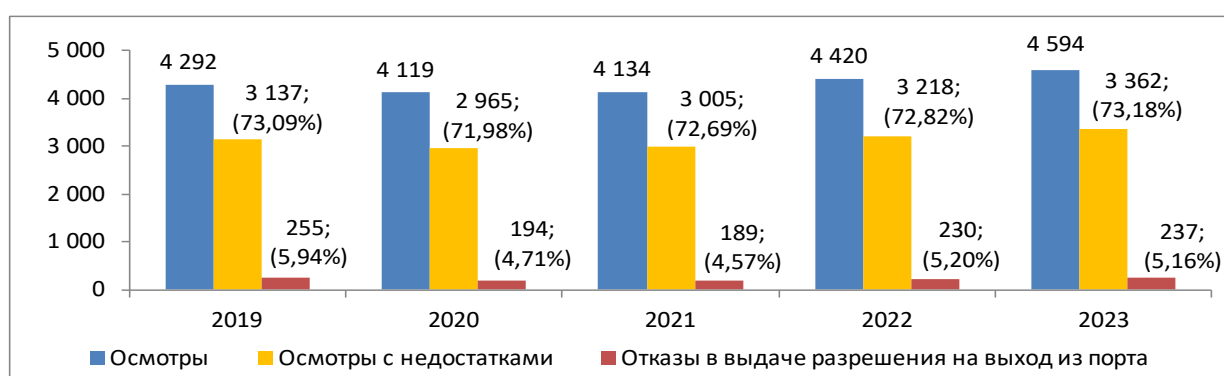


Рисунок 35

В период 2019—2023 гг. количество осмотров иностранных судов в российских портах колеблется от 4 119 (2020 год) до 4 594 (2023 год) в год. В рассматриваемый период количество осмотров иностранных судов в портах РФ проявляло смешанную динамику с ростом начиная с 2021 года. Показатель 2023 года является максимальным за пятилетний период, превышая среднее значение 2019—2022 гг. на 8% (на 353 осмотра).

В период с 2019 по 2023 гг. уровень осмотров с выявленными недостатками к общему числу проведенных осмотров колебался в пределах 72—73%. Наименьший процент осмотров с выявленными недостатками за указанный период наблюдается по результатам 2020 года. В 2023 году уровень осмотров с выявленными недостатками показал максимальное пятилетнее значение в 3 362 осмотра, что составило немногим более 73% от общего количества осмотров. Показатель 2023 в абсолютном значении демонстрирует незначительное повышение относительно среднего показателя 2019—2022 гг. — на 9% (на 281 осмотр).

Процентное соотношение отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта в период 2019—2023 гг. колебалось в интервале от 4,6% (2021 год) до 5,9% (2019 год). В период до 2021 года 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. Значение 2023 года в абсолютном выражении является вторым после максимального за 5 лет, уступая показателю 2019 года, при этом в относительном выражении показатель является третьим после максимального, уступая значениям 2019 и 2022 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 2019 года. По итогам 2023 года показатель количества осмотров существенно превышает среднее значение 2019—2022 гг., (на 69%, 637 осмотров), что может быть связано с окончательным переходом на ИС PSC в РФ при внесении актов осмотров иностранных судов в портах европейской части России.

Средние результаты 2020—2021 гг. по портам Токийского меморандума, напротив, демонстрируют рост относительно усредненного показателя периода до COVID-19. При этом по итогам 2023 года показатель количества осмотров на 19% ниже среднего значения 2019—2022 гг. и демонстрирует минимальное значение за 5 лет. Количество осмотров в портах РФ Черноморского меморандума не показывает существенных колебаний за пятилетний период (Рисунок 36).

Осмотры иностранных судов в российских портах по меморандумам, 2019—2023 гг.

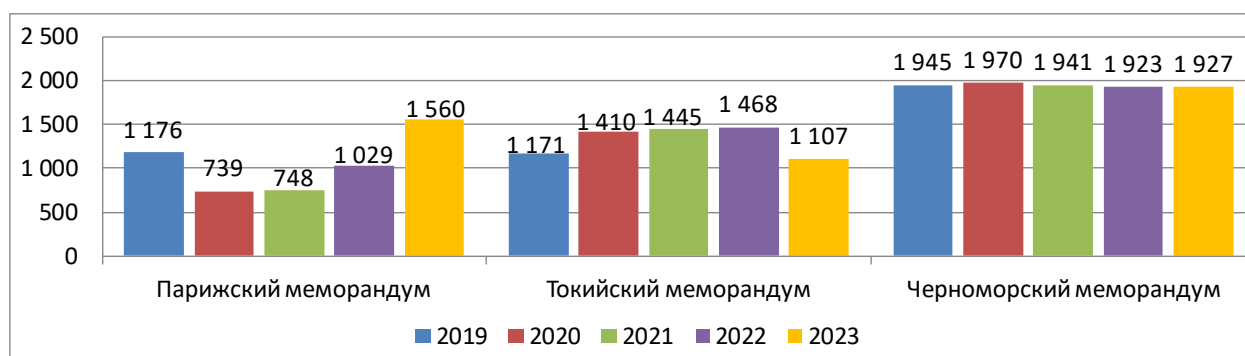


Рисунок 36

3.2. Сводные данные по российским портам/терминалам

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

Таблица 8

Порты	Судозаходы		Всего осмотров						
	всего	индивид. судов	всего	осмотров типа follow-up	осмотров	с недостатками		с отказом в выдаче разрешения на выход из порта	
						всего	проц. (%)	всего	проц. (%)
Азов	375	138	97	0	97	96	98,97%	1	1,03%
Александровск-Сахалинский	0	0	0	0	0	0	-	0	-

⁴ 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. (%)
Амдерма	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Анадырь	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Анапа	27	21	1	0	1	1	100,00%	0	0,00%
Архангельск	37	27	13	0	13	6	46,15%	0	0,00%
Астрахань	325	96	91	0	91	81	89,01%	0	0,00%
Беломорск	5	3	0	0	0	0	-	0	-
Беринговский	16	7	0	0	0	0	-	0	-
Большой Камень	35	24	0	0	0	0	-	0	-
Бошняково	8	7	0	0	0	0	-	0	-
Ванино	622	333	298	136	162	122	75,31%	1	0,62%
Варандей	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Витино	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Владивосток	3 564	533	541	311	230	208	90,43%	9	3,91%
Восточный	1 942	611	583	284	299	265	88,63%	7	2,34%
Выборг	266	74	28	0	28	2	7,14%	0	0,00%
Высоцк	388	175	80	0	80	7	8,75%	1	1,25%
Геленджик	40	17	0	0	0	0	-	0	-
Де-Кастри	106	8	2	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Диксон	5	5	0	0	0	0	-	0	-
Дудинка	3	3	0	0	0	0	-	0	-
Евпатория	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Ейск	376	144	89	0	89	86	96,63%	2	2,25%
Зарубино	199	97	4	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Кавказ	783	458	110	0	110	108	98,18%	0	0,00%
Калининград	686	230	139	0	139	84	60,43%	0	0,00%
Кандалакша	28	25	0	0	0	0	-	0	-
Керчь	26	6	0	0	0	0	-	0	-
Корсаков	121	31	19	12	7	7	100,00%	0	0,00%
Крабовозводск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Красногорск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Кронштадт	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Курильск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Ломоносов	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Магадан	2	2	0	0	0	0	-	0	-
Малокурильское	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Махачкала	505	59	39	0	39	30	76,92%	0	0,00%
Мезень	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Москальво	2	2	0	0	0	0	-	0	-
Мурманск	658	411	212	0	212	73	34,43%	2	0,94%
Набиль	5	2	0	0	0	0	-	0	-
Нарьян-Мар	9	1	0	0	0	0	-	0	-
Находка	1 682	568	591	343	248	232	93,55%	61	24,60%

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. (%)
Находка-нефтепорт	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Невельск	32	19	0	0	0	0	-	0	-
Николаевск-на-Амуре	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Новороссийск	4 584	1 513	1 251	0	1 251	995	79,54%	88	7,03%
Ольга	99	32	39	18	21	17	80,95%	0	0,00%
Оля	23	18	0	0	0	0	-	0	-
Онега	3	3	0	0	0	0	-	0	-
Охотск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Певек	2	1	0	0	0	0	-	0	-
Петропавловск-Камчатский	44	17	5	2	3	3	100,00%	1	33,33%
Пластун	111	38	72	25	47	38	80,85%	0	0,00%
Поронайск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Посыет	204	51	84	33	51	51	100,00%	0	0,00%
Пригородное	201	22	10	1	9	0	0,00%	0	0,00%
Приморск	869	522	52	0	52	22	42,31%	0	0,00%
Приморско-Ахтарск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Провидения	4	1	0	0	0	0	-	0	-
Ростов-на-Дону	841	200	159	0	159	140	88,05%	3	1,89%
Рудная Пристань	37	13	0	0	0	0	-	0	-
Сабетта	305	34	20	0	20	0	0,00%	0	0,00%
Санкт-Петербург	2 394	1 064	200	0	200	79	39,50%	12	6,00%
Светлая	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Севастополь	66	33	0	0	0	0	-	0	-
Северо-Курильск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Славянка	200	100	22	9	13	12	92,31%	0	0,00%
Советская Гавань	24	21	0	0	0	0	-	0	-
Соловки	6	1	0	0	0	0	-	0	-
Сочи	109	50	2	0	2	1	50,00%	0	0,00%
Таганрог	129	68	4	0	4	4	100,00%	0	0,00%
Тамань	680	454	399	0	399	263	65,91%	9	2,26%
Темрюк	426	139	100	0	100	92	92,00%	8	8,00%
Тикси	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Туапсе	1 254	449	274	0	274	191	69,71%	30	10,95%
Углегорск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Усть-Луга	2 762	1 440	127	0	127	29	22,83%	1	0,79%
Феодосия	9	5	0	0	0	0	-	0	-
Хатанга	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Холмск	70	29	32	19	13	13	100,00%	0	0,00%
Чажма	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. (%)
Шахтерск	209	98	1	0	1	1	100,00%	1	100,00%
Эгвекино	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Южно-Курильск	2	1	0	0	0	0	-	0	-
Ялта	85	46	0	0	0	0	-	0	-
Всего по РФ	28 631	5 338	5 790	1 196	4 594	3 362	73,18%	237	5,16%

В Российской Федерации в 2023 году насчитывается 16 портов/терминалов, имеющих иностранный судозаход и не представленных в меморандумах о взаимопонимании по портовому контролю (Беломорск, Беринговский, Большой Камень, Бошняково, Диксон, Дудинка, Малокурильское, Набиль, Нарьян-Мар, Оля, Онега, Певек, Провидения, Рудная Пристань, Соловки, Южно-Курильск). Суммарно за 2023 год в этих портах/терминалах согласно данным ИС PortCall зарегистрировано 164 захода иностранных судов, из них 87 индивидуальных судов.

Таблица 9 и Рисунок 37 демонстрируют распределение указанных индивидуальных судов по типам и валовой вместимости. Группы по валовой вместимости организованы с «шагами» в 100, 500, 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
Всего	87	1	3	5	0	42	13	11	12

Типы индивидуальных иностранных судов, заходивших в порты/терминалы РФ, не представленные в меморандумах, 2023 г.



Рисунок 37

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

Наибольший уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов (в 4,8 раза превышающий средний уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта по стране) зарегистрирован в Находке (25% от уровня осмотров). Высокий уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов (более чем в 2 раза превышающий средний уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта по стране) отмечается также в Туапсе (11% от уровня осмотров). В расчет принимались порты с количеством осмотров 10 и более.

В 13 портах/терминалах (Архангельск, Астрахань, Выборг, Кавказ, Калининград, Махачкала, Ольга, Пластун, Посьет, Приморск, Сабетта, Славянка, Холмск) случаев задержания иностранных судов не зарегистрировано.

Уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта в 57 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	Осматрив	Индивид. судов	В т. ч. с недостатками	% осмотров с недостатками	Отказов в выдаче разреш. на выход из порта	% отказов в выдаче разреш.
Азербайджан	29	23	25	86,21%	0	0,00%
Антигуа и Барбуда	45	38	25	55,56%	0	0,00%
Багамские острова	88	74	35	39,77%	1	1,14%
Бангладеш	4	4	2	50,00%	0	0,00%
Барбадос	82	63	67	81,71%	3	3,66%
Белиз	181	116	165	91,16%	10	5,52%
Болгария	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Вануату	55	41	53	96,36%	4	7,27%
Вьетнам	19	11	18	94,74%	2	10,53%
Габон	31	21	27	87,10%	3	9,68%
Гайана	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Гвинея-Бисау	12	6	11	91,67%	0	0,00%
Гонконг, Китай	86	76	53	61,63%	1	1,16%
Греция	54	45	16	29,63%	0	0,00%
Джибути	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Доминика	1	1	1	100,00%	1	100,00%
Египет	6	6	5	83,33%	0	0,00%
Индия	5	5	5	100,00%	0	0,00%
Индонезия	4	4	4	100,00%	0	0,00%
Иран, Исламская Республика	79	52	70	88,61%	0	0,00%
Италия	4	4	3	75,00%	0	0,00%
Казахстан	33	23	25	75,76%	0	0,00%
Каймановы острова (Великобритания)	10	10	6	60,00%	1	10,00%
Камерун	91	57	83	91,21%	23	25,27%
Кипр	28	25	12	42,86%	0	0,00%
Китай	102	69	75	73,53%	1	0,98%
КНДР	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Коморские острова	56	38	53	94,64%	7	12,50%
Корея, Республика	46	27	42	91,30%	3	6,52%
Кюрасао	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Латвия	4	3	3	75,00%	0	0,00%
Либерия	782	634	463	59,21%	29	3,71%

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.
Мальта	241	208	114	47,30%	2	0,83%
Маршалловы острова	463	399	257	55,51%	15	3,24%
Монголия	22	13	22	100,00%	8	36,36%
Нидерланды	5	4	1	20,00%	0	0,00%
Ниуэ	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Норвегия	15	10	7	46,67%	1	6,67%
Остров Мэн (Великобритания)	7	7	2	28,57%	0	0,00%
острова Кука	72	59	58	80,56%	1	1,39%
Палау	144	103	131	90,97%	7	4,86%
Панама	1 119	765	932	83,29%	75	6,70%
Португалия	12	11	5	41,67%	0	0,00%
Сан-Марино	3	3	3	100,00%	0	0,00%
Сан-Томе и Принсипи	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Сент-Винсент и Гренадины	23	17	20	86,96%	1	4,35%
Сент-Китс и Невис	117	83	99	84,62%	12	10,26%
Сингапур	25	23	18	72,00%	0	0,00%
Сирийская Арабская Республика	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Сьерра-Леоне	130	82	128	98,46%	11	8,46%
Таиланд	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Танзания, Объединенная Республика	31	17	31	100,00%	2	6,45%
Того	95	42	85	89,47%	11	11,58%
Тувалу	9	7	6	66,67%	0	0,00%
Тунис	3	1	3	100,00%	1	33,33%
Туркменистан	4	3	4	100,00%	0	0,00%
Турция	93	73	71	76,34%	0	0,00%
Финляндия	2	1	1	50,00%	0	0,00%
Флаг отозван	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Хорватия	6	6	5	83,33%	1	16,67%
Эстония	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Ямайка	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Япония	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Всего	4 594	3 086	3 362	73,18%	237	5,16%

В 2023 году в портах Российской Федерации осуществлены осмотры судов 63 государств (Таблица 10). При этом в 2022 году осуществлены осмотры судов 73 государств, в 2021 году — 80 государств, в 2020 году — 86

государств, а в 2019 году — 85 государств. Наибольшее количество осмотров проведено на судах под удобными флагами: Панамы (24%); Либерии (17%); Маршалловых островов (10%) и Мальты (5%).

На Рисунке 38 представлены флаги, чьи суда наиболее часто подвергались осмотру в портах РФ в период с 2019 по 2023 гг.

Флаги, наиболее часто осматриваемые в российских портах, 2019—2023 гг.

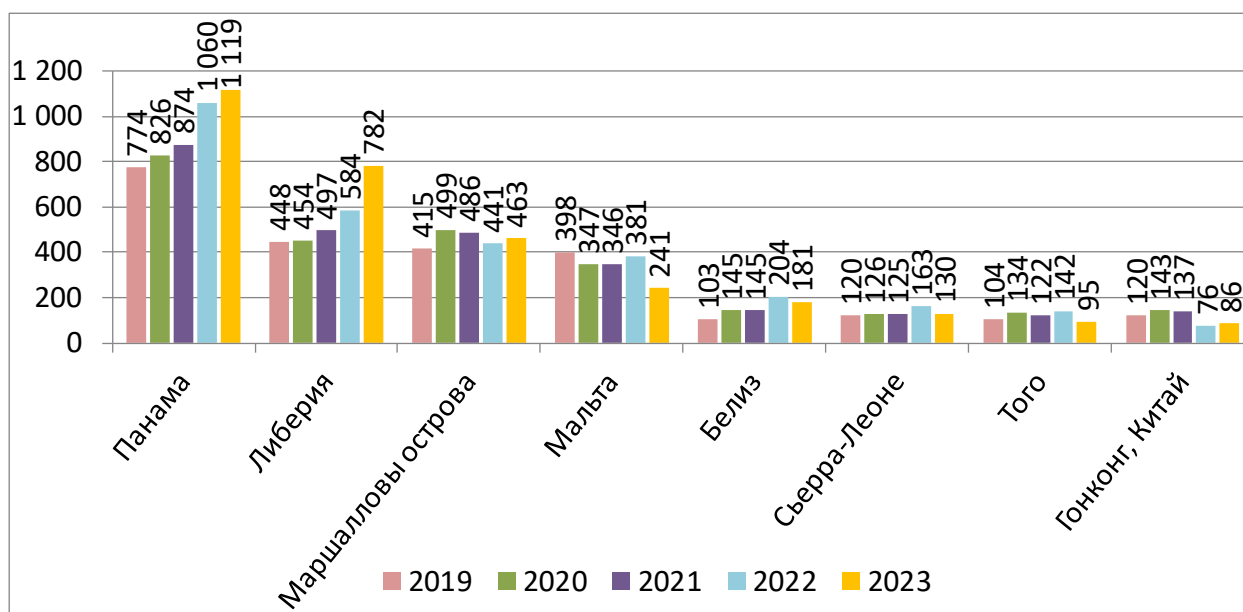


Рисунок 38

Количество осмотров на судах под флагом Панамы в течение пятилетнего периода продолжает расти в среднем на 10% в год, увеличившись в 1,4 раза относительно 2019 года. Количество осмотров судов под флагом Панамы в 2023 году превышает аналогичные показатели 2019—2022 гг. в среднем на 27%. Количество осмотров судов под флагом Либерии показывает устойчивый рост в среднем на 16% в год, при этом по итогам 2023 года показатель демонстрирует значительное превышение относительно значения 2022 года: на 34% (на 198 осмотров). Показатели 2023 года по указанным государствам являются максимальными в ретроспективе пятилетнего периода. Повышение показателя 2023 года по флагу Либерии относительно среднего значения предыдущих четырех лет составило 58%, что является максимальным показателем среди остальных флагов, наиболее часто осматриваемых в российских портах

Количество осмотров судов под флагом Белиза демонстрирует рост за период 2019—2023 гг. в среднем на 18% в год, при этом превышение показателя 2023 года относительно среднего значения предыдущих четырех лет составило 21%. Значение 2023 года является вторым после максимального за пятилетний период.

Показатель количества осмотров судов под флагом Сьерра-Леоне демонстрировал стабильное положение на протяжении периода 2019—2021 гг., показав в 2022 году существенный рост и затем возврат к предыдущим значениям по итогам 2023 года. Среднегодовой темп роста показателя составил в среднем 4%.

Количество осмотров судов под флагом Маршалловых островов демонстрировало снижение с 2020 по 2022 гг., восстановив значение по итогам 2023 года. Среднегодовая динамика характеризуется незначительным ростом в среднем на 3% в год, значение 2023 года соответствует среднему значению предыдущих четырех лет.

Показатель количества осмотров судов под флагом Того по итогам 2023 года демонстрирует снижение относительно среднего показателя 2019—2022 гг. на 24%, при этом среднегодовая динамика в ретроспективе пятилетнего периода не демонстрирует существенных колебаний, показывая незначительный среднегодовой рост на 1% в год.

По итогам 2023 года количество осмотров на судах под флагом Мальты демонстрирует тенденцию к ежегодному снижению показателя в среднем на 10% в год. Значение 2023 года показало сокращение относительно среднего показателя 2019—2022 гг. на 35%, что является максимальным значением в сравнении с остальными флагами.

Сокращение показателя 2023 года по количеству осмотров на судах под флагом Гонконга по сравнению со средним значением предыдущих 4 лет составило 28%. Значительное снижение показателя наблюдалось в 2022 году по сравнению с 2021 годом и более ранними периодами, что в результате дает среднегодовой темп снижения на 4% в год.

В 2023 году зафиксирован наибольший процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта судов под флагами Монголии (36,4%);

Камеруна (25,3%); Коморских островов (12,5%); Того (11,6%) и Вьетнама (10,5%). 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 2023 году на судах под флагами Турции (93 осмотра); Ирана (79 осмотров); Греции (54 осмотра); Антигуа и Барбуда (45 осмотров); Казахстана (33 осмотра); Азербайджана (29 осмотров); Кипра (28 осмотров); Сингапура (25 осмотров); Гвинеи-Бисау и Португалии (по 12 осмотров) (Таблица 10).

Флаги с наибольшим процентом отказов в выдаче разрешения на выход из порта в ретроспективе 2019—2023 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.

Флаги с наибольшим процентом задержаний в российских портах, 2019—2023 гг.

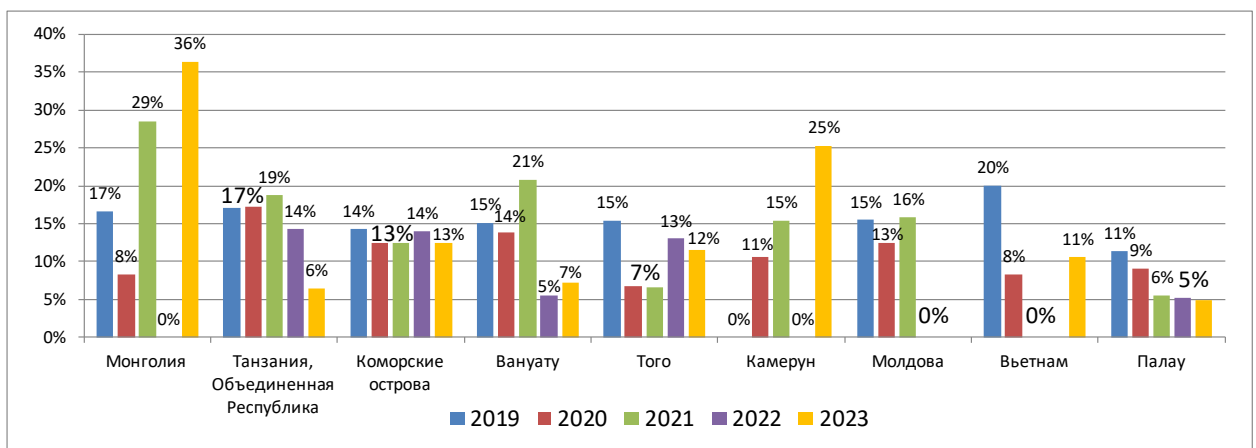


Рисунок 39

По итогам 2023 года зарегистрирован значительный рост процента отказов в выдаче разрешения на выход из порта на судах под флагом Монголии. По сравнению с нулевым показателем 2022 года, значение 2023 года составило 36%, что является максимальным за пятилетний период показателем как по флагу Монголии, так и по остальным флагам с наибольшим процентом задержаний в российских портах. Среднегодовой темп роста таким образом составил 5 процентных пунктов в год. Показатель

2023 года превышает средний показатель 2019—2022 гг. в 2,7 раза. Вышеуказанные факторы выводят флаг Монголии в лидеры по флагам с наибольшим процентом задержаний в российских портах в ретроспективе пятилетнего периода.

Аналогичная ситуация со значительным ростом показателя по итогам 2023 года наблюдается по флагу Камеруна. На фоне нулевых показателей 2019 и 2022 гг. значение 2023 года превышает среднее значение предыдущих четырех лет в 3,9 раза, демонстрируя максимальное за 5 лет значение по своему флагу и второе после максимального среди остальных флагов в ретроспективе пятилетнего периода. Среднегодовой темп роста показателя составляет в среднем 6% в год.

Стабильно высокий процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта наблюдается на судах под флагами Танзании и Коморских островов, при этом показатель 2023 года на судах под флагом Танзании является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода. Сокращение показателя 2023 года относительно среднего значения предыдущих четырех периодов составило 62%. Средний темп сокращения за пятилетний период составил 17% в год.

Значения за пятилетний период на судах под флагом Коморских островов демонстрируют стабильное положение, колеблясь между 13 и 14%, при этом показатели последних пяти лет в сравнении с аналогичными показателями по другим флагам позволяют флагу Коморских островов попасть в тройку лидеров среди всех флагов по суммарному показателю.

После двухлетнего периода 2021—2022 гг. отсутствия задержаний по флагу Вьетнама показатель по итогам 2023 года превышает среднее значение 2019—2022 гг. на 49%. На судах под флагом Того показатель процента отказов в выдаче разрешения на выход из порта колеблется от 7% до 15%, при этом значение 2023 года превышает средний показатель 2019—2022 гг. на 11%, превышая значения 2020, 2021 гг. почти в 2 раза.

Значение по флагу Вануату ниже среднего показателя предыдущих четырех периодов на 49%, не восстановившись после снижения 2022 года относительно значений 2019—2021 гг., при этом показатель 2023 года выше аналогичного значения 2022 года.

Значительные проценты отказов в выдаче разрешения на выход из порта за период 2019—2021 гг. позволяет флагу Молдовы сохранять позиции в перечне флагов с наибольшим процентом задержаний в российских портах за пятилетний период, при этом показатели 2022 и 2023 гг. демонстрируют нулевые значения.

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

В 2023 году на иностранных судах выявлено около 18,4 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	2 649	14,39%	141	14,45%	5,32%
Спасательные средства	2 369	12,87%	104	10,66%	4,39%
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	2 227	12,10%	22	2,25%	0,99%
Средства борьбы с пожаром	1 939	10,54%	207	21,21%	10,68%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	1 398	7,60%	56	5,74%	4,01%
Аварийные системы	1 053	5,72%	98	10,04%	9,31%
Водонепроницаемость/герметичность	1 029	5,59%	36	3,69%	3,50%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	784	4,26%	23	2,36%	2,93%
Остойчивость, конструкция и оборудование	714	3,88%	42	4,30%	5,88%
Радиооборудование	582	3,16%	40	4,10%	6,87%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	486	2,64%	30	3,07%	6,17%

Категория недостатков	Кол-во	% от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	% от общего кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	% от всех недостатков по категории
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	438	2,38%	13	1,33%	2,97%
Условия жизни и труда - Условия труда	367	1,99%	7	0,72%	1,91%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	355	1,93%	8	0,82%	2,25%
МКУБ	316	1,72%	105	10,76%	33,23%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	301	1,64%	1	0,10%	0,33%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	246	1,34%	27	2,77%	10,98%
ОСПС	209	1,14%	6	0,61%	2,87%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	198	1,08%	12	1,23%	6,06%
Грузовые операции, включая оборудования	171	0,93%	5	0,51%	2,92%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	160	0,87%	2	0,20%	1,25%
Сигналы тревоги	126	0,68%	6	0,61%	4,76%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	91	0,49%	5	0,51%	5,49%
Другое	64	0,35%	5	0,51%	7,81%
Условия жизни и труда - Условия жизни	59	0,32%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - условия найма	44	0,24%	13	1,33%	29,55%
Опасные грузы	10	0,05%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Антиобрастающие системы	9	0,05%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - минимальные требования к морякам	4	0,02%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	3	0,02%	0	0,00%	0,00%

Категория недостатков	Кол-во	% от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	% от общего кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	% от всех недостатков по категории
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение II	2	0,01%	0	0,00%	0,00%
Всего	18 403		1 014		5,51%

На Рисунке 40 данные о выявленных недостатках на иностранных судах в российских портах в 2023 году представлены по категориям в виде диаграммы.

Недостатки, выявленные на иностранных судах в российских портах, 2023 г.

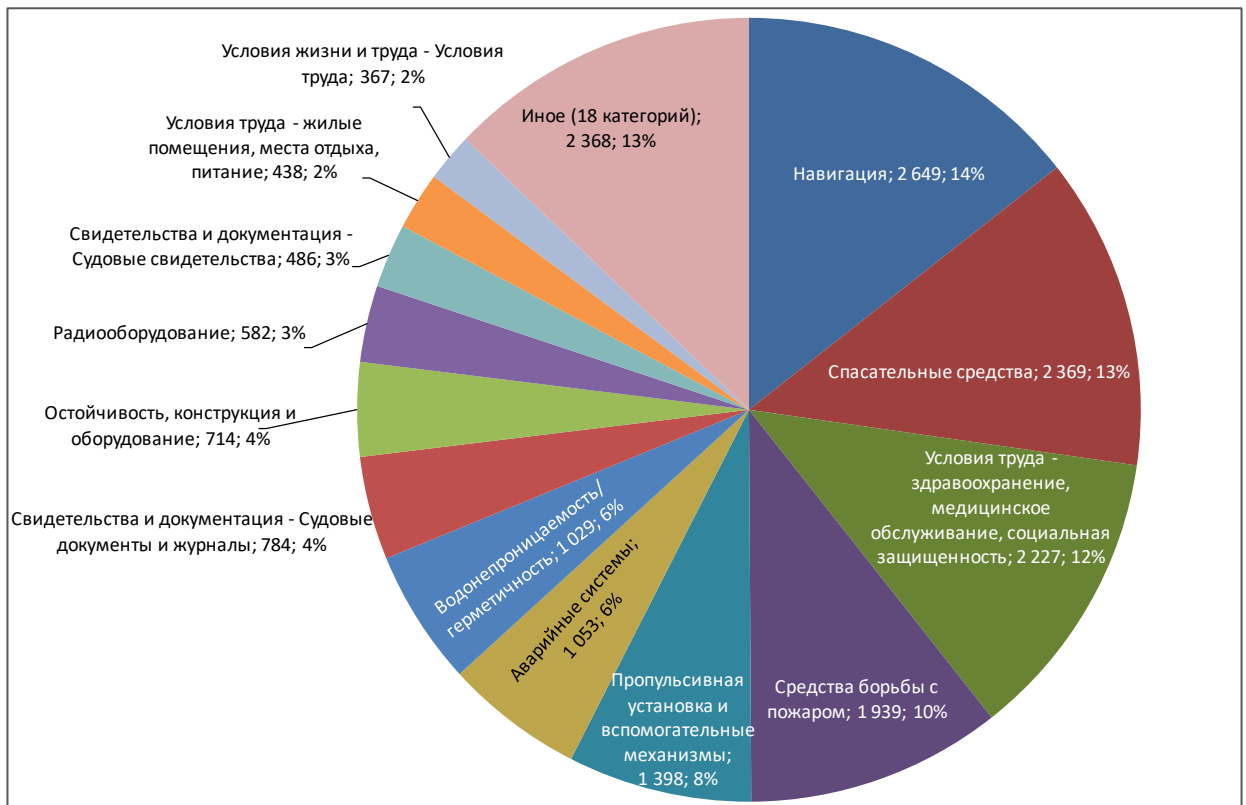


Рисунок 40

Основные недостатки на иностранных судах в российских портах выявлены по следующим категориям: «Навигация» (14,4%), «Спасательные средства» (12,9%), «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (12,1%), «Средства борьбы с пожаром» (10,5%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (7,6%), «Аварийные системы» (5,7%), «Водонепроницаемость /

герметичность» (5,6%), «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (4,3%). Эти категории составили 73% всех недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах (Рисунок 40).

Выявленные недостатки по категориям в ретроспективе 2019—2023 гг. представлены на Рисунке 41. Категория «Навигация» продолжает лидировать по суммарному количеству выявленных несоответствий в ретроспективе 2019—2023 гг., сохраняя первенство среди остальных категорий и по итогам 2023 года. В ретроспективе пятилетнего периода по указанной категории наблюдалось снижение показателя вплоть до 2021 года, сменившееся существенным ростом в 2022 году. Несмотря на незначительное снижение значения по итогам 2023 года относительно предыдущего периода, показатель 2023 года показывает превышение относительно среднего значения предыдущих четырех периодов — на 6%.

Максимальное превышение показателя 2023 года относительно среднего значения 2019—2022 гг. зарегистрировано по категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — на 25%. Превышение по категории «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» составило 16%; по категории «Средства борьбы с пожаром» — 15%. Превышение показателя 2023 года относительно среднего значения предыдущих четырех периодов по категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» составило 10%.

По категории «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» значения 2022—2023 гг. демонстрируют возврат к показателю 2019 года после снижения за период 2020—2021 гг. Среднегодовой темп роста показателя в ретроспективе пятилетнего периода является максимальным среди остальных категорий и составляет в среднем 4% в год. По категориям «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» и «Остойчивость, конструкция и оборудование» ежегодный темп роста составляет в среднем по 3% в год. Среднегодовой темп повышения показателя по категории «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» составил в среднем 2% в год. По категориям «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание», «Остойчивость, конструкция и оборудование» в ретроспективе пятилетнего периода наблюдается незначительное колебание показателей с общей тенденцией роста значения.

Количество основных недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах, 2019—2023 гг.

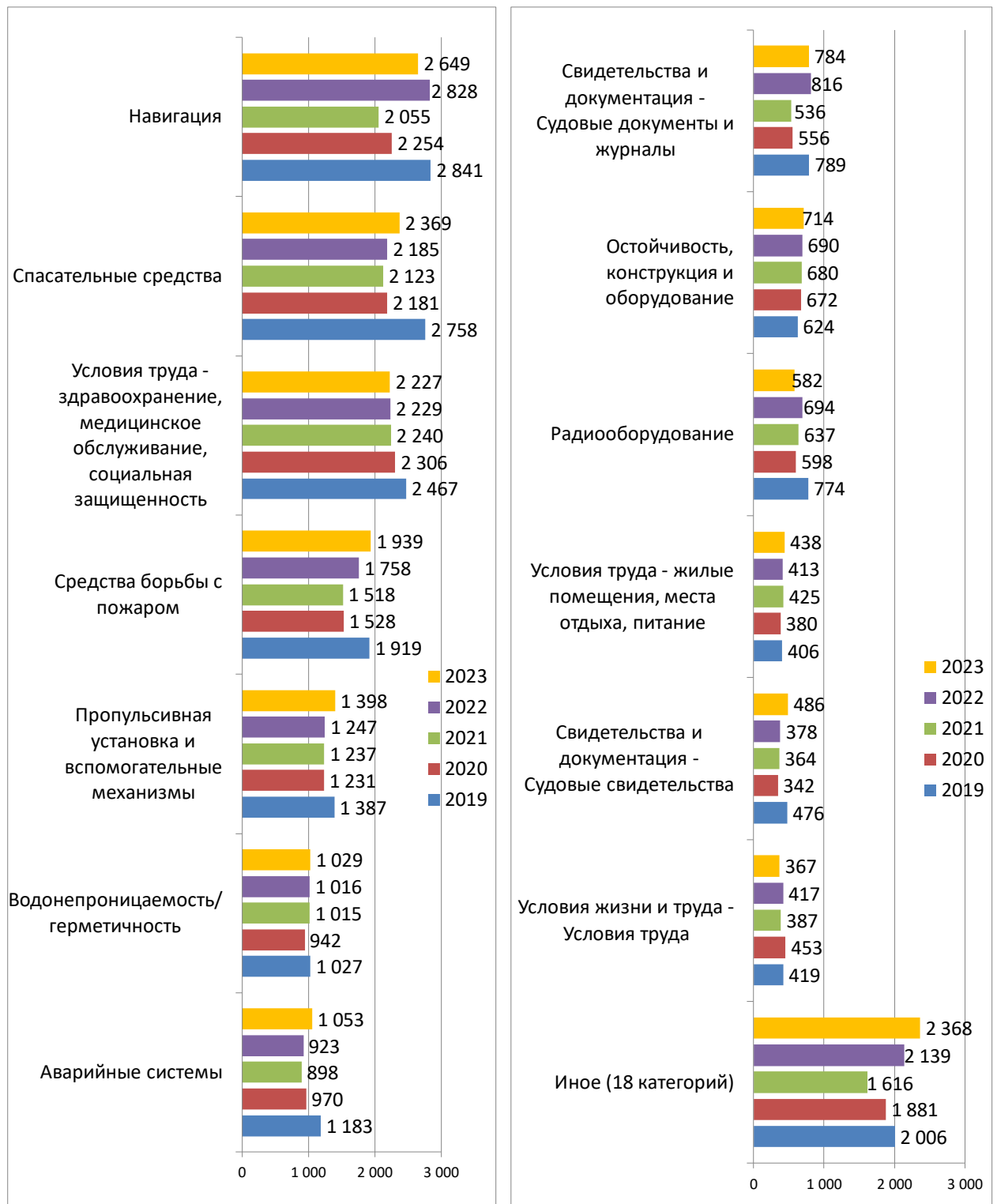


Рисунок 41

Наибольшее превышение показателя 2023 года по отношению к значению 2022 года наблюдается по категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — на 29%. Рост показателя по

категории «Аварийные системы» составил 14%. По категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» превышение составило 12%; рост по категории «Средства борьбы с пожаром» составляет 10%.

По 6 категориям из 14 («Свидетельства и документация - Судовые свидетельства», «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание», «Остойчивость, конструкция и оборудование», «Водонепроницаемость/герметичность», «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», «Средства борьбы с пожаром») значение 2023 года является максимальным по своей категории за период 2019—2023 гг.

Показатель 2023 года демонстрирует минимальное значение в ретроспективе пятилетнего периода по трем категориям: «Условия жизни и труда - Условия труда», «Радиооборудование», «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность».

В ретроспективе пятилетнего периода по итогам 2023 года наблюдается снижение показателя относительно среднего значения за период 2019—2022 гг. по трем категориям. Наиболее значительное сокращение значения зарегистрировано по категории «Радиооборудование» (на 14%). Снижение по категории «Условия жизни и труда - Условия труда» составило 12%. Показатель по категории «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» ниже среднего значения предыдущих 4 лет на 4%.

Наиболее значительные средние темпы ежегодного сокращения показателя наблюдаются по категориям «Радиооборудование» (в среднем на 6% в год), «Спасательные средства» (в среднем на 3% в год за счет существенного снижения после 2019 года), «Условия жизни и труда - Условия труда» (в среднем на 3% в год), «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Аварийные системы» (снижение по каждой категории в среднем на 2% в год) (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 2019 по 2023 гг. представлено на Рисунке 42.

Количество основных недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход иностранных судов из российских портов, 2019—2023 гг.

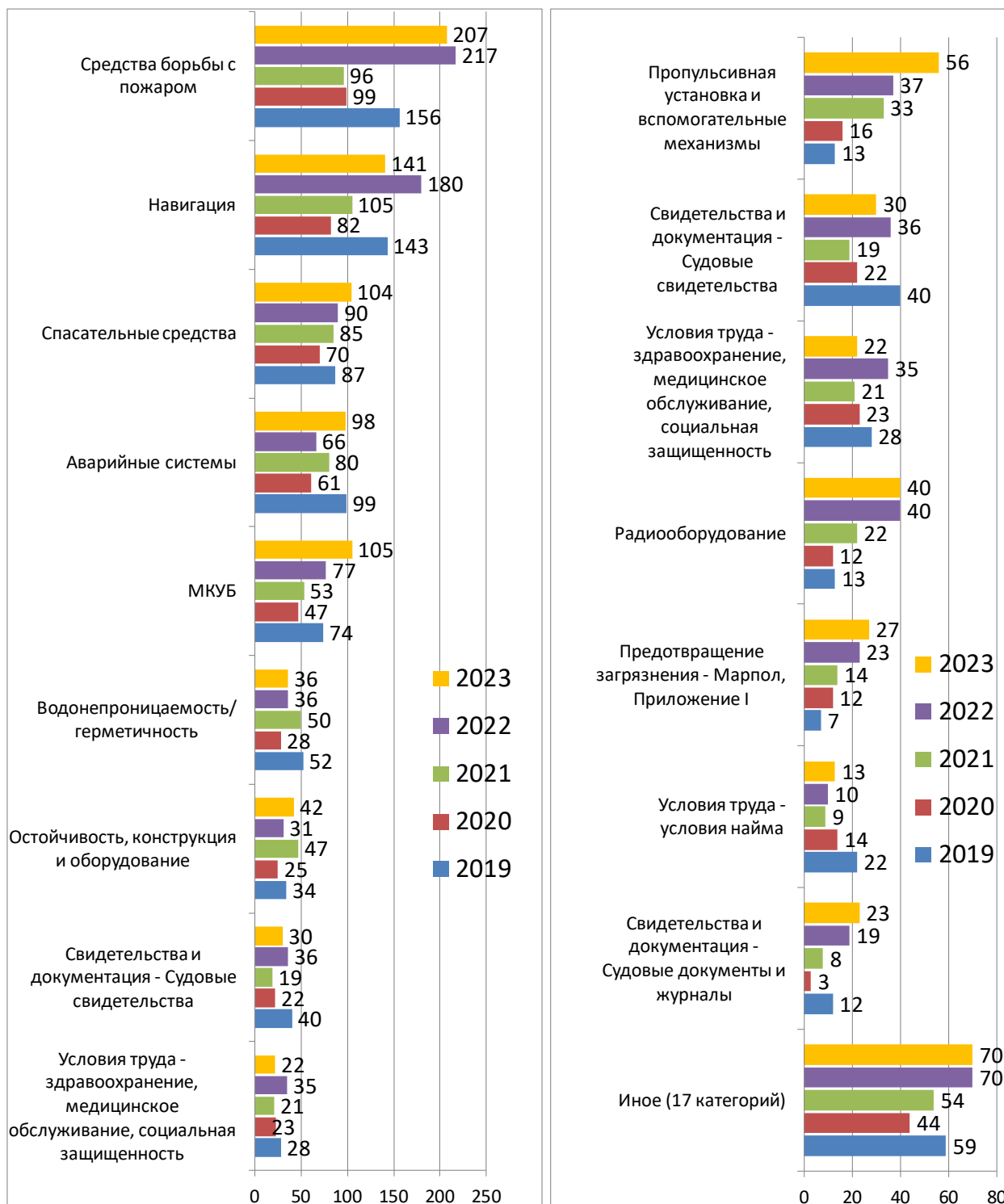


Рисунок 42

По итогам 2023 года наибольшее количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, зарегистрировано

в следующих категориях: «Средства борьбы с пожаром» (20,4%), «Навигация» (13,9%), «МКУБ» (10,4%), «Спасательные средства» (10,3%), «Аварийные системы» (9,7%) и «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (5,5%). Недостатки в отношении этих категорий составили 70% от всех недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта.

В 2023 году рост количества недостатков относительно показателя 2021 года, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, зафиксирован по большинству категорий (8 категорий, не считая объединенной категории «Иное»), при этом по 6 категориям («Спасательные средства», «МКУБ», «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», «Радиооборудование», «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I», «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы») значение 2023 года является максимальным по своей категории в ретроспективе пятилетнего периода.

В ретроспективе пятилетнего периода 2019—2023 гг. наиболее значительные среднегодовые темпы роста количества недостатков зарегистрированы по категориям «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (в среднем на 62% в год), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (стабильный рост в среднем на 48% в год), «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» (стабильный рост в среднем на 42% в год) и «Радиооборудование» (стабильный рост до 2022 года, в течение 5 лет рост в среднем на 39% в год).

Существенные превышения показателя 2023 года над средним значением за период 2019—2022 гг. наблюдаются по категориям «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» и «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (превышение более чем в 2 раза), «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» (рост на 93%), «Радиооборудование» (рост на 84%). По категории «МКУБ» наблюдается стабильный рост показателя с 2020 года в среднем на 31% в год, превышение показателя 2023 года над средним значением предыдущих четырех лет составило 67%.

По итогам 2023 года минимальных значений за пятилетний период ни по одной из категорий не выявлено. По единственной категории из 15 (Условия труда - условия найма) в ретроспективе пятилетнего периода по

итогах 2023 года зарегистрировано среднегодовое снижение показателя: в среднем на 8% в год. При этом значение 2023 года является вторым после максимального за пятилетний период, превышая показатели 2021 и 2022 гг.

По категориям «Водонепроницаемость/герметичность» и «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» среднегодовой темп роста является минимальным среди остальных категорий, составляя 1%.

Показатели 2023 года демонстрируют снижение показателя относительно среднего значения 2019—2022 гг. по трем категориям. По категории «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» значение 2023 года сократилось на 18%, по категории «Водонепроницаемость/герметичность» - на 13%, по категории «Условия труда - условия найма» - на 5%. Показатель по категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» демонстрирует смешанную динамику в ретроспективе пятилетнего периода, превышение значения 2023 года над средним показателем предыдущих четырех лет составило 3% - минимальное превышение среди всех категорий.

Количество выявленных недостатков, количество недостатков, приведших к отказам в выдаче разрешения на выход из порта, и среднее количество недостатков на 1 осмотр за 2023 год показаны на Рисунке 43. За период 2019—2021 гг. на иностранных судах наблюдалось снижение количества выявляемых недостатков (в среднем на 9% в год) и среднего количества выявляемых недостатков на 1 осмотр (в среднем на 7% в год), и по итогам 2021 года указанные показатели достигли минимальных значений за пятилетний период. С 2021 года наблюдается рост количества выявленных недостатков. По итогам 2023 года показатель количества выявляемых недостатков демонстрирует повышение относительно значений 2020—2021 гг., при этом превышает среднее значение за период 2019—2022 гг. на 7% (на 1 244 недостатка). Значение среднего количества выявляемых недостатков на 1 осмотр в 2023 году осталось на уровне 2022 года, практически не уступая среднему значению за период 2019—2022 гг., и составляет 4 недостатка на 1 осмотр.

По итогам 2023 года показатель количества недостатков, приведших к отказам в выдаче разрешения на выход из порта, демонстрирует

превышение над средним значением 2019—2022 гг. на 33% (на 254 недостатка), что является следствием тенденции повышения показателя с 2020 года (в среднем на 23% в год). Значение 2023 года является максимальным за пятилетний период.

Количество недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах, 2019—2023 гг.

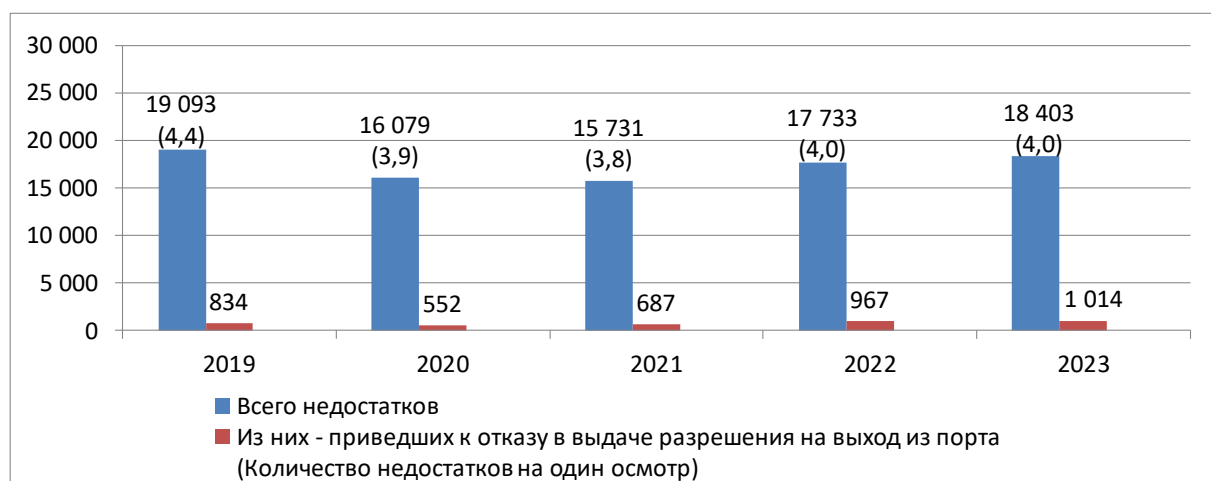


Рисунок 43

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 2023 году заинтересованной стороной подана 1 апелляция на задержание иностранного судна в порту Российской Федерации. Апелляция подана по второй инстанции и не была удовлетворена Российской Федерацией как государством Порта. Детальный статус апелляций на задержания иностранных судов в портах Российской Федерации представлен в Приложении 2.

Выводы:

- за 2023 год в портах Российской Федерации проведено 4 594 осмотра иностранных судов, из них 73% (3 362 осмотра) — 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 7,23%. Минимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов зарегистрирован в портах, относящихся к Парижскому меморандуму, и составляет 1,23%. Отказы в выдаче разрешения на выход из порта оформлены по 237 судам под иностранным флагом. Этот показатель является вторым после максимального за пятилетний период, превышая значения 2020—2022 гг., при этом не достигая значения 2019 года.
- с 2021 года наблюдается рост количества выявленных недостатков. По итогам 2023 года показатель превышает значения предыдущих четырех лет, не достигая значения 2019 года. Количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, по итогам 2023 года является максимальным за пятилетний период;
- среднее количество недостатков на один осмотр в 2023 году составило 4,0 недостатка, что соответствует среднему значению за период 2019—2022 гг., при этом уступает показателю 2019 года;
- за 2023 год зарегистрирован 1 случай обращений с просьбой о пересмотре задержаний иностранных судов в портах РФ. По итогам рассмотрения апелляция не удовлетворена, задержание оставлено в силе.

4. Концентрированная инспекционная кампания по пожарной безопасности

В 2023 году проведена совместная КИК по пожарной безопасности на судах торгового флота.

4.1. КИК на российских судах в российских портах

В 2023 году на судах торгового флота в портах России проведена концентрированная инспекционная кампания по пожарной безопасности.

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

Национальная КИК по пожарной безопасности проводилась в портах Токийского, Черноморского и Парижского меморандумов в период с 01.08.2023 по 30.11.2023 гг.

За период национальной КИК по пожарной безопасности, в российских портах на российских судах проведено 2 403 осмотра, из них 3,8% осмотров (91 осмотр) — с недостатками; выявлено 127 недостатков; проверено 2 403 индивидуальных судна (за весь период проведения национальной КИК судно подвергалось проверке на предмет КИК только один раз); оформлено 13 отказов в выдаче разрешения на выход из порта.

Максимальное количество недостатков (1,4% осмотров, 36 случаев; вопрос 10) зарегистрировано за непризнание удовлетворительным результата практических учений по борьбе с пожаром, проведенных в присутствии инспектора (26,0% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,7% осмотров (по 16 случаев; вопросы 2 и 3) противопожарные двери не поддерживаются в исправном, рабочем состоянии, а также стационарные системы обнаружения пожара и сигнализации не проверяются периодически в соответствии с требованиями Администрации (по 12,6% от общего количества выявленных недостатков). В 0,6% осмотров (14 случаев; вопрос 1) аварийные выходы не поддерживаются в исправном состоянии (11,0% от общего количества выявленных недостатков). В 0,5% осмотров (12 случаев; вопрос 6) каждый пожарный насос не способен выдавать как минимум две струи воды (9,4% от общего количества выявленных недостатков). В 0,5% осмотров (11 случаев; вопрос 4)

вентиляционные закрытия не способны к герметичному закрыванию (8,7% от общего количества выявленных недостатков). В 0,3% осмотров (8 случаев; вопрос 7) органы управления вентиляцией машинного отделения и органы управления топливоперекачивающих устройств, расположенные за пределами машинного отделения, не исправны (6,3% от общего количества выявленных недостатков). В 0,3% осмотров (по 7 случаев; вопросы 5 и 9) отключение системы вентиляции машинных помещений из двух независимых мест невозможно, а также клапаны, используемые на главной пожарной магистрали, не находятся в исправном техническом состоянии (по 5,5% от общего количества выявленных недостатков). В 0,1% осмотров (3 случая; вопрос 8) помещения, предназначенные для огнетушащего вещества, используемого в стационарных системах объемного тушения, не используются по назначению (2,4% от общего количества выявленных недостатков).

По результатам КИК по пожарной безопасности при осмотре российских судов в российских портах оформлено 13 отказов в выдаче разрешения на выход из порта. Судов, задержанных более 1 раза, нет. Российские суда в рамках национальной КИК по пожарной безопасности задерживались в портах Находка (4 судна), Мурманск и Тамань (по 2 судна), Корсаков, Новороссийск, Петропавловск-Камчатский, Сочи, Усть-Луга (по 1 судну).

4.2. КИК на российских судах в иностранных портах

КИК по пожарной безопасности проводилась в иностранных портах меморандумов с 01.09.2023 по 30.11.2023 гг.

В иностранных портах Токийского, Черноморского и Парижского меморандумов в период с 01.09.2023 по 30.11.2023 гг. проведено 74 инспекции российских судов, из них 26% инспекций (19 инспекций) с несоответствиями, выявлено 22 замечания, проинспектировано 74 индивидуальных судна. В результате КИК оформлено 1 задержание судна под флагом России. В связи с приостановлением с марта 2022 года членства Российской Федерации в Парижском меморандуме и отсутствием публикаций о результатах КИК по пожарной безопасности на официальном сайте Парижского меморандума, информация о результатах КИК 2023 года на российских судах в портах Парижского меморандума отсутствует, за исключением информации об инспекции с задержанием.

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

Максимальное количество недостатков (13,5% инспекций, 10 случаев) зарегистрировано за не поддержание противопожарных дверей в исправном, рабочем состоянии (вопрос 2; 45% от общего количества выявленных несоответствий). В 4,1% инспекций (по 3 случая; вопросы 7 и 10) органы управления вентиляцией машинного отделения и органы управления топливоперекачивающих устройств, расположенные за пределами машинного отделения, не исправны, а также результат практических учений по борьбе с пожаром, проведенных в присутствии инспектора, не признан удовлетворительным (по 13,6% от общего количества выявленных несоответствий). В 2,7% инспекций (2 случая; вопрос 4) вентиляционные закрытия не способны к герметичному закрыванию (9,1% от общего количества выявленных несоответствий). В 1,4% инспекций (по 1 случаю; вопросы 1, 3, 8 и 9) аварийные выходы не поддерживаются в исправном состоянии; стационарные системы обнаружения пожара и сигнализации не проверяются периодически в соответствии с требованиями Администрации; помещения, предназначенные для огнетушащего вещества, используемого в стационарных системах объемного тушения, не используются по назначению; а также клапаны, используемые на главной пожарной магистрали, не находятся в исправном техническом состоянии (по 4,5% от общего количества выявленных несоответствий). Случаев, когда отключение системы вентиляции машинных помещений из двух независимых мест невозможно (вопрос 5), а также когда каждый пожарный насос не способен выдавать как минимум две струи воды (вопрос 6), не зарегистрировано.

По результатам КИК по пожарной безопасности российское судно задержано в Халкиде, Греция (т/х «РУСИЧ-5», ИМО 9353046). Причиной задержания в рамках КИК послужили несоответствия по вопросам 7 и 10 (органы управления вентиляцией машинного отделения и органы управления топливоперекачивающих устройств, расположенные за пределами машинного отделения, не исправны, а также результат практических учений по борьбе с пожаром, проведенных в присутствии инспектора, не признан удовлетворительным).

4.3. КИК на иностранных судах в российских портах

В портах РФ в рамках КИК по пожарной безопасности проведено 886 осмотров иностранных судов, из них 11% (97 осмотров) — с недостатками; выявлено 145 недостатков; оформлено 20 отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта; осуществлен осмотр 886 индивидуальных судов.

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

Максимальное количество недостатков (6,5% инспекций, 58 случаев) зарегистрировано за не поддержание противопожарных дверей в исправном, рабочем состоянии (вопрос 2; 40% от общего количества выявленных несоответствий). В 3,3% инспекций (29 случаев; вопрос 4) вентиляционные закрытия не способны к герметичному закрыванию (20% от общего количества выявленных несоответствий). В 2,5% инспекций (22 случая; вопрос 3) стационарные системы обнаружения пожара и сигнализации не проверяются периодически в соответствии с требованиями Администрации (15% от общего количества выявленных несоответствий). В 1,7% инспекций (15 случаев; вопрос 9) клапаны, используемые на главной пожарной магистрали, не находятся в исправном техническом состоянии (10% от общего количества выявленных несоответствий). В 1% инспекций (9 случаев; вопрос 1) аварийные выходы не поддерживаются в исправном состоянии (6% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,5% инспекций (4 случая; вопрос 7) органы управления вентиляцией машинного отделения и органы управления топливоперекачивающих устройств, расположенные за пределами машинного отделения, не исправны (3% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,3% инспекций (3 случая; вопрос 6) каждый пожарный насос не способен выдавать как минимум две струи воды (2% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,2% инспекций (по 2 случая; вопросы 5 и 8) отключение системы вентиляции машинных помещений из двух независимых мест невозможно, а также помещения, предназначенные для огнетушащего вещества, используемого в стационарных системах объемного тушения, не используются по назначению (по 1% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,1% инспекций (1 случай; вопрос 10) результат практических учений по борьбе с пожаром, проведенных в присутствии инспектора, не признан удовлетворительным (1% от общего количества выявленных несоответствий).

Иностранные суда в рамках КИК по пожарной безопасности задерживались 20 раз: в портах Находка (9 судов: 4 судна под флагом Панамы; по 1 судну под флагами Сент-Китс и Невис, Кореи, Маршалловых островов, Монголии и Сьерра-Леоне); Новороссийск (6 судов: 2 судна под флагом Панамы; по 1 судну под флагами Вануату, Кореи, Сент-Китс и Невис и Коморских островов); Тамань (3 судна: 2 судна под флагом Либерии, 1 судно под флагом Панамы); Ростов-на-Дону (1 судно под флагом Камеруна); Темрюк (1 судно под флагом Либерии).

5. Инспекторский состав

Инспекторы по российским и иностранным судам

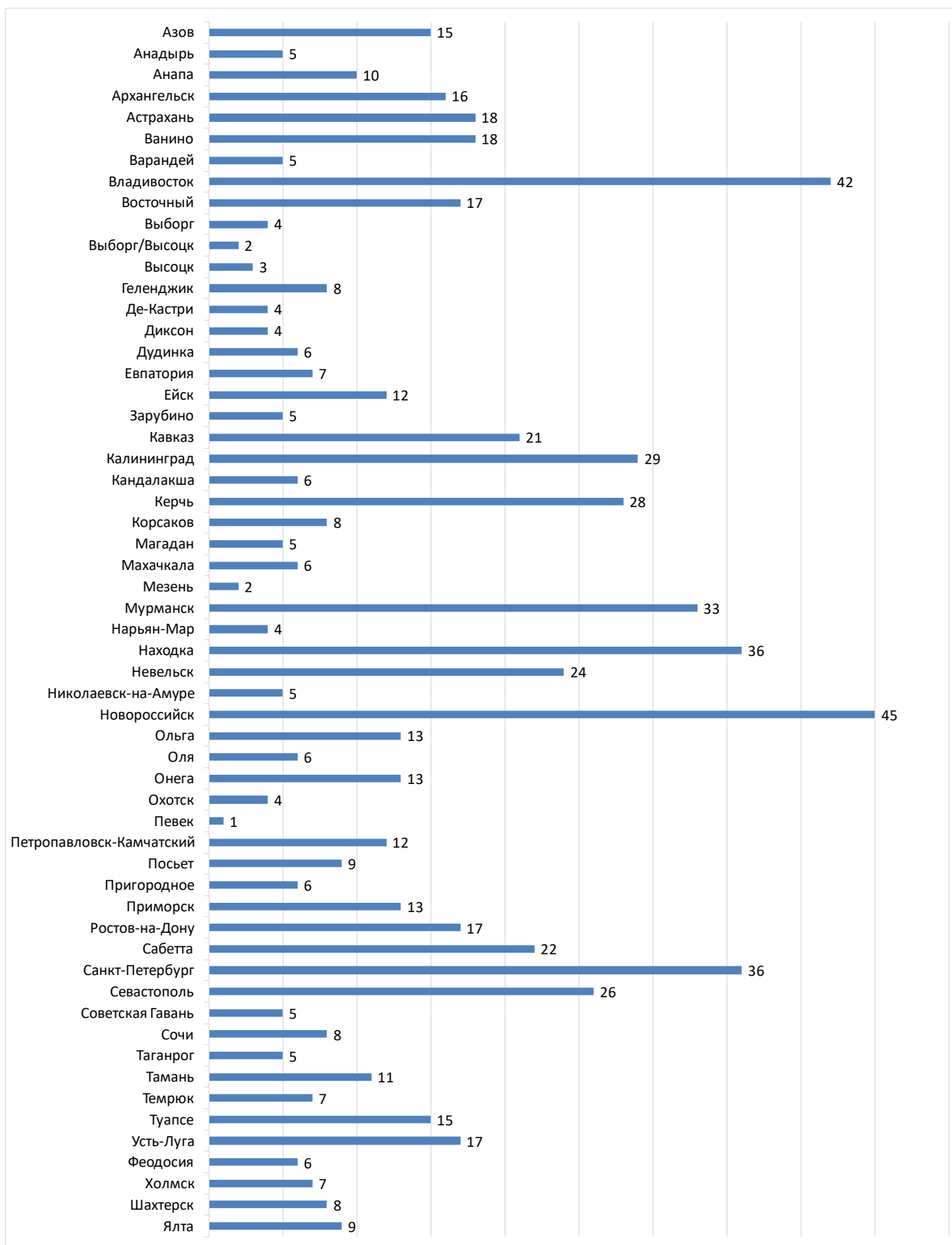


Рисунок 44

На 2023 год в администрациях морских портов Российской Федерации зарегистрировано 729 инспекторов портового контроля по российским и иностранным судам. Из них 176 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 и специализированных курсов в рамках Меморандумов;
- программ обмена инспекторами в рамках Меморандумов и национальных программ по обмену опытом инспекторов портового контроля;
- 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 2023 году», утвержденным Федеральным агентством морского и речного транспорта, на 2023 год было запланировано 54 учебных программы. Проведено 49 курсов подготовки. Все программы подготовки проводились в дистанционном или очно-дистанционном формате. Проведены 9-е Специализированные курсы подготовки инспекторов государственного портового контроля Токийского меморандума (STC9) (март 2023 года). Участвовали инспекторы ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики» и ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива». Проведена 1 программа по обмену опытом инспекторов государственного портового контроля Российской Федерации: инспектор из Восточного ездил в Находку. Программа обмена Токийского меморандума перенесена на 2024 год. Планируется участие инспектора из ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики». В сентябре прошла программа обмена Черноморского меморандума: инспектор из Новороссийска ездил в

Турцию, Стамбул. В целях подготовки к КИК по пожарной безопасности в Токийском меморандуме в июле 2023 года проведен онлайн семинар для инспекторов портового контроля. Участвовали 2 представителя ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки» (Корсаков) и ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива» (порт Ванино). Подготовку инспекторов государственного портового контроля к проверкам судов по киберзащищенности в соответствии с требованиями РС прошли 3 инспектора.

Всего планировалось к обучению/повышению квалификации 327 инспекторов; фактически обучение прошли 343 инспектора. По результатам 2023 года план подготовки и переподготовки инспекторов перевыполнен на 105%.

6. Инфографика



7. Общие наблюдения

1. Российская Федерация как государство флага по итогам 2023 года продолжает оставаться в списке «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 2023 году количество задержаний превышает показатели 2020—2022 гг., при этом уступает значению 2019 года на 24% (на 5 задержаний). Позиции Российской Федерации в Парижском и Токийском меморандумах в дальнейшем могут претерпеть ухудшение.
2. По результатам 2023 года большинство показателей по контролю судов в морских портах (кроме количества задержаний) в абсолютных величинах демонстрируют минимальные значения в ретроспективе пятилетнего периода, вследствие чего показатели в относительных величинах превышают аналогичные средние значения за предыдущие 4 года. 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 «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (21%), «Средства борьбы с пожаром» (15%), «Спасательные средства» (11%) и «Аварийные системы» (10%). Эти показатели не улучшаются в течение последних десяти лет.
4. Показатели 2023 года по количеству недостатков и недостатков, послуживших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, на российских судах в российских портах являются вторыми после минимальных за 5 лет.
5. Количество осмотров иностранных судов в российских портах в 2023 году составило более 4 500 осмотров, что является пятилетним максимумом, из них 73,2% — осмотры с недостатками. Показатели количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта и количества недостатков не достигают показателей 2019 года, превышая значения 2020—2022 гг. Количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход судна из порта, по итогам 2023 года является максимальным за 5 лет.

Приложение 1. Список задержанных судов под флагом РФ

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
1	8702240	04.01.2023	Сормовский-3063/ Международный (торговый)	Суда, Греция	<ol style="list-style-type: none"> 1. МКУБ — МКУБ — требуется проведение аудита до отхода судна (15150); 2. Учения по борьбе с пожаром — экипаж не смог продемонстрировать должных знаний, умений и мер безопасности при проведении пожарной тревоги — недостаток контроля (4109); 3. Учения по оставлению судна (шлюпочная тревога) — экипаж не смог продемонстрировать должных знаний, умений и мер безопасности при проведении тревоги по оставлению судна — недостаток контроля (4110); 4. Регистратор данных рейса/упрощенный регистратор данных рейса — регистратор данных рейса неисправен — не функционирует должным образом (10114); 5. Вспомогательные механизмы — выявлены дополнительные модификации и признаки временного ремонта в отношении Д/Г №1-3 — не соответствует требованиям (13102); 6. Главный двигатель — в главном двигателе левого борта наблюдаются утечки воды; в охладителях воды и масла для главных двигателей наблюдаются утечки — не соответствует требованиям (13101); 7. Крышки (люков, переносные, брезент и т.п.) — трещина на крышке грузового люка 2 левого борта — не соответствует требованиям (3105); 8. Эксплуатация радиооборудования ГМССБ — ответственные члены экипажа не смогли продемонстрировать должных знаний при работе с радиооборудованием ГМССБ — недостаток знаний (5118); 9. Индивидуальные средства по борьбе с пожаром (комплекты снаряжения для пожарных) — двустороннее портативное радиоустройство не готово к использованию — не соответствует требованиям (7111); 10. Вентиляторы, воздушные трубы, шахты — передние вентиляционные отверстия и вентиляционные крышки на главной палубе и в жилых помещениях не обслуживаются должным образом — не соответствует требованиям (3108);
2	9081655	29.01.2023	Канариан Рифер/ Государственный (торговый)	Далянь, Китай	<ol style="list-style-type: none"> 1. Оборудование сепарации нефтесодержащих вод — рециркуляционные установки оборудования для фильтрации масла — не соответствуют требованиям (14104); 2. Другое (Пожаробезопасность) — средства определения количества нефтяного топлива (звуковая трубка) в баках №9,10,18 — не исправны (7199);
3	9196357	01.02.2023	Высоцк/ Международный (торговый)	Далянь, Китай	<ol style="list-style-type: none"> 1. Оборудование сепарации нефтесодержащих вод — истек срок действия свидетельства точности оборудования фильтрации топлива — не соответствует требованиям (14104); 2. Другое (Свидетельства) — свидетельство о соответствии отчета о расходе топлива недоступно на борту — отсутствует (1199);
4	9251509	03.02.2023	Кристал Владивосток/ Международный (торговый)	Цзясин, Китай	<ol style="list-style-type: none"> 1. Устройства посадки в дежурные шлюпки — повреждена одна ступенька посадочных трапов по правому борту — не соответствует требованиям (11125); 2. Устройства (общее оборудование борьбы с пожаром) — распылительная форсунка не может немедленно откачать воду — неисправна (7110);
5	9319583	07.02.2023	Транзит Луговая / Международный (торговый)	Тяньцзинь, Китай	<ol style="list-style-type: none"> 1. Дежурные шлюпки — двигатель спасательной шлюпки не смог запуститься во время инспекции — не соответствует требованиям (11104); 2. Спускоподъемные устройства спасательных средств — спусковая шлюпбалка для спасательного плота не смогла повернуться в рабочее положение во время инспекции — не соответствует требованиям (11112);

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
6	9013878	10.02.2023	Радик Баширов/ Международный (торговый)	Циндао (Китай)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Спасательные шлюпки — двигатель одной из спасательных шлюпок не смог быть запущен — не соответствует требованиям (11101); 2. План перехода — план входа в порт Циндао не представлен во время инспекции — не соответствует требованиям (10127); 3. Дипломы капитана и командного состава — второй помощник не продемонстрировал диплом в соответствии со свидетельством о минимальном составе экипажа — не соответствует требованиям (1201);
7	8904379	13.02.2023	Механик Макарьин/ Международный (торговый)	Габес, Тунис	<ol style="list-style-type: none"> 1. Вентиляция в рабочих помещениях — механическая вентиляционная система в МО неисправна (9201) 2. Чистота в машинном отделении — маслосодержащая жидкость в трюме помещения ГД — не соответствует требованиям (9232) 3. Другое (МАРПОЛ приложение IV) — явные основания полагать, что эксплуатация и оборудование на борту не соответствуют требованиям (14499)
8	8723402	07.03.2023	Антон Гурин/ Международный (торговый)	Пусан, Корея	<ol style="list-style-type: none"> 1. Спасательные шлюпки — двигатели на спасательных шлюпках по правому и левому бортам неисправны, на СШ по левому борту отверстие со стороны корпуса, ремни безопасности на стороне миделя отсутствуют, огнетушитель, румпель, весла не закреплены на месте — не соответствует требованиям (11101); 2. Спускоподъёмные устройства спасательных средств — шлюпбалка спасательной шлюпки по левому борту не работает — спасательная шлюпка не смогла быть спущена во время учений по покиданию судна (11112); 3. Техническое обслуживание судна и оборудования — выявленные недостатки являются свидетельством, что судовая система управления безопасностью (СУБ) неэффективна (15109);
9	8419647	20.03.2023	Сормовский—3058/ Международный (торговый)	Зебрюгге, Бельгия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (IOPP) — последнее освидетельствование по сертификату 30.04.2017 — не соответствует требованиям (01117); 2. Международное свидетельство об управлении балластными водами — последнее освидетельствование по сертификату 30.04.2017 — не соответствует требованиям (01136); 3. Система управления балластными водами — последнее освидетельствование по сертификату 30.04.2017; отсутствует установка для обработки балластных вод — не соответствует требованиям (14811); 4. Аварийный пожарный насос (трубопроводы, вентили) — клапан после аварийного пожарного насоса — имеются отверстия и утечка — не соответствует требованиям (04102); 5. Противопожарные заслонки — несколько вентиляционных створок грузового отсека не закрываются — не соответствует требованиям (07115); 6. Количество провианта и воды — недостаток овощей на борту — не соответствует требованиям (18314)

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
10	9835551	03.05.2023	Рун Зенг 05/ Государственный (рыболовный)	Танджунг Приок, Индонезия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Международное мерительное свидетельство — не предъявлено при инспекции — отсутствует (01132) 2. Свидетельство о грузовой марке (включая изъятие) — не предъявлено при инспекции — отсутствует (01108) 3. Свидетельство о минимальной безопасной численности экипажа — не предъявлено при инспекции — отсутствует (01113) 4. Перечень ограничений в отношении эксплуатации пассажирских судов — навигационные издания не предъявлены при инспекции — отсутствуют (01116) 5. Дипломы капитана и командного состава — дипломы капитана, командного состава и плавсостава не предъявлены при инспекции — отсутствуют (01201) 6. Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (IOPP) — не предъявлено при инспекции — отсутствует (01117) 7. Мусор — Судовой план управления мусором не предъявлен при инспекции — отсутствует (14501) 8. Свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами — не предъявлено при инспекции — отсутствует (01119) 9. Журнал операций с мусором — не предъявлен при инспекции — отсутствует (01320) 10. Международное свидетельство об охране судна — не предъявлено при инспекции — отсутствует (01122)
11	9835549	03.05.2023	Рун Зенг 03/ Государственный (рыболовный)	Танджунг Приок, Индонезия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Международное мерительное свидетельство — не предъявлено при инспекции — отсутствует (01132) 2. Свидетельство о грузовой марке (включая изъятие) — не предъявлено при инспекции — отсутствует (01108) 3. Свидетельство о минимальной безопасной численности экипажа — не предъявлено при инспекции — отсутствует (01113) 4. Навигационные пособия — навигационные издания не предъявлены при инспекции — отсутствуют (10116) 5. Дипломы капитана и командного состава — дипломы капитана, командного состава и плавсостава не предъявлены при инспекции — отсутствуют (01201) 6. Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (IOPP) — не предъявлено при инспекции — отсутствует (01117) 7. План управления мусором — Судовой план управления мусором не предъявлен при инспекции — отсутствует (14503) 8. Свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами — не предъявлено при инспекции — отсутствует (01119) 9. Журнал операций с мусором — не предъявлен при инспекции — отсутствует (01320)
12	9302308	03.08.2023	Русич—1/ Международный (торговый)	Ористано, Италия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Дежурные шлюпки — во время инспекции не удалось опустить спасательную шлюпку — неготовность к использованию (11104); 2. Дистанционные средства управления (открытия, насосы, вентиляция и т.п.) в М.О. — топливные быстрозакрывающиеся устройства главных двигателей — неисправны (07114); 3. Оценка действий экипажа при проведении пожарной тревоги — экипаж не смог продемонстрировать должных знаний и навыков при проведении пожарной тревоги — недостаток практических навыков (07125); 4. Учения по оставлению судна (шлюпочная тревога) — экипаж не смог опустить шлюпку в должное время — недостаток практических навыков (04110); 5. МКУБ — МКУБ — требуется проведение аудита до отхода судна (15150)
13	8509557	21.08.2023	Новый Свет/ Международный (торговый)	Амстердам, Нидерланды	<ol style="list-style-type: none"> 1. Эксплуатация противопожарных систем — ответственные члены экипажа не смогли объяснить работу системы CO2 в грузовых трюмах — недостаток знаний (07123); 2. Дипломы капитана и командного состава — ответственные члены экипажа не продемонстрировали должного знания английского языка для выполнения предписанных обязанностей и общения во время инспекции — не соответствует требованиям (01201); 3. МКУБ — МКУБ — требуется проведение аудита до отхода судна — (15150); 4. Навигационные пособия — Книга радиосигналов NP283(1) Том 3, 3-е издание 2022 года — не обновлена (10116);

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
14	9353046	27.11.2023	Русич-5/ Международный (торговый)	Халкида, Греция	<p>5. Вентиляция, быстроакрывающиеся устройства, средства управления — электрический кабель вентиляции трюма № 3 не подключен — не соответствует требованиям (07116);</p> <p>6. Система управления балластными водами — установка очистки судовых балластных вод не работает должным образом — неисправна (14811);</p> <p>7. Предотвращение пожара — конструктивная огнестойкость — в машинном отделении обнаружена утечка топлива из трубы подачи топлива, а также емкость для сбора утечки топлива и ветоши с маслосодержащей жидкостью — не соответствует требованиям (07101)</p>
					<p>1. Дистанционные средства управления (открытия, насосы, вентиляция и т.п.) в М.О. — QCV неработоспособен — не соответствует требованиям (07114)</p> <p>2. Учения по борьбе с пожаром — экипаж не смог продемонстрировать должных знаний, умений и мер безопасности при проведении пожарной тревоги — недостаток знаний (04109)</p>
					<p>1. Аварийный источник питания — двигатель аварийного генератора не смог запуститься — не функционирует должным образом (04114)</p> <p>2. Спасательные шлюпки — двигатель спасательной шлюпки по левому борту не запускается — не функционирует должным образом (11101)</p> <p>3. МКУБ — выявленные недостатки являются свидетельством, что судовая система управления безопасностью (СУБ) неэффективна — не соответствует требованиям (15109)</p>
15	9004516	04.12.2023	Виктория/ Международный (торговый)	Инчхон, Корея	<p>1. Аварийные системы — вакуумная помпа аварийного пожарного насоса неисправна — не соответствует требованиям (04102)</p> <p>2. Средства борьбы с пожаром — вентиляционная противопожарная заслонка для воронки e/g не может быть полностью закрыта — не соответствует требованиям (07115)</p> <p>3. Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы — гидравлический выпускной клапан цилиндра №4 — неисправен (13101)</p>
16	9118135	15.12.2023	Омолон/ Государственный (торговый)	Чжаньцзян, Китай	<p>1. Аварийные системы — вакуумная помпа аварийного пожарного насоса неисправна — не соответствует требованиям (04102)</p> <p>2. Средства борьбы с пожаром — вентиляционная противопожарная заслонка для воронки e/g не может быть полностью закрыта — не соответствует требованиям (07115)</p> <p>3. Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы — гидравлический выпускной клапан цилиндра №4 — неисправен (13101)</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	8609125	DPL ALYUR	Того	05.05.2023	Находка	Токийский	13	3	16.05.2023	16.05.2023	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.