



Государственный портовый контроль в Российской Федерации, 2024 г.



Оглавление

Введение.....	2
События 2024 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	12
1.3. Структура недостатков, вскрытых на российских судах в иностранных портах	20
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.....	52
3.1. Сводная таблица по меморандумам	52
3.2. Сводные данные по российским портам/терминалам	55
3.3. Осмотры иностранных судов в российских портах по государствам флага	59
3.4. Структура недостатков, вскрытых на иностранных судах в российских портах	65
3.5. Апелляции на задержания иностранных судов в российских портах	76
4. Национальная концентрированная инспекционная кампания для рыбопромысловых судов по навигации	78
4.1. КИК на российских судах в российских портах	78
5. Концентрированная инспекционная кампания по заработным платам и трудовым договорам моряков.....	80
5.1. КИК на российских судах в российских портах	80
5.2. КИК на российских судах в иностранных портах	81
5.3. КИК на иностранных судах в российских портах	83
6. Инспекторский состав	85
7. Инфографика.....	89
8. Общие наблюдения	90
Приложение 1. Список задержанных судов под российским флагом	91
Приложение 2. Статус апелляций на задержания иностранных судов в российских портах	92

Введение

Инспектирование российских и иностранных судов основано на положениях Кодекса торгового мореплавания, приказа Минтранса России № 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, открытые для захода иностранных судов, 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 России № 395 от 12.11.2021 г.

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

События 2024 года

Парижский меморандум: В связи с приостановлением членства Российской Федерации в Парижском меморандуме, Россия не участвовала в заседании Комитета в 2024 году.

Токийский меморандум: 35-е заседание Комитета Токийского меморандума и 18-е заседание Технической рабочей группы состоялись в г. Инчхон, Республика Корея 11—14 ноября 2024 года и 7—8 ноября 2024 года соответственно в очном формате. Заседание Комитета проходило под председательством представителя морской администрации Новой Зеландии. В заседаниях Комитета и Технической рабочей группы в составе делегации Российской Федерации приняли участие представители служб капитанов морских портов Владивосток, Восточный, Находка, Посьет (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»), а также представитель ФГБУ «ИАСЦ».

Черноморский меморандум: 24-е заседание Комитета Черноморского меморандума состоялось в период с 26 по 28 марта 2024 года в г. Батуми (Грузия) в очном формате с возможностью дистанционного участия. Заседание проходило под председательством представителя морской администрации Румынии. В заседании Комитета в составе делегации Российской Федерации приняли участие представители Минтранса России, Росморречфлота, ФГБУ «ИАСЦ», служб капитанов морских портов Новороссийск и Тамань (ФГБУ «АМП Черного моря»), а также представитель Секции интересов Российской Федерации при Посольстве Швейцарии в Грузии. Комитет рассмотрел ход исполнения предыдущих решений, результаты работы за год по Меморандуму и его членов 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 2024 года в трех Меморандумах прошла совместная Концентрированная инспекционная кампания (КИК) по заработным платам и трудовым договорам

моряков. В целях подготовки судов под Государственным флагом Российской Федерации (далее — российских флаг, флаг России) 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 2024 года проводилась национальная КИК по заработным платам и трудовым договорам моряков.

С января по декабрь состоялись 10 заседаний постоянной корреспондентской Рабочей группы по государственному портовому контролю (РГ по ГПК) в очно-дистанционном формате, при этом 18-е заседание РГ по ГПК, совмещенное с общероссийским семинаром инспекторов ГПК, состоялось 11—12 декабря 2024 года в ФГБУ «ИАСЦ». В заседании приняли участие представители морских портов Ейск, Кавказ, Ростов-на-Дону, Таганрог (ФГБУ «АМП Азовского моря»), «Большой порт Санкт-Петербург», Усть-Луга (ФГБУ «АМП Балтийского моря»), Архангельск, Кандалакша, Мурманск (ФГБУ «АМП Западной Арктики»), Астрахань, Махачкала (ФГБУ «АМП Каспийского моря»), Ванино, Магадан, Николаевск-на-Амуре (ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива»), Владивосток, Находка, Посьет (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»), Корсаков (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки»), Анапа, Евпатория, Керчь, Новороссийск, Севастополь, Сочи, Тамань, Туапсе, Феодосия, Ялта (ФГБУ «АМП Черного моря»), Росморречфлота, ФГБУ «ИАСЦ». В ходе заседаний РГ по ГПК рассматривались актуальные вопросы ГПК: участие Российской Федерации в мероприятиях и рабочих группах Токийского и Черноморского меморандумов; корреспондентской рабочей группы Подкомитета по исполнению документов ИМО по ГПК; апелляций на задержания иностранных судов; разработки Вопросников и Руководств, итогов проведения концентрированных инспекционных кампаний; разработки Методических рекомендаций для инспекторов по работе в системе ИСГС; реализации плана программ подготовки/переподготовки инспекторов ГПК; динамики статистических данных по ГПК; усовершенствования информационных систем ГПК.

За 2024 год проведено 34 курса подготовки. Все программы подготовки проводились в дистанционном или очно-дистанционном формате.

- курсы первичной подготовки для инспекторов по российским и иностранным судам;
- курсы повторной подготовки для инспекторов по российским и иностранным судам;
- семинар инспекторов ГПК Токийского меморандума;
- общероссийский семинар инспекторов государственного портового контроля;
- программы обмена опытом российских инспекторов ГПК.

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	21	16	76,19%	0	0,00%
Токийский Меморандум	152	147	96,71%	4	2,63%
Черноморский Меморандум*	144	96	66,67%	1	0,69%
Средиземноморский Меморандум**	185	120	64,86%	1	0,54%
Служба береговой охраны США	0	0	0,00%	0	0,00%
Индийский Меморандум***	173	165	95,38%	0	0,00%
Латино-Американское соглашение о портовом контроле****	0	0	0,00%	0	0,00%
Всего	675	544	80,59%	6	0,89%

* 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 2024 года соотношение количества инспекций с замечаниями к общему количеству инспекций (уровень инспекций с замечаниями) составило около 81% от количества инспекций, уровень задержаний судов под Государственным флагом Российской Федерации в иностранных портах в 2024 году составил 0,89% (Таблица 1 и Рисунок 1).

Инспекции российских судов за рубежом, 2024 г.

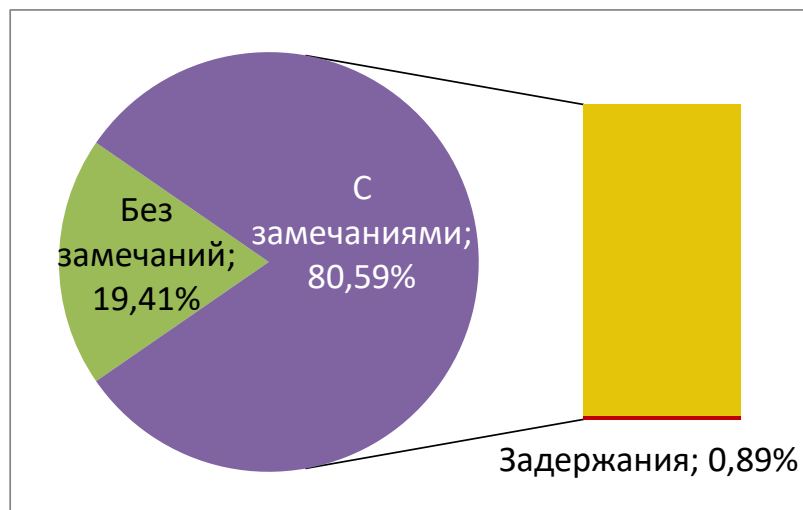


Рисунок 1

Распределение инспекций судов под Государственным флагом Российской Федерации по меморандумам/ режимам портового контроля указано на Рисунке 2.

Инспекции российских судов по меморандумам, 2024 г.

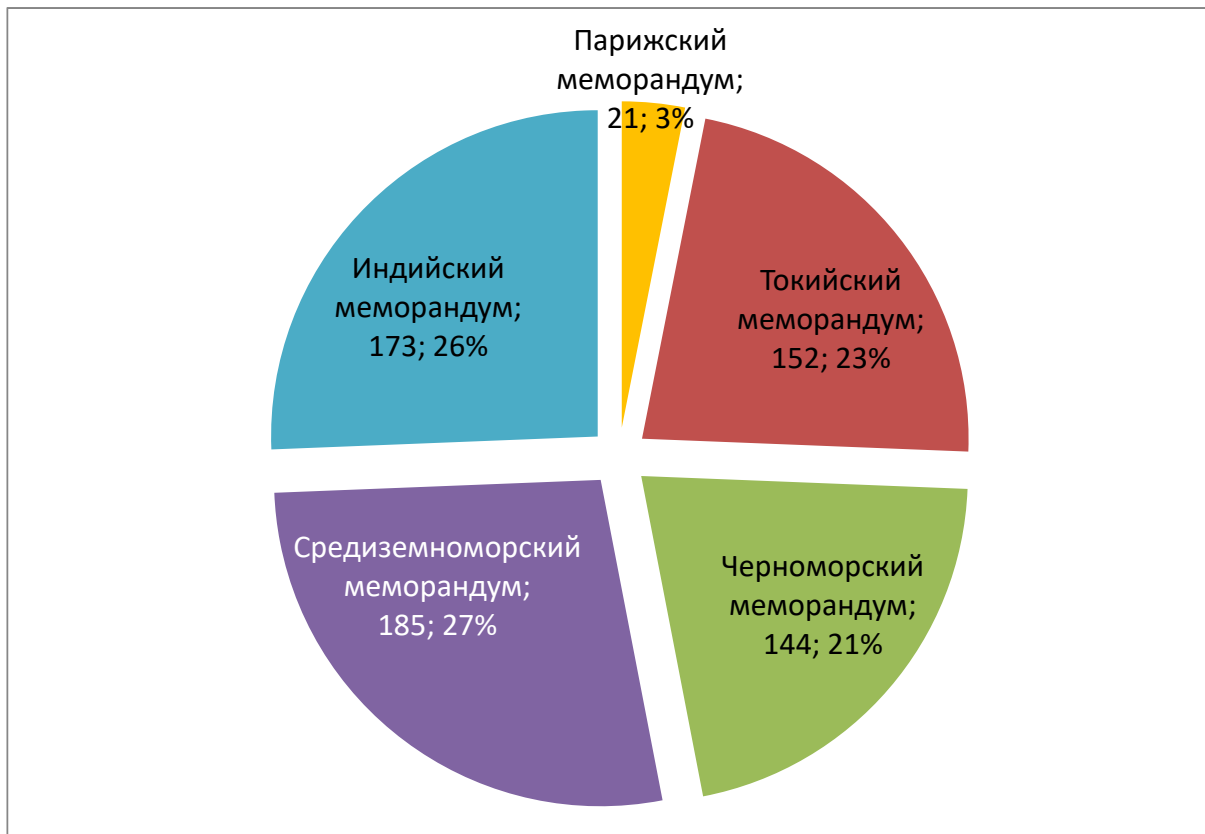


Рисунок 2

Вследствие приостановления членства Российской Федерации в Парижском меморандуме с весны 2022 года количество инспекций судов под флагом России в портах Парижского меморандума продолжало снижаться на протяжении трех лет с традиционно лидирующих позиций среди всех меморандумов и составило 3% — минимальное количество инспекций среди всех меморандумов по итогам 2024 года. Наибольшее количество инспекций судов под российским флагом в иностранных портах по итогам 2024 года зарегистрировано в портах Средиземноморского меморандума (27%), далее по количеству проведенных инспекций следуют порты Индийского меморандума (26%). Количество инспекций российских судов в иностранных портах Токийского меморандума составило 23% от всех инспекций, Черноморского меморандума — 21%. 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 государств Токийского меморандума. По результатам 2024 года этот уровень составил 97%. Минимальный же уровень инспекций российских судов с замечаниями зарегистрирован в портах Средиземноморского меморандума (65%) (Таблица 1).

Наибольшее количество задержаний судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, зарегистрировано в портах Токийского меморандума (2,6%). Задержания российских судов в портах других меморандумов не превышают 1,3% от количества проведенных инспекций (Рисунок 3).

Инспекции российских судов в иностранных портах по меморандумам, 2024 г.

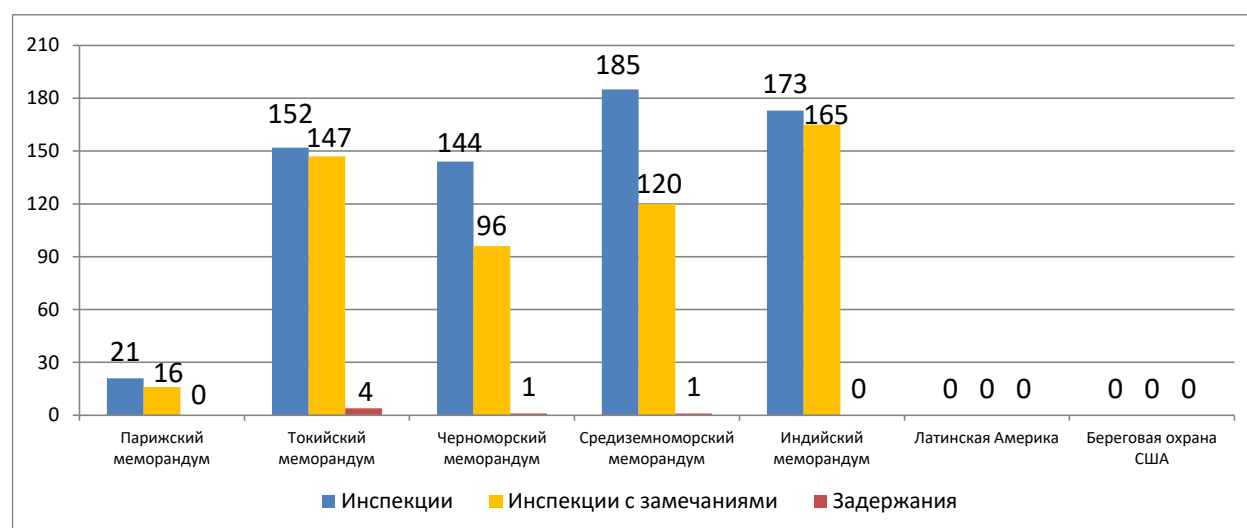
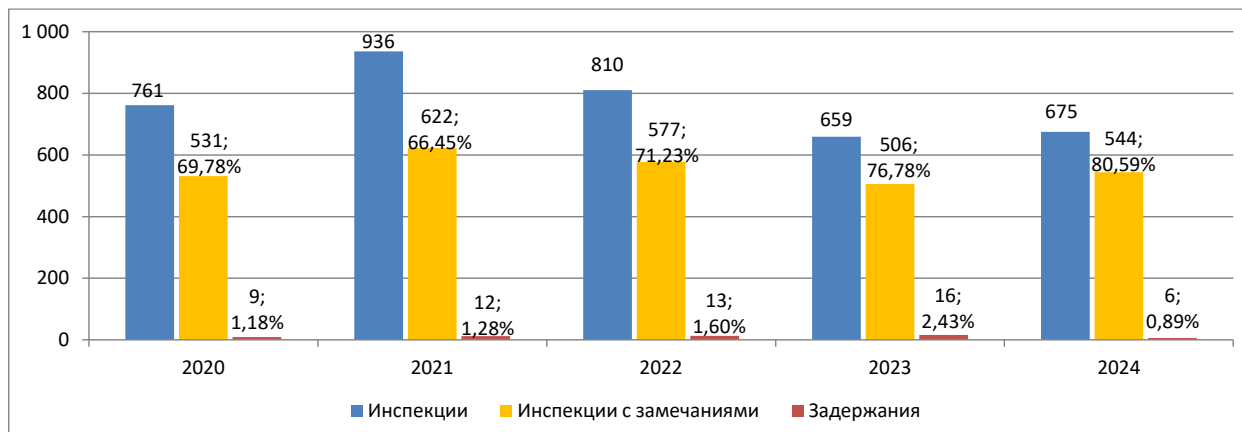


Рисунок 3

Сравнительные результаты инспектирования российских судов в иностранных портах в ретроспективе 2020—2024 гг. представлены на Рисунке 4.

Инспекции российских судов в иностранных портах, 2020—2024 гг.

**Рисунок 4**

В соответствии с представленными сведениями количество инспекций российских судов в иностранных портах колеблется в интервале от 659 (2023 год) до 936 (2021 год).

В 2024 году показатели количества инспекций и количества инспекций с замечаниями показали рост по отношению к 2023 году, демонстрируя вторые после минимальных 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 2024 года является максимальным за период 2020—2024 гг., что обуславливается по-прежнему сниженным количеством инспекций.

Количество инспекций с задержаниями в 2024 году в абсолютных величинах является минимальным за пятилетний период, демонстрируя значительное снижение после постепенного повышения с 2020 года. Вследствие минимального количества инспекций с задержаниями при относительно стабильных показателях количества инспекций, показатель количества инспекций с задержаниями в относительных значениях в 2024 году является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода, при этом

динамика снижения показателя реализуется в 2024 году в основном за счет портов Парижского меморандума.

Задержания зарегистрированы также в портах Черноморского и Средиземноморского меморандумов. В портах Парижского и Индийского меморандумов и Латино-Американского соглашения о портовом контроле случаев задержаний российских судов не зарегистрировано, в связи с чем общее количество задержаний за 2024 год все еще демонстрирует сниженное значение относительно показателей 2020 года и ранее (Рисунок 5).

Полный список задержанных судов представлен в Приложении 1.

Задержания российских судов за рубежом по меморандумам, 2020—2024 гг.

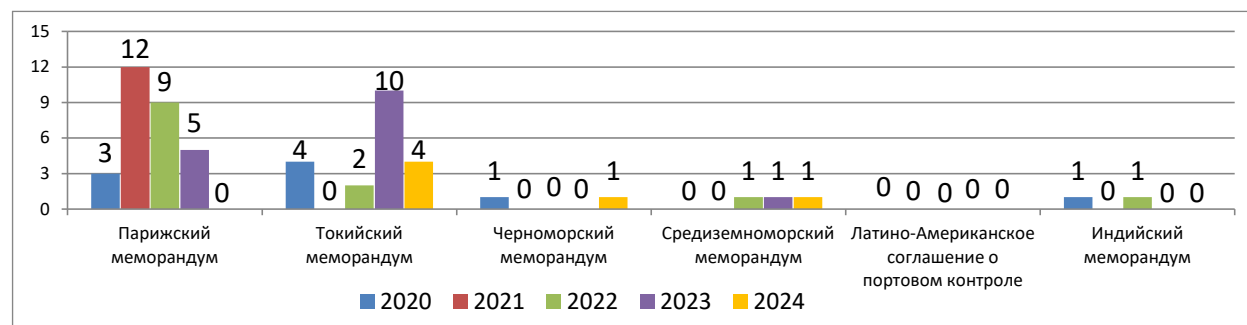


Рисунок 5

На Рисунке 6 представлена динамика российского флага в «черном-сером-белом» списке флагов Парижского и Токийского меморандумов начиная с 2006 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, после чего вернулся в список «белых» флагов и сохранял позиции вплоть до 2023 года. Однако по итогам 2024 года вследствие снижения судопотока в европейские порты с сохранением уровня задержаний, Российская Федерация снова попадает в список «серых» флагов в Парижском меморандуме (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. По итогам 2024 года флаг России в Токийском меморандуме демонстрирует укрепление и максимальное приближение к списку «белых» флагов, однако суммарные показатели количества инспекций и задержаний за 3 предыдущих года по флагу России все еще не позволяют попасть в списки «белых» флагов.

Статус российского флага в Парижском и Токийском меморандумах

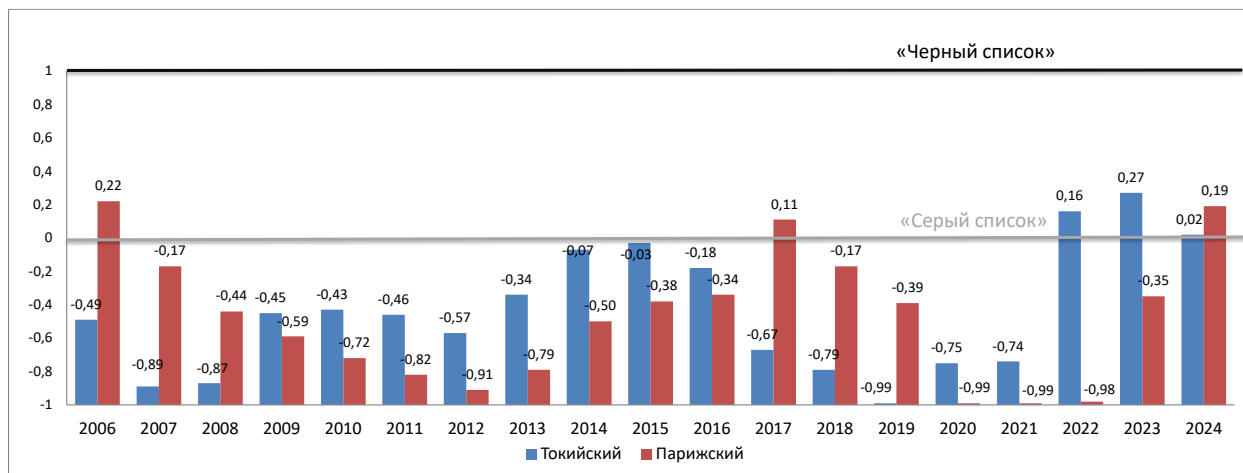


Рисунок 6

Ситуация вызвана значительным сокращением количества инспекций судов под Государственным 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.

По итогам 51-го заседания комитета Парижского меморандума предложен новый метод расчета статуса флага, утвержденный по итогам 52-го заседания комитета 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 признанной организации (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 Государственным флагом Российской Федерации, станут строже.

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

В 2024 году в иностранных портах проведено 675 инспекций судов под Государственным флагом Российской Федерации, из них более 80,5% — инспекции с выявленными несоответствиями, 0,89% — инспекции, приведшие к задержанию судов. В Таблице 2 приведены сводные данные по

инспектированию российских судов в иностранных портах по государствам порта.

Таблица 2

Государство порта	Количество инспекций	В т. ч. с недостатками	Процентное соотношение (%)	Количество задержаний	Процентное соотношение (%)
Бангладеш	2	1	50,00%	0	0,00%
Болгария	3	3	100,00%	0	0,00%
Вьетнам	5	4	80,00%	0	0,00%
Германия	1	0	0,00%	0	0,00%
Гонконг, Китай	1	0	0,00%	0	0,00%
Греция	5	5	100,00%	0	0,00%
Грузия	30	21	70,00%	1	3,33%
Египет	31	20	64,52%	0	0,00%
Израиль	1	1	100,00%	0	0,00%
Индия	2	2	100,00%	0	0,00%
Иран	168	162	96,43%	0	0,00%
Италия	10	8	80,00%	0	0,00%
Китай	97	97	100,00%	1	1,03%
Корея	34	34	100,00%	3	8,82%
Ливан	3	3	100,00%	0	0,00%
Нидерланды	2	0	0,00%	0	0,00%
Тунис	4	3	75,00%	0	0,00%
Турция	260	168	64,62%	1	0,38%
Чили	2	2	100,00%	0	0,00%
ЮАР	1	0	0,00%	0	0,00%
Япония	13	10	76,92%	0	0,00%
Всего	675	544	80,59%	6	0,89%

Наибольшее количество инспекций российских судов в 2024 году зарегистрировано в портах Турции (39%), Ирана (25%), Китая (14%), Кореи и Египта (по 5%), Грузии (4%) и Японии (2%). Инспекции в этих странах составляют 94% всех инспекций судов под Государственным флагом Российской Федерации (Таблица 2).

Государства, в которых российские суда инспектировались наиболее часто в ретроспективе 2020—2024 гг., представлены на Рисунке 8.

Государства, наиболее часто инспектировавшие российские суда, 2020—2024 гг.

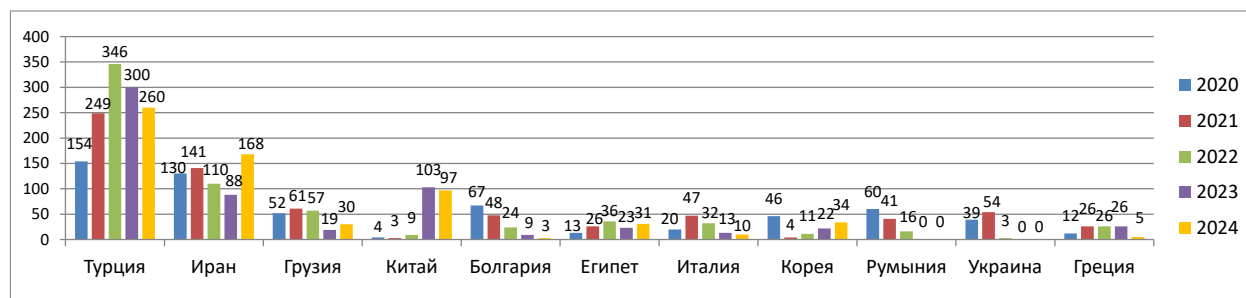


Рисунок 8

В 2024 году существенно возросло количество инспекций судов под российским флагом в портах Ирана (на 43% относительно среднего показателя 2020—2023 гг.); показатель 2024 года является максимальным за пятилетний период.

Рост количества инспекций по портам Кореи наблюдается с 2021 года. Показатель 2024 года является вторым после максимального, зарегистрированного в 2020 году.

Количество инспекций в портах Китая сохраняется на высоком уровне относительно низких показателей 2020—2022 гг.; значение 2024 года является вторым после максимального за пятилетний период.

Количество инспекций судов под российским флагом в портах Грузии и Египта по итогам 2024 года демонстрирует рост показателей относительно 2023 года. Значение 2024 года по портам Египта является вторым после максимального за пятилетний период.

Турция продолжает лидировать по суммарному количеству инспекций российских судов в ретроспективе пятилетнего периода, при этом показатель демонстрирует снижение с 2022 года, оставаясь выше значений 2020—2021 гг. и на уровне среднего значения 2020—2023 гг.

Количество инспекций российских судов в портах Болгарии в ретроспективе пятилетнего периода демонстрирует постоянное снижение в среднем на 52% в год, и по итогам 2024 года показатель является минимальным за пятилетний период.

Количество инспекций российских судов в портах Италии продолжает снижаться с 2021 года, в среднем на 38% в год, и показатель 2024 года является минимальным за пятилетний период.

В портах Греции по итогам 2024 года наблюдается существенное снижение показателя относительно значений 2020—2023 гг.; показатель 2024 года является минимальным за пятилетний период.

Количество инспекций российских судов в портах Румынии и Украины второй год подряд демонстрирует нулевые значения, при этом указанные государства Порты остаются в перечне государств, наиболее часто инспектировавших российские суда за пятилетний период из-за высоких показателей 2020, 2021 гг.

Тенденция к значительному снижению количества инспекций российских судов в Токийском меморандуме (в среднем на 32% в год) за период эпидемии COVID-19 несколько выправляется по итогам 2023, 2024 гг., однако количество задержаний российских судов по итогам 2022—2024 гг. продолжает оставаться значительным, негативно влияя на статус российского флага (Рисунок 9).

Инспектирование судов под российским флагом в Токийском меморандуме в сравнении с общими данными по меморандуму, 2020—2024 гг.

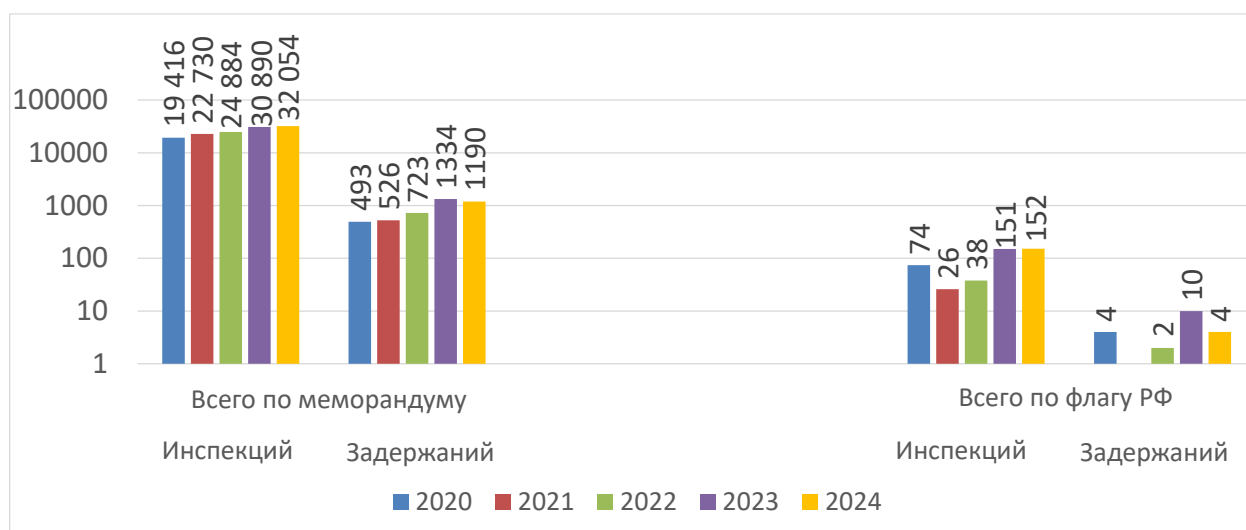


Рисунок 9

На фоне сохранения общего порядка значений в целом по меморандуму и наличия периодических задержаний судов под российским флагом риск дальнейшего нахождения Российской Федерации в списке «серых» флагов Токийского меморандума в будущих периодах с учетом действующей методики расчета статуса флага остается высоким.

Существенное снижение количества инспекций российских судов в Парижском меморандуме (в среднем на 60% в год) начиная с 2022 года в связи со снижением общего количества судозаходов в порты Парижского меморандума, на фоне сохранения общего порядка значений в целом по меморандуму и наличия задержаний судов под российским флагом за трехлетний период 2022—2024 гг. привело к попаданию России в список «серых» флагов Парижского меморандума в 2024 году, несмотря на отсутствие задержаний российских судов непосредственно по итогам 2024 года (Рисунок 10).

Инспектирование судов под российским флагом в Парижском меморандуме в сравнении с общими данными по меморандуму, 2020—2024 гг.

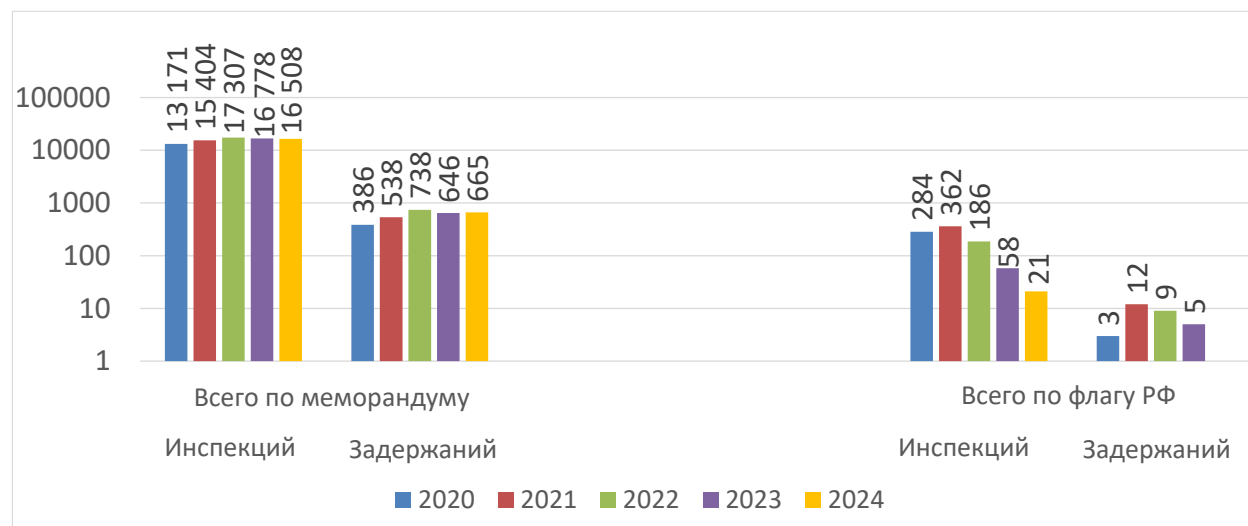


Рисунок 10

В среднем процент инспекций с несоответствиями на российских судах в 2024 году составил 80,6%.

Из 21 государства, где инспектировались российские суда в 2024 году, в 3 государствах уровень инспекций с несоответствиями оказался выше

среднего уровня инспекций российских судов среди данных государств (Рисунок 11).

Государства с наибольшим процентом инспекций российских судов с замечаниями, 2024 г.

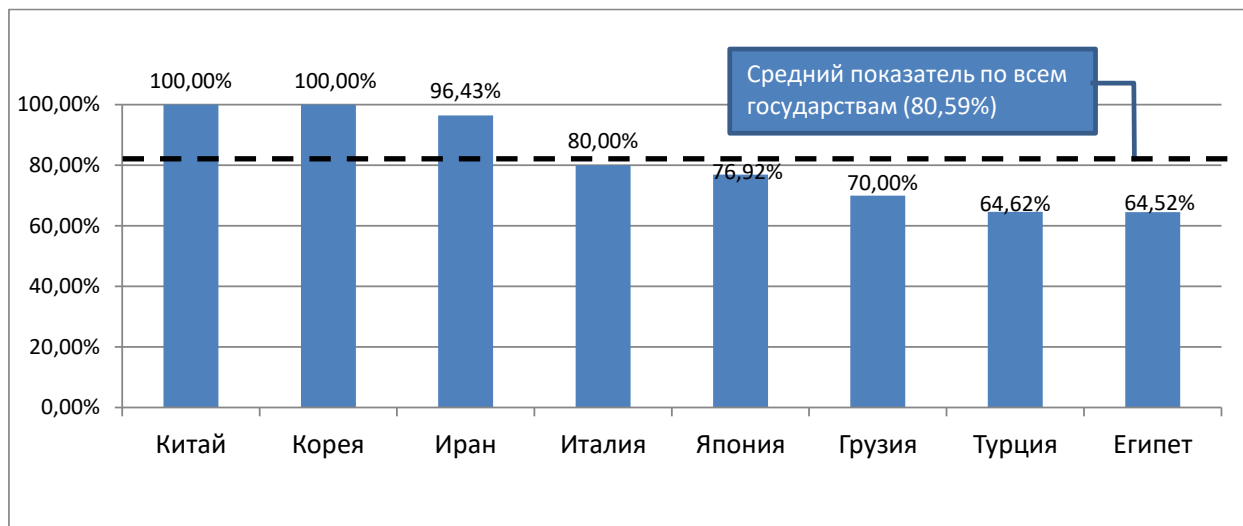


Рисунок 11

Наибольшее соотношение инспекций с замечаниями на российских судах к общему числу инспекций наблюдается в Китае и Корее (по 100% инспекций), а также в Иране (96% инспекций).

В ретроспективе пятилетнего периода наибольшее суммарное количество задержаний судов под флагом России зарегистрировано в портах Кореи, за счет показателей 2020, 2023 и 2024 гг., при этом в 2021 и 2022 годах задержания отсутствовали. По итогам 2024 года зарегистрировано 3 задержания судов под флагом России, что является вторым показателем после максимального за пятилетний период значения, зарегистрированного в 2020 году (Рисунок 12).

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 2020—2023 гг. в портах Турции отсутствуют задержанные суда под российским флагом; по итогам 2024 года зарегистрировано одно задержание российского судна. В портах Украины задержания российских судов также не регистрируются на протяжении

последних пяти лет, в связи с чем Турция и Украина уже не присутствуют на Рисунке 12.

По результатам 2024 года наибольшее количество задержаний судов под флагом России зарегистрировано в портах Кореи (3 задержания). Показатель 2024 года демонстрирует рост относительно значения прошлого года.

Государства, наиболее часто задерживавшие российские суда, 2020—2024 гг.

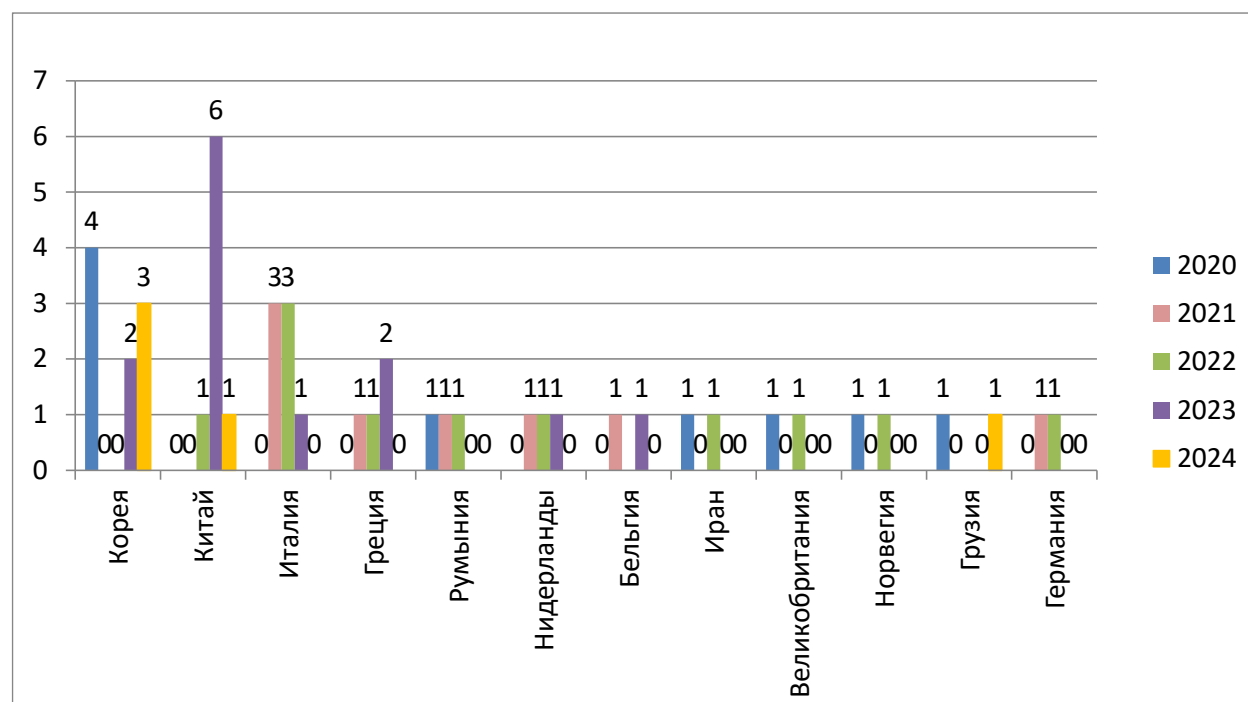


Рисунок 12

За счет значительного роста количества задержаний российских судов по итогам 2023 года в портах Китая (6 задержаний: максимальный показатель за пятилетний период среди всех государств) суммарное количество задержаний за период 2020—2024 гг. является вторым после максимального среди всех государств. Значение 2024 года соответствует показателю 2022 года и составляет 1 задержание, при этом по итогам 2020—2021 гг. задержания российских судов в портах Китая не зарегистрированы.

Рост количества задержаний судов под российским флагом по итогам 2024 года наблюдается также по Грузии: зарегистрировано 1 задержание после трехлетнего периода отсутствия задержаний.

После зарегистрированных существенных значений по количеству задержаний российских судов в портах Италии по итогам 2021, 2022 гг., показатель количества задержаний судов под российским флагом демонстрирует постепенное снижение до 1 задержания по итогам 2023 года и отсутствия задержаний по итогам 2024 года.

В 2023 году наблюдался рост показателя до 2 задержаний в отношении портов Греции: показатель являлся максимальным в ретроспективе пятилетнего периода, при этом значения предыдущих трех лет не превышали 1 задержания. По итогам 2024 года задержаний не зарегистрировано.

Среди остальных государств, наиболее часто задерживавших российские суда за период 2020—2024 гг. (Румыния, Нидерланды, Бельгия, Иран, Великобритания, Норвегия, Германия), по итогам 2024 года задержаний российских судов не зарегистрировано, при этом показатели количества задержаний по итогам каждого года не превышали 1 задержания.

Количество задержаний в портах Румынии сохранялось на неизменном уровне в 1 задержание в течение периода 2020—2022 гг., при этом за последние 2 года задержания отсутствуют. Количество задержаний в портах Нидерландов сохранялось на уровне 1 задержания за год в период 2021—2023 гг. при отсутствии задержаний в остальные периоды за пятилетний период.

В портах Ирана, Великобритании, Норвегии и Германии задержания не зарегистрированы второй год подряд, при этом суммарное количество задержаний за пятилетний период составляет по 2 задержания.

Показатели процентного соотношения количества задержаний к количеству проведенных инспекций отличаются от показателей по абсолютному количеству задержаний. Средний показатель инспекций с задержаниями по государствам в 2024 году составил 0,89%. Государства, в которых уровень задержаний превысил средний, представлены на Рисунке 13.

К таким государствам относятся все государства, в которых зарегистрированы задержания судов под флагом России в 2024 году, кроме Турции: Корея (8,8% — 3 инспекции с задержанием, из всего 34 инспекций),

Грузия (3,3% — 1 инспекция, которая привела к задержанию из всего 30 инспекций), Китай (1% — 1 инспекция с задержанием из всего 97 инспекций).

Государства с наибольшим процентом инспекций с задержаниями, 2024 г.

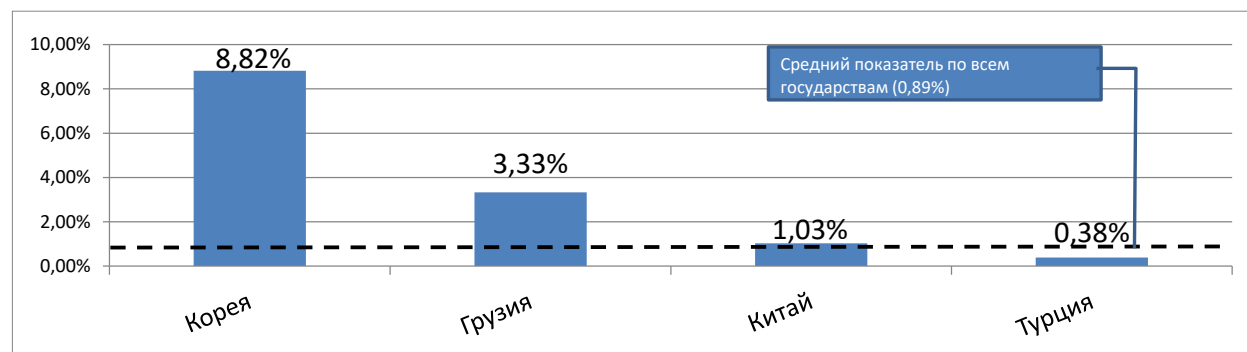


Рисунок 13

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

На Рисунке 14 представлено количество недостатков, зафиксированных в иностранных портах на российских судах в период с 2020 по 2024 гг. Так, за 2024 год на российских судах выявлено 2 387 несоответствий, что на 0,7% меньше (или на 16 несоответствий меньше), чем в предыдущем году. При этом количество инспекций в 2024 году возросло на 2,4% (на 16 инспекций) относительно показателя 2023 года.

Количество недостатков, выявленных на российских судах в иностранных портах в период с 2020 по 2024 гг., колеблется от 2 200 (в 2020 году) до 2 500 (в 2021 году).

По итогам 2024 года показатель незначительно снизился относительно прошлого года и приблизился к значению 2022 года, при этом оставаясь ниже максимального за пятилетний период значения 2021 года и превышая минимальное значение 2020 года.

**Количество недостатков, выявленных
на российских судах за рубежом, 2020—2024 гг.**



Рисунок 14

В соответствии с данными, представленными на Рисунке 14, 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 2024 году демонстрирует второй после максимального показатель, превышая на 17% среднее значение за период 2020—2023 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	399	19,46%	2	0,00%	0,00%
Средства борьбы с пожаром	323	12,73%	4	0,00%	0,00%
Спасательные средства	254	11,25%	0	0,00%	0,00%

Категория недостатков	Кол-во (a)	Процент от общего кол-ва (a/Всего(a))	Кол-во недостатков, приведших к задержанию (b)	Процент от всех недостатков по категории (b/a)	Процент от общего кол-ва недостатков, приведших к задержанию (b/Всего(b))
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	165	6,64%	0	0,00%	0,00%
Условия жизни и труда - Условия труда	156	6,46%	2	0,00%	0,00%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	123	4,89%	0	0,00%	0,00%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	112	4,70%	0	0,00%	0,00%
Остойчивость, конструкция и оборудование	111	4,52%	0	0,00%	0,00%
Водонепроницаемость/герметичность	106	3,51%	0	5,26%	50,00%
Аварийные системы	104	3,41%	3	0,00%	0,00%
Радиооборудование	69	3,14%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	50	2,21%	0	0,00%	0,00%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	50	2,03%	1	4,55%	25,00%
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	49	2,03%	1	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	41	1,57%	2	0,00%	0,00%
Другое	36	1,48%	0	0,00%	0,00%
Сигналы тревоги	35	1,29%	1	0,00%	0,00%
Грузовые операции, включая оборудования	31	1,20%	0	0,00%	0,00%
ОСПС	31	1,11%	1	0,00%	0,00%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	25	1,11%	1	0,00%	0,00%

Категория недостатков	Кол-во (a)	Процент от общего кол-ва (a/Всего(a))	Кол-во недостатков, приведших к задержанию (b)	Процент от всех недостатков по категории (b/a)	Процент от общего кол-ва недостатков, приведших к задержанию (b/Всего(b))
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	22	1,11%	0	8,33%	25,00%
МКУБ	20	0,92%	3	0,00%	0,00%
Условия жизни и труда - Условия жизни	17	0,74%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	15	0,55%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	14	0,46%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - условия найма	9	0,46%	0	0,00%	0,00%
Опасные грузы	9	0,37%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - минимальные требования к морякам	6	0,28%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	4	0,28%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение II	1	0,09%	0	0,00%	0,00%
Всего	2 387		21	0,37%*	

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

На Рисунке 15 выявленные несоответствия представлены в виде диаграммы.

Наибольшее количество замечаний выявлено по категориям: «Навигация» (19,46%), «Средства борьбы с пожаром» (12,73%), «Спасательные средства» (11,25%), «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (6,64%), «Условия жизни и труда - Условия труда» (6,46%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (4,89%), «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (4,70%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (4,52%) и «Водонепроницаемость / герметичность» (3,51%). Эти категории

несоответствий в сумме составляют 74% всех несоответствий, обнаруженных на судах под флагом Российской Федерации в 2024 году.

Категории несоответствий, выявленных на российских судах за рубежом в 2024 году

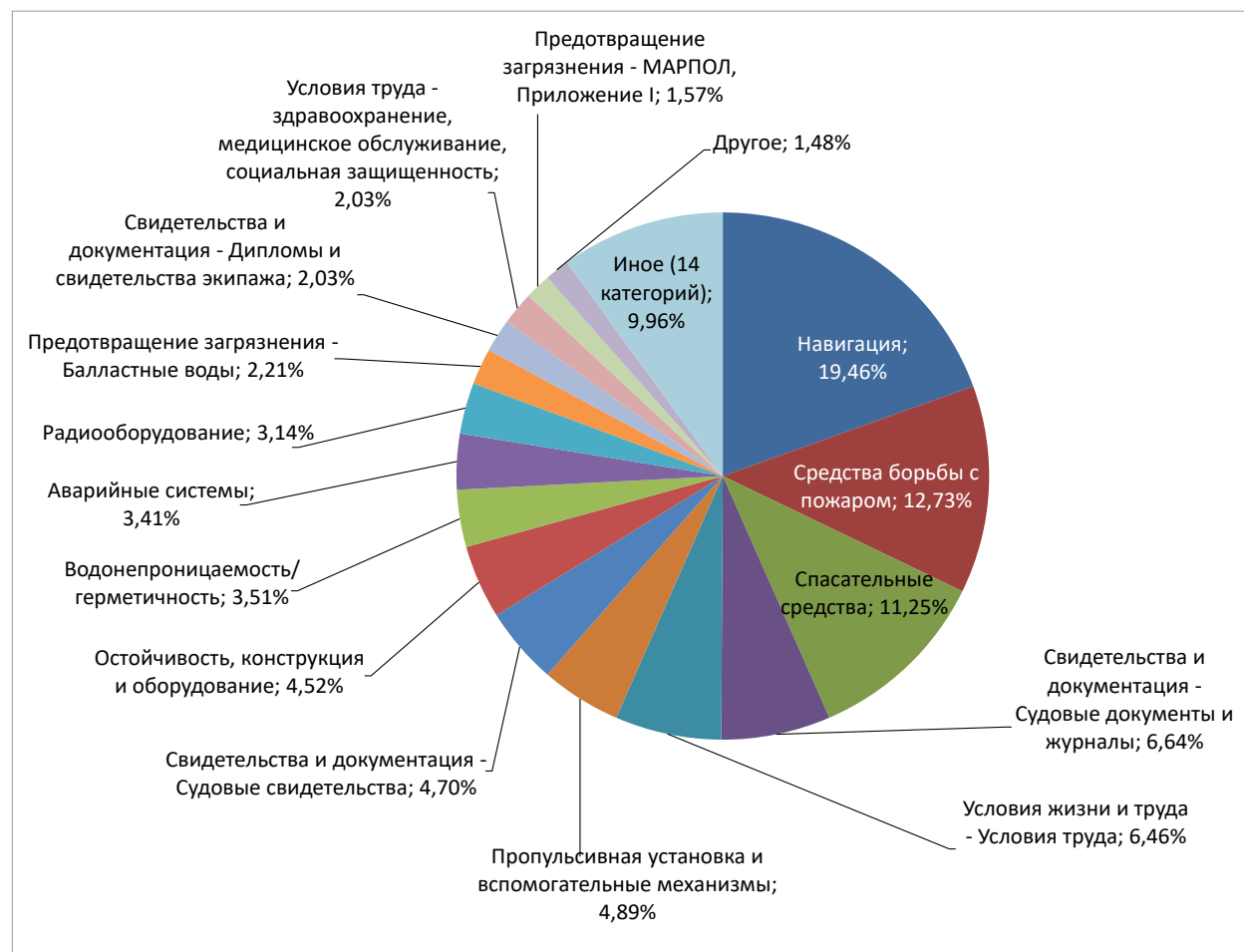


Рисунок 15

Основные недостатки по категориям в ретроспективе 2020—2024 гг. наглядно изображены на Рисунке 16. Категории недостатков представлены в порядке убывания суммарного количества за 5 лет.

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

Количество основных недостатков, выявленных на российских судах за рубежом, 2020—2024 гг.

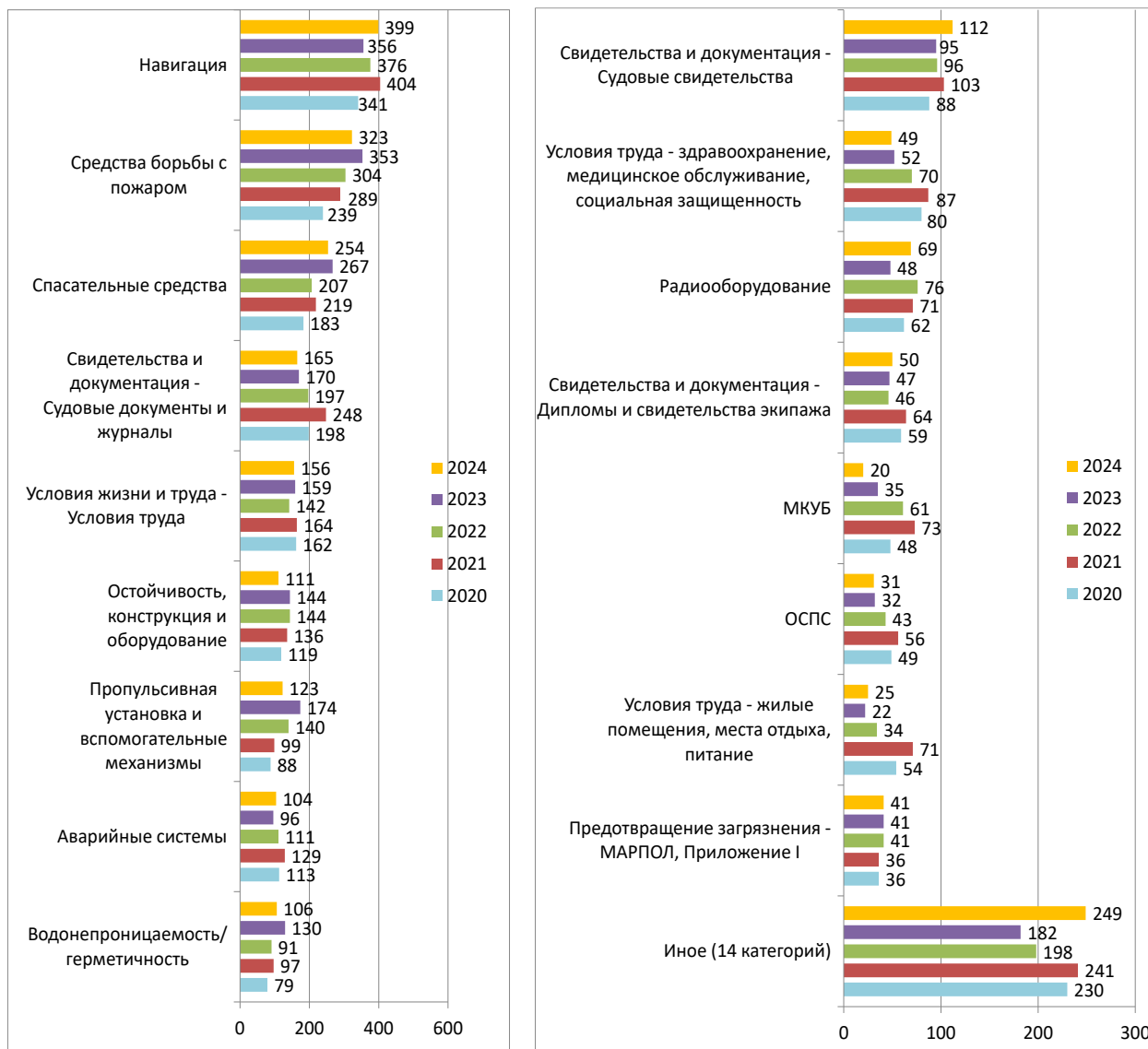


Рисунок 16

По итогам 2024 года рост количества несоответствий по сравнению со средним показателем 2020—2023 гг. наблюдается по семи категориям. Превышение над средним показателем предыдущих периодов зарегистрировано по категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (на 17%). Значение по категории «Спасательные средства» превышает средний показатель на 16%, по категории «Средства борьбы с пожаром» — на 9%, по категории «Навигация» — на 8%, по категориям «Радиооборудование» и Водонепроницаемость / герметичность» — на 7% по каждой категории, по категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» — на 6%.

За период с 2020 по 2024 гг. наиболее значительный рост показателя количества несоответствий зарегистрирован по категориям «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (рост в среднем на 12% в год), «Водонепроницаемость / герметичность» и «Спасательные средства» (рост в среднем на 10% в год по каждой категории), «Средства борьбы с пожаром» (рост в среднем на 8% в год), «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» и «Радиооборудование» (рост в среднем на 7% в год по каждой категории).

Наиболее значительное превышение значения 2024 года над прошлогодним показателем зарегистрировано по категории «Радиооборудование» (на 44%). По категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» превышение составило 18%, по категории «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» — 14%, по категории «Навигация» — 12%. По категориям «Аварийные системы» и «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» показатели 2024 года превышают значения 2023 года на 8% и 6%, соответственно.

По 2 категориям («Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» и «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I»; показатель 2024 года является максимальным за период 2020—2024 гг.

За пятилетний период 2020—2024 гг. значения 2024 года являются минимальными по 5 категориям («ОСПС», «МКУБ», «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность», «Остойчивость, конструкция и оборудование», «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы»). Наибольшие темпы сокращения количества выявленных недостатков наблюдаются по категориям «МКУБ» (в среднем на 12% в год), «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» (в среднем на 11% в год по каждой категории), «ОСПС» (в среднем на 9% в год), «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» и «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (в среднем на 3% в год по каждой категории).

Существенное сокращение показателя по итогам 2024 года относительно 2023 года наблюдается по категориям «МКУБ» (на 43%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (на 29%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (на 23%), «Водонепроницаемость / герметичность» (на 18%), «Средства борьбы с пожаром» (на 8%).

Наиболее значительное сокращение показателя 2024 года по количеству несоответствий относительно среднего показателя 2020—2023 гг. наблюдается по категориям «МКУБ» (на 63%), «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» (на 45%), «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (на 32%), «ОСПС» (на 31%).

Из выявленных несоответствий 0,9% оказались серьезными несоответствиями, приведшими к задержанию судов. На Рисунке 17 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 2024 году

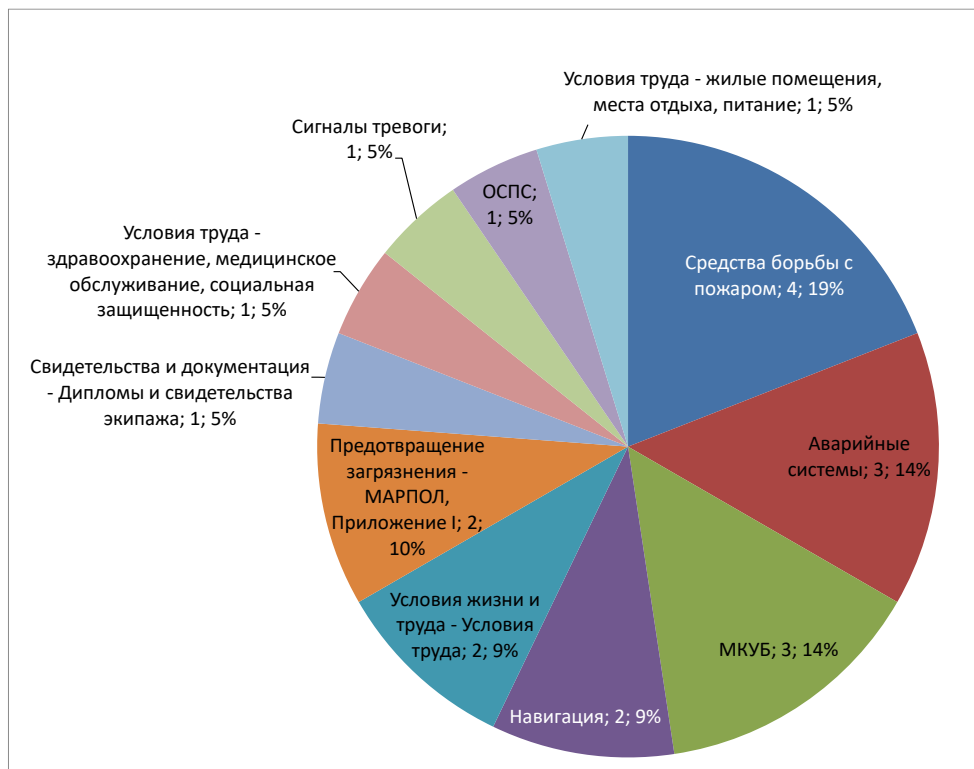


Рисунок 17

Около 80% серьезных несоответствий было выявлено в категориях: «Средства борьбы с пожаром» (19%), «Аварийные системы» и «МКУБ» (по 14%), «Навигация», «Условия жизни и труда - Условия труда» и «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» (по 10%), «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (5%).

В 2024 году первое место среди всех несоответствий, приведших к задержаниям, занимают несоответствия в категории «Средства борьбы с пожаром». Категории «Аварийные системы» и «МКУБ» занимают второе и третье места, соответственно.

На Рисунке 18 представлено общее количество несоответствий, приведших к задержаниям российских судов, в ретроспективе 2020—2024 гг.

В ретроспективе пятилетнего периода наибольшее количество несоответствий, приведших к задержаниям, зарегистрировано по категориям: «Средства борьбы с пожаром», «МКУБ», «Навигация», «Аварийные системы», «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства».

В 2024 году задержания не регистрировались по 8 категориям: «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства», «Спасательные средства», «Остойчивость, конструкция и оборудование», «Водонепроницаемость/герметичность», «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI», «Грузовые операции, включая оборудования», «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV», при этом по категории «Грузовые операции, включая оборудования» задержания отсутствуют третий год подряд, по категории «Остойчивость, конструкция и оборудование» — второй год подряд.

По итогам 2024 года наблюдается рост показателя количества задержаний по категории «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность»: выявлено одно несоответствие, приведшее к задержанию, после двухлетнего отсутствия задержаний. По трем категориям («Условия жизни и труда - Условия труда», Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» и «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I») значения 2024 года остались на уровне 2023 года.

По итогам 2024 года по большинству категорий наблюдается снижение показателя количества задержаний относительно среднего значения 2020—2023 гг. Существенное сокращение показателей зарегистрировано по категориям «Навигация» (на 68%), «Средства борьбы с пожаром» (на 57%) и «МКУБ» (на 56%). Из 30 категорий, по 11 категориям показатель 2024 года является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода.

По категории «Аварийные системы» наблюдался рост показателя с 2020 по 2023 гг., однако по итогам 2024 года показатель продемонстрировал снижение до значения 2021 года.

Количество основных недостатков, ставших причиной задержания российских судов за рубежом, 2020—2024 гг.

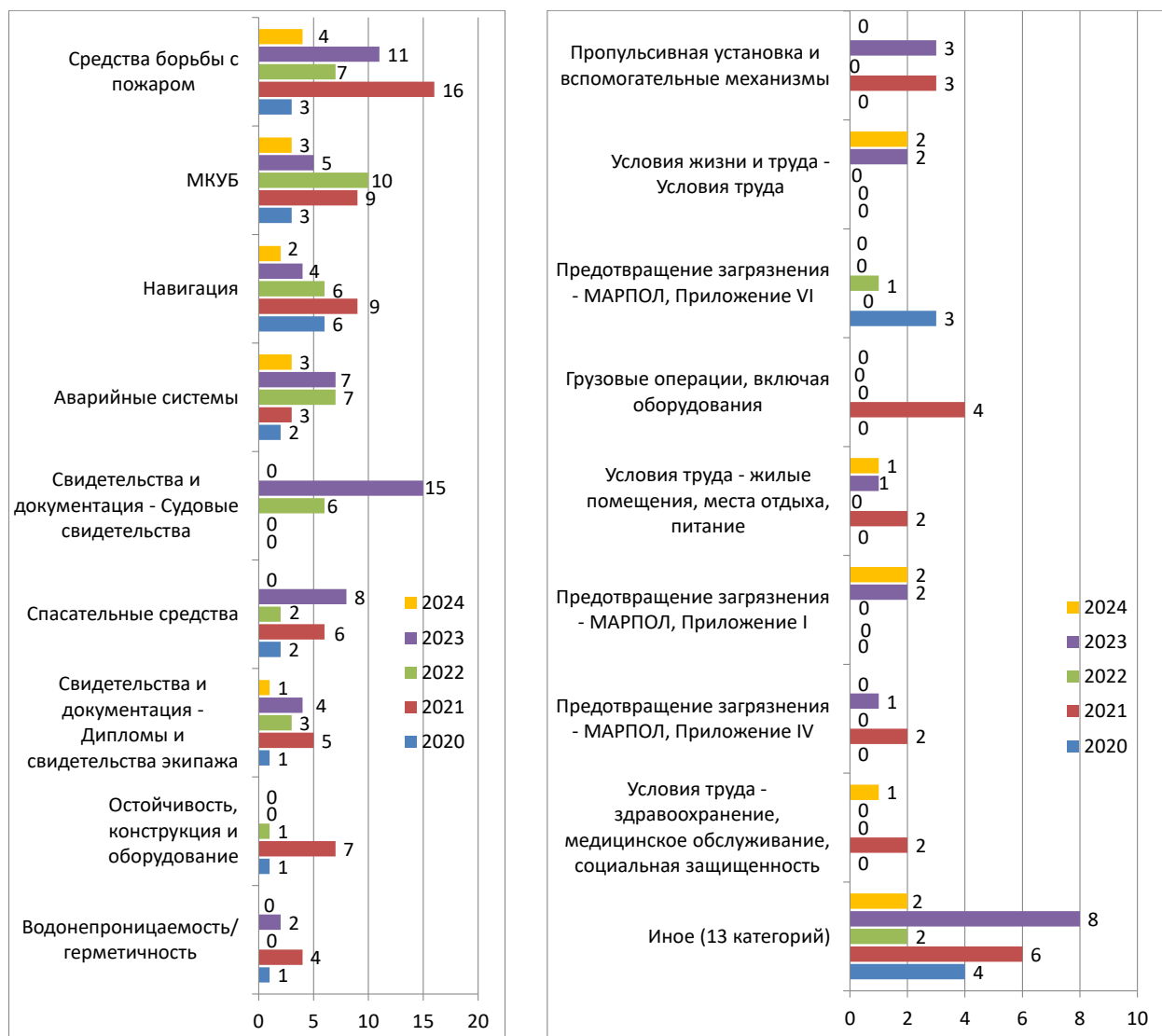


Рисунок 18

По категории «Навигация» постоянное сокращение показателя количества задержаний наблюдается с 2021 года, в среднем на 39% в год. По категории «МКУБ» наблюдался рост показателя с 2020 до 2022 гг., после чего показатель демонстрирует снижение, в среднем на 45% в год. По категории «Средства борьбы с пожаром» в ретроспективе пятилетнего периода 2020—2024 гг. наблюдается смешанная динамика показателя, при этом значение 2024 года является вторым после минимального. Показатель по категории «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» по итогам 2024 года демонстрирует минимальное значение за период 2020—2024 гг., соответствующий значению 2020 года.

Несоответствия, за которые суда под российским флагом были задержаны в 2024 году в иностранных портах, в категории «Средства борьбы с пожаром» распределились как представлено на Рисунке 19.

Категория «Средства борьбы с пожаром» — задержания российских судов за рубежом, 2024 г.

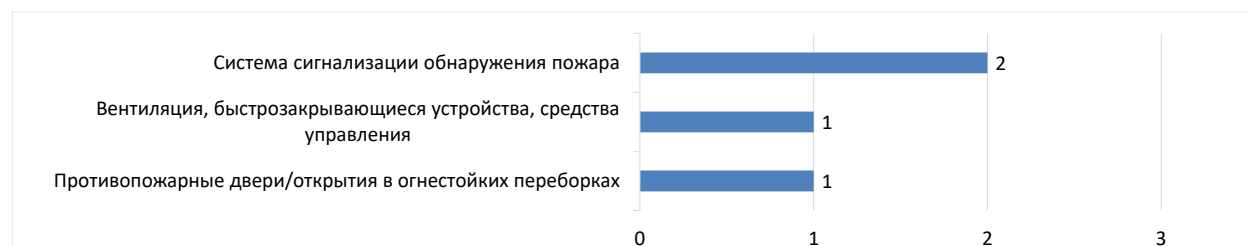


Рисунок 19

Наибольшее количество несоответствий, за которые суда под российским флагом были задержаны в иностранных портах, зарегистрировано по «Системе сигнализации обнаружения пожара» (50% от общего количества несоответствий, приведших к задержанию в категории «Средства борьбы с пожаром»). По остальным подкатегориям зарегистрировано по 1 несоответствию (по 25%), приведшему к задержанию.

Несоответствия, за которые суда под российским флагом были задержаны в иностранных портах в 2024 году, в категории «Аварийные системы» распределились как представлено на Рисунке 20. Наибольшее количество несоответствий, за которые суда под российским флагом были задержаны в иностранных портах, зарегистрировано из-за категории «Аварийный источник питания» (67% от общего количества несоответствий,

приведших к задержанию в категории «Аварийные системы»). По подкатегории «Аварийный пожарный насос (трубопроводы, вентили)» зарегистрировано 1 несоответствие (33%), приведшее к задержанию.

Категория «Аварийные системы» — задержания российских судов за рубежом, 2024 г.

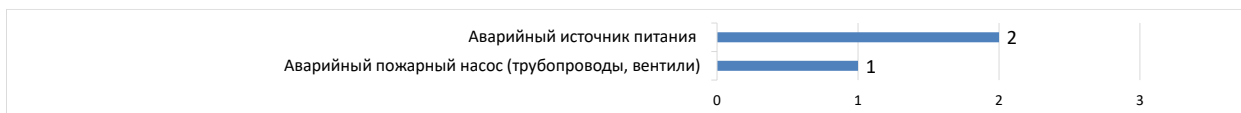


Рисунок 20

Из 6 зарегистрированных задержаний российских судов в иностранных портах: 6 (100%) судов на момент задержания зарегистрированы в международном реестре (Рисунок 21).

Количество задержанных российских судов за рубежом по реестрам, 2020—2024 гг.

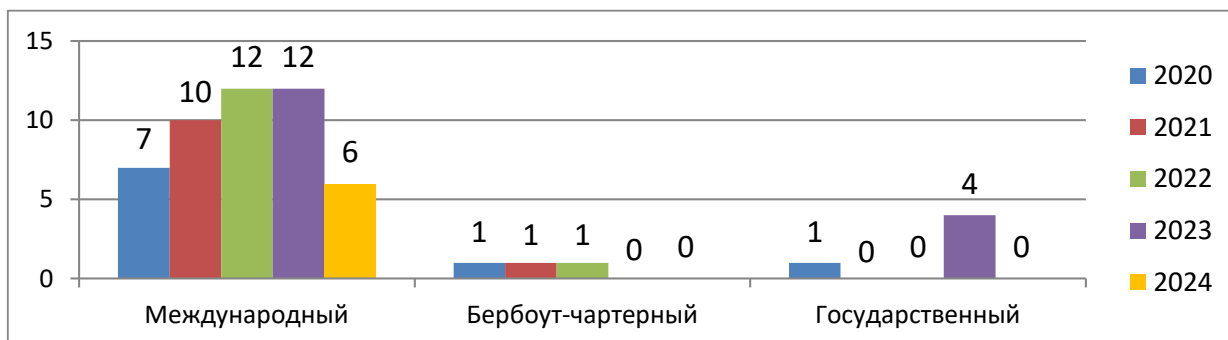


Рисунок 21

В отношении задержанных в 2024 году в иностранных портах российских судов необходимо отметить следующие факты:

- большинство случаев задержаний зарегистрированы в портах Токийского меморандума;
- в 4 случаях из 6 (67%) в отношении задержанного судна осуществлялся осмотр в российском порту менее чем за 90 дней до задержания;
- во всех 6 случаях задержанное судно оформлялось на выход из российского порта менее чем за 1 месяц до задержания;
- компаний, имеющих более 1 задержания своих судов в иностранных портах, за отчетный период не зарегистрировано.

Выводы:

- Российская Федерация как государство флага по итогам 2024 года третий год подряд оказывается в списке «серых» флагов Токийского меморандума вследствие значительного снижения количества инспекций российских судов в период 2020—2023 гг. при неизменном количестве задержаний и соответствующего увеличения уровня задержаний по флагу за трехлетний период. По итогам 2024 года Российская Федерация также попадает в список «серых» флагов Парижского меморандума вследствие значительного снижения судозаходов после 2022 года при неизменном количестве задержаний в европейских портах.
- В 2024 году показатели количества инспекций и количества инспекций с замечаниями незначительно выросли по отношению к 2023 году, оставаясь на сниженном уровне в сравнении с показателями пятилетнего периода, 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 по 2023 год; по итогам 2024 года задержано 6 судов, что является минимальным значением за пятилетний период;
- среднее количество несоответствий на 1 инспекцию колеблется от 2,7 (в 2021 году) до 3,7 (в 2023 году). В ретроспективе пятилетнего периода показатель 2024 года демонстрирует второе после максимального значение;
- на протяжении пяти лет основными категориями, по которым выявляется наибольшее количество несоответствий, остаются следующие: «Навигация», «Средства борьбы с пожаром», «Спасательные средства»;
- в 67% 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 России № 140 от 20.08.2009 (ред. от 22.03.2010) (Таблица 4)³.

Таблица 4

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	%
Азов	2 214	490	430	170	260	255	98,08%	1	0,38%
Александровск-Сахалинский	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Амдерма	11	9	0	0	0	0	-	0	-
Анадырь	38	18	5	2	3	3	100,00%	0	0,00%
Анапа	117	57	111	40	71	42	59,15%	1	1,41%
Архангельск	4 203	459	567	221	346	273	78,90%	28	8,09%
Астрахань	2 738	519	801	318	483	381	78,88%	1	0,21%
Беломорск	308	135	28	3	25	22	88,00%	0	0,00%
Беринговский	24	14	9	2	7	7	100,00%	0	0,00%
Большой Камень	139	46	18	6	12	10	83,33%	0	0,00%
Бошняково	17	7	11	4	7	7	100,00%	0	0,00%
Ванино	979	94	43	13	30	16	53,33%	0	0,00%
Варандей	82	8	1	0	1	1	100,00%	0	0,00%
Витино	2	2	2	0	2	0	0,00%	0	0,00%
Владивосток	3 643	672	1 661	921	740	728	98,38%	13	1,76%
Восточный	1 149	166	101	50	51	42	82,35%	1	1,96%
Выборг	132	45	15	3	12	6	50,00%	0	0,00%
Высоцк	304	68	26	0	26	3	11,54%	0	0,00%
Геленджик	206	118	42	12	30	12	40,00%	0	0,00%
Де-Кастри	23	18	9	2	7	1	14,29%	0	0,00%
Диксон	110	55	13	0	13	8	61,54%	0	0,00%
Дудинка	747	167	22	10	12	7	58,33%	0	0,00%
Евпатория	10	4	8	0	8	8	100,00%	0	0,00%
Ейск	713	215	139	77	62	60	96,77%	0	0,00%
Зарубино	871	138	151	59	92	92	100,00%	0	0,00%
Кавказ	5 558	622	51	13	38	38	100,00%	1	2,63%
Калининград	1 247	184	508	246	262	232	88,55%	1	0,38%
Кандалакша	17	14	9	4	5	2	40,00%	0	0,00%
Кемь	5	4	8	0	8	4	50,00%	0	0,00%
Керчь	758	143	160	86	74	71	95,95%	1	1,35%

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

Порты / терминалы	Судозаходов		Осммотров						
	всего	инд. судов	всего	контр. осмотров	осмотров	с недостатками		отказов в выдаче разрешения на выход из порта	
						кол-во	%	кол-во	%
Корсаков	1 044	189	235	137	98	93	94,90%	2	2,04%
Крабозаводск	351	42	32	13	19	15	78,95%	0	0,00%
Красногорск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Кронштадт	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Курильск	307	33	11	1	10	5	50,00%	0	0,00%
Ломоносов	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Магадан	244	68	53	22	31	25	80,65%	0	0,00%
Малокурильское	542	65	68	35	33	31	93,94%	0	0,00%
Махачкала	171	63	61	17	44	17	38,64%	0	0,00%
Мезень	15	6	4	0	4	1	25,00%	0	0,00%
Москальво	7	4	0	0	0	0	-	0	-
Мурманск	2 980	450	843	412	431	330	76,57%	5	1,16%
Набиль	4	4	3	2	1	0	0,00%	0	0,00%
Нарьян-Мар	28	18	9	0	9	9	100,00%	0	0,00%
Находка	2 664	391	476	222	254	238	93,70%	14	5,51%
Находка-нефтепорт	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Невельск	386	68	92	43	49	36	73,47%	0	0,00%
Николаевск-на-Амуре	535	106	74	13	61	9	14,75%	0	0,00%
Новороссийск	1 108	259	397	189	208	185	88,94%	2	0,96%
Ольга	63	19	10	5	5	5	100,00%	0	0,00%
Оля	377	170	64	30	34	34	100,00%	0	0,00%
Онега	26	16	27	5	22	13	59,09%	0	0,00%
Охотск	85	42	37	7	30	7	23,33%	1	3,33%
Певек	77	48	12	6	6	4	66,67%	0	0,00%
Петропавловск-Камчатский	2 121	466	796	263	533	394	73,92%	7	1,31%
Пластун	583	40	47	16	31	29	93,55%	0	0,00%
Поронайск	10	3	50	24	26	26	100,00%	0	0,00%
Посьет	35	14	2	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Пригородное	14	9	13	7	6	4	66,67%	0	0,00%
Приморск	149	51	17	0	17	1	5,88%	0	0,00%
Приморско-Ахтарск	3	3	2	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Провидения	22	12	1	0	1	1	100,00%	0	0,00%
Ростов-на-Дону	6 076	830	512	94	418	280	66,99%	5	1,20%
Рудная Пристань	49	14	12	8	4	4	100,00%	0	0,00%
Сабетта	382	125	117	49	68	45	66,18%	4	5,88%
Санкт-Петербург	2 839	578	857	283	574	291	50,70%	1	0,17%
Светлая	108	17	12	5	7	5	71,43%	0	0,00%
Севастополь	259	115	388	31	357	47	13,17%	2	0,56%
Северо-Курильск	319	80	34	14	20	18	90,00%	0	0,00%
Славянка	919	151	56	3	53	44	83,02%	0	0,00%
Советская Гавань	435	102	84	38	46	36	78,26%	0	0,00%
Соловки	113	36	22	3	19	7	36,84%	0	0,00%
Сочи	195	146	285	68	217	71	32,72%	36	16,59%
Таганрог	346	147	41	0	41	38	92,68%	0	0,00%
Тамань	654	83	47	17	30	19	63,33%	1	3,33%
Темрюк	825	211	111	46	65	59	90,77%	1	1,54%
Тикси	65	30	18	2	16	11	68,75%	0	0,00%

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	%
Туапсе	388	80	60	18	42	38	90,48%	2	4,76%
Углегорск	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Усть-Луга	1 360	150	51	8	43	14	32,56%	4	9,30%
Феодосия	39	16	6	0	6	2	33,33%	0	0,00%
Хатанга	27	10	19	8	11	11	100,00%	0	0,00%
Холмск	1 148	86	104	64	40	40	100,00%	1	2,50%
Чажма	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Шахтерск	213	41	46	22	24	22	91,67%	0	0,00%
Эгвекинот	28	13	11	7	4	4	100,00%	0	0,00%
Южно-Курильск	1 783	93	93	43	50	48	96,00%	0	0,00%
Ялта	191	82	166	84	82	74	90,24%	1	1,22%
Всего по России	59 078	4 965	11 537	4 648	6 889	5 073	73,64%	137	1,99%

Сведения о судозаходе / индивидуальном судозаходе во временном интервале с 2020 по 2024 гг. представлены на Рисунке 22. Сведения представлены на основании данных, собранных ИС PortCall, и зависят от информации, представленной капитанами морских портов.

**Судозаход российских судов
в российских портах, 2020—2024 гг.**

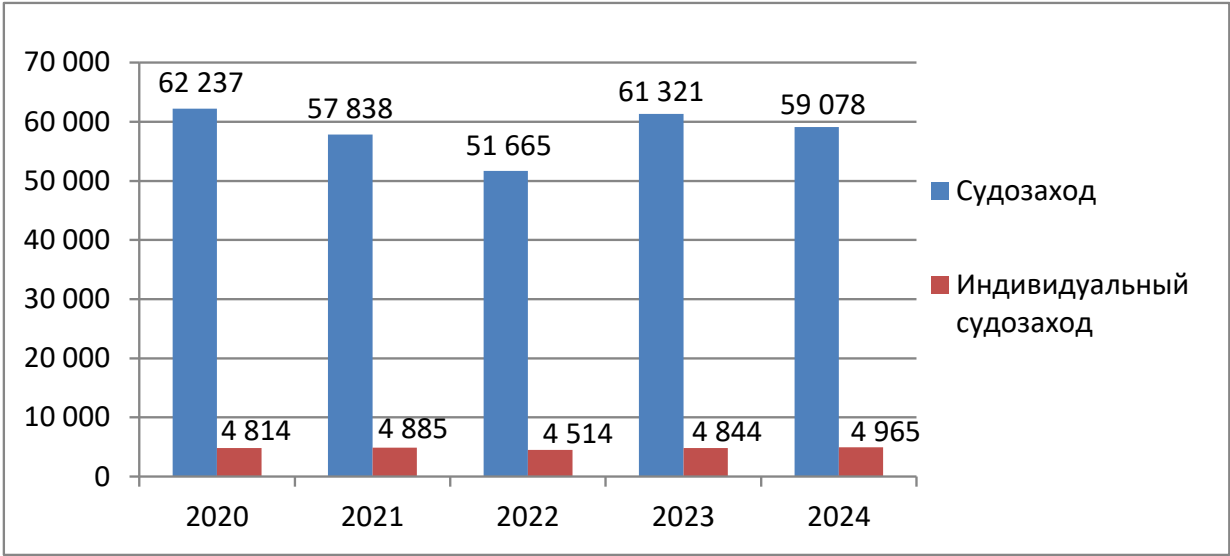


Рисунок 22

Постепенное снижение количества зарегистрированных судозаходов в среднем на 9% в год, наблюдавшееся с 2020 года, сменилось по итогам 2023 года восстановлением значения. Показатель 2024 года на 1% (на 813

судозахода) выше среднего показателя 2020—2023 гг. и на 14% (на 7 413 судозаходов) выше значения 2022 года, являющегося минимальным за пятилетний период.

В ретроспективе пятилетнего периода количество индивидуальных судов под российским флагом, заходящих в российские порты, демонстрирует стабильный рост с 2022 года, в среднем на 5% в год. Показатель 2024 года является максимальным за 5 лет, превышая средний показатель за период 2020—2023 гг. на 4% (на 170 судозаходов).

Всего на российских судах в российских портах в 2024 году проведено около 7 тыс. осмотров. Из них 74% — осмотры с недостатками (выявленными несоответствиями конвенционным требованиям). Зарегистрировано 137 случаев отказа судну в разрешении на выход из порта, что составляет 2% от количества осмотров (Рисунок 23).

Осмотры российских судов в российских портах, 2020—2024 гг.

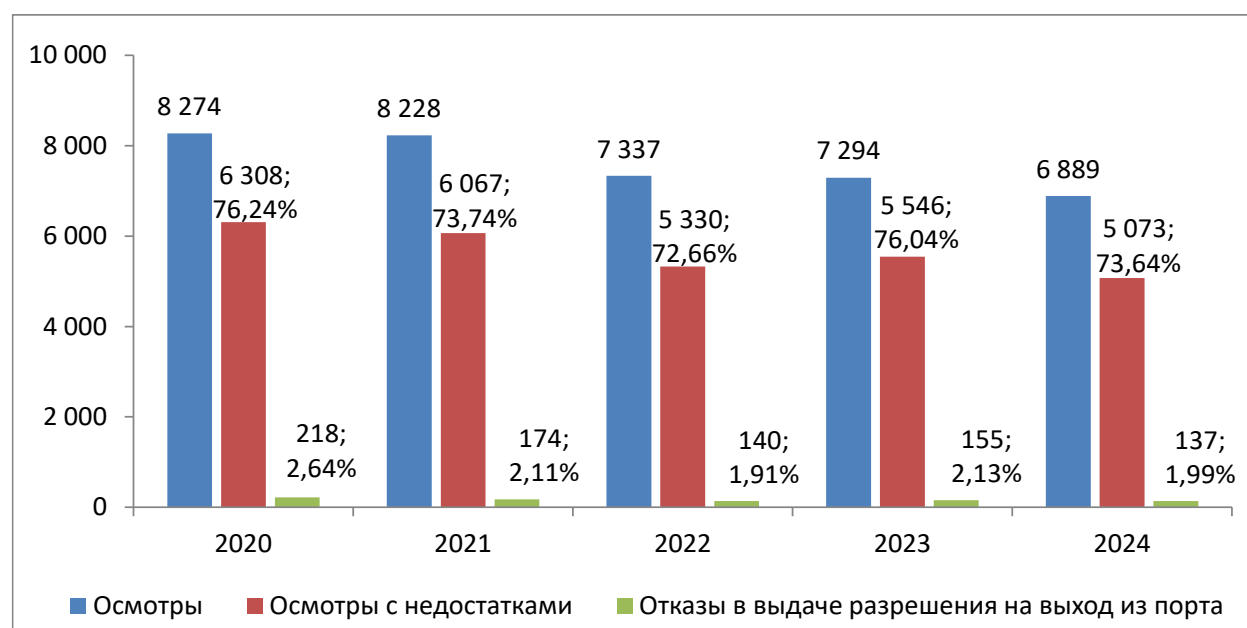


Рисунок 23

В пятилетнем периоде наблюдается постепенное снижение количества осмотров, показатель по итогам 2024 года достиг минимального значения за 5 лет. В 2024 году проведено на 11% осмотров меньше, чем в среднем за 2020—2023 гг.

Процент осмотров с несоответствиями в период 2020—2024 гг. демонстрировал снижение с 2020 по 2022 гг., восстановив позиции по итогам 2023 года до второго после максимального значения, зарегистрированного в 2020 году. Показатель 2024 года демонстрирует снижение от аналогичного среднего значения 2020—2023 гг. на 1 процентный пункт.

Максимальное количество отказов в выдаче разрешения на выход из порта за период 2020—2024 гг. в арифметическом выражении (218 отказов) зарегистрировано в 2020 году, после чего в ретроспективе пятилетнего периода наблюдается постепенное снижение показателя. Значение 2024 года является минимальным за пятилетний период, показав снижение относительно среднего показателя 2020—2023 гг. на 20%.

С 2020 года наблюдается постоянное снижение количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта в процентном выражении (в среднем на 6% в год). Значение 2024 года продемонстрировало снижение относительно среднего показателя 2020—2023 гг. на 0,2 процентных пункта (Рисунок 23), являясь вторым после минимального в ретроспективе пятилетнего периода.

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

В российских портах регистрируется достаточно большое количество осмотров без недостатков. На Рисунке 24 представлены данные за 2024 год. Данные за 2020—2023 гг. представлены справочно.

В 2023 году в российских портах зарегистрировано около 1 800 осмотров без недостатков, составивших 26% от всех осмотров (Рисунок 24). В пятилетнем периоде наблюдается переменная динамика показателя количества осмотров без недостатков в абсолютном выражении, с общей тенденцией к снижению показателя после 2021 года, и по итогам 2024 года значение демонстрирует отклонение в меньшую сторону на 8% (155 осмотров) от среднего показателя 2020—2023 гг., являясь при этом вторым после минимального за последние 5 лет.

В относительных значениях показатель 2024 года является вторым после максимального за пятилетний период, зарегистрированного в 2022

году, превышая минимальное значение на 2,6 процентных пункта. Тенденция повышения показателя с 2020 года приостановилась по итогам 2023 года, однако восстановила позиции по итогам 2024 года.

Осмотры российских судов в российских портах без недостатков, 2020—2024 гг.

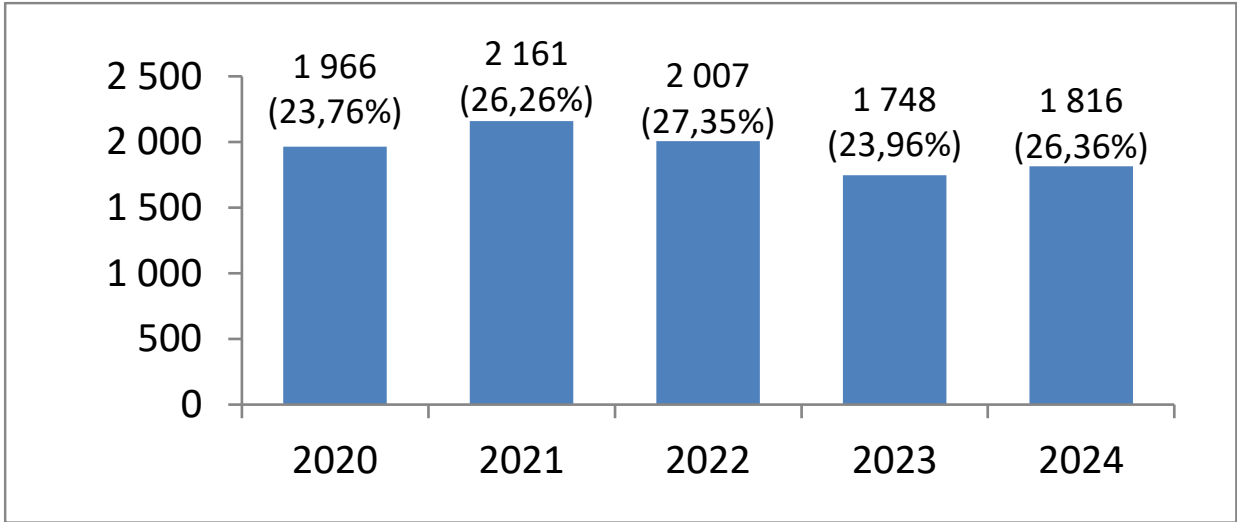


Рисунок 24

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. Итоги использования данной функции по морским портам Российской Федерации и АМП в 2024 году приведены в Таблице 5 и на Рисунках 25А и 25Б.

Таблица 5

Порты / терминалы	всего	Порты / терминалы	всего
Диксон	3	Певек	2
Дудинка	10	Сабетта	1
Находка	1	Славянка	1
Охотск	1	Усть-Луга	13

Всего за 2024 год зафиксировано 32 случая использования функции регистрации непроведения осмотра в ИСГС.

Использование функции непроведения осмотра, 2024 г. по АМП

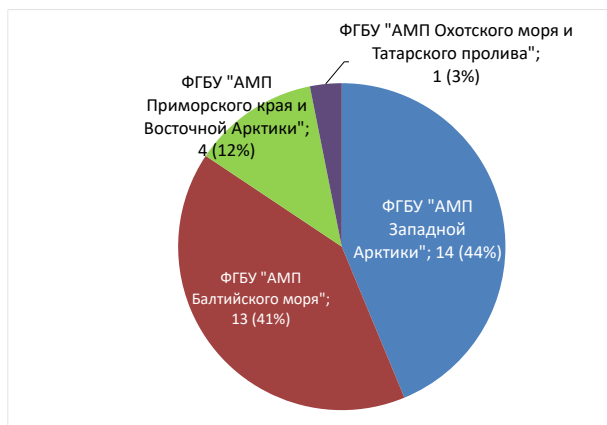


Рисунок 25А

по видам причин

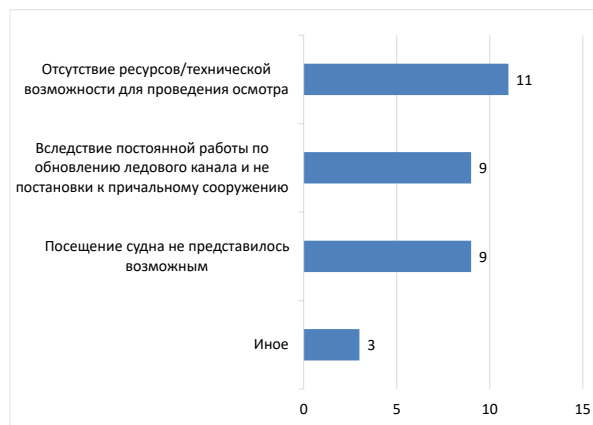


Рисунок 25Б

В ретроспективе пятилетнего периода количество недостатков колеблется от 24 до 32 тыс. в год, при этом минимальное количество выявленных недостатков зафиксировано в 2024 году, а максимальное — в 2020 году (Рисунок 26). В 2024 году выявлено 23,5 тыс. несоответствий конвенционным требованиям (недостатков), что ниже среднегодового показателя 2020—2023 гг. на 19% (на 5,6 тыс. недостатков). С 2020 года наблюдается сокращение количества выявленных несоответствий, в среднем на 8% в год. Значение 2024 года является минимальным за 5 лет, демонстрируя сокращение от показателя 2023 г. на 13% (на 3,5 тыс. недостатков).

Количество недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 2020—2024 гг.



Рисунок 26

В ретроспективе пятилетнего периода с 2020 года наблюдалось постоянное сокращение количества недостатков, приводивших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта (в среднем на 11% в год), приостановившееся по итогам 2023 года и возобновившееся в 2024 году. Максимальное значение за пятилетний период зафиксировано в 2020 году, минимальное — в 2024 году. В 2024 году указанный показатель составил немногим менее 400 недостатков, что демонстрирует сокращение относительно среднего значения за период 2020—2023 гг. на 26% (на 133 недостатка).

Показатель среднего количества недостатков на 1 осмотр демонстрировал постепенное снижение с 2020 года. Среднее количество недостатков на 1 осмотр для 2020 года составляет 3,9 недостатка на 1 осмотр, для 2024 года — 3,4 недостатка. По итогам 2024 года значение является минимальным за пятилетний период, демонстрируя сокращение относительно среднего значения за период 2020—2023 гг. на 9%.

На Рисунке 27 представлен средний уровень количества недостатков, выявленных на судах под российским флагом в портах Российской Федерации в 2024 году. В расчет принимались порты с количеством осмотров 10 и более.

Максимальный показатель зарегистрирован в порту Оля и составил примерно 9,4 недостатка на 1 осмотр. Минимальный показатель зарегистрирован порту Высоцк — в среднем 1 недостаток на 5 осмотров.

Уровень количества недостатков на 1 осмотр по портам

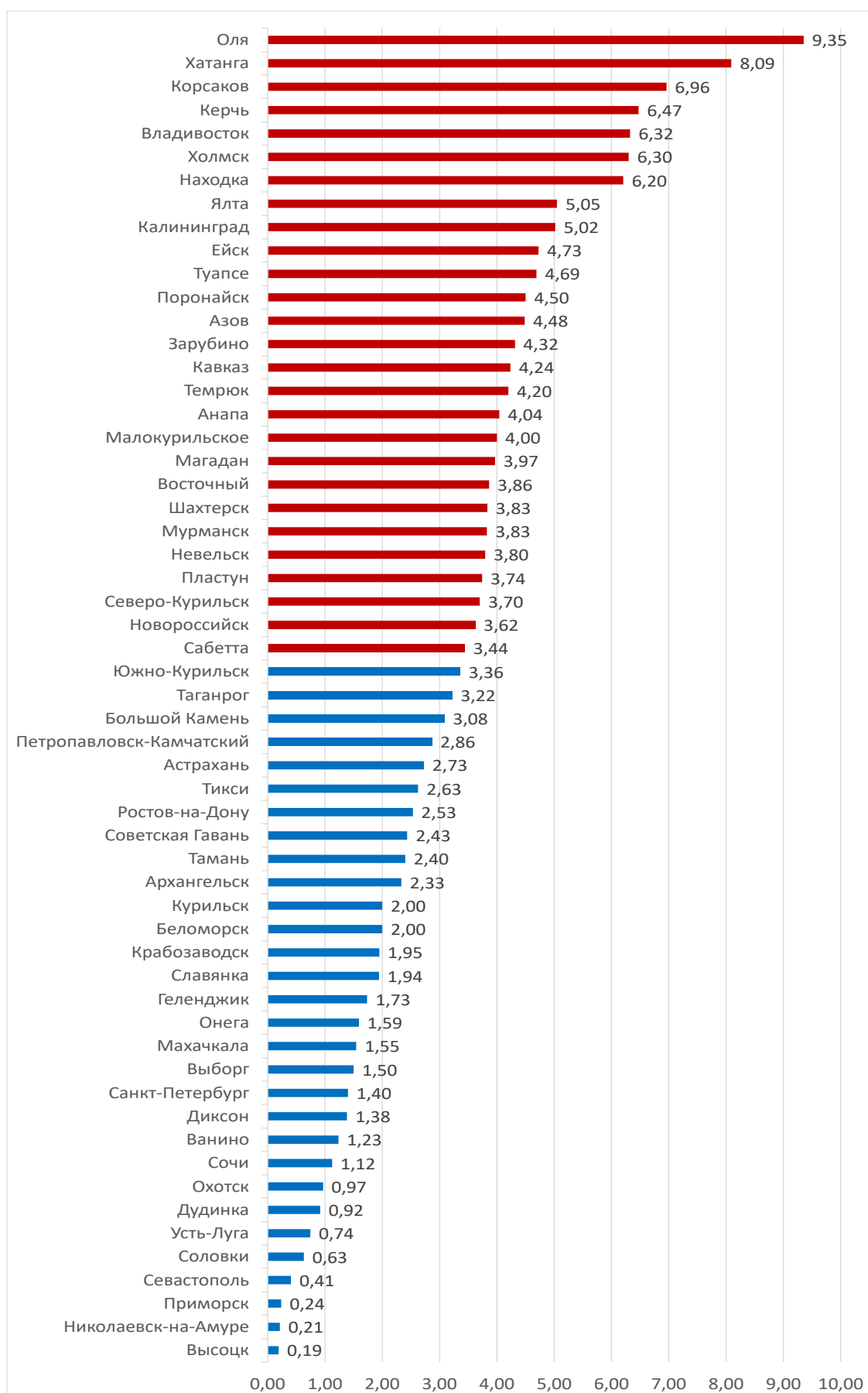


Рисунок 27

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
Безопасность мореплавания	3 753	15,95%	49	12,66%	1,31%
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	2 837	12,06%	15	3,88%	0,53%
Спасательные средства	2 536	10,78%	28	7,24%	1,10%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	1 588	6,75%	9	2,33%	0,57%
Водонепроницаемость/герметичность	1 506	6,40%	17	4,39%	1,13%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	1 418	6,03%	36	9,30%	2,54%
Пожаробезопасность	1 400	5,95%	47	12,14%	3,36%
Аварийные системы	1 232	5,24%	19	4,91%	1,54%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	1 178	5,01%	22	5,68%	1,87%
Другое	1 026	4,36%	36	9,30%	3,51%
Остойчивость, конструкция и оборудование	950	4,04%	28	7,24%	2,95%
Радиосвязь	767	3,26%	13	3,36%	1,69%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	764	3,25%	17	4,39%	2,23%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	566	2,41%	1	0,26%	0,18%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	483	2,05%	11	2,84%	2,28%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	278	1,18%	2	0,52%	0,72%
МКУБ	255	1,08%	19	4,91%	7,45%
Сигналы тревоги	215	0,91%	3	0,78%	1,40%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	144	0,61%	1	0,26%	0,69%

Категория недостатков	Кол-во	Процент от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от общего кол-ва недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от всех недостатков по категории
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	132	0,56%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	123	0,52%	2	0,52%	1,63%
ОСПС	99	0,42%	1	0,26%	1,01%
Условия труда - условия найма	82	0,35%	3	0,78%	3,66%
Условия жизни и труда - Условия жизни	71	0,30%	4	1,03%	5,63%
Грузовые операции, включая оборудование	45	0,19%	2	0,52%	4,44%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	36	0,15%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - минимальные требования к морякам	33	0,14%	2	0,52%	6,06%
Опасные грузы	7	0,03%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение II	2	0,01%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Противообрастающие системы	2	0,01%	0	0,00%	0,00%
Всего	23 528		387		1,64%

Основные категории выявленных в 2023 году недостатков: «Безопасность мореплавания» — 16,0%; «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — 12,1%; «Спасательные средства» — 10,8%; «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» — 6,7%; «Водонепроницаемость/герметичность» — 6,4%; «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 6,0%; «Пожаробезопасность» — 6,0%; «Аварийные системы» — 5,2%; «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — 5,0%. В сумме эти недостатки составляют около 74% недостатков, обнаруженных на российских судах в российских портах (Таблица 6).

В целом количество недостатков, выявленных в 2024 году, показало снижение на 13% по отношению к данным за 2023 год и является

минимальным в ретроспективе пятилетнего периода с 2020 по 2024 гг., что может быть вызвано снижением количества осмотров (Рисунок 26).

Количество недостатков в категориях «Безопасность мореплавания», «Условия труда: здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность», «Спасательные средства» в 2024 году остается на стабильно высоком уровне (Рисунок 28).

Количество основных недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 2020—2024 гг.

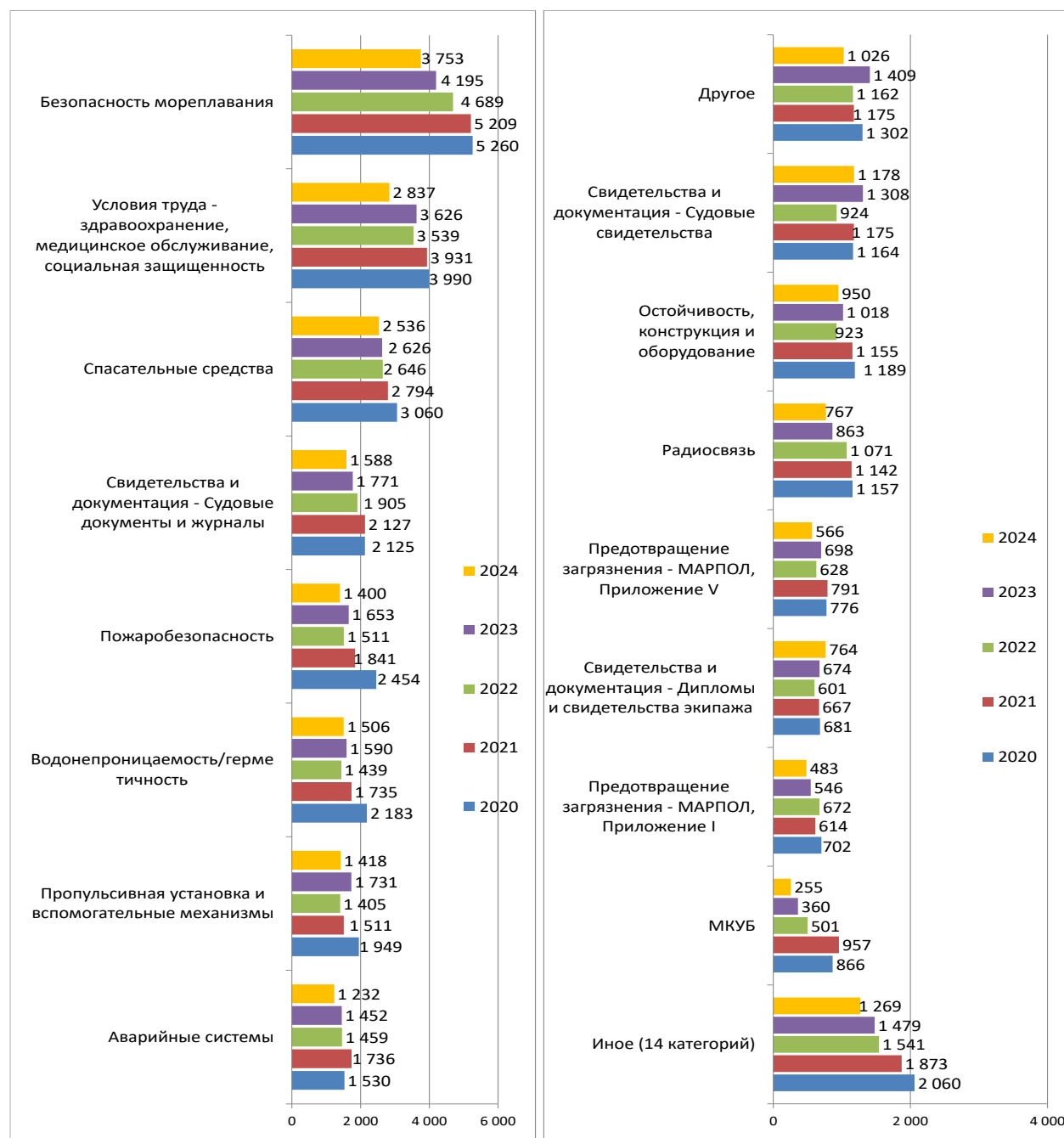


Рисунок 28

По итогам 2024 года превышение показателя количества недостатков над среднегодовым значением 2020—2023 гг. зарегистрировано по категориям «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (на 17%) и «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (на 3%). Показатель 2024 года по категории «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» превышает значение 2023 года на 13%; по указанной категории наблюдается стабильный рост показателя в течение последних трех лет, значение 2024 года является максимальным в ретроспективе пятилетнего периода.

По остальным категориям наблюдается снижение значения 2024 года относительно среднего показателя предыдущих четырех лет. Наименьшее отклонение зарегистрировано по категориям «Спасательные средства» (на 9%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (на 11%), «Водонепроницаемость/герметичность» (на 13%).

В ретроспективе пятилетнего периода по большинству категорий наблюдается тенденция к снижению количества недостатков. Наиболее значительные среднегодовые темпы снижения показателя зарегистрированы по категориям «МКУБ» (на 24% в год), «Пожаробезопасность» (на 12% в год), «Радиосвязь» (на 10% в год). По категориям «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа», «Водонепроницаемость/герметичность», «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Безопасность мореплавания» темп сокращения количества недостатков составил в среднем 8% по каждой категории.

Наиболее значительное сокращение показателя 2024 года относительно среднего значения 2020—2023 гг. зарегистрировано по категории «МКУБ» — на 62%. Существенное снижение наблюдается также по категории «Радиосвязь» (на 28%). По категориям «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Пожаробезопасность» значение 2024 года ниже среднегодового показателя предыдущих четырех лет на 25% по каждой категории. Сокращение по категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» составило 24%.

По сравнению с показателем 2023 года, значение 2024 года демонстрирует значительное снижение по категориям «МКУБ» (на 29%),

«Другое» (на 27%), «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (на 22%). По категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V» аналогичное снижение значения 2024 года составило 19%, по категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 18%. По 11 категориям из 16 перечисленных на Рисунке 28 значения 2024 года являются минимальными за пятилетний период.

Количество основных недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2020—2024 гг.

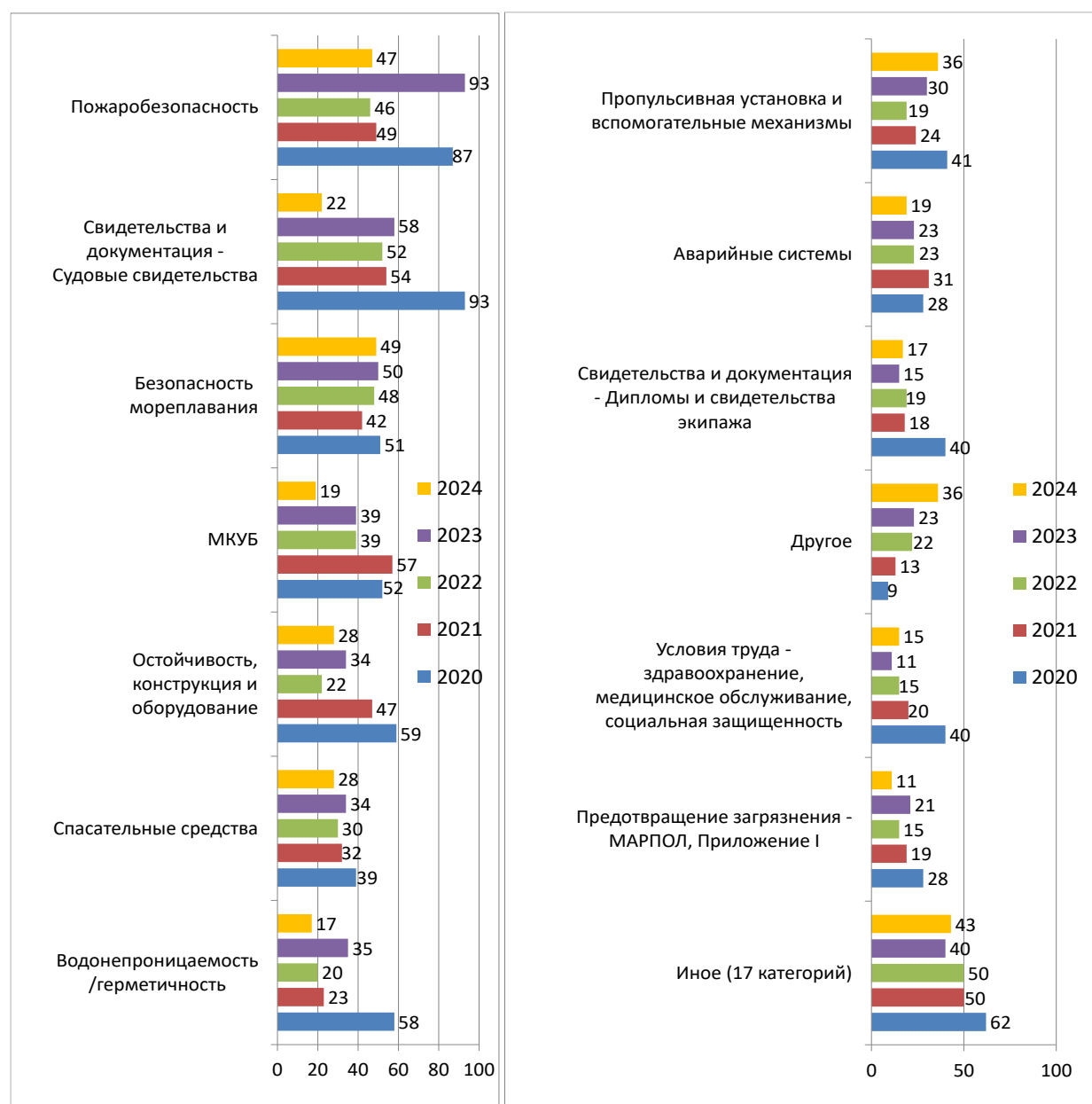


Рисунок 29

Из 23,5 тыс. недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 387 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 2024 году наибольшее количество недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, зарегистрировано по следующим категориям: «Безопасность мореплавания» — 12,7%; «Пожаробезопасность» — 12,1%; «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 9,3%; «Другое» — 9,3%; «Спасательные средства» — 7,2%; «Остойчивость, конструкция и оборудование» — 7,2%; «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — 5,7%; «Аварийные системы» — 4,9%; «МКУБ» — 4,9%; «Водонепроницаемость/герметичность» — 4,4%. В сумме эти недостатки составили почти 80% всех недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта.

По итогам 2024 года превышение показателя количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, над средним показателем 2020—2023 гг. зарегистрировано по трем категориям: «Другое» (рост более чем в 2 раза), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (рост на 26%) и «Безопасность мореплавания» (рост на 3%).

Значения 2024 года показывают рост относительно показателей 2023 года по 4 категориям: «Другое» (на 57%); «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (на 36%); «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (на 20%) и «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (на 13%).

Наиболее значительный среднегодовой темп роста показателя количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, в ретроспективе пятилетнего периода 2020—2024 гг. зарегистрирован по категории «Другое» — стабильный рост в среднем на 44% в год; показатель 2024 года является максимальным за пятилетний период. По категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» среднегодовой темп роста показателя составил 4% в год; по категории «Пожаробезопасность» — в среднем 1% в год.

Из 13 категорий, отмеченных на Рисунке 29, показатель 2024 года является минимальным за период 2020—2024 гг. по 6 категориям («Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I», «Аварийные системы», «Водонепроницаемость/герметичность», «Спасательные средства», «МКУБ» и «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства»).

Наиболее значительное снижение показателя 2024 года по сравнению со среднегодовыми значениями предыдущих четырех лет зарегистрировано по категориям «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (на 66%), «МКУБ» (на 59%), «Водонепроницаемость/ герметичность» (на 50%) и «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» (на 47%).

По итогам 2024 года показатель количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, продемонстрировал наиболее существенное снижение относительно значений 2023 года по категориям «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (сокращение на 62%), «Водонепроницаемость/герметичность» и «МКУБ» (снижение на 51% по каждой категории), «Пожаробезопасность» (снижение на 49%) и «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» (сокращение на 48%).

В ретроспективе пятилетнего периода наиболее существенные среднегодовые темпы сокращения показателей наблюдаются по категориям «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (в среднем на 24% в год), «МКУБ» (в среднем на 18% в год), «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (в среднем на 16% в год).

Недостатки в категории «Пожаробезопасность» в 2024 году представлены на Рисунке 30. Наибольшее количество недостатков из категории «Средства борьбы с пожаром», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, за 2024 год зарегистрировано в отношении готовности противопожарных средств к использованию и «Другого» (Пожаробезопасность) (по 19,1%); систем сигнализации обнаружения пожара (12,8%) и пожарных насосов, магистралей и вентилей (10,6%).

**Категория «Пожаробезопасность» —
отказы в выдаче разрешения на выход
российских судов из российских портов, 2024 г.**

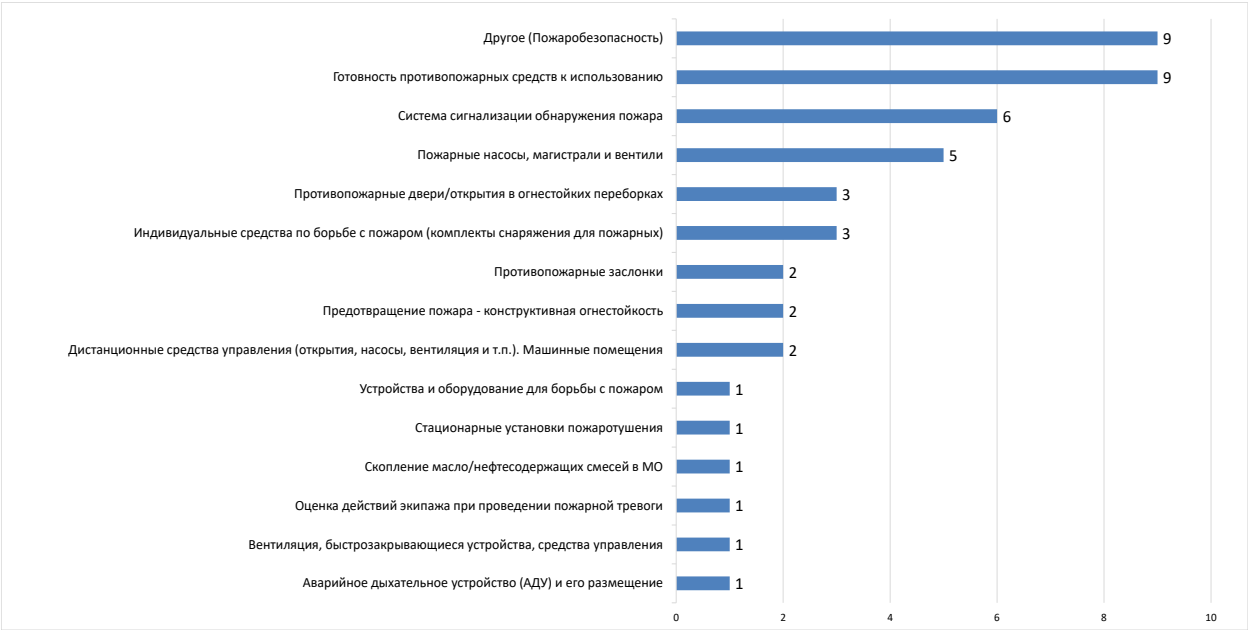


Рисунок 30

Недостатки в категории «Другое» в 2024 году представлены на Рисунке 31. Все недостатки из группы зарегистрированы в отношении «Другого» (безопасности в целом) (100%).

**Категория «Другое» — отказы в выдаче разрешения
на выход российских судов из российских портов, 2024 г.**



Рисунок 31

Недостатки в категории «Безопасность мореплавания» в 2024 году представлены на Рисунке 32. Наибольшее количество недостатков из категории «Безопасность мореплавания», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2024 год, зарегистрировано в отношении карт (28,6%), навигационных огней, знаков и средств подачи звуковых сигналов (20,4%); навигационных пособий (18,4%) и магнитного компаса (10,2%).

**Категория «Безопасность мореплавания» —
отказы в выдаче разрешения на выход
российских судов из российских портов, 2024 г.**



Рисунок 32

Недостатки в категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» в 2024 году представлены на Рисунке 33. Наибольшее количество недостатков из категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2024 год, зарегистрировано в отношении измерительных приборов, термометров и т.п. (36,1%); главного двигателя (27,8%) и вспомогательных механизмов (25,0%).

**Категория «Пропульсивная установка и вспомогательные
механизмы» — отказы в выдаче разрешения
на выход российских судов из российских портов, 2024 г.**



Рисунок 33

Выводы:

- показатель 2024 года по количеству осмотров составил менее 7 тыс. осмотров, что на 11% осмотров меньше, чем в среднем за 2020—2023 гг. и на 6% меньше, чем в 2023 году. Показатель 2024 года является минимальным за пятилетний период;
- значение 2024 года по количеству отказов в выдаче разрешения на выход из порта в абсолютном выражении является минимальным за пятилетний период, показав снижение относительно среднего показателя 2020—2023 гг. на 20%;
- показатель по количеству отказов в выдаче разрешения на выход из порта в относительном (процентном) выражении демонстрирует смешанную динамику с 2021 года. Значение 2024 года является вторым после минимального за пятилетний период, не достигая позиций 2020 года;
- сокращение показателя по количеству недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, наблюдалось в период 2020—2022 гг. и возобновилось по итогам 2024 года. В 2024 году показатель составил немногим менее 400 недостатков, что ниже среднего значения за период 2020—2023 гг. на 26% и демонстрирует пятилетний минимум;
- наибольшее количество недостатков при отказе в выдаче разрешения на выход судна из порта в 2024 году зарегистрировано в категории «Безопасность мореплавания», при этом по суммарным показателям за пятилетний период лидирует категория «Пожаробезопасность», почти в 2 раза превосходя среднее суммарное значение за период 2020—2024 гг. по остальным категориям;
- в целом в 2024 году выявлено 23,5 тыс. несоответствий конвенционным требованиям (недостатков), что в ретроспективе пятилетнего периода является минимальным значением;
- в 2024 году среднее количество недостатков, выявляемых на российских судах при осмотрах в портах Российской Федерации, составило 3,4 недостатка на 1 осмотр.

3. Контроль иностранных судов в российских портах

3.1. Сводная таблица по меморандумам

За 2024 год в портах Российской Федерации проведено 4 329 осмотров иностранных судов, из них 76% (3 278 осмотров) — осмотры с несоответствиями конвенционным требованиям (недостатками), оформлено 204 отказа в выдаче разрешения на выход судна из порта. В процентном выражении уровень отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта составил 4,7% (Рисунок 34; Таблица 7).

Осмотры иностранных судов в российских портах, 2024 г.

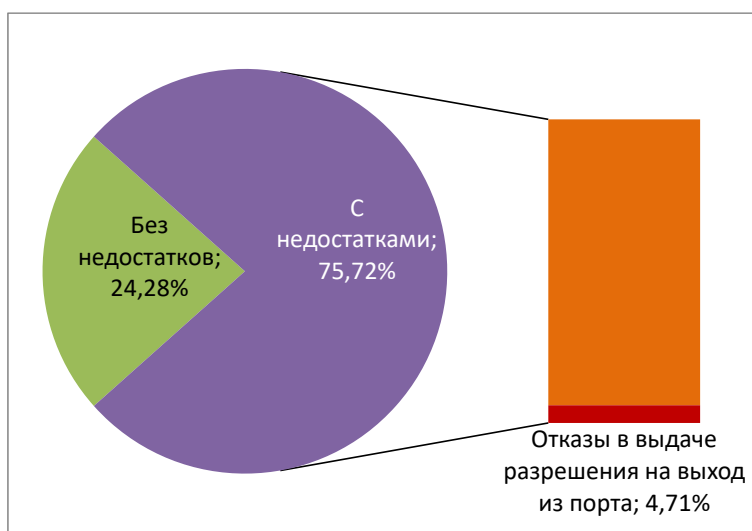


Рисунок 34

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 Порты 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 России. Данные за 2024 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 87% (Токийский меморандум) (Таблица 7).

Максимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта зарегистрирован в портах, относящихся к Черноморскому меморандуму, и составляет 7%; минимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов зарегистрирован в портах, относящихся к Парижскому меморандуму, и составляет 1,27%.

Таблица 7

меморандум	Осмотры иностранных судов				
	всего	с недостатками		с отказами в выдаче разрешения на выход из порта	
Парижский меморандум	1 726	1 037	60,08%	22	1,27%
Токийский меморандум	789	690	87,45%	55	6,97%
Черноморский меморандум	1 814	1 551	85,50%	127	7,00%
Всего	4 329	3 278	75,72%	204	4,71%

На Рисунке 35 представлена информация по количеству проведенных осмотров иностранных судов в портах Российской Федерации в 2020—2024 гг.

Осмотры иностранных судов
в российских портах, 2020—2024 гг.

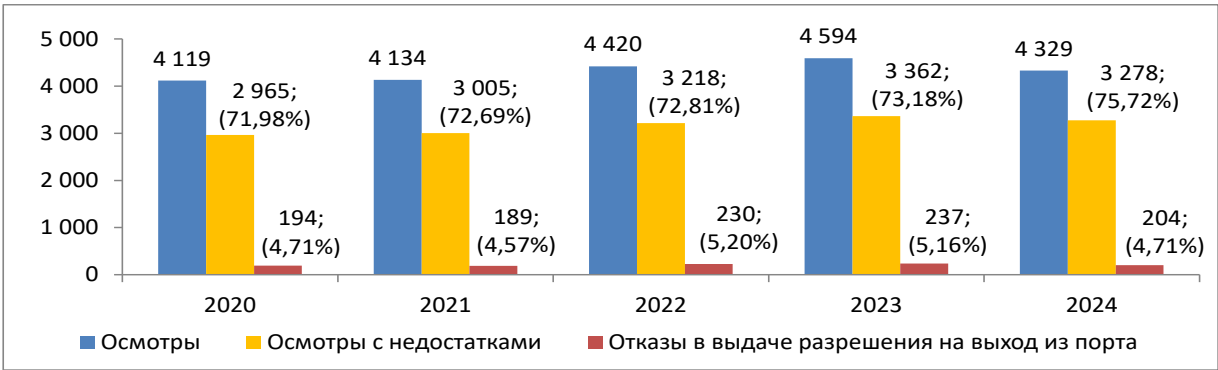


Рисунок 35

В период 2020—2024 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 российских портах проявляло смешанную динамику с ростом начиная с 2021 года до 2023 года. Значение 2024 года соответствует среднему значению за предыдущие 4 года, показав снижение относительно максимального количества осмотров 2023 года на 6% (на 265 осмотров).

В период с 2020 по 2024 гг. уровень осмотров с выявленными недостатками к общему числу проведенных осмотров колебался в пределах 72—76%. Наименьший процент осмотров с выявленными недостатками за указанный период наблюдался по результатам 2020 года. В 2024 году уровень осмотров с выявленными недостатками в относительном (процентном) отношении показал максимальное пятилетнее значение в 76%. Показатель 2024 года в абсолютных значениях является вторым после максимального, зарегистрированного в 2023 году, составив 3 278 осмотров и превышая среднегодовой показатель предыдущих четырех лет на 4,5%. Значение 2024 года демонстрирует сокращение относительно показателя 2023 года на 2,5% (на 87 осмотров с выявленными недостатками).

Процентное соотношение отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта в период 2020—2024 гг. колебалось в интервале от 4,6% (2021 год) до 5,2% (2022 год). В период с 2022 года наблюдается снижение количества отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта в процентном выражении. Минимальное количество отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта — 189 (4,6%) — оформлено в 2021 году. Значение 2024 года в абсолютном выражении является третьим после минимального за 5 лет, уступая показателям 2022 и 2023 гг., при этом в относительном выражении показатель является вторым после максимального, соответствуя значению 2020 года.

Распределение количества осмотров иностранных судов по меморандумам отражено на Рисунке 36. После снижения показателей в связи с пандемией COVID-19 по итогам 2020, 2021 гг. количество осмотров иностранных судов в портах Парижского меморандума демонстрирует стабильный рост. В ретроспективе пятилетнего периода темп роста показателя составил в среднем 25% в год. Значение 2024 года является

максимальным за пятилетний период, превышая среднее значение предыдущих четырех лет на 69%.

Количество осмотров иностранных судов в портах государств Токийского меморандума демонстрирует снижение с 2021 года. Показатель 2024 года на 46% ниже максимального значения в ретроспективе пятилетнего периода и на 42% — относительно среднего показателя за период 2020—2023 гг.

Осмотры иностранных судов в российских портах по меморандумам, 2020—2024 гг.

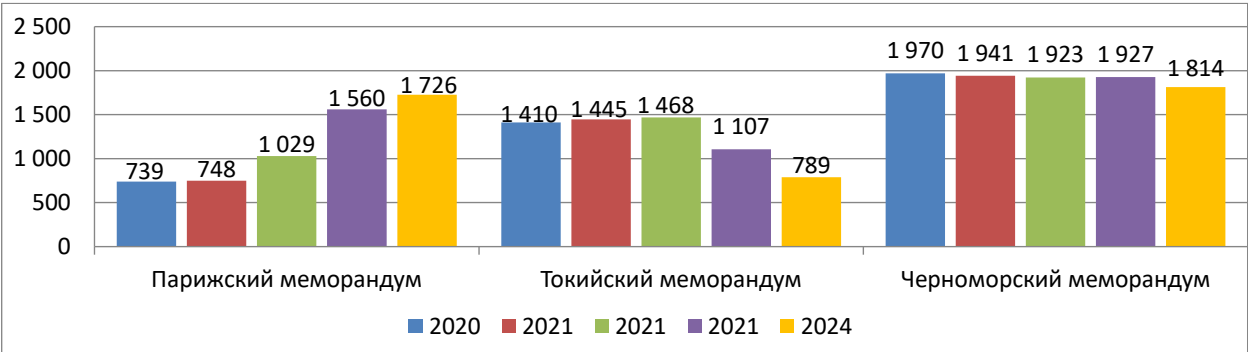


Рисунок 36

3.2. Сводные данные по российским портам/терминалам

Данные по судозаходам и осуществлению осмотров распределились соответственно Таблице 8. Судозаход (общий и индивидуальный) посчитан по данным Информационной системы государственного портового контроля Модуль «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах Российской Федерации», введенного в эксплуатацию приказом Минтранса 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	330	123	69	1	68	66	97,06%	3	4,41%
Александровск-Сахалинский	0	0	0	0	0	0	-	0	-

⁴ На момент изготовления брошюры действует приказ Минтранса России № 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	22	0	0	0	0	-	0	-
Архангельск	90	70	48	1	47	14	29,79%	0	0,00%
Астрахань	382	106	128	12	116	99	85,34%	1	0,86%
Беломорск	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Беринговский	14	8	0	0	0	0	-	0	-
Большой Камень	8	8	0	0	0	0	-	0	-
Бошняково	4	3	0	0	0	0	-	0	-
Ванино	508	299	249	101	148	109	73,65%	0	0,00%
Варандей	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Витино	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Владивосток	2 997	466	26	13	13	12	92,31%	6	46,15%
Восточный	1 667	533	541	280	261	238	91,19%	3	1,15%
Выборг	312	67	20	0	20	4	20,00%	0	0,00%
Высоцк	311	152	41	0	41	5	12,20%	1	2,44%
Геленджик	30	14	0	0	0	0	-	0	-
Де-Кастри	96	7	0	0	0	0	-	0	-
Диксон	2	1	0	0	0	0	-	0	-
Дудинка	2	2	0	0	0	0	-	0	-
Евпатория	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Ейск	433	140	89	0	89	87	97,75%	0	0,00%
Зарубино	119	71	7	3	4	4	100,00%	0	0,00%
Кавказ	640	412	108	0	108	106	98,15%	1	0,93%
Калининград	485	211	159	1	158	107	67,72%	0	0,00%
Кандалакша	15	15	4	0	4	2	50,00%	0	0,00%
Керчь	14	7	0	0	0	0	-	0	-
Корсаков	119	28	35	25	10	10	100,00%	2	20,00%
Крабовозовск	1	1	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	9	8	4	2	2	2	100,00%	1	50,00%
Малокурильское	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Махачкала	511	67	14	0	14	9	64,29%	0	0,00%
Мезень	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Москальво	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Мурманск	544	345	354	8	346	120	34,68%	0	0,00%
Набиль	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Нарьян-Мар	5	1	0	0	0	0	-	0	-
Находка	1 597	543	478	270	208	196	94,23%	43	20,67%

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	19	16	0	0	0	0	-	0	-
Николаевск-на-Амуре	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Новороссийск	4 358	1 516	1 165	0	1 165	1 017	87,30%	70	6,01%
Ольга	67	21	38	16	22	16	72,73%	0	0,00%
Оля	22	16	0	0	0	0	-	0	-
Онега	4	4	0	0	0	0	-	0	-
Охотск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Певек	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Петропавловск-Камчатский	19	13	1	1	0	0	-	0	-
Пластун	92	32	64	23	41	29	70,73%	0	0,00%
Поронайск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Посьет	184	55	67	22	45	44	97,78%	0	0,00%
Пригородное	196	19	5	1	4	1	25,00%	0	0,00%
Приморск	822	460	55	0	55	20	36,36%	0	0,00%
Приморско-Ахтарск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Провидения	2	1	0	0	0	0	-	0	-
Ростов-на-Дону	817	186	155	0	155	148	95,48%	8	5,16%
Рудная Пристань	29	16	0	0	0	0	-	0	-
Сабетта	325	37	24	0	24	0	0,00%	0	0,00%
Санкт-Петербург	2 566	1 052	273	0	273	113	41,39%	3	1,10%
Светлая	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Севастополь	69	40	0	0	0	0	-	0	-
Северо-Курильск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Славянка	199	84	35	15	20	18	90,00%	0	0,00%
Советская Гавань	13	12	20	12	8	8	100,00%	0	0,00%
Соловки	3	1	0	0	0	0	-	0	-
Сочи	104	37	1	0	1	0	0,00%	0	0,00%
Таганрог	142	66	17	0	17	16	94,12%	1	5,88%
Тамань	556	390	351	0	351	278	79,20%	12	3,42%
Темрюк	475	120	92	0	92	83	90,22%	3	3,26%
Тикси	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Туапсе	1 267	415	297	0	297	256	86,20%	45	15,15%
Углегорск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Усть-Луга	2 756	1 450	99	0	99	38	38,38%	1	1,01%
Феодосия	9	5	0	0	0	0	-	0	-
Хатанга	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Холмск	12	6	6	3	3	3	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	202	102	0	0	0	0	-	0	-
Эгвекинот	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Южно-Курильск	3	2	0	0	0	0	-	0	-
Ялта	93	47	0	0	0	0	-	0	-
Всего по России	26 701	5 128	5 139	810	4 329	3 278	75,72%	204	4,71%

В Российской Федерации в 2024 году насчитывается 17 портов/терминалов, в которых зарегистрирован заход иностранных судов и которые не представлены в меморандумах о взаимопонимании по портовому контролю (Беломорск, Беринговский, Большой Камень, Бошняково, Диксон, Дудинка, Крабозаводск, Малокурильское, Нарьян-Мар, Николаевск-на-Амуре, Оля, Онега, Певек, Провидения, Рудная Пристань, Соловки, Южно-Курильск). Суммарно за 2024 год в этих портах / терминалах согласно данным ИС PortCall зарегистрировано 103 захода иностранных судов, из них 63 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	63	0	0	2	2	36	7	5	11

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

В 13 портах/терминалах (Архангельск, Ванино, Выборг, Ейск, Калининград, Махачкала, Мурманск, Ольга, Пластун, Посьет, Приморск, Сабетта, Славянка) случаев задержания иностранных судов не зарегистрировано. Уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта в 38 портах / терминалах не принимался во внимание, так как годовое количество осмотров в этих портах — менее 10.

**Типы индивидуальных иностранных судов,
заходивших в российские порты / терминалы,
не представленные в меморандумах, 2024 г.**



Рисунок 37

Наибольший уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов (в 9,8 раза превышающий средний уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта по стране) зарегистрирован во Владивостоке (46% от уровня осмотров). Высокий уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов отмечается также в Находке (21% от уровня осмотров, превышение над средним уровнем по стране в 4,4 раза), Корсакове (20% от уровня осмотров, превышение над средним уровнем по стране в 4,2 раза) и Туапсе (15% от уровня осмотров, превышение над средним уровнем по стране в 3,2 раза). В расчет принимались порты с количеством осмотров 10 и более.

3.3. Осмотры иностранных судов в российских портах по государствам флага

Таблица 10

Государство флага	Осмотров	Индивид. судов	В т. ч. с недостатками	% осмотров с недостатками	Отказов в выдаче разреш. на выход из порта	% отказов в выдаче разреш.
Азербайджан	22	16	17	77,27%	0	0,00%
Антигуа и Барбуда	96	70	60	62,50%	0	0,00%
Багамские острова	72	60	25	34,72%	0	0,00%
Бангладеш	10	9	5	50,00%	0	0,00%
Барбадос	133	111	109	81,95%	4	3,01%
Белиз	122	85	115	94,26%	12	9,84%
Болгария	1	1	1	100,00%	0	0,00%

Государство флага	Осмотров	Индивид. судов	В т. ч. с недостатками	% осмотров с недостатками	Отказов в выдаче разреш. на выход из порта	% отказов в выдаче разреш.
Вануату	51	31	48	94,12%	7	13,73%
Вьетнам	22	16	20	90,91%	2	9,09%
Габон	99	78	68	68,69%	1	1,01%
Гамбия	4	1	2	50,00%	0	0,00%
Гвинея-Бисау	29	20	21	72,41%	1	3,45%
Германия	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Гондурас	9	7	8	88,89%	0	0,00%
Гонконг, Китай	81	69	46	56,79%	1	1,23%
Греция	21	20	8	38,10%	0	0,00%
Джибути	4	3	3	75,00%	1	25,00%
Египет	12	10	11	91,67%	0	0,00%
Индия	7	6	6	85,71%	0	0,00%
Индонезия	9	4	7	77,78%	1	11,11%
Иран, Исламская Республика	108	76	95	87,96%	1	0,93%
Казахстан	15	13	8	53,33%	0	0,00%
Каймановы острова (GB)	10	10	4	40,00%	0	0,00%
Камерун	77	45	72	93,51%	21	27,27%
Кипр	24	20	11	45,83%	0	0,00%
Китай	95	80	74	77,89%	0	0,00%
Коморские острова	50	33	47	94,00%	4	8,00%
Корея, Республика	17	14	15	88,24%	0	0,00%
Латвия	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Либерия	647	528	406	62,75%	12	1,85%
Мальта	234	206	124	52,99%	5	2,14%
Маршалловы острова	312	275	194	62,18%	9	2,88%
Монголия	10	7	10	100,00%	3	30,00%
Нидерланды	3	3	0	0,00%	0	0,00%
Ниуэ	2	2	2	100,00%	1	50,00%
Норвегия	22	12	8	36,36%	1	4,55%
Остров Мэн (Великобритания)	7	6	3	42,86%	0	0,00%
острова Кука	68	57	64	94,12%	2	2,94%
Палау	173	113	161	93,06%	14	8,09%
Панама	1159	863	969	83,61%	65	5,61%
Португалия	12	11	7	58,33%	0	0,00%
Сан-Марино	13	11	13	100,00%	0	0,00%
Сент-Винсент и Гренадины	19	19	16	84,21%	0	0,00%
Сент-Китс и Невис	118	90	104	88,14%	13	11,02%

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.
Сингапур	22	20	14	63,64%	0	0,00%
Сьерра-Леоне	122	82	114	93,44%	5	4,10%
Танзания, Объединенная Республика	59	35	58	98,31%	13	22,03%
Того	51	21	45	88,24%	5	9,80%
Тувалу	6	5	6	100,00%	0	0,00%
Тунис	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Туркменистан	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Турция	61	50	47	77,05%	0	0,00%
Хорватия	3	2	2	66,67%	0	0,00%
Эстония	2	1	1	50,00%	0	0,00%
Всего	4 329	2 960	3 278	75,72%	204	4,71%

В 2024 году в портах Российской Федерации осуществлены осмотры судов 54 государств (Таблица 10). При этом в 2023 году осуществлены осмотры судов 63 государств, в 2022 году — 73 государств, в 2021 году — 80 государств, а в 2020 году — 86 государств. Наибольшее количество осмотров проведено на судах под удобными флагами: Панама (27%); Либерии (15%); Маршалловых островов (7%) и Мальты (5%).

На Рисунке 38 представлены флаги, чьи суда наиболее часто подвергались осмотру в российских портах в период с 2020 по 2024 гг.

Флаги, наиболее часто осматриваемые в российских портах, 2020—2024 гг.

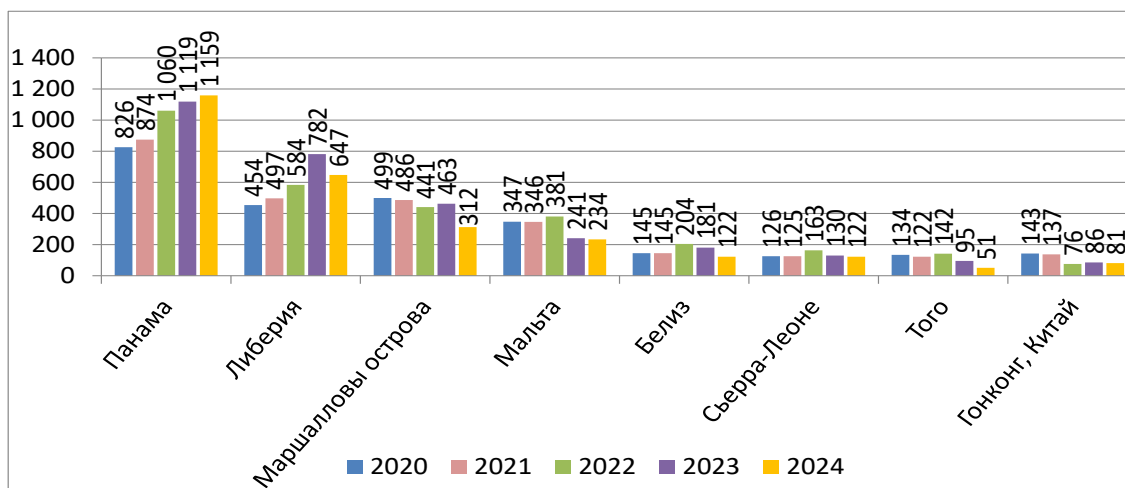


Рисунок 38

Суммарное количество осмотров на судах под флагом Панамы в течение пятилетнего периода является максимальным среди флагов, наиболее часто осматриваемых в российских портах. Ежегодный средний темп роста показателя составляет 9% в год. Значение 2024 года демонстрирует рост относительно среднего показателя 2020—2023 гг. на 20% и превышение относительно значения 2023 года на 4%. Показатель 2024 года по флагу Панамы является максимальным за пятилетний период как по своему флагу, так и среди остальных флагов, наиболее часто осматриваемых в российских портах.

Наиболее значительный темп роста показателя за пятилетний период 2020—2024 гг. зарегистрирован в отношении флага Либерии (в среднем на 11% в год). Стабильный рост наблюдался до 2023 года. Превышение значения 2024 года над средним значением предыдущих четырех лет составило 12%, при этом показатель 2024 года демонстрирует снижение относительно показателя 2023 года на 17%.

В связи с ростом значения по итогам 2022 года на судах под флагом Сьерра-Леоне общий среднегодовой темп роста показателя составил 1% в год. Значение 2024 года на 10% меньше среднего показателя 2020—2023 гг. и на 6% меньше значения 2023 года.

Наиболее значительное сокращение показателя 2024 года по сравнению со среднегодовым значением предыдущих четырех лет наблюдается на судах под флагом Того — снижение на 59%. Показатель 2024 года ниже значения 2023 года на 46%. Ежегодный среднегодовой темп снижения составил 18% в год.

По флагам Маршалловых островов и Гонконга ежегодный средний темп сокращения показателя составил по 10% в год по каждому флагу. Снижение показателей 2024 года по отношению к среднегодовым значениям 2020—2023 гг. по указанным флагам составило 34% и 27%, соответственно. Показатели 2024 года ниже значений 2023 года на 33% и 6%, соответственно.

В связи со значительным сокращением показателя на судах под флагом Мальты по итогам 2023 года, общий темп снижения значения составил в среднем 7% в год в ретроспективе пятилетнего периода. Показатель 2024 года

демонстрирует снижение от среднего значения 2020—2023 гг. на 29%, от показателя 2023 года — на 3%.

На судах под флагом Белиза наблюдается снижение показателя 2024 года от среднегодового значения предыдущих четырех лет на 28% и на 33% относительно показателя 2023 года. Показатели 2024 года на судах под флагами Маршалловых островов, Мальты, Белиза, Сьерра-Леоне и Того являются минимальными в ретроспективе пятилетнего периода.

В 2024 году зафиксирован наибольший процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта судов под флагами Монголии (30,0%), Камеруна (27,3%), Танзании (22,0%) и Вануату (13,7%). 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 2024 году на судах под флагами Антигуа и Барбуда (96 осмотров), Китая (95 осмотров), Багамских островов (72 осмотра), Турции (61 осмотр), Кипра (24 осмотра), Азербайджана и Сингапура (по 22 осмотра), Греции (21 осмотр), Сент-Винсента и Гренадин (19 осмотров), Кореи (17 осмотров), Казахстана (15 осмотров), Сан-Марино (13 осмотров), Египта и Португалии (по 12 осмотров), Бангладеш и Каймановых островов (по 10 осмотров) (Таблица 10).

Флаги с наибольшим процентом отказов в выдаче разрешения на выход из порта в ретроспективе 2020—2024 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, 2020—2024 гг.

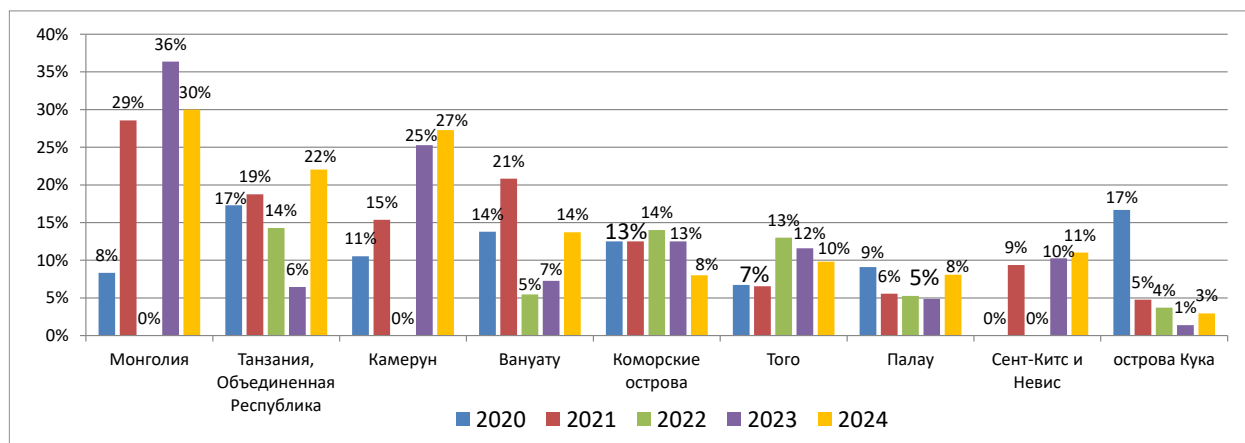


Рисунок 39

По итогам 2024 года после снижения за период 2021—2023 гг. зарегистрирован значительный рост процента отказов в выдаче разрешения на выход из порта на судах под флагом Танзании. Показатель 2024 года демонстрирует превышение над средним значением предыдущих четырех лет на 55%, относительно значения 2023 года — рост почти в 4 раза. За счет роста по итогам 2024 года, средний темп роста показателя в ретроспективе пятилетнего периода составил 43% в год, значение 2024 года является максимальным за пятилетний период.

На судах под флагом Камеруна второй год подряд регистрируется рост показателя с общей тенденцией стабильного роста в ретроспективе пятилетнего периода. Значение 2024 года превышает средний показатель 2020—2023 гг. более чем в 2 раза и демонстрирует превышение над значением 2023 года на 8%, являясь максимальным за период 2020—2024 гг.

С учетом нулевых значений по итогам 2020 и 2022 гг., показатель 2024 года на судах под флагом Сент-Китс и Невис демонстрирует превышение над средним значением 2020—2023 гг. более чем в 2 раза; превышение над значением 2023 года — на 7%.

С учетом роста значений в 2021 году относительно 2020 года, и за период с 2022—2024 гг., среднегодовой темп роста показателя по флагу Вануату составил 25% в год. Значение 2024 года соответствует показателю 2020 года и является вторым после максимального в ретроспективе пятилетнего периода. По итогам 2024 года наблюдается рост показателя

относительно среднего значения 2020—2023 гг. на 16%, относительно значения 2023 года — на 89%.

Существенный рост показателя 2024 года наблюдается относительно значения 2023 года по флагу Палау — на 66%, при этом относительно среднего показателя 2020—2023 гг. превышение составило 31%. Среднегодовой темп роста значения за пятилетний период составил в среднем 4% в год.

На судах под флагом Того показатели демонстрировали стабильный уровень в 2020—2021 гг., сменившийся ростом по итогам 2022 года и стабильным снижением показателя в 2023—2024 гг. Значение 2024 года превышает среднее значение 2020—2023 гг. на 4%, при этом показывает снижение относительно значения 2023 года на 15%.

Стабильно высокий суммарный процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта наблюдается на судах под флагами Монголии, за счет роста показателя по итогам 2023 года, при этом показатель 2024 года на 18% уступает значению 2023 года, оставаясь на 64% выше среднегодового значения предыдущих четырех лет.

По флагу островов Кука в ретроспективе пятилетнего периода наблюдается тенденция снижения показателя, в среднем на 11% в год. Показатель 2024 года демонстрирует сокращение относительно среднего значения предыдущих четырех лет на 56%, при этом превышает значение 2023 года.

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

В 2024 году на иностранных судах выявлено около 17 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	2 238	13,20%	101	12,42%	4,51%
Спасательные средства	2 233	13,17%	56	6,89%	2,51%
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	1 912	11,27%	16	1,97%	0,84%
Средства борьбы с пожаром	1 723	10,16%	157	19,31%	9,11%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	1 377	8,12%	39	4,80%	2,83%
Аварийные системы	1 052	6,20%	75	9,23%	7,13%
Водонепроницаемость/герм етичность	921	5,43%	41	5,04%	4,45%
Остойчивость, конструкция и оборудование	640	3,77%	39	4,80%	6,09%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	601	3,54%	7	0,86%	1,16%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	547	3,23%	21	2,58%	3,84%
Радиооборудование	534	3,15%	24	2,95%	4,49%
Условия жизни и труда - Условия труда	377	2,22%	17	2,09%	4,51%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	355	2,09%	29	3,57%	8,17%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	347	2,05%	9	1,11%	2,59%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	299	1,76%	3	0,37%	1,00%
МКУБ	295	1,74%	90	11,07%	30,51%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	265	1,56%	14	1,72%	5,28%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	253	1,49%	33	4,06%	13,04%
ОСПС	190	1,12%	1	0,12%	0,53%

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
Грузовые операции, включая оборудования	189	1,11%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	134	0,79%	9	1,11%	6,72%
Сигналы тревоги	123	0,73%	2	0,25%	1,63%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	104	0,61%	3	0,37%	2,88%
Условия жизни и труда - Условия жизни	75	0,44%	1	0,12%	1,33%
Другое	72	0,42%	5	0,62%	6,94%
Условия труда - условия найма	51	0,30%	13	1,60%	25,49%
Опасные грузы	32	0,19%	2	0,25%	6,25%
Условия труда - минимальные требования к морякам	9	0,05%	4	0,49%	44,44%
Предотвращение загрязнения - Антиобрастающие системы	6	0,04%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	4	0,02%	1	0,12%	25,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение II	2	0,01%	1	0,12%	50,00%
Всего	16 960		813		4,79%

На Рисунке 40 данные о выявленных недостатках на иностранных судах в российских портах в 2024 году представлены по категориям в виде диаграммы.

Основные недостатки на иностранных судах в российских портах выявлены по следующим категориям: «Навигация» (13,2%), «Спасательные средства» (13,2%), «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (11,3%), «Средства борьбы с пожаром» (10,2%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (8,1%), «Аварийные системы» (6,2%), «Водонепроницаемость/герметичность» (5,4%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (3,8%), «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (3,5%). Эти

категории составили 75% всех недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах (Рисунок 40).

Недостатки, выявленные на иностранных судах в российских портах, 2024 г.

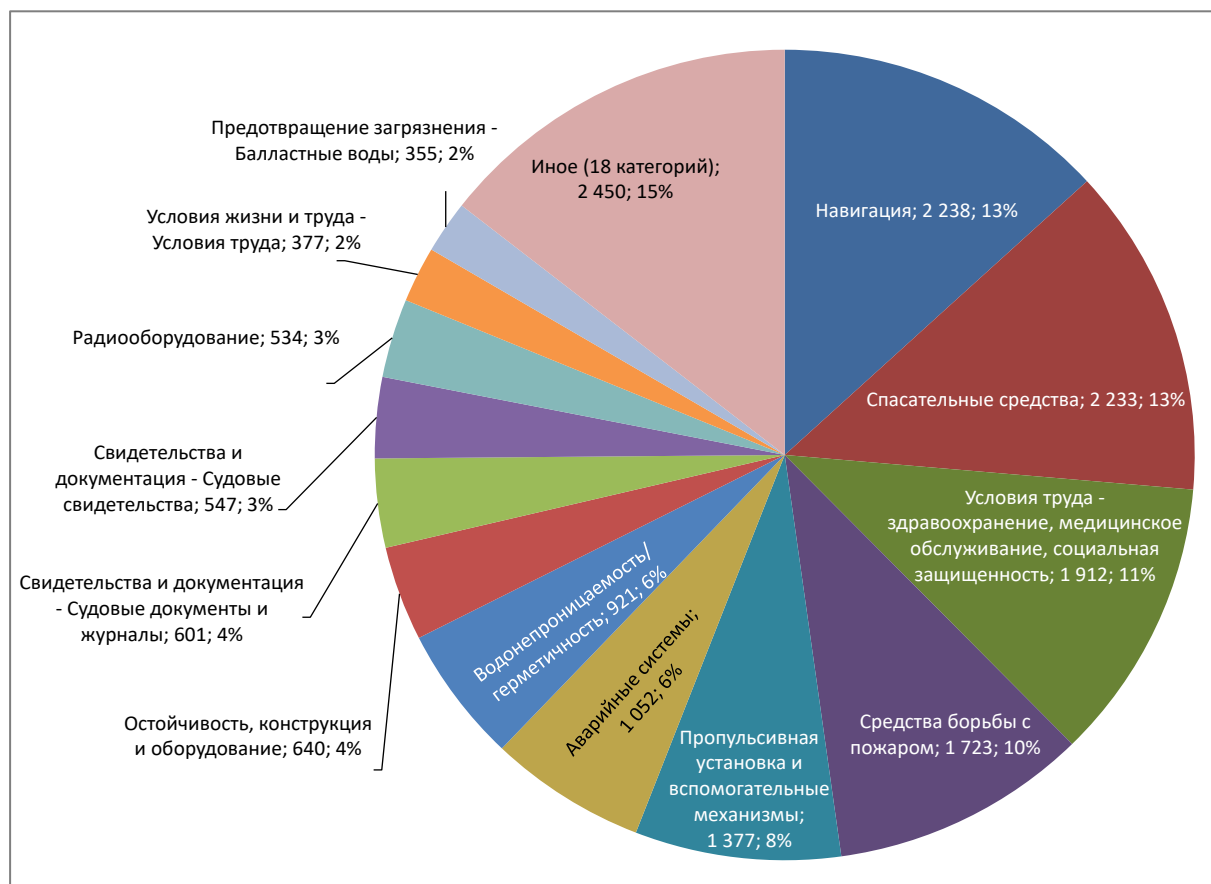


Рисунок 40

Выявленные недостатки по категориям в ретроспективе 2020—2024 гг. представлены на Рисунке 41. Категория «Навигация» продолжает лидировать по суммарному количеству выявленных несоответствий в ретроспективе 2020—2024 гг., сохраняя первенство среди остальных категорий и по итогам 2024 года. В ретроспективе пятилетнего периода по указанной категории наблюдался существенный рост показателя 2022 года относительно значения 2021 года, сменившийся снижением в последующие периоды. Показатель 2024 года демонстрирует сокращение относительно среднего показателя 2020—2023 гг. на 9%, относительно значения 2023 года — на 16%.

Количество основных недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах, 2020—2024 гг.

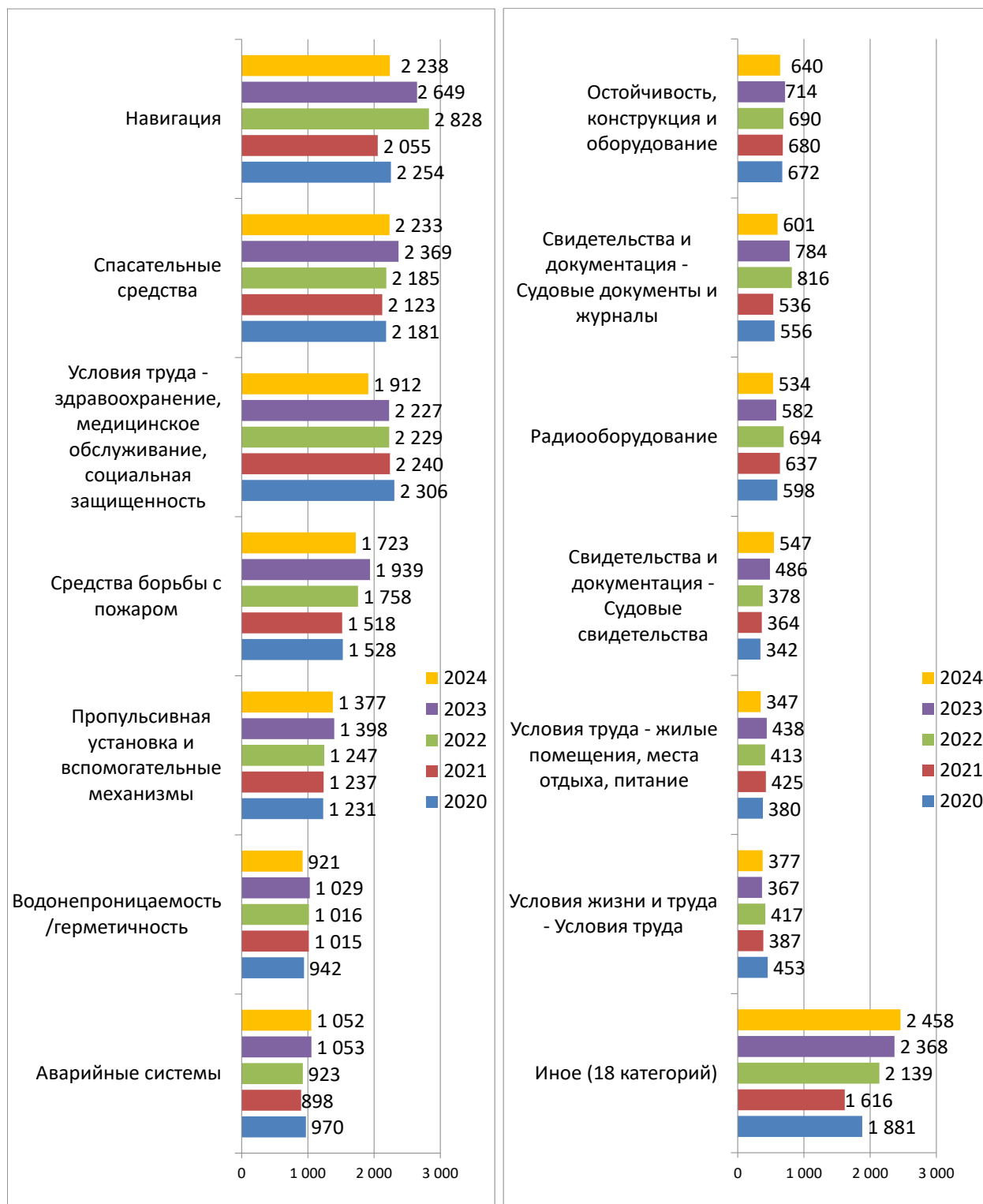


Рисунок 41

Максимальное превышение показателя 2024 года относительно среднего значения 2020—2023 гг. зарегистрировано по категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — на 39%.

Показатель по указанной категории демонстрирует стабильный рост в ретроспективе пятилетнего периода, в среднем на 13% в год. Превышение показателя 2024 года над значением прошлого года составило 13%. Среди всех категорий, показатель 2024 года по указанной категории является максимальным в ретроспективе пятилетнего периода.

По категории «Аварийные системы» значение 2024 года остаётся на уровне 2023 года, при этом показывает превышение над среднегодовым значением предыдущих четырех лет на 9%; среднегодовой темп роста за пятилетний период по категории составил 2% в год. Повышение показателя по категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» по итогам 2023 года приводит к суммарному среднегодовому темпу роста в ретроспективе пятилетнего периода в 3%, при этом показатель 2024 года превышает среднегодовое значение 2020—2023 гг. на 8%, однако ниже значения 2023 года на 2%.

По категории «Средства борьбы с пожаром» показатель 2024 года демонстрирует рост относительно среднего значения за период 2020—2023 гг. на 2%, при этом среднегодовой темп роста значения составляет 4% в год. Показатель 2024 года демонстрирует сокращение относительно значения 2023 года на 11%. Превышение значения 2024 года, а также среднегодовой темп роста за пятилетний период по категории «Спасательные средства» составил 1%, значение 2024 года показывает снижение относительно показателя 2023 года на 6%.

Несмотря на превышение показателя 2024 года на 3% относительно значения 2023 года, общая динамика по категории «Условия жизни и труда - Условия труда» характеризуется снижением показателя в среднем на 4% в год. Показатель 2024 года ниже среднегодового значения предыдущих четырех лет на 7%.

По 5 категориям («Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание», «Радиооборудование», «Остойчивость, конструкция и оборудование», «Водонепроницаемость / герметичность» и «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность») показатель 2024 года является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода 2020—2024 гг. Наиболее значительное снижение показателя 2024 года относительно среднегодового значения за период 2020—2023 гг.

наблюдается по категориям «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» (на 16%). Сокращение значений по категориям «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Радиооборудование» составило по 15% по каждой категории, по категории «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» — на 11%, по категории «Навигация» — на 9%.

По категориям «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Условия жизни и труда - Условия труда» в ретроспективе пятилетнего периода наблюдается постоянное сокращение значения, в среднем на 4% в год по каждой категории. Вследствие существенного снижения показателя с 2022 года по категории «Радиооборудование» ежегодная среднегодовая динамика показателя демонстрирует снижение на 2% в год.

Наиболее значительное снижение показателя 2024 года относительно значений 2023 года наблюдается по категориям «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» — на 23%. Сокращение по категории «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» составило 21%, по категории «Навигация» — 16%, по категории «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — 14%.

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 2020 по 2024 гг. представлено на Рисунке 42.

По итогам 2024 года наибольшее количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, зарегистрировано в следующих категориях: «Средства борьбы с пожаром» (19,3%), «Навигация» (12,4%), «МКУБ» (11,1%), «Аварийные системы» (9,2%), «Спасательные средства» (6,9%), «Водонепроницаемость / герметичность» (5%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (4,8%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (4,8%). Недостатки в отношении этих категорий составили 74% от всех недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта.

**Количество основных недостатков, ставших
причиной отказа в выдаче разрешения на выход
иностранных судов из российских портов, 2020—2024 гг.**

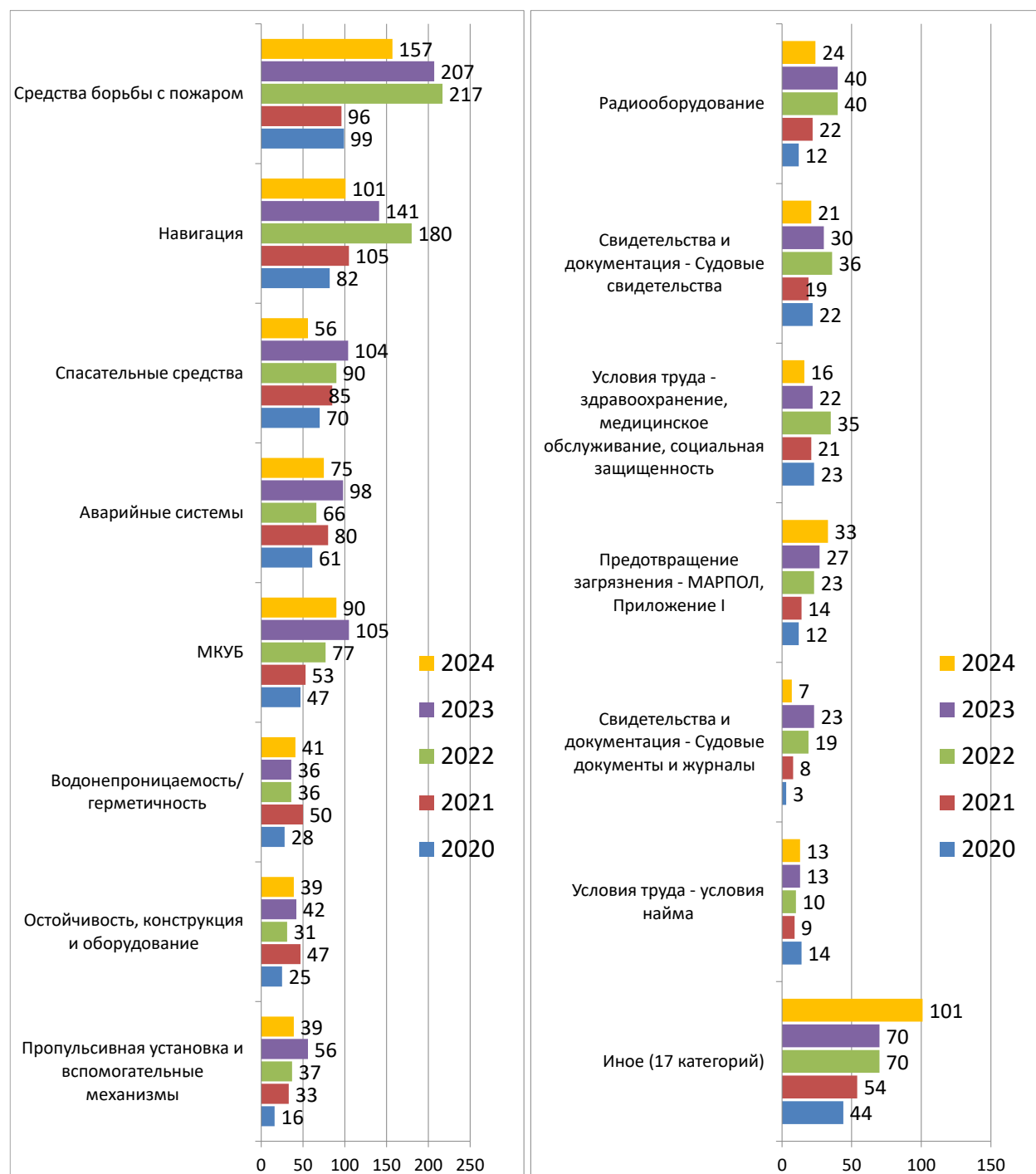


Рисунок 42

В 2024 году наиболее существенный рост количества недостатков относительно среднего показателя 2020—2023 гг., ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, зафиксирован по категории

«Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» — на 74%. Показатель 2024 года по указанной категории является максимальным в ретроспективе пятилетнего периода 2020—2024 гг., демонстрируя превышение над показателем 2023 года на 22% и ежегодный рост показателя в среднем на 30% в год за пятилетний период.

По большинству категорий в ретроспективе пятилетнего периода динамика изменений показателя характеризуется ростом, с темпом увеличения значения в среднем от 1% до 64% в год.

Несмотря на снижение значения 2024 года относительно показателя 2023 года на 14% по категории «МКУБ», показатель 2024 года превышает среднегодовое значение предыдущих четырех лет на 28%. Среднегодовой темп роста по категории составил в среднем 20% в год. По категории «Условия труда - условия найма» наблюдается рост показателя с 2021 года, при этом значение 2024 года соответствует показателю 2023 года и превышает среднегодовой показатель за период 2020—2023 гг., на 13%.

По категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» превышение показателя 2024 года над среднегодовым значением 2020—2023 гг. составило 10%, при этом ежегодный среднегодовой темп роста показателя по категории составил в среднем 35% в год. При этом по итогам 2024 года наблюдается существенный спад показателя относительно показателя 2023 года — на 30%.

По двум категориям («Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Спасательные средства») показатели 2024 года являются минимальными за пятилетний период 2020—2024 гг. Наиболее значительное сокращение показателя 2024 года относительно среднегодового значения предыдущих четырех лет зарегистрировано по категории «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» — на 47%. Существенное снижение значения по итогам 2024 года наблюдается также по категориям «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (на 37%), «Спасательные средства» (на 36%) и «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (на 21%). По категории «Навигация» значение 2024 года показывает сокращение относительно среднегодового значения 2020—2023 гг. на 20%.

По итогам 2024 года резкое снижение показателя 2024 года относительно прошлого года наблюдается по категории «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы»: в 3,3 раза (на 70%). Существенное снижение значения 2024 года относительно 2023 года зарегистрировано также по категории «Радиооборудование» (на 40%), «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» и «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (на 30%). Сокращение показателя по категории «Навигация» составило 28% по отношению к значению 2023 года.

По категории «Спасательные средства» за период 2020—2023 гг. наблюдался стабильный рост показателя количества недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов в российских портах, сменившийся по итогам 2024 года снижением показателя на 46%. Аналогичная ситуация наблюдается по категориям «МКУБ», «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы», «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» и «Радиооборудование».

По категории «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» общая динамика показателя в ретроспективе пятилетнего периода характеризуется снижением показателя в среднем на 2% в год.

Количество выявленных недостатков, количество недостатков, приведших к отказам в выдаче разрешения на выход из порта, и среднее количество недостатков на 1 осмотр за 2024 год показаны на Рисунке 43. За период 2020—2021 гг. на иностранных судах наблюдалось снижение количества выявляемых недостатков (на 2% в год) и среднего количества выявляемых недостатков на 1 осмотр (на 3% в год), и по итогам 2021 года указанные показатели достигли минимальных значений за пятилетний период. С 2021 года по 2023 год наблюдается рост количества выявленных недостатков. Показатели 2023 года количества выявленных недостатков, количества выявляемых недостатков на 1 осмотр и количества недостатков, приведших к отказам в выдаче разрешения на выход из порта, по итогам 2023 года являются максимальными в ретроспективе пятилетнего периода.

По итогам 2024 года показатель количества выявляемых недостатков демонстрирует сокращение относительно значения 2023 года на 8%, при этом соответствует среднегодовому значению предыдущих четырех лет. Общая динамика показателя в ретроспективе пятилетнего периода характеризуется ростом показателя в среднем на 2% в год.

Значение среднего количества выявляемых недостатков на 1 осмотр в 2024 году соответствует среднегодовому показателю за предыдущие 4 года, уступая на 2% значению 2023 года, и составляет 3,9 недостатка на 1 осмотр.

По итогам 2024 года показатель количества недостатков, приведших к отказам в выдаче разрешения на выход из порта, демонстрирует сокращение относительно среднего значения 2020—2023 гг. на 1% (на 8 недостатков). Значение 2023 года является третьим после максимального за пятилетний период, демонстрируя снижение относительно показателя 2023 года на 20% (на 201 недостаток). Показатель демонстрировал стабильное повышение за период 2020—2023 гг., при этом общая динамика показателя за пятилетний период характеризуется ростом в среднем на 13% в год.

Количество недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах, 2020—2024 гг.

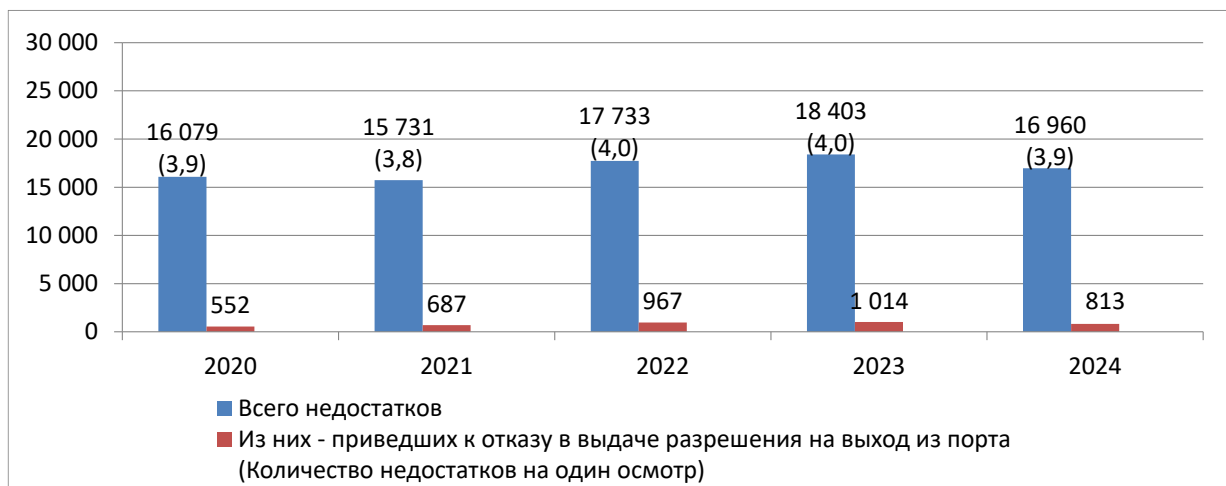


Рисунок 43

3.5. *Апелляции на задержания иностранных судов в российских портах*

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 российском порту 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 России). 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 2024 году заинтересованными сторонами всего подано 3 апелляции на задержания иностранных судов в портах Российской Федерации. Из них, 2 апелляции по первой инстанции, 1 апелляция по второй инстанции. Все 3 апелляции не были удовлетворены Российской Федерацией как государством Порта. Случаи рассмотрения апелляций на задержания иностранных судов в портах Российской Федерации Комиссиями меморандумов отсутствовали. Детальный статус апелляций на задержания иностранных судов в портах Российской Федерации представлен в Приложении 2.

Выводы:

- за 2024 год в портах Российской Федерации проведено 4 329 осмотров иностранных судов, из них 76% (3 278 осмотров) — осмотры с недостатками. В 4,7% осмотров по результатам осмотра оформлены отказы в выдаче разрешения на выход из порта;

- максимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта зарегистрирован в портах, относящихся к Черноморскому меморандуму, и составляет 7,0%. Минимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов зарегистрирован в портах, относящихся к Парижскому меморандуму, и составляет 1,27%. Отказы в выдаче разрешения на выход из порта оформлены по 204 судам под иностранным флагом. Этот показатель является третьим после максимального за пятилетний период, уступая показателям 2022 и 2023 гг., при этом превышая значения 2020 и 2021 гг.;
- с 2021 по 2023 гг. наблюдается рост количества выявленных недостатков. По итогам 2024 года показатель превышает значения 2020—2021гг., не достигая значений 2022—2023 гг. Количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, по итогам 2024 находится в пределах средних значений предыдущих четырех лет, уступая показателям 2022 и 2023 гг.;
- среднее количество недостатков на один осмотр в 2024 году составило 3,9 недостатка, что соответствует среднему значению за период 2020—2023 гг., при этом уступает показателям 2022—2023 гг.;
- за 2024 год зарегистрированы 3 случая обращений с просьбой о пересмотре задержаний иностранных судов в российских портах. По итогам рассмотрений апелляции не удовлетворены, задержания оставлены в силе.

4. Национальная концентрированная инспекционная кампания для рыбопромысловых судов по навигации

4.1. *КИК на российских судах в российских портах*

В 2024 году на рыбопромысловых судах в портах России проведена национальная КИК по навигации.

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

Национальная КИК для рыбопромысловых судов по навигации проводилась в период с 01.04.2024 по 30.04.2024 гг.

За период национальной КИК для рыбопромысловых судов по навигации, в российских портах на российских судах проведено 412 осмотров, из них 11,4% осмотров (47 осмотров) — с недостатками; выявлено 82 недостатка; проверено 412 индивидуальных судов (за весь период проведения национальной КИК судно подвергалось проверке на предмет КИК только один раз); оформлен 1 отказ в выдаче разрешения на выход из порта.

Максимальное количество недостатков (8% осмотров, 35 случаев; вопрос 4) зарегистрировано за отсутствие организации на судне системы получения, хранения, регистрации и выполнения корректуры навигационных карт и пособий по Извещениям мореплавателям, ПРИП, NAVAREA и НАВИП (43,0% от общего количества выявленных несоответствий). В 4% осмотров (15 случаев; вопрос 1) судно не обеспечено навигационными картами и пособиями на предстоящий рейс (район плавания) (18% от общего количества выявленных недостатков). В 3% осмотров (11 случаев; вопрос 12) проверочный лист «Ознакомление с оборудованием мостика» не заполнен всеми помощниками капитана (13% от общего количества выявленных недостатков). В 2% осмотров (8 случаев; вопрос 6) магнитный компас не установлен на штатное место и не готов к работе (10% от общего количества выявленных недостатков). В 2% осмотров (7 случаев; вопрос 2) приемник судового навигационного телекса (НАВТЕКС) не в рабочем состоянии и не настроен на соответствующие станции, передающие ПРИП на прибрежный район плавания (9% от общего количества выявленных недостатков). В 1% осмотров (3 случая; вопрос 8) гирокомпас не в рабочем состоянии, следящая система (репитеры) не согласована (4% от общего количества выявленных

недостатков). В 0,2% осмотров (по 1 случаю; вопросы 3, 9, 10) расширенный групповой вызов судовой земной станции (РГВ СЗС) не в рабочем состоянии и не принимает NAVAREA на морской район плавания; радиолокационная(ые) станция(ии) не в работе; АИС не в рабочем состоянии, акт ежегодного освидетельствования не в наличии (по 1,2% от общего количества выявленных недостатков).

По результатам национальной КИК для рыбопромысловых судов по навигации при осмотре российских судов в российских портах оформлен 1 отказ в выдаче разрешения на выход из порта. Судов, задержанных более 1 раза, нет. Российское судно в рамках национальной КИК для рыбопромысловых судов по навигации задержано в порту Находка.

5. Концентрированная инспекционная кампания по заработным платам и трудовым договорам моряков

В 2024 году проведена совместная КИК по заработным платам и трудовым договорам моряков на судах торгового флота.

5.1. *КИК на российских судах в российских портах*

В 2024 году на судах торгового флота в портах России проведена концентрированная инспекционная кампания по заработным платам и трудовым договорам моряков.

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

Национальная КИК по заработным платам и трудовым договорам моряков проводилась в портах Токийского, Черноморского и Парижского меморандумов в период с 01.08.2024 по 30.11.2024 гг.

За период национальной КИК по заработным платам и трудовым договорам моряков, в российских портах на российских судах проведено 1 438 осмотров, из них 5,6% осмотров (80 осмотров) — с недостатками; выявлено 125 недостатков; проверено 1 438 индивидуальных судов (за весь период проведения национальной КИК судно подвергалось проверке на предмет КИК только один раз); оформлено 4 отказа в выдаче разрешения на выход из порта.

Максимальное количество недостатков (2,5% осмотров, 36 случаев; вопрос 1) зарегистрировано за невыдачу моряку его индивидуального трудового договора, подписанного судовладельцем или уполномоченным им представителем (28,8% от общего количества выявленных несоответствий). В 1,4% осмотров (20 случаев; вопрос 2) моряк не имеет доступа к информации об условиях трудоустройства на борту судна (16,0% от общего количества выявленных несоответствий). В 1,2% осмотров (17 случаев; вопрос 4) индивидуальный трудовой договор моряка не включает все обязательные элементы, предусмотренные КТМС2006 (13,6% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,8% осмотров (12 случаев; вопрос 10а) на борту судна не имеется свидетельства или документального подтверждения финансового обеспечения, выданного поставщиком финансового

обеспечения, в случаях выплаты моряку компенсации в случае смерти или длительной потери трудоспособности (9,6% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,7% осмотров (по 10 случаев; вопросы 3 и 7) форма индивидуального трудового договора и части применимого коллективного договора, подлежащие контролю в соответствии с правилом 5.2, не имеют перевод на английский язык, а также морякам не предоставляются выписки со счета об оплаченных выплатах ежемесячно (по 8,0% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,6% осмотров (9 случаев; вопрос 5) сведения, включенные в индивидуальный трудовой договор моряка, не соответствуют требованиям КТМС2006 (7,2% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,5% осмотров (7 случаев; вопрос 10б) на борту судна не имеется свидетельства или документального подтверждения финансового обеспечения по репатриации моряка, выданного поставщиком финансового обеспечения (5,6% от общего количества выявленных недостатков). В 0,1% осмотров (2 случая; вопрос 8) суммы заработной платы моряка не соответствуют применимому коллективному договору или индивидуальному трудовому договору моряка (1,6% от общего количества выявленных недостатков). В 0,1% осмотров (по 1 случаю; вопросы 6 и 9) заработная плата морякам не выплачивается в интервалах не более одного месяца, а также, если выплаты моряку включают удержания, то они не соответствуют требованиям КТМС2006 (по 0,8% от общего количества выявленных недостатков).

По результатам КИК по заработным платам и трудовым договорам моряков при осмотре российских судов в российских портах оформлено 4 отказа в выдаче разрешения на выход из порта. Судов, задержанных более 1 раза, нет. Российские суда в рамках национальной КИК по заработным платам и трудовым договорам моряков задерживались в портах Архангельск (1 судно), Астрахань (1 судно), Находка (1 судно) и Сочи (1 судно).

5.2. *КИК на российских судах в иностранных портах*

КИК по заработным платам и трудовым договорам моряков проводилась в иностранных портах меморандумов с 01.09.2024 по 30.11.2024 гг.

В иностранных портах Токийского, Черноморского и Парижского меморандумов в период с 01.09.2024 по 30.11.2024 гг. проведено 34

инспекции российских судов, из них 21% инспекций (7 инспекций) с несоответствиями, выявлено 10 замечаний, проинспектировано 34 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 заработным платам и трудовым договорам моряков на официальном сайте Парижского меморандума, информация о результатах КИК 2024 года на российских судах в портах Парижского меморандума отсутствует.

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

Максимальное количество недостатков (8,8% инспекций, 3 случая) зарегистрировано за невключение индивидуальным трудовым договором моряка всех обязательных элементов, предусмотренных КТМС2006 (вопрос 4; 30% от общего количества выявленных несоответствий). В 5,9% инспекций (по 2 случая; вопросы 1 и 2) моряку не выдается его индивидуальный трудовой договор, подписанный судовладельцем или уполномоченным им представителем, а также моряк не имеет доступа к информации об условиях трудоустройства на борту судна (по 20,0% от общего количества выявленных несоответствий). В 2,9% инспекций (по 1 случаю; вопросы 3; 5 и 9) форма индивидуального трудового договора и части применимого коллективного договора, подлежащие контролю в соответствии с правилом 5.2, не имеют перевод на английский язык; сведения, включенные в индивидуальный трудовой договор моряка, не соответствуют требованиям КТМС2006, а также, если выплаты моряку включают удержания, то они не соответствуют требованиям КТМС2006 (по 10,0% от общего количества выявленных несоответствий). Случаев, когда заработная плата морякам не выплачивается в интервалах не более одного месяца (вопрос 6); морякам не предоставляются выписки со счета об оплаченных выплатах ежемесячно (вопрос 7); суммы заработной платы моряка не соответствуют применимому коллективному договору или индивидуальному трудовому договору моряка (вопрос 8); на борту судна не имеется свидетельства или документального подтверждения финансового обеспечения, выданного поставщиком финансового обеспечения, в случаях выплаты моряку компенсации в случае смерти или длительной потери трудоспособности (вопрос 10а), а также когда на борту

судна не имеется свидетельства или документального подтверждения финансового обеспечения по репатриации моряка, выданного поставщиком финансового обеспечения (вопрос 10б), не зарегистрировано.

По результатам КИК по заработным платам и трудовым договорам моряков российское судно задержано в Даляне, Китай (т/х «Данидин», ИМО 8513039). Причиной задержания в рамках КИК послужило несоответствие по вопросу 5 (сведения, включенные в индивидуальный трудовой договор моряка, не соответствуют требованиям КТМС2006).

5.3. *КИК на иностранных судах в российских портах*

В российских портах в рамках КИК по заработным платам и трудовым договорам моряков проведено 895 осмотров иностранных судов, из них 5,7% (51 осмотр) — с недостатками; выявлено 83 недостатка; оформлено 5 отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта; осуществлен осмотр 895 индивидуальных судов.

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

Максимальное количество недостатков (2,6% инспекций, 23 случая) зарегистрировано за невыдачу моряку его индивидуального трудового договора, подписанного судовладельцем или уполномоченным им представителем (вопрос 1; 27,7% от общего количества выявленных несоответствий). В 1,9% осмотров (17 случаев; вопрос 2) моряк не имеет доступа к информации об условиях трудоустройства на борту судна (20,5% от общего количества выявленных несоответствий). В 1,3% осмотров (12 случаев; вопрос 6) заработная плата морякам не выплачивается в интервалах не более одного месяца (14,5% от общего количества выявленных недостатков). В 0,6% осмотров (5 случаев; вопрос 8) суммы заработной платы моряка не соответствуют применимому коллективному договору или индивидуальному трудовому договору моряка (6,0% от общего количества выявленных недостатков). В 0,4% осмотров (по 4 случая; вопросы 3; 4; 5; 7 и 10а) форма индивидуального трудового договора и части применимого коллективного договора, подлежащие контролю в соответствии с правилом 5.2, не имеют перевод на английский язык; индивидуальный трудовой договор моряка не включает все обязательные элементы, предусмотренные КТМС2006;

сведения, включенные в индивидуальный трудовой договор моряка, не соответствуют требованиям КТМС2006; морякам не предоставляются выписки со счета об оплаченных выплатах ежемесячно, а также на борту судна не имеется свидетельства или документального подтверждения финансового обеспечения, выданного поставщиком финансового обеспечения, в случаях выплаты моряку компенсации в случае смерти или длительной потери трудоспособности (по 4,8% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,3% осмотров (по 3 случая; вопросы 9 и 10б), если выплаты моряку включают удержания, то они не соответствуют требованиям КТМС2006, а также на борту судна не имеется свидетельства или документального подтверждения финансового обеспечения по репатриации моряка, выданного поставщиком финансового обеспечения (по 3,6% от общего количества выявленных несоответствий).

Иностранные суда в рамках КИК по заработным платам и трудовым договорам моряков задерживались 5 раз: в портах Новороссийск (3 судна: по 1 судну под флагами Вануату, Белиза и Сент-Китс и Невис); Корсаков (1 судно под флагом Монголии) и Находка (1 судно под флагом Панамы).

6. Инспекторский состав

Инспекторы по российским и иностранным судам

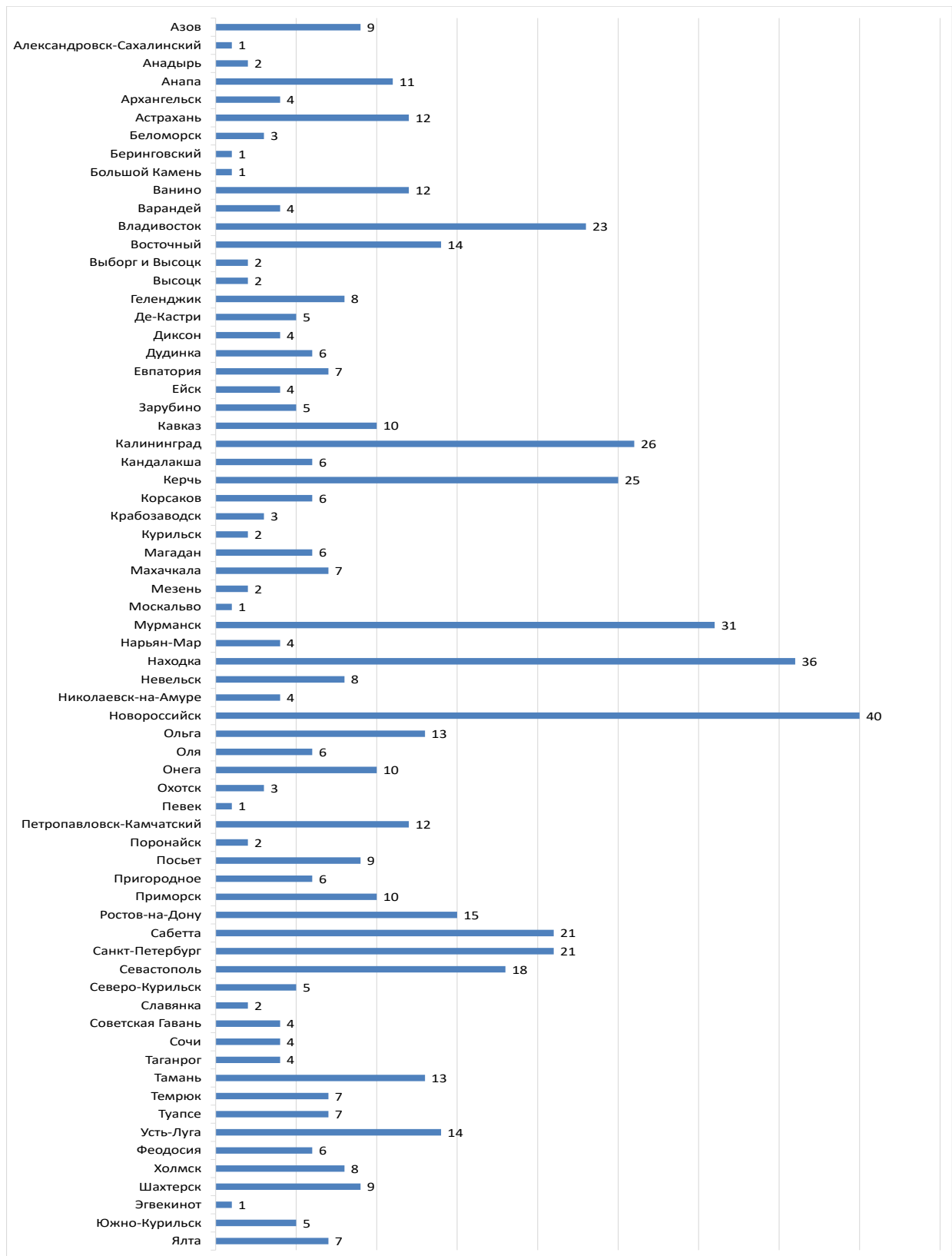


Рисунок 44

На 2024 год в администрациях морских портов Российской Федерации зарегистрировано 600 инспекторов портового контроля по российским и иностранным судам. Из них 190 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 Росморречфлотом «Общим планом подготовки и переподготовки инспекторов государственного портового контроля Российской Федерации по иностранным и российским судам», «Общим планом подготовки инспекторов государственного портового контроля Российской Федерации по специализированным курсам и программам» 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 киберзащитности 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 2024 году», утвержденным Росморречфлотом, на 2024 год было запланировано 40 учебных программ. Проведено 34 курса подготовки. Все программы подготовки проводились в дистанционном или очно-дистанционном формате.

В феврале прошла программа обмена опытом инспекторов Токийского меморандума (PEX): инспектор из СКМП Восточный ездил в Гонконг, Китай. В ноябре состоялась программа обмена Черноморского меморандума: инспектор из Туапсе ездил в Турцию, Самсун. В феврале состоялся 31 Семинар инспекторов государственного портового контроля Токийского меморандума (SEM31); отчет и материалы по SEM31 направлены в морские порты Российской Федерации. В целях подготовки к КИК по заработным платам и трудовым договорам моряков в Токийском меморандуме в июле 2024 года

проведен онлайн семинар для инспекторов портового контроля (SEM32); участвовал представитель ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики» (порт Находка). В декабре состоялось заседание постоянной корреспондентской рабочей группы по государственному портовому контролю (РГ по ГПК), объединенное с Общероссийским семинаром инспекторов государственного портового контроля.

Всего планировалось к обучению/повышению квалификации 260 инспекторов; фактически обучение прошли 266 инспекторов. По результатам 2024 года план подготовки и переподготовки инспекторов выполнен на 102%.

7. Инфографика



8. Общие наблюдения

1. Российская Федерация как государство флага по итогам 2024 года продолжает оставаться в списке «серых» флагов в Токийском меморандуме, а также впервые с 2017 года попадает в список «серых» флагов Парижского меморандума, в связи со значительным сокращением количества инспекций судов под флагом Российской Федерации в периоды обострения эпидемиологической ситуации в связи с COVID-19, а также со снижением количества судозаходов в порты Парижского меморандума, при сохранении относительно неизменного количества задержаний судов под российским флагом. В 2024 году количество задержаний является минимальным за пятилетний период 2020—2024 гг.
2. По результатам 2024 года большинство показателей по контролю российских судов в иностранных морских портах (кроме количества задержаний) в абсолютных величинах демонстрируют рост относительно минимальных значений пятилетнего периода 2023 года. Показатель 2024 года по количеству инспекций с замечаниями в относительном выражении является максимальным за пятилетний период, тогда как показатель по количеству инспекций с задержаниями в относительном выражении — минимальным за пятилетний период. 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 «Навигация» (19%), «Средства борьбы с пожаром» (13%), «Спасательные средства» (11%) и «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (7%). Эти показатели не улучшаются в течение последних десяти лет.
4. Показатели 2024 года по количеству недостатков и недостатков, послуживших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, на российских судах в российских портах являются минимальными за 5 лет.
5. Количество осмотров иностранных судов в российских портах в 2024 году составило менее 4 500 осмотров, из них 75,7% — осмотры с недостатками. Показатели количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта, количества недостатков и недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход судна из порта, не достигают показателей 2022—2023 гг., превышая значения 2020—2021 гг.

Приложение 1. Список задержанных судов под российским флагом

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
1	9585912	15.02.2024	Марлин/ Международный (торговый)	Батуми, Грузия	1. Аварийный пожарный насос (трубопроводы, вентили) - во время теста аварийный пожарный насос не подал достаточное давление воды - не соответствует требованиям (04102); 2. Аварийный источник питания - дополнительный источник запуска аварийного дизель-генератора от батареи не запустился - не соответствует требованиям - не соответствует требованиям (04114)
2	9109500	11.06.2024	Ретривер/ Международный (торговый)	Пусан, Корея	1. Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность - отсутствует часть лекарственных препаратов на борту - не соответствует требованиям (18401); 2. Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание - вышеуказанные несоответствия свидетельствуют, что права экипажа на борту судна обеспечиваются неэффективно - не соответствует требованиям (18399)
3	9187045	16.07.2024	Олег Таволжанский/ Международный (торговый)	Ульсан, Корея	1. Аварийные системы - аварийный генератор неисправен (04114); 2. Навигация - экипаж не смог продемонстрировать должного знания обязанностей при аварийном рулевом управлении, управлении без контроля, аварийном управлении кормой - недостаточность знаний (10133); 3. МКУБ - МКУБ - не соответствует требованиям (15150)
4	9640578	09.09.2024	Василий Поленов/ Международный (торговый)	Амбарли, Турция	1. Условия жизни и труда - Условия труда - сходный трап Б не соответствует требованиям (09223); 2. ОСПС - условия Кодекса ОСПС в отношении контроля входа на судно не выполняются должным образом (16101); 3. Условия жизни и труда - Условия труда - недостаток навыков экипажа по общению на английском языке (09297)
5	8513039	30.09.2024	Данидин/ Международный (торговый)	Далянь, Китай	1. Сигналы тревоги - сигнализатор низкого уровня масла - неисправен (08104); 2. Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа - член экипажа на борту более 12 месяцев - не соответствует требованиям (01220); 3. Средства борьбы с пожаром - отсутствуют уплотнительные материалы для обеспечения достаточной газонепроницаемости противопожарной двери М/О - не соответствует требованиям (07105); 4. Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I - средства обратной циркуляции маслофильтровального оборудования неисправны - не соответствует требованиям (14105); 5. Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I - регистратор аварийной сигнализации 15 PPM - неисправен; ответственные члены экипажа не смогли продемонстрировать записи регистратора за последние 18 месяцев - не соответствует требованиям (14105); 6. Средства борьбы с пожаром - системы обнаружения пожара и пожарной сигнализации неисправны в связи с выходом из строя дополнительной звуковой сигнализации - неисправна (07106); 7. МКУБ - МКУБ - требуется проведение аудита до отхода судна (15150)

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
6	9178070	29.10.2024	Остров Анциферова/ Международный (торговый)	Сокчо, Корея	1. Навигация - сигнал дневного света вышел из строя - не соответствует требованиям (10110); 2. Средства борьбы с пожаром - вентиляторы машинного отделения не могут полностью закрыться - не соответствует требованиям (07116); 3. Средства борьбы с пожаром - система обнаружения пожара и сигнализации в трюмах при погрузке моторной техники недоступна - не соответствует требованиям (07106); 4. МКУБ - выявленные недостатки являются свидетельством, что судовая система управления безопасностью (СУБ) неэффективна - не соответствует требованиям (15109)

Приложение 2. Статус апелляций на задержания иностранных судов в российских портах

№ 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	8653073	Orange Link	Сьерра-Леоне	07.11.2023	Находка	Токийский	10	7	17.01.2024	-	-	Не соблюдена национальная процедура подачи апелляции: нарушен срок обращения. Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.
2	8504260	Ark	Белиз	27.06.2024	Владивосток	Токийский	4	1	-	29.06.2024	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.
3	9530307	HI Ambition	Панама	22.10.2024	Находка	Токийский	14	4	24.10.2024	-	-	Апелляция не удовлетворена. Задержание оставлено в силе.