



Государственный портовый контроль в Российской Федерации, 2025 г.



Оглавление

Введение.....	2
События 2025 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.....	34
2.1. Сводные данные по российским портам	34
2.2. Структура недостатков, выявленных на российских судах в российских портах	38
3. Контроль иностранных судов в российских портах.....	53
3.1. Сводная таблица по меморандумам	53
3.2. Сводные данные по российским портам/терминалам	56
3.3. Осмотры иностранных судов в российских портах по государствам флага	60
3.4. Структура недостатков, вскрытых на иностранных судах в российских портах	66
3.5. Апелляции на задержания иностранных судов в российских портах	76
3.6. Участие Российской Федерации в комиссиях меморандумов по пересмотру случаев задержаний	77
4. Национальная концентрированная инспекционная кампания в отношении безопасности нефтеналивных танкеров	79
4.1. КИК на российских судах в российских портах	79
5. Концентрированная инспекционная кампания по управлению балластными водами.....	81
5.1. КИК на российских судах в российских портах	81
5.2. КИК на российских судах в иностранных портах	82
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	94
Приложение 3. Участие Российской Федерации в комиссиях меморандумов по пересмотрам случаев задержаний	95

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 2025 года

Парижский меморандум: в связи с приостановлением членства Российской Федерации в Парижском меморандуме, Россия не участвовала в заседании Комитета в 2025 году.

Токийский меморандум: 36-е заседание Комитета Токийского меморандума и 19-е заседание Технической рабочей группы состоялись в специальном административном районе Китайской Народной Республики Гонконг (САР Гонконг, КНР) 20—23 октября 2025 года и 16—17 октября 2025 года соответственно в очном формате. Заседание Комитета проходило под председательством представителя морской администрации Австралии. В заседаниях Комитета и Технической рабочей группы в составе делегации Российской Федерации приняли участие представители служб капитанов морских портов Владивосток, Находка (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»), Магадан (ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива»), а также представитель ФГБУ «ИАСЦ».

Черноморский меморандум: 25-е заседание Комитета Черноморского меморандума состоялось в период с 14 по 17 апреля 2025 года в г. Стамбул (Турция) в очном формате с возможностью дистанционного участия. Заседание проходило под председательством представителя морской администрации Грузии. В заседании Комитета в составе делегации Российской Федерации приняли участие представители Минтранса России, Росморречфлота, ФГБУ «ИАСЦ», служб капитанов морских портов Новороссийск, Туапсе и Тамань (ФГБУ «АМП Черного моря»). 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 2025 года в трех Меморандумах прошла совместная Концентрированная инспекционная кампания (КИК) по управлению балластными водами. 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 2025 года проводилась национальная КИК по управлению балластными водами.

С января по декабрь состоялись 6 заседаний постоянной корреспондентской Рабочей группы по государственному портовому контролю (РГ по ГПК) в очно-дистанционном формате, при этом 23-е заседание РГ по ГПК состоялось 24 сентября 2025 года на базе Росморречфлота в очном формате с возможностью дистанционного участия. 24-е заседание РГ по ГПК, совмещенное с общероссийским семинаром инспекторов ГПК, состоялось 10—11 декабря 2025 года. В заседании приняли участие представители морских портов Ейск, Таганрог, Бердянск, Ростов-на-Дону, Азов (ФГБУ «АМП Азовского моря»); «Большой порт Санкт-Петербург», Приморск, Калининград (ФГБУ «АМП Балтийского моря»); Кандалакша, Диксон, Дудинка, Архангельск, Сабетта, Мурманск, Онега (ФГБУ «АМП Западной Арктики»); Астрахань, Оля (ФГБУ «АМП Каспийского моря»); Магадан, Николаевск-на-Амуре, Ванино, Де-Кастри (ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива»); Владивосток, Зарубино, Восточный (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»); Корсаков, Невельск, Петропавловск-Камчатский (ФГБУ «АМП Сахалина, Курил и Камчатки»); Геленджик, Феодосия, Тамань, Туапсе, Новороссийск, Евпатория, Ялта, Анапа, Керчь, Сочи, Севастополь (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; разработки и внедрения анкеты слушателя курсов подготовки и переподготовки инспекторов ГПК, реализации плана программ подготовки/переподготовки инспекторов ГПК; динамики статистических данных по ГПК; усовершенствования информационных систем ГПК.

За 2025 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;
- специализированные курсы 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	4	3	75,00%	0	0,00%
Токийский Меморандум	168	165	98,21%	10	5,95%
Черноморский Меморандум*	112	95	84,82%	0	0,00%
Средиземноморский Меморандум**	232	181	78,02%	6	2,59%
Служба береговой охраны США	0	0	0,00%	0	0,00%
Индийский Меморандум***	64	57	89,06%	0	0,00%
Латино-Американское соглашение о портовом контроле****	0	0	0,00%	0	0,00%
Всего	580	501	86,38%	16	2,76%

* 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 2025 года соотношение количества инспекций с замечаниями к общему количеству инспекций (уровень инспекций с замечаниями) составило около 86% от количества инспекций, уровень задержаний судов под Государственным флагом Российской Федерации в иностранных портах в 2025 году составил 2,76% (Таблица 1 и Рисунок 1).

Инспекции российских судов за рубежом, 2025 г.

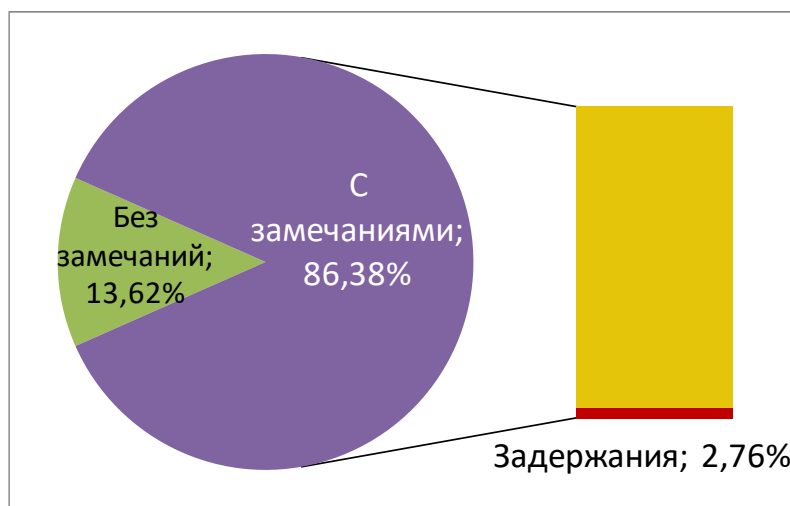


Рисунок 1

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

Инспекции российских судов по меморандумам, 2025 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 четырех лет с традиционно лидирующих позиций среди всех меморандумов и составило 1% — минимальное количество инспекций среди всех меморандумов по итогам 2025 года. Наибольшее количество инспекций судов под российским флагом в иностранных портах по итогам 2025 года зарегистрировано в портах Средиземноморского меморандума (40%), далее по количеству проведенных инспекций следуют порты Токийского меморандума (29%). Количество инспекций российских судов в иностранных портах Черноморского меморандума составило 19% от всех инспекций, Индийского меморандума — 11%. 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 2025 года этот уровень составил 98%. Минимальный же уровень инспекций российских судов с замечаниями зарегистрирован в портах Парижского меморандума (75%) (Таблица 1).

Наибольшее количество задержаний судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, зарегистрировано в портах Токийского меморандума (5,9%). Задержания российских судов в портах других меморандумов зарегистрированы только в Средиземноморском Меморандуме и составляют 2,6% от количества проведенных инспекций (Рисунок 3).

Инспекции российских судов в иностранных портах по меморандумам, 2025 г.

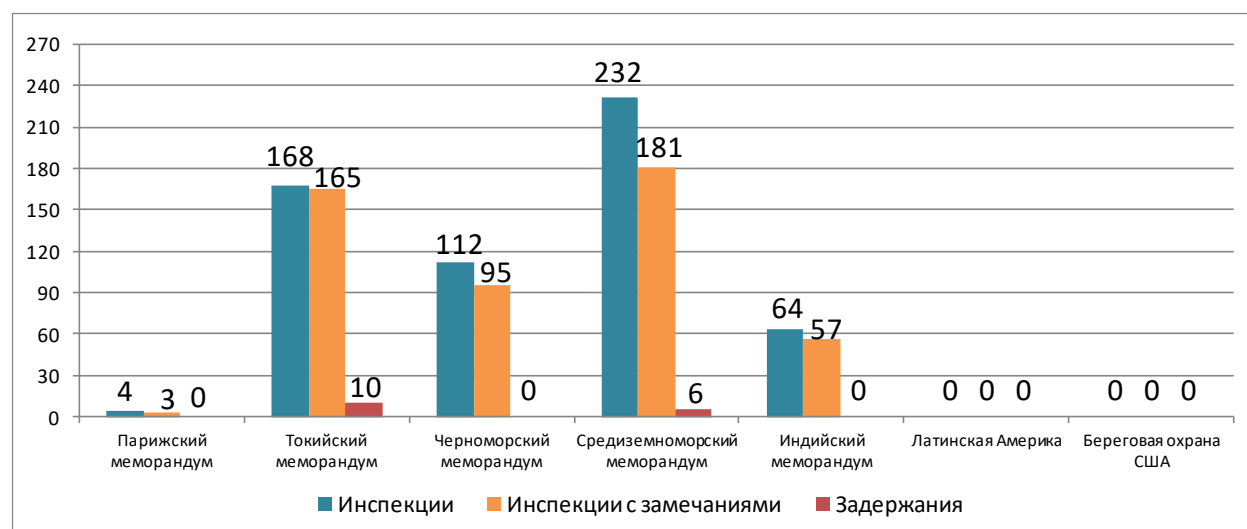
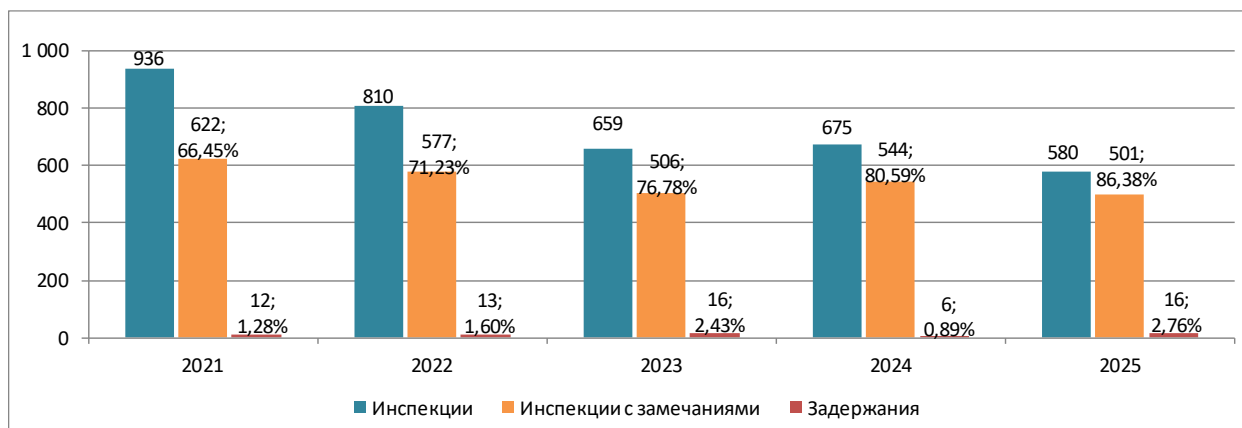


Рисунок 3

Сравнительные результаты инспектирования российских судов в иностранных портах в ретроспективе 2021—2025 гг. представлены на Рисунке 4.

В соответствии с представленными сведениями количество инспекций российских судов в иностранных портах колеблется в интервале от 580 (2025 год) до 936 (2021 год).

Инспекции российских судов в иностранных портах, 2021—2025 гг.

**Рисунок 4**

В 2025 году абсолютные показатели количества инспекций и количества инспекций с замечаниями показали снижение до минимальных значений в ретроспективе пятилетнего периода. Сокращение показателей по количеству инспекций с 2021 года может объясняться уменьшением судопотока в европейские порты со второго квартала 2022 года. В ретроспективе пятилетнего периода динамика показателя количества инспекций демонстрирует снижение в среднем на 11%. Значение 2025 года на 25% ниже среднегодового значения 2021—2024 гг. Показатель количества инспекций с замечаниями в относительном выражении по итогам 2025 года является максимальным за период 2021—2025 гг., что обуславливается по-прежнему сниженным количеством инспекций.

Количество инспекций с задержаниями в 2025 году в абсолютных величинах является максимальным за пятилетний период, соответствуя показателю 2023 года, демонстрируя превышение над минимальным значением пятилетнего периода 2024 года в 2,7 раза. Вследствие минимального количества инспекций за отчетный период при повышении количества инспекций с задержаниями, показатель количества инспекций с задержаниями в относительных значениях в 2025 году является максимальным в ретроспективе пятилетнего периода, при этом за период 2021—2025 гг. показатель демонстрировал переменную динамику с ростом в 2023 году и снижением в 2024 году.

В портах Парижского, Черноморского и Индийского меморандумов и Латино-Американского соглашения о портовом контроле случаев задержаний российских судов не зарегистрировано (Рисунок 5), в связи с чем общее количество задержаний за 2025 год все еще демонстрирует сниженное значение относительно показателей ранее 2020 года.

Полный список задержанных судов представлен в Приложении 1.

Задержания российских судов за рубежом по меморандумам, 2021—2025 гг.

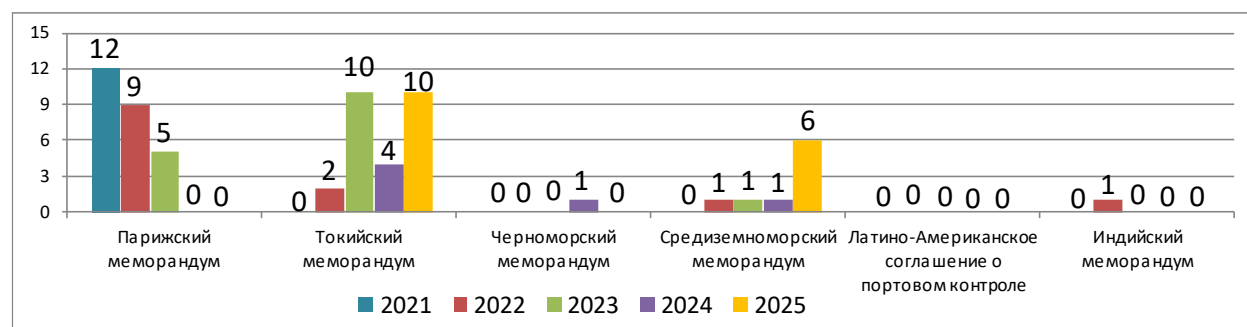


Рисунок 5

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 и 2025 гг. вследствие снижения судопотока в европейские порты с сохранением уровня задержаний, Российская Федерация снова попадает в списки «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, 2025 гг. 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

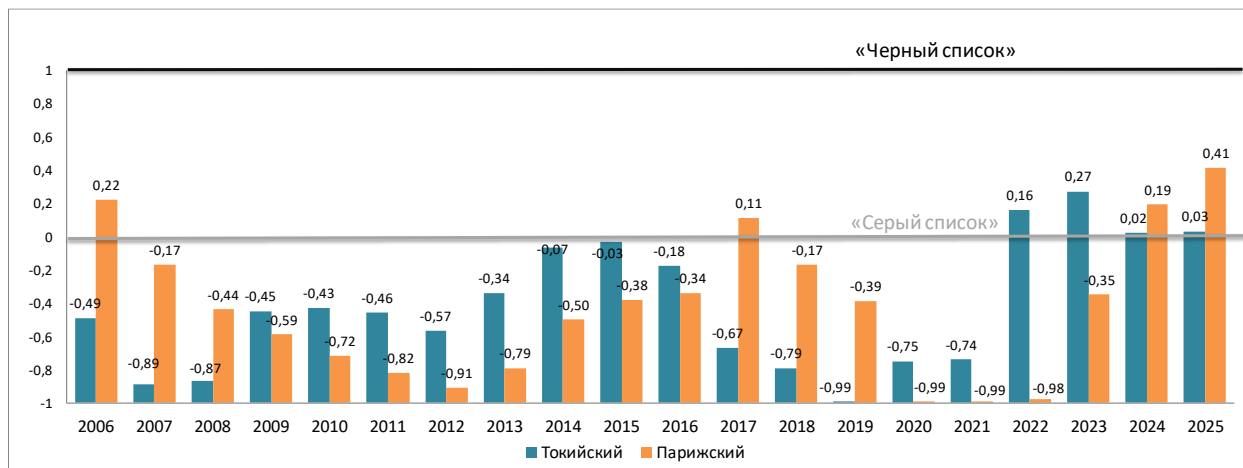


Рисунок 6

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 на 52-м заседании 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 2025 году в иностранных портах проведено 580 инспекций судов под Государственным флагом Российской Федерации, из них более 86,3% — инспекции с выявленными несоответствиями, 2,76% — 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	3	1	33,33%	0	0,00%
Болгария	1	1	100,00%	0	0,00%
Вьетнам	3	0	0,00%	0	0,00%
Германия	1	0	0,00%	0	0,00%
Грузия	20	14	70,00%	0	0,00%
Египет	34	19	55,88%	1	2,94%
Израиль	9	8	88,89%	0	0,00%
Индия	2	1	50,00%	0	0,00%
Иран	58	54	93,10%	0	0,00%
Италия	1	1	100,00%	0	0,00%
Китай	95	95	100,00%	3	3,16%
Корея	62	62	100,00%	7	11,29%
Ливан	9	8	88,89%	0	0,00%
Норвегия	1	1	100,00%	0	0,00%
Танзания	1	1	100,00%	0	0,00%
Турция	272	227	83,46%	5	1,84%
Чили	1	1	100,00%	0	0,00%
Япония	7	7	100,00%	0	0,00%
Всего	580	501	86,38%	16	2,76%

Наибольшее количество инспекций российских судов в 2025 году зарегистрировано в портах Турции (47%), Китая (16%), Кореи (11%), Ирана (10%) и Египта (6%). Инспекции в этих странах составляют 90% всех инспекций судов под Государственным флагом Российской Федерации (Таблица 2).

Государства, в которых российские суда инспектировались наиболее часто в ретроспективе 2021—2025 гг., представлены на Рисунке 8.

Государства, наиболее часто инспектировавшие российские суда, 2021—2025 гг.

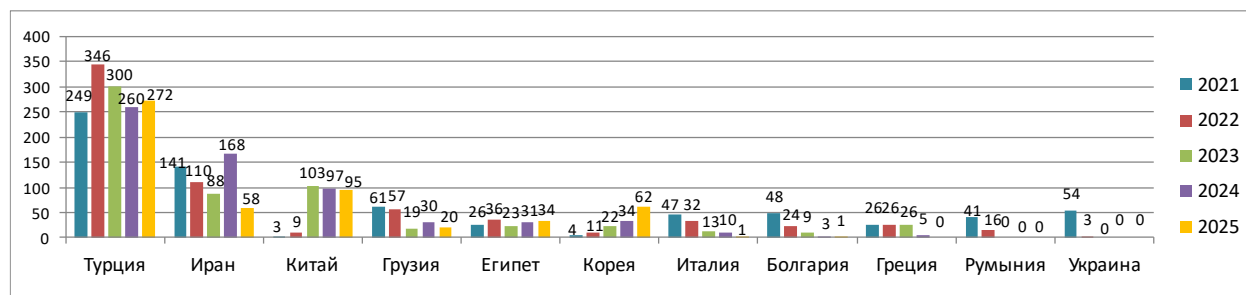


Рисунок 8

В ретроспективе пятилетнего периода 2021—2025 гг. наблюдается стабильный рост количества инспекций судов под российским флагом в портах Кореи (в среднем в 2,03 раза ежегодно); показатель 2025 года является максимальным за пятилетний период.

В 2025 году возросло количество инспекций судов под российским флагом в портах Турции по сравнению с показателем 2024 года (на 5%), при этом значение за отчетный период не достигает показателей 2022 и 2023 гг.

Показатель 2025 года по портам Египта демонстрирует превышение на 10% относительно значения 2024 года, являясь вторым после максимального за пятилетний период, не достигая показателя 2022 года.

За исключением роста в 2024 году, в ретроспективе пятилетнего периода динамика показателя количества инспекций судов под российским флагом в портах Ирана характеризуется снижением в среднем на 4% за год; показатель 2025 года является минимальным за пятилетний период.

После существенного роста по итогам 2023 года, показатель количества инспекций судов под российским флагом в портах Китая остается на высоком уровне, при этом наблюдается снижение в 2024 и 2025 гг.

Количество инспекций судов под российским флагом в портах Грузии в ретроспективе пятилетнего периода демонстрирует снижение в среднем на 12% в год; показатель 2025 года является вторым после минимального за пятилетний период.

Показатели по Италии и Болгарии демонстрирует схожую динамику со снижением значений за пятилетний период в среднем на 51% в год и 61% в год, соответственно; показатели 2025 года являются минимальными за период 2021—2025 гг.

По итогам 2025 года показатели по Греции, Румынии и Украине демонстрируют нулевые значения, при этом по Румынии нулевое значение наблюдается второй год подряд, по Украине — третий год подряд. Указанные государства Порты остаются в перечне государств, наиболее часто инспектировавших российские суда за пятилетний период, из-за высоких показателей 2021 и 2022 гг.

Тенденция к значительному снижению количества инспекций российских судов в Токийском меморандуме (в среднем на 32% в год) за период эпидемии COVID-19 выправляется по итогам 2023—2025 гг., однако количество задержаний российских судов по итогам 2023—2025 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, 2021—2025 гг.

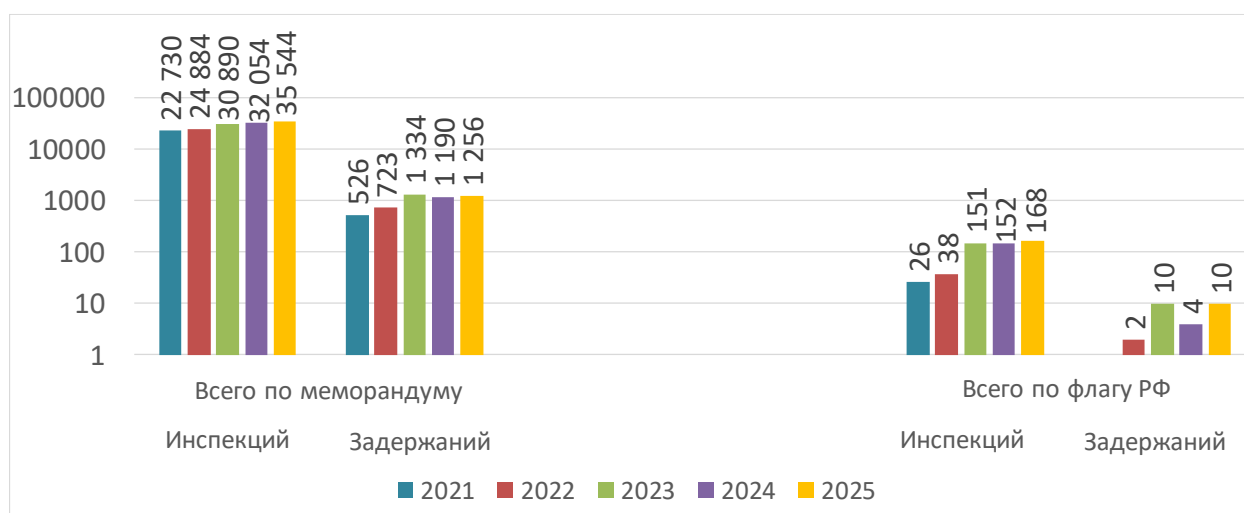


Рисунок 9

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 2023—2025 гг. привело к дальнейшему нахождению России в списке «серых» флагов Парижского меморандума в 2025 году, несмотря на отсутствие задержаний российских судов непосредственно по итогам 2024—2025 гг. (Рисунок 10).

Инспектирование судов под российским флагом в Парижском меморандуме в сравнении с общими данными по меморандуму, 2021—2025 гг.

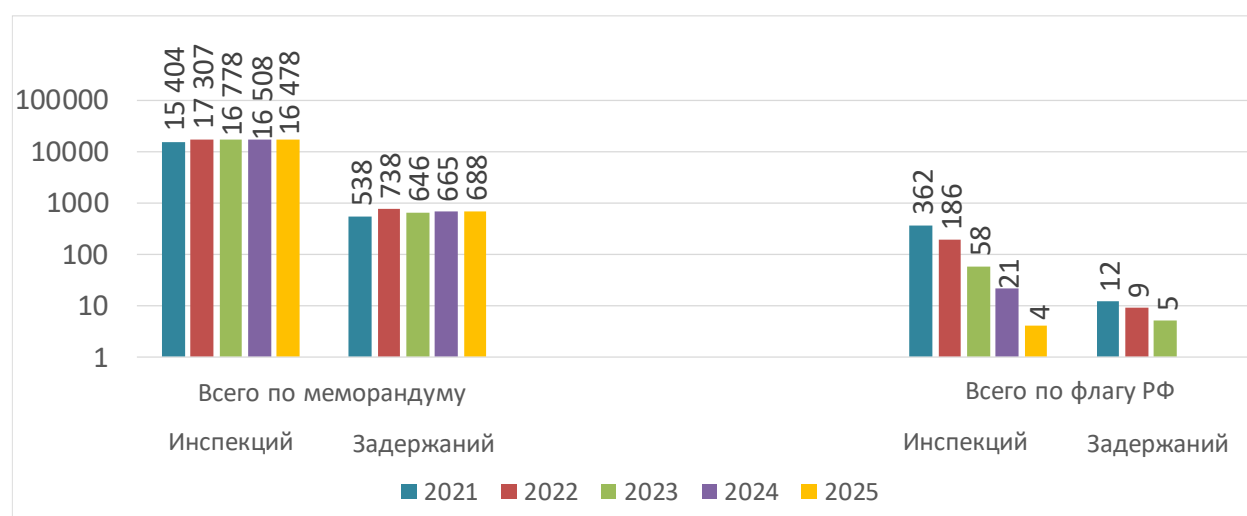


Рисунок 10

В среднем процент инспекций с несоответствиями на российских судах в 2025 году составил 86,4%.

Из 18 государств, где инспектировались российские суда в 2025 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, 2025 г.

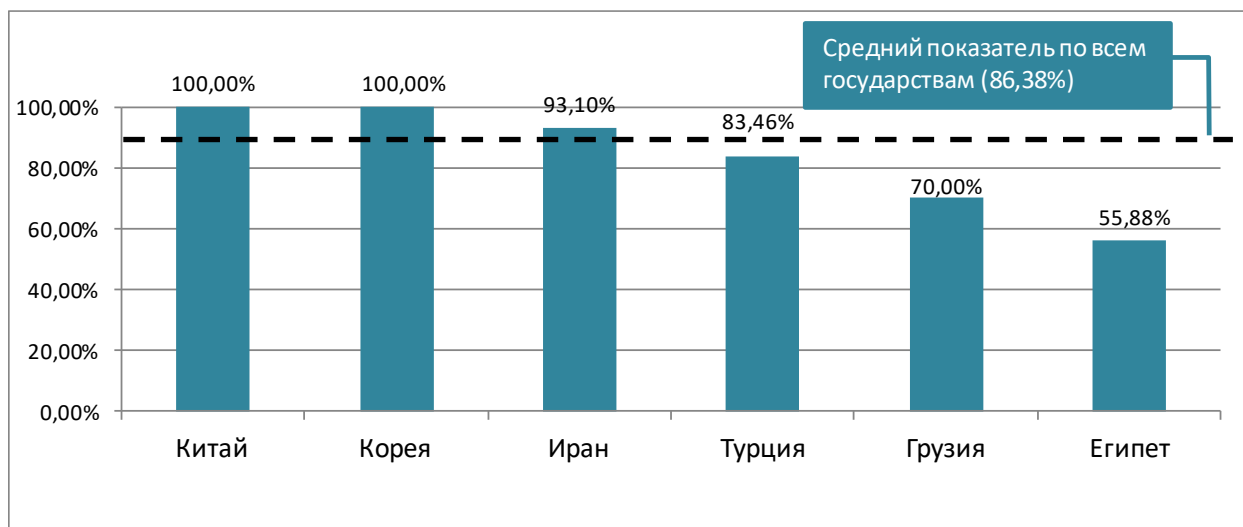


Рисунок 11

Наибольшее соотношение инспекций с замечаниями на российских судах к общему числу инспекций наблюдается в Китае и Корее (по 100% инспекций), а также в Иране (93% инспекций).

В ретроспективе пятилетнего периода наибольшее суммарное количество задержаний судов под флагом России зарегистрировано в портах Кореи, за счет показателей 2025, а также 2024 и 2023 гг., при этом в 2021 и 2022 годах задержания отсутствовали. По итогам 2025 года зарегистрировано 7 задержаний судов под флагом России, что является максимальным показателем как по Корее, так и по остальным государствам порта в ретроспективе пятилетнего периода (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 2021—2023 гг. в портах Турции отсутствовали задержанные суда под российским флагом. По итогам 2025 года зарегистрировано пять задержаний российских судов, что является вторым показателем после максимального за 2025 год и третьим после максимального — по всем государствам порта за пятилетний период.

По результатам 2025 года зарегистрировано 3 задержания судов под флагом России в портах Китая, что является вторым после максимального показателя по государству за пятилетний период. Показатель 2025 года превышает значения 2021, 2022 и 2024 гг. В связи со значительным количеством задержаний по итогам 2023 и 2025 гг., суммарное количество задержаний за период 2021—2025 гг. является вторым после максимального среди всех государств.

По итогам 2025 года зарегистрировано 1 задержание судна под флагом России в порту Египта; в предыдущие 4 года задержаний не регистрировалось.

Государства, наиболее часто задерживавшие российские суда, 2021—2025 гг.

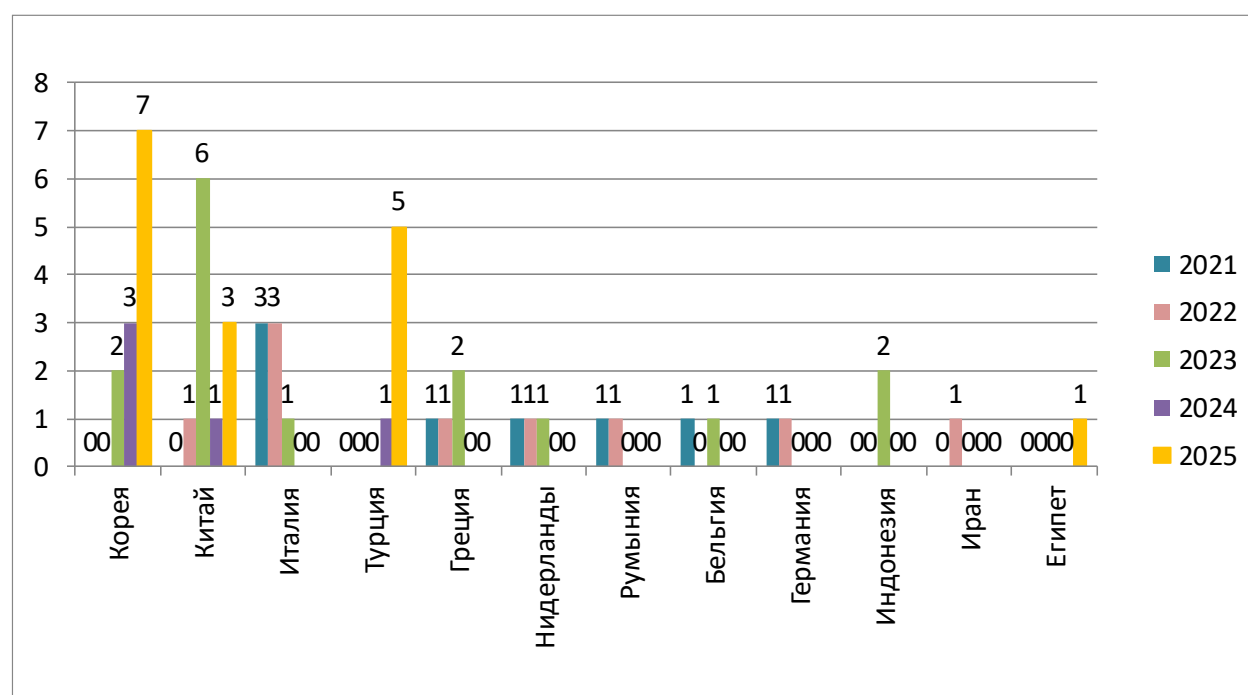


Рисунок 12

После зарегистрированных существенных значений по количеству задержаний российских судов в портах Италии по итогам 2021 и 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 и 2025 гг.

Аналогичное отсутствие задержаний на протяжении последних двух лет наблюдается по Греции, Нидерландам, Бельгии и Индонезии. Задержаний

российских судов в портах Румынии, Германии и Ирана не зарегистрировано на протяжении последних трех лет.

В ретроспективе пятилетнего периода на российских судах зарегистрировано по 2 задержания в портах Греции и Индонезии (по итогам 2023 года), при этом по остальным государствам порта (Нидерланды, Румыния, Бельгия, Германия и Иран), попавшим в перечень государств, наиболее часто задерживавших российские суда в 2021—2025 гг., количество задержаний за каждый год пятилетнего периода не превышает 1 задержания.

Суммарное количество задержаний российских судов за пятилетний период в портах Греции составляет 4 задержания, в портах Нидерландов — 3 задержания, в портах Румынии, Бельгии, Германии и Индонезии — по 2 задержания, в портах Ирана и Египта — по 1 задержанию.

Показатели процентного соотношения количества задержаний к количеству проведенных инспекций отличаются от показателей по абсолютному количеству задержаний. Средний показатель инспекций с задержаниями по государствам в 2025 году составил 2,76%. 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 2025 году, кроме Турции: Корея (11,3% — 7 инспекций с задержанием, из всего 62 инспекций), Китай (3,2% — 3 инспекции, которые привели к задержанию, из всего 95 инспекций), Египет (2,9% — 1 инспекция с задержанием из всего 34 инспекций).

Государства с наибольшим процентом инспекций с задержаниями, 2025 г.

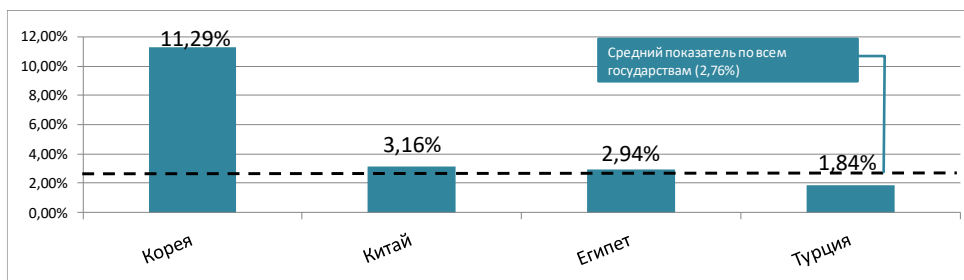


Рисунок 13

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 2021 по 2025 гг. Так, за 2025 год на российских судах выявлено 2 918 несоответствий, что на 22% больше (или на 531 несоответствие больше), чем в предыдущем году. При этом количество инспекций в 2025 году снизилось на 14% (на 95 инспекций) относительно показателя 2024 года.

Количество недостатков, выявленных на российских судах в иностранных портах в период с 2021 по 2025 гг., колеблется от менее чем 2 400 (в 2022 году) до 2 900 (в 2025 году), таким образом показатель 2025 года является максимальным за пятилетний период.

По итогам 2025 года показатель количества недостатков, зафиксированных в иностранных портах на российских судах, демонстрирует рост относительно среднего значения 2021—2024 гг. на 20%. Вследствие роста показателя по итогам 2023 и 2025 гг., среднегодовая динамика показателя характеризуется ростом в среднем на 4% в год.

Количество недостатков, выявленных на российских судах за рубежом, 2021—2025 гг.

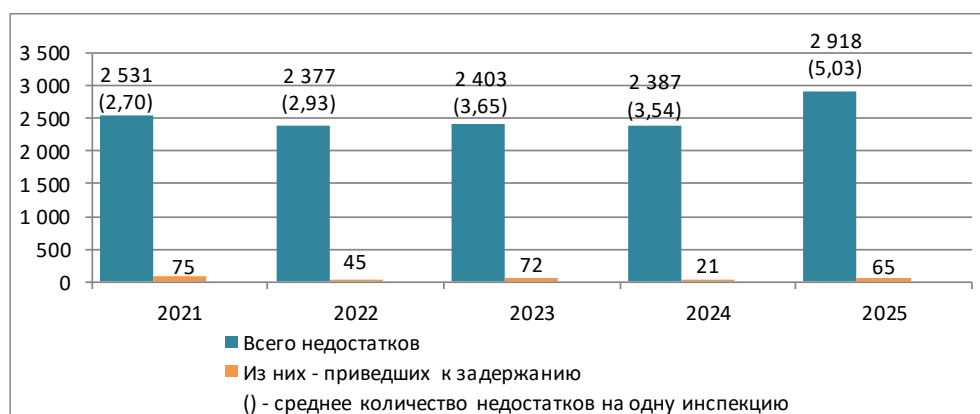


Рисунок 14

В соответствии с данными, представленными на Рисунке 14, среднее количество несоответствий на 1 инспекцию колеблется от 2,7 (в 2021 году) до 5,0 (в 2025 году). В ретроспективе пятилетнего периода показатель среднего количества несоответствий на 1 инспекцию в 2025 году

демонстрирует максимальный показатель, превышая на 57% среднее значение за период 2021—2024 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	460	15,76%	1	0,22%	1,54%
Средства борьбы с пожаром	448	15,35%	20	4,46%	30,77%
Спасательные средства	294	10,08%	12	4,08%	18,46%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	219	7,51%	0	0,00%	0,00%
Условия жизни и труда - Условия труда	210	7,20%	1	0,48%	1,54%
Аварийные системы	163	5,59%	5	3,07%	7,69%
Водонепроницаемость/герметичность	141	4,83%	3	2,13%	4,62%
Остойчивость, конструкция и оборудование	141	4,83%	6	4,26%	9,23%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	129	4,42%	4	3,10%	6,15%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	113	3,87%	0	0,00%	0,00%
Радиооборудование	77	2,64%	2	2,60%	3,08%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	75	2,57%	2	2,67%	3,08%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	73	2,50%	3	4,11%	4,62%
МКУБ	56	1,92%	5	8,93%	7,69%

Категория недостатков	Кол-во (а)	Процент от общего кол-ва (а/Всего(а))	Кол-во недостатков, приведших к задержанию (b)	Процент от всех недостатков по категории (b/a)	Процент от общего кол-ва недостатков, приведших к задержанию (b/Всего(b))
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	52	1,78%	0	0,00%	0,00%
Условия жизни и труда - Условия жизни	42	1,44%	0	0,00%	0,00%
ОСПС	31	1,06%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	31	1,06%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	27	0,93%	0	0,00%	0,00%
Сигналы тревоги	23	0,79%	0	0,00%	0,00%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	23	0,79%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	20	0,69%	1	5,00%	1,54%
Грузовые операции, включая оборудование	19	0,65%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	14	0,48%	0	0,00%	0,00%
Опасные грузы	10	0,34%	0	0,00%	0,00%
Другое	10	0,34%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	8	0,27%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - минимальные требования к морякам	6	0,21%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - условия найма	2	0,07%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение II	1	0,03%	0	0,00%	0,00%
Всего	2 918		65	2,23%*	

* 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» (15,76%), «Средства борьбы с пожаром» (15,35%), «Спасательные средства» (10,08%), «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» (7,51%), «Условия жизни и труда - Условия труда» (7,20%), «Аварийные системы» (5,59%), «Водонепроницаемость/герметичность» и «Остойчивость, конструкция и оборудование» (по 4,83%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (4,42%). Эти категории несоответствий в сумме составляют 76% всех несоответствий, обнаруженных на судах под флагом Российской Федерации в 2025 году.

Категории несоответствий, выявленных на российских судах за рубежом в 2025 году

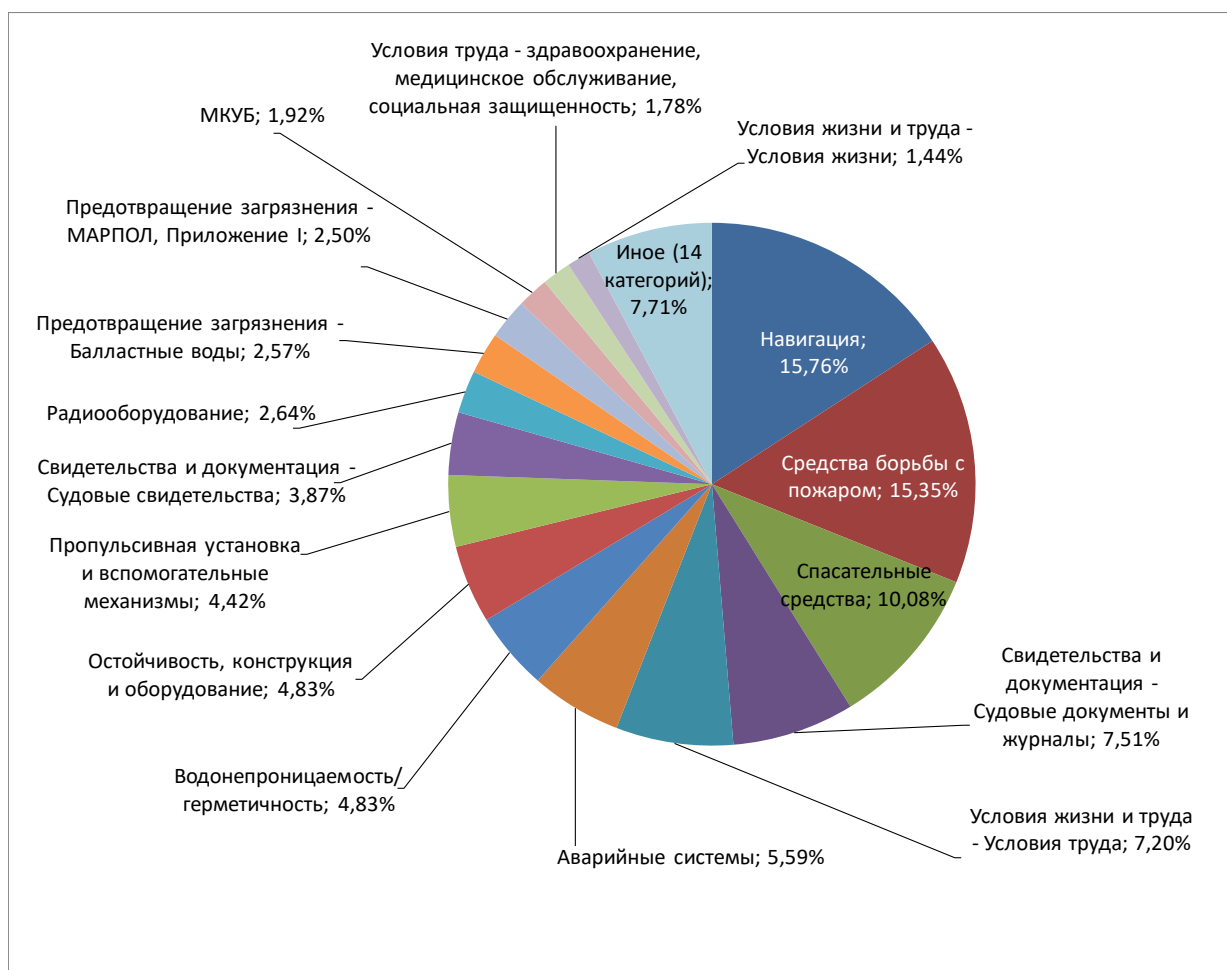


Рисунок 15

Основные недостатки по категориям в ретроспективе 2021—2025 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, 2021—2025 гг.

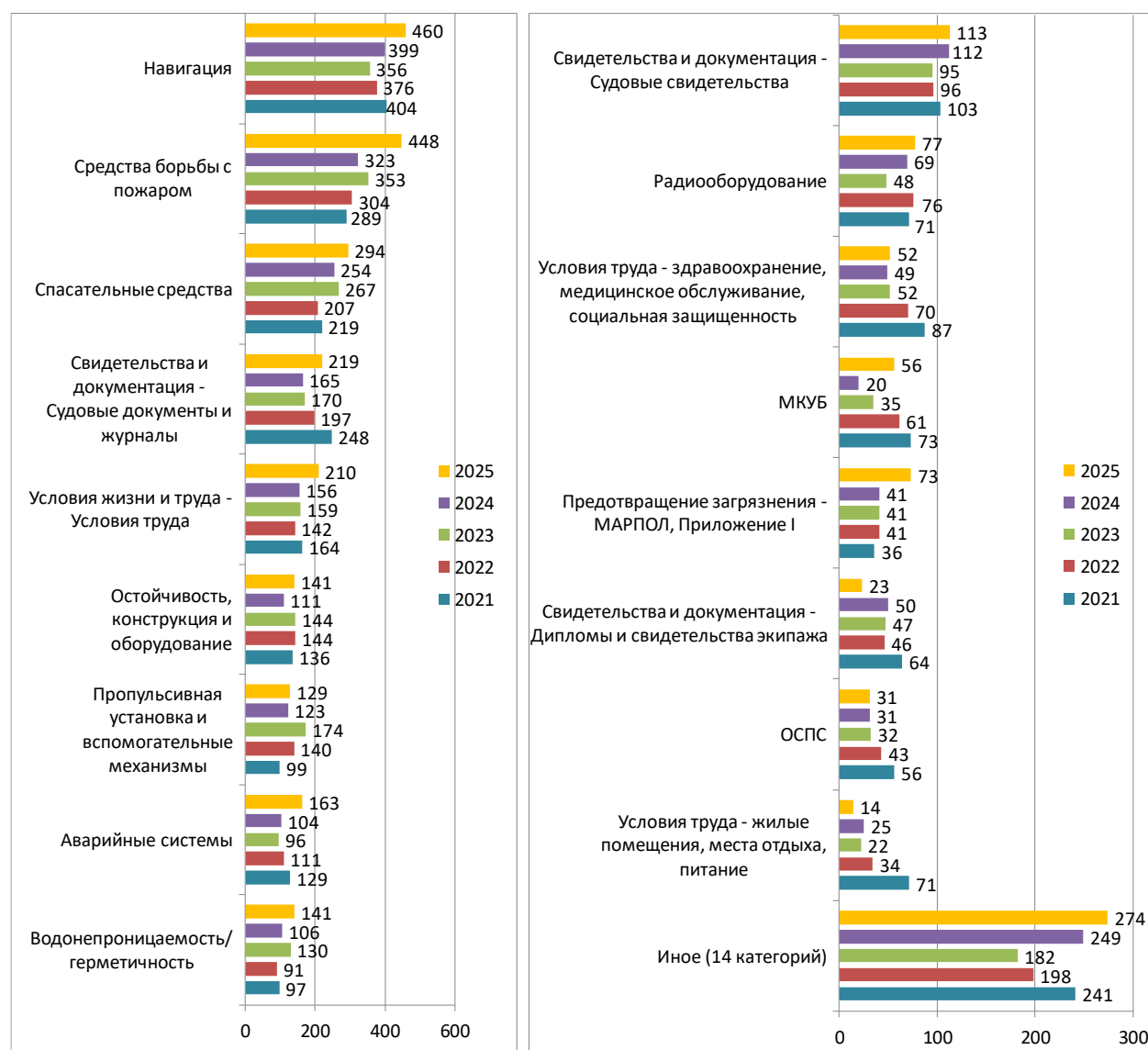


Рисунок 16

По итогам 2025 года рост количества несоответствий по сравнению со средним показателем 2021—2024 гг. наблюдается по большинству категорий

(по 13 категориям из 18 представленных на Рисунке 16). Наибольшее превышение показателя 2025 года над среднегодовым значением предыдущих четырех лет зарегистрировано по категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» (на 84%). Существенный рост показателя наблюдается также по категориям «Аварийные системы» (на 48%), «Средства борьбы с пожаром» (на 41%) и «Условия жизни и труда - Условия труда» (на 35%). По категории «Водонепроницаемость/ герметичность» аналогичное превышение значение составило 33%.

Наиболее существенный среднегодовой темп повышения показателя в ретроспективе пятилетнего периода 2021—2025 гг. наблюдается по категориям «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» (в среднем на 23% в год), «МКУБ» (в среднем на 20% в год), «Водонепроницаемость/герметичность» и «Средства борьбы с пожаром» (в среднем по 13% в год по каждой категории). По категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» ежегодная динамика роста показателя составила в среднем 10% в год, по категориям «Аварийные системы» и «Спасательные средства» — в среднем по 9% в год по каждой категории.

По итогам 2025 года значительное превышение показателей относительно значений 2024 года наблюдается по категориям «МКУБ» (рост на 180%), «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» (рост на 78%) и «Аварийные системы» (рост на 57%). По категории «Средства борьбы с пожаром» аналогичное превышение составило 39%, по категории «Условия жизни и труда - Условия труда» — 35%, по категориям «Водонепроницаемость/ герметичность» и «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» — по 33% по каждой категории.

В 2025 году показатели количества несоответствий демонстрируют максимальные значения за пятилетний период 2021—2025 гг. по девяти категориям («Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I», «Радиооборудование», «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства», «Водонепроницаемость/ герметичность», «Аварийные системы», «Условия жизни и труда - Условия труда», «Спасательные средства», «Средства борьбы с пожаром», «Навигация»). По трем категориям («Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание», «ОСПС» и «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа»)

показатели 2025 года являются минимальными в ретроспективе пятилетнего периода.

По итогам 2025 года наиболее значительное снижение показателей количества несоответствий в сравнении со среднегодовыми значениями 2021—2024 гг. зарегистрировано по категориям «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» (на 63%) и «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (на 56%). Аналогичное сокращение показателя 2025 года по категории «ОСПС» составило 23%, по категории «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — 19%, по категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 4%.

Ежегодный темп снижения показателя в ретроспективе пятилетнего периода по категории «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» составил в среднем 29% в год, по категории «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» — в среднем 18% в год, по категории «ОСПС» — в среднем 13% в год. По категории «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» среднегодовой темп снижения составил 11% в год.

В 2025 году значительное снижение показателей относительно значений 2024 года наблюдается по категориям «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (на 54%) и «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» (на 44%).

Из выявленных за отчетный период несоответствий 2,2% 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 2025 году

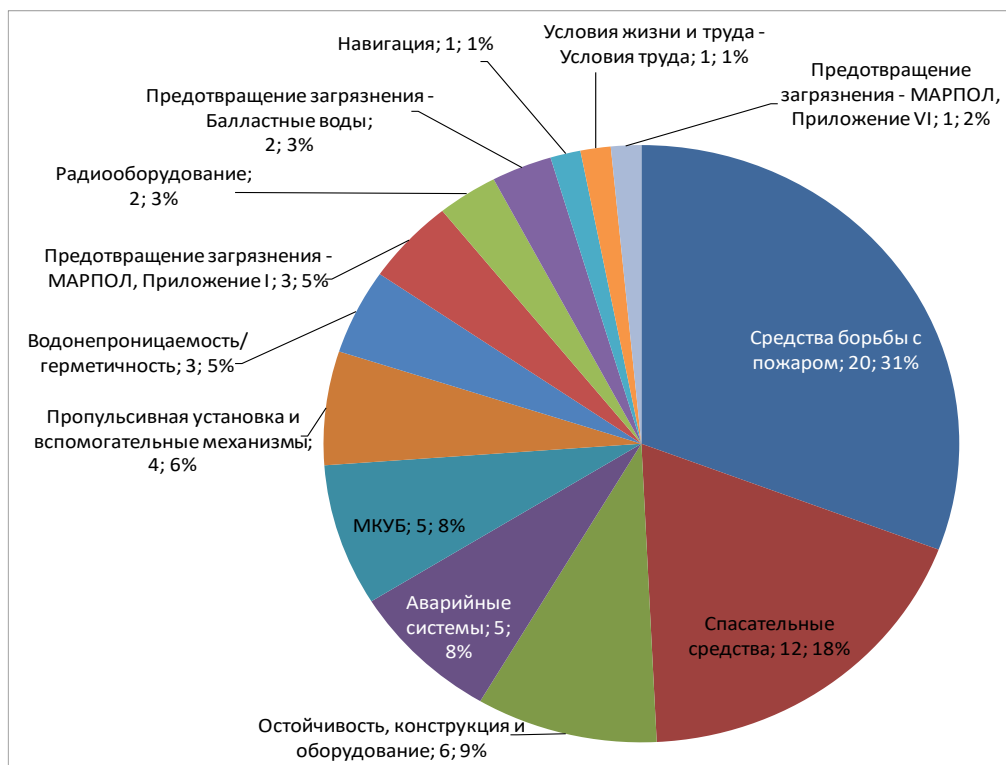


Рисунок 17

Суммарно около 80% серьезных несоответствий было выявлено в категориях: «Средства борьбы с пожаром» (31%), «Спасательные средства» (18%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (9%), «Аварийные системы» и «МКУБ» (по 8%), «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (6%).

В 2025 году первое место среди всех несоответствий, приведших к задержаниям, занимают несоответствия в категории «Средства борьбы с пожаром». Категории «Спасательные средства» и «Остойчивость, конструкция и оборудование» занимают второе и третье места, соответственно.

На Рисунке 18 представлено общее количество несоответствий, приведших к задержаниям российских судов, в ретроспективе 2021—2025 гг. В ретроспективе пятилетнего периода наибольшее количество несоответствий, приведших к задержаниям, зарегистрировано по категориям: «Средства борьбы с пожаром», «МКУБ», «Спасательные средства», «Аварийные системы», «Навигация».

Количество основных недостатков, ставших причиной задержания российских судов за рубежом, 2021—2025 гг.

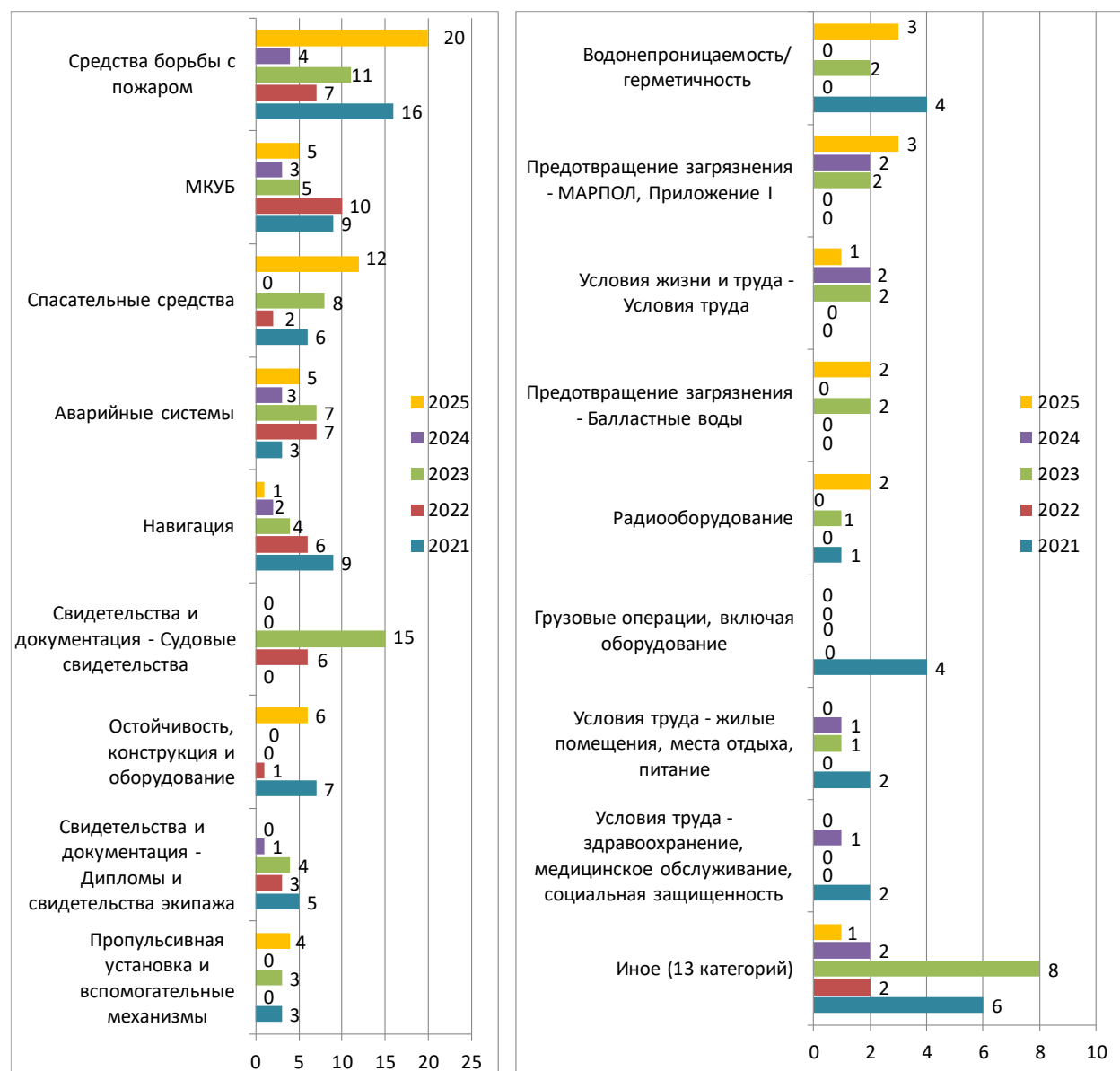


Рисунок 18

В 2025 году задержания не регистрировались по 5 категориям: «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность», «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание», «Грузовые операции, включая оборудование», «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа», «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства». По категории «Грузовые операции, включая оборудование» задержания отсутствуют четвертый год подряд, по категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — второй год подряд.

По итогам 2025 года по 6 категориям показатели количества недостатков, ставших причиной задержания российских судов за рубежом, демонстрируют максимальные значения («Радиооборудование», «Предотвращение загрязнения - Балластные воды», «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I», «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», «Спасательные средства» и «Средства борьбы с пожаром»).

С учетом нулевых значений за различные периоды предыдущих 4 лет, показатели 2025 года демонстрируют превышение над среднегодовыми значениями 2021—2024 гг. по категориям «Радиооборудование», «Предотвращение загрязнения - Балластные воды», «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» и «Остойчивость, конструкция и оборудование». Существенный рост показателя по итогам 2025 года по сравнению со среднегодовым значением предыдущих четырех лет наблюдается по категории «Спасательные средства» (в 3 раза). По категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» наблюдается аналогичное повышение показателя 2025 года в 2,7 раза, по категории «Водонепроницаемость/герметичность» — в 2 раза. По категории «Средства борьбы с пожаром» превышение значения 2025 года над среднегодовым показателем 2021—2024 гг. составило в 2,1 раза.

С учетом существенного роста в 2025 году, среднегодовой темп роста показателя в ретроспективе пятилетнего периода 2021—2025 гг. по категории «Средства борьбы с пожаром» составил 84% в год. Аналогичный рост по категории «Аварийные системы» составил в среднем 36% в год в связи с повышениями показателей по итогам 2022, 2023 и 2025 гг.

Наиболее существенный рост показателя по итогам 2025 года относительно значения 2024 года зарегистрирован по категории «Средства борьбы с пожаром» (превышение в 5 раз). По категориям «МКУБ» и «Аварийные системы» аналогичный рост составил 67% по каждой категории.

Среди ненулевых показателей, значение 2025 года является минимальным за пятилетний период по категории «Навигация». На протяжении 5 последних лет показатель по данной категории демонстрировал стабильное снижение, в среднем на 42% в год. Показатель за отчетный период демонстрирует сокращение относительно среднегодового

значения предыдущих 4 лет на 81% и относительно значения 2024 года — на 50%.

Несмотря на рост по итогам 2025 года относительно 2024 года, показатель по категории «МКУБ» в пятилетнем периоде демонстрирует тенденцию к снижению, в среднем на 3% в год. В связи с высокими показателями 2021—2022 гг., значение 2025 года показывает снижение относительно среднегодового значения 2021—2024 гг. на 26%.

Несоответствия, за которые суда под российским флагом были задержаны в 2025 году в иностранных портах, в категории «Средства борьбы с пожаром» распределены как представлено на Рисунке 19.

Категория «Средства борьбы с пожаром» — задержания российских судов за рубежом, 2025 г.



Рисунок 19

Наибольшее количество несоответствий, за которые суда под российским флагом были задержаны в иностранных портах, зарегистрировано по «Системе сигнализации обнаружения пожара» и «Предотвращению пожара» (по 15% от общего количества несоответствий, приведших к задержанию в категории «Средства борьбы с пожаром»). По подкатегориям «Стационарные установки пожаротушения», «Пожарные

насосы, магистрали и вентили», «Вентиляция, быстрозакрывающиеся устройства, средства управления», «Скопление масла в МО», «Другое (Пожаробезопасность)» зарегистрировано по 2 несоответствия (по 10%), приведших к задержаниям.

Несоответствия, за которые суда под российским флагом были задержаны в иностранных портах в 2025 году, в категории «Спасательные средства» распределились как представлено на Рисунке 20. Наибольшее количество несоответствий зарегистрировано по подкатегории «Спускоподъёмные устройства спасательных средств» (33% от общего количества несоответствий, приведших к задержанию в категории «Спасательные средства»). По подкатегориям «Надувные спасательные плоты» и «Спускоподъёмные устройства дежурных шлюпок» зарегистрировано по 2 несоответствия (по 17%), приведших к задержанию.

Категория «Спасательные средства» — задержания российских судов за рубежом, 2025 г.

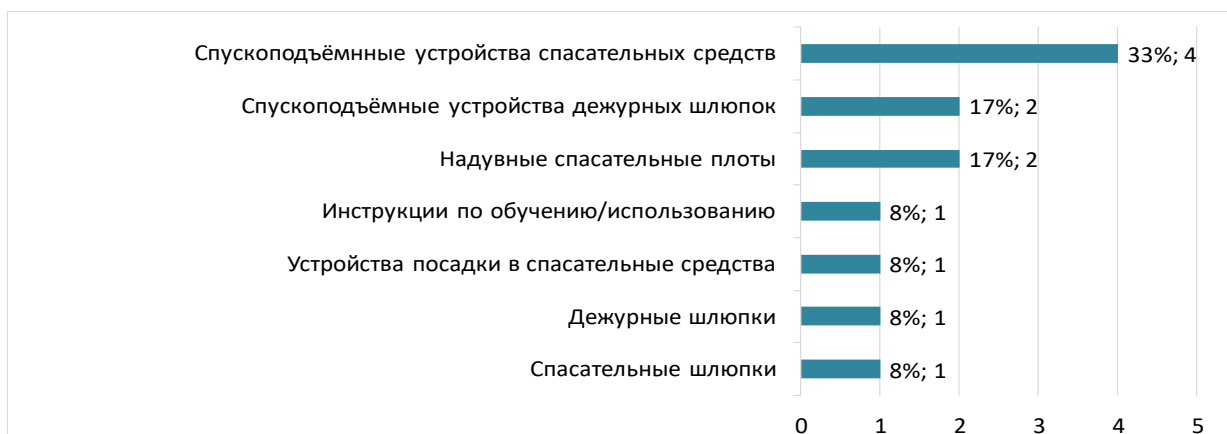


Рисунок 20

Из 16 зарегистрированных задержаний российских судов в иностранных портах: 14 (87,5%) судов на момент задержания зарегистрированы в международном реестре, 2 судна (12,5%) зарегистрированы в государственном реестре (Рисунок 21).

Количество задержанных российских судов за рубежом по реестрам, 2021—2025 гг.

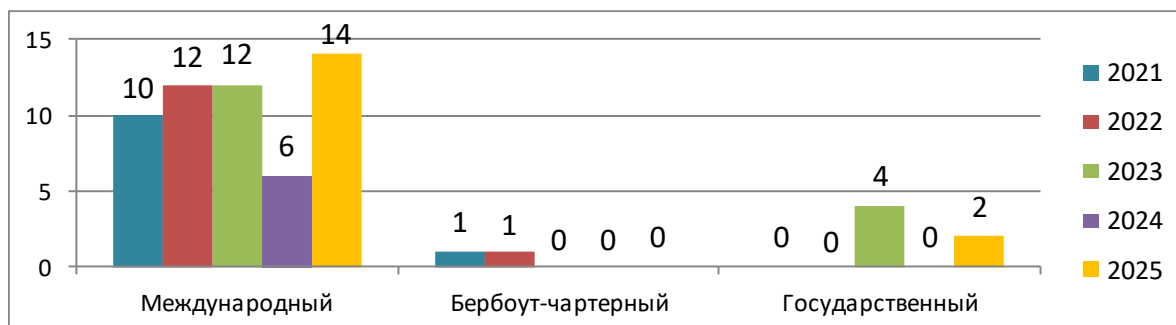


Рисунок 21

В отношении задержанных в 2025 году в иностранных портах российских судов необходимо отметить следующие факты:

- большинство случаев задержаний зарегистрированы в портах Токийского меморандума;
- в 6 случаях из 16 (38%) в отношении задержанного судна осуществлялся осмотр в российском порту менее чем за 90 дней до задержания;
- во всех 16 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 2025 года четвертый год подряд оказывается в списке «серых» флагов Токийского меморандума вследствие все еще низкого количества инспекций российских судов в период 2023—2025 гг. при сохраняющемся уровне задержаний и соответствующего сохранения уровня задержаний по флагу за трехлетний период. По итогам 2025 года Российская Федерация второй год подряд остается в списке «серых» флагов Парижского меморандума вследствие значительного снижения судозаходов после 2022 года при значительном количестве задержаний в европейских портах за период 2023—2025 гг.;
- в 2025 году показатели количества инспекций и количества инспекций с замечаниями показали снижение до минимальных значений в

ретроспективе 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 и по итогам 2025 года; за 2025 год задержано 16 судов, что соответствует максимальному значению за пятилетний период и показателю 2023 года;
- среднее количество несоответствий на 1 инспекцию колеблется от 2,7 (в 2021 году) до 5,0 (в 2025 году). В ретроспективе пятилетнего периода показатель 2025 года демонстрирует максимальное значение;
- на протяжении пяти лет основными категориями, по которым выявляется наибольшее количество несоответствий, остаются следующие: «Навигация», «Средства борьбы с пожаром», «Спасательные средства»;
- в 38% случаев задержанные российские суда подвергались осмотру в российском порту менее чем за 90 дней до задержания.

2. Контроль российских судов в российских портах

2.1. Сводные данные по российским портам

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

Таблица 4

Порты / терминалы	Судозаходов		Осммотров						
	всего	инд. судов	всего	контр. осмотров	осмотров	с недостатками		отказов в выдаче разрешения на выход из порта	
						кол-во	%	кол-во	%
Азов	1 904	491	424	146	278	266	95,68%	6	2,16%
Александровск-Сахалинский	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Амдерма	3	3	1	0	1	0	0,00%	0	0,00%
Анадырь	42	18	4	0	4	3	75,00%	0	0,00%
Анапа	174	74	82	32	50	30	60,00%	1	2,00%
Архангельск	2 547	455	609	249	360	313	86,94%	38	10,56%
Астрахань	2 714	546	750	284	466	347	74,46%	1	0,21%
Беломорск	341	138	39	7	32	20	62,50%	0	0,00%
Беринговский	18	12	0	0	0	0	-	0	-
Большой Камень	142	37	18	7	11	11	100,00%	0	0,00%
Бошняково	2	2	10	5	5	5	100,00%	0	0,00%
Ванино	879	76	41	8	33	10	30,30%	0	0,00%
Варандей	79	9	0	0	0	0	-	0	-
Витино	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Владивосток	3 201	636	1 539	841	698	682	97,71%	19	2,72%
Восточный	920	174	68	31	37	31	83,78%	0	0,00%
Выборг	89	32	7	1	6	2	33,33%	0	0,00%
Высоцк	329	86	20	0	20	1	5,00%	0	0,00%
Геленджик	197	122	51	13	38	17	44,74%	2	5,26%
Де-Кастри	27	16	4	1	3	1	33,33%	0	0,00%
Диксон	37	29	11	1	10	1	10,00%	0	0,00%
Дудинка	696	161	29	9	20	14	70,00%	1	5,00%
Евпатория	15	12	6	1	5	5	100,00%	0	0,00%
Ейск	624	196	122	68	54	53	98,15%	0	0,00%
Зарубино	933	121	165	73	92	91	98,91%	0	0,00%
Кавказ	3 714	558	73	30	43	43	100,00%	5	11,63%
Калининград	1 358	175	563	293	270	244	90,37%	4	1,48%
Кандалакша	34	25	3	0	3	1	33,33%	0	0,00%
Кемь	2	2	6	0	6	4	66,67%	0	0,00%
Керчь	531	133	186	105	81	81	100,00%	1	1,23%

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	1 215	209	226	126	100	87	87,00%	1	1,00%
Крабозаводск	347	36	27	15	12	12	100,00%	0	0,00%
Красногорск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Кронштадт	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Курильск	339	34	7	1	6	4	66,67%	0	0,00%
Ломоносов	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Магадан	230	48	47	14	33	30	90,91%	1	3,03%
Малокурильское	508	62	61	27	34	31	91,18%	0	0,00%
Махачкала	149	52	58	23	35	23	65,71%	0	0,00%
Мезень	12	8	4	1	3	2	66,67%	0	0,00%
Москальво	12	9	0	0	0	0	-	0	-
Мурманск	2 701	431	913	472	441	358	81,18%	2	0,45%
Набиль	29	10	2	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Нарьян-Мар	32	14	6	1	5	5	100,00%	0	0,00%
Находка	2 284	394	479	229	250	234	93,60%	12	4,80%
Находка-нефтепорт	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Невельск	365	75	89	43	46	36	78,26%	0	0,00%
Николаевск-на-Амуре	500	103	89	11	78	14	17,95%	0	0,00%
Новороссийск	903	271	390	170	220	187	85,00%	3	1,36%
Ольга	46	12	7	3	4	3	75,00%	0	0,00%
Оля	326	163	55	26	29	20	68,97%	0	0,00%
Онега	19	12	18	7	11	8	72,73%	0	0,00%
Охотск	153	44	33	3	30	7	23,33%	0	0,00%
Певек	110	67	19	8	11	8	72,73%	0	0,00%
Петропавловск-Камчатский	2 059	476	835	262	573	390	68,06%	23	4,01%
Пластун	545	42	55	22	33	31	93,94%	0	0,00%
Поронайск	0	0	51	27	24	21	87,50%	1	4,17%
Посьет	13	9	3	0	3	2	66,67%	0	0,00%
Пригородное	10	8	9	4	5	3	60,00%	0	0,00%
Приморск	169	54	22	2	20	4	20,00%	0	0,00%
Приморско-Ахтарск	5	4	5	1	4	4	100,00%	0	0,00%
Провидения	29	15	2	0	2	2	100,00%	0	0,00%
Ростов-на-Дону	4 323	764	578	121	457	351	76,81%	26	5,69%
Рудная Пристань	26	8	11	6	5	5	100,00%	0	0,00%
Сабетта	317	88	141	54	87	62	71,26%	0	0,00%
Санкт-Петербург	3 057	604	906	381	525	315	60,00%	7	1,33%
Светлая	88	14	10	6	4	4	100,00%	0	0,00%
Севастополь	263	130	349	32	317	49	15,46%	3	0,95%
Северо-Курильск	335	77	32	7	25	21	84,00%	0	0,00%
Славянка	1 047	146	60	4	56	51	91,07%	0	0,00%
Советская Гавань	277	98	93	39	54	43	79,63%	0	0,00%
Соловки	137	49	14	2	12	9	75,00%	0	0,00%
Сочи	127	87	258	61	197	65	32,99%	17	8,63%
Таганрог	309	147	42	0	42	40	95,24%	0	0,00%
Тамань	503	97	39	15	24	14	58,33%	1	4,17%
Темрюк	708	186	121	57	64	60	93,75%	1	1,56%
Тикси	46	28	14	0	14	4	28,57%	0	0,00%

Порты / терминалы	Судозаходов		Осммотров						
	всего	инд. судов	всего	контр. осмотров	осмотров	с недостатками		отказов в выдаче разрешения на выход из порта	
						кол-во	%	кол-во	%
Туапсе	263	53	49	13	36	27	75,00%	7	19,44%
Углегорск	2	2	0	0	0	0	-	0	-
Усть-Луга	1 445	190	49	7	42	6	14,29%	1	2,38%
Феодосия	57	15	4	0	4	1	25,00%	0	0,00%
Хатанга	28	12	22	11	11	11	100,00%	0	0,00%
Холмск	1 112	76	120	71	49	45	91,84%	0	0,00%
Чажма	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Шахтерск	97	31	56	30	26	26	100,00%	0	0,00%
Эвбекинот	18	10	2	0	2	2	100,00%	0	0,00%
Южно-Курильск	1 671	97	77	28	49	46	93,88%	0	0,00%
Ялта	157	80	168	88	80	77	96,25%	0	0,00%
Всего по России	51 075	4 809	11 558	4 737	6 821	5 136	75,30%	184	2,70%

Сведения о судозаходе / индивидуальном судозаходе во временном интервале с 2021 по 2025 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, 2021—2025 гг.

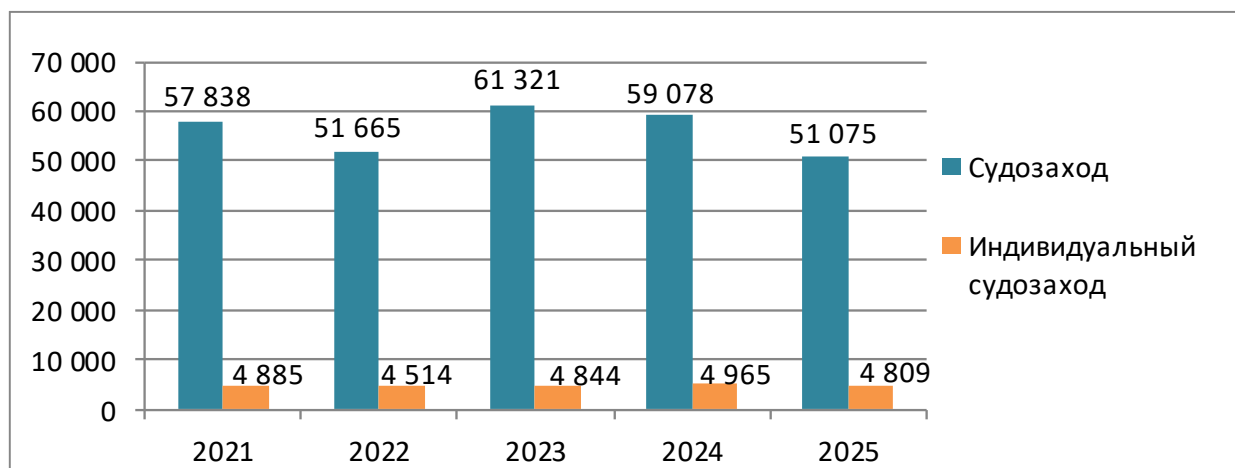


Рисунок 22

В ретроспективе пятилетнего периода показатель количества зарегистрированных судозаходов демонстрировал снижения по итогам 2022 года и затем за периоды 2024 и 2025 гг. Среднегодовой темп снижения показателя в ретроспективе пятилетнего периода составил 2% в год.

Показатель 2025 года является минимальным за период 2021—2025 гг., демонстрируя снижение относительно среднего показателя 2021—2024 гг. на 11% (на 6 401 судозаход) и сокращение на 17% (на 10 246 судозаходов) относительно максимального значения за пятилетний период 2023 года.

В ретроспективе пятилетнего периода количество индивидуальных судов под российским флагом, заходящих в российские порты, демонстрировало стабильный рост с 2022 года, сменившийся снижением по итогам 2025 года. Показатель 2025 года является вторым после минимального за 5 лет, соответствуя среднему показателю за период 2021—2024 гг.

Всего на российских судах в российских портах в 2025 году проведено менее 7 тыс. осмотров. Из них 75% — осмотры с недостатками (выявленными несоответствиями конвенционным требованиям). Зарегистрировано 184 случая отказа судну в разрешении на выход из порта, что составляет 2,7% от количества осмотров (Рисунок 23).

Осмотры российских судов в российских портах, 2021—2025 гг.



Рисунок 23

В пятилетнем периоде наблюдается постепенное снижение количества осмотров, показатель по итогам 2025 года достиг минимального значения за 5 лет. В 2025 году проведено на 8% (на 616) осмотров меньше, чем в среднем за 2021—2024 гг.

Процент осмотров с несоответствиями демонстрировал снижения по итогам 2022 и 2024 гг., при этом показатель 2025 года является вторым после максимального за пятилетний период, демонстрируя повышение на 2%.

Максимальное количество отказов в выдаче разрешения на выход из порта за период 2021—2025 гг. в арифметическом выражении (184 отказа) зарегистрировано в 2025 году. Показатель за отчетный период превышает среднегодовое значение 2021—2024 гг. на 21% (на 33 отказа) и минимальное значение за пятилетний период 2024 года — на 34% (на 47 отказов).

Показатель количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта в процентном выражении за период 2021—2024 гг. демонстрировал смешанную динамику вокруг значения в 2%, однако по итогам 2025 года вырос до максимального значения за пятилетний период и составил 2,7%. Показатель 2025 года превышает среднегодовое значение предыдущих четырех лет на 33% (Рисунок 23).

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 2025 год. Данные за 2021—2024 гг. представлены справочно.

В 2025 году в российских портах зарегистрировано менее 1 700 осмотров без недостатков, составивших 25% 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 2025 года значение демонстрирует отклонение в меньшую сторону на 13% (248 осмотров) от среднего показателя 2021—2024 гг., являясь минимальным за последние 5 лет.

В относительных значениях показатель 2025 года является вторым после минимального за пятилетний период, зарегистрированного в 2023 году, демонстрируя снижение относительно максимального значения, зарегистрированного в 2022 году, на 2,7 процентных пункта. В ретроспективе пятилетнего периода показатель оставался на уровне 26—27% в 2021, 2022 и 2024 гг., показав снижения по итогам 2023 и 2025 гг.

Осмотры российских судов в российских портах
без недостатков, 2021—2025 гг.

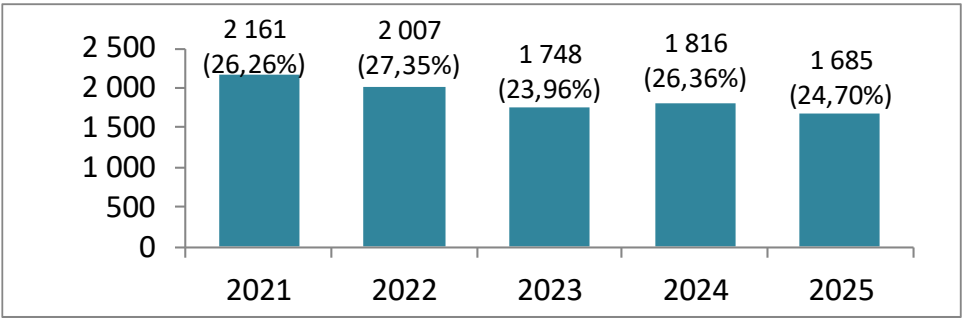


Рисунок 24

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 2025 году приведены в Таблице 5 и на Рисунках 25А и 25Б.

Таблица 5

Порты / терминалы	всего
Азов	1
Диксон	1
Дудинка	22
Находка	2

Порты / терминалы	всего
Охотск	1
Певек	1
Сабетта	1

Всего за 2025 год зафиксировано 29 случаев использования функции регистрации непроведения осмотра в ИСГС.

Использование функции непроведения осмотра, 2025 г.
по АМП

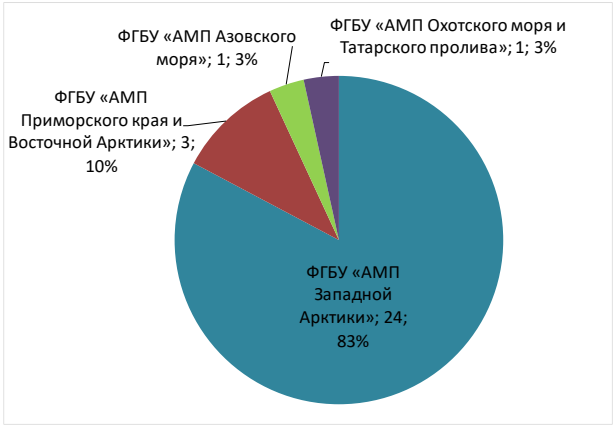


Рисунок 25А

по видам причин

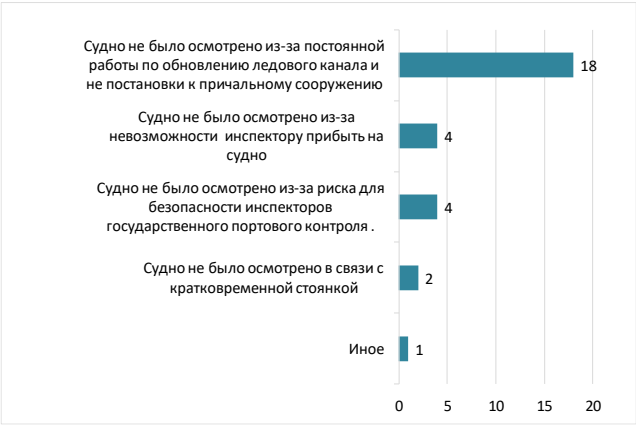


Рисунок 25Б

В ретроспективе пятилетнего периода количество недостатков колеблется от 24 до 30 тыс. в год, при этом минимальное количество выявленных недостатков зафиксировано в 2024 году, а максимальное — в 2021 году (Рисунок 26). В 2025 году выявлено 24,5 тыс. несоответствий конвенционным требованиям (недостатков), что ниже среднегодового показателя 2021—2024 гг. на 9% (на 2,3 тыс. недостатков). С 2021 года наблюдается сокращение количества выявленных несоответствий, в среднем на 5% в год. Значение 2025 года является вторым после минимального за 5 лет, демонстрируя сокращение от максимального показателя 2021 г. на 19% (на 5,9 тыс. недостатков).

Количество недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 2021—2025 гг.

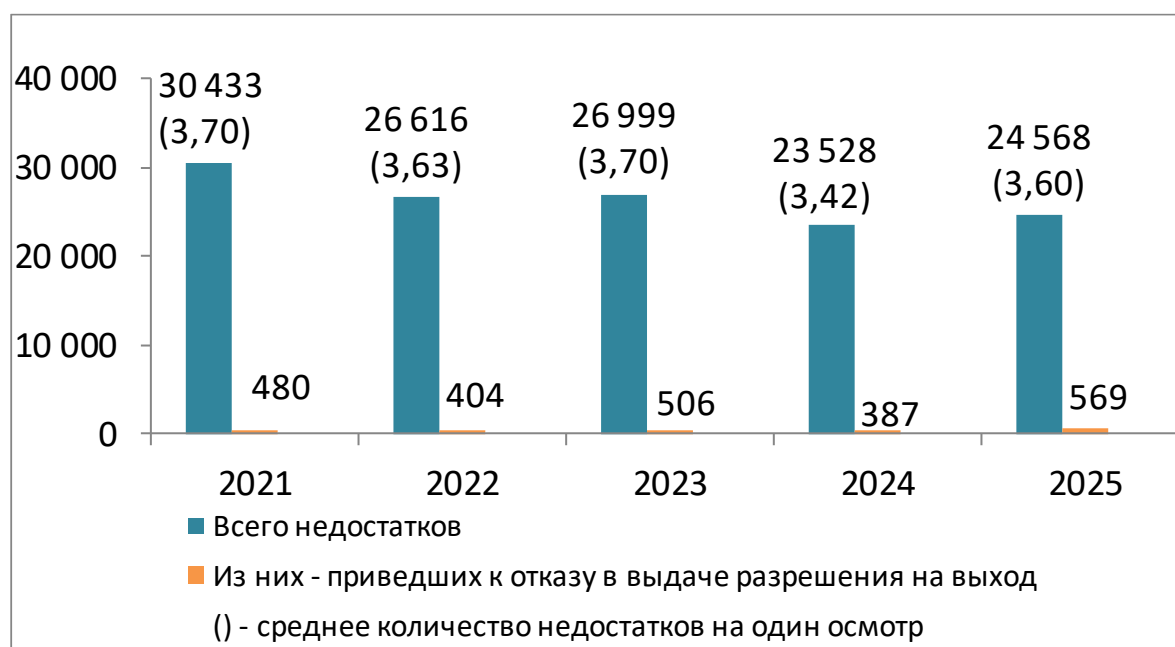


Рисунок 26

В ретроспективе пятилетнего периода показатель количества недостатков, приводивших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта, демонстрирует смешанную динамику с повышениями показателей по итогам 2023 и 2025 гг. Общая тенденция изменения показателя за пятилетний период характеризуется ростом, в среднем на 8% в год. Минимальное значение за пятилетний период зафиксировано в 2024 году, максимальное — в 2025 году. Показатель 2025 года демонстрирует превышение над среднегодовым значением 2021—2024 гг. на 28% (на 125 недостатков) и на 47% (на 182

недостатка) относительно значения 2024 года. В 2025 году указанный показатель составил почти 570 недостатков.

Показатель среднего количества недостатков на 1 осмотр демонстрировал максимальные значения за пятилетний период по итогам 2021 и 2023 гг. и снижение до минимального значения по итогам 2024 года. Показатель 2025 года соответствует значению 2022 года и среднегодовому значению за период 2021—2024 гг. Среднегодовая динамика показателя характеризуется снижением в среднем на 1% в год. Значение 2025 года является вторым после минимального за пятилетний период, превышая минимальный показатель 2024 года на 5%.

На Рисунке 27 представлен средний уровень количества недостатков, выявленных на судах под российским флагом в портах Российской Федерации в 2025 году. В расчет принимались порты с количеством осмотров 10 и более.

Максимальный показатель зарегистрирован в порту Холмск и составил примерно 8 недостатков на 1 осмотр. Минимальные показатели зарегистрированы в портах Высоцк и Диксон — в среднем по 1 недостатку на 10 осмотров.

Уровень количества недостатков на 1 осмотр по портам

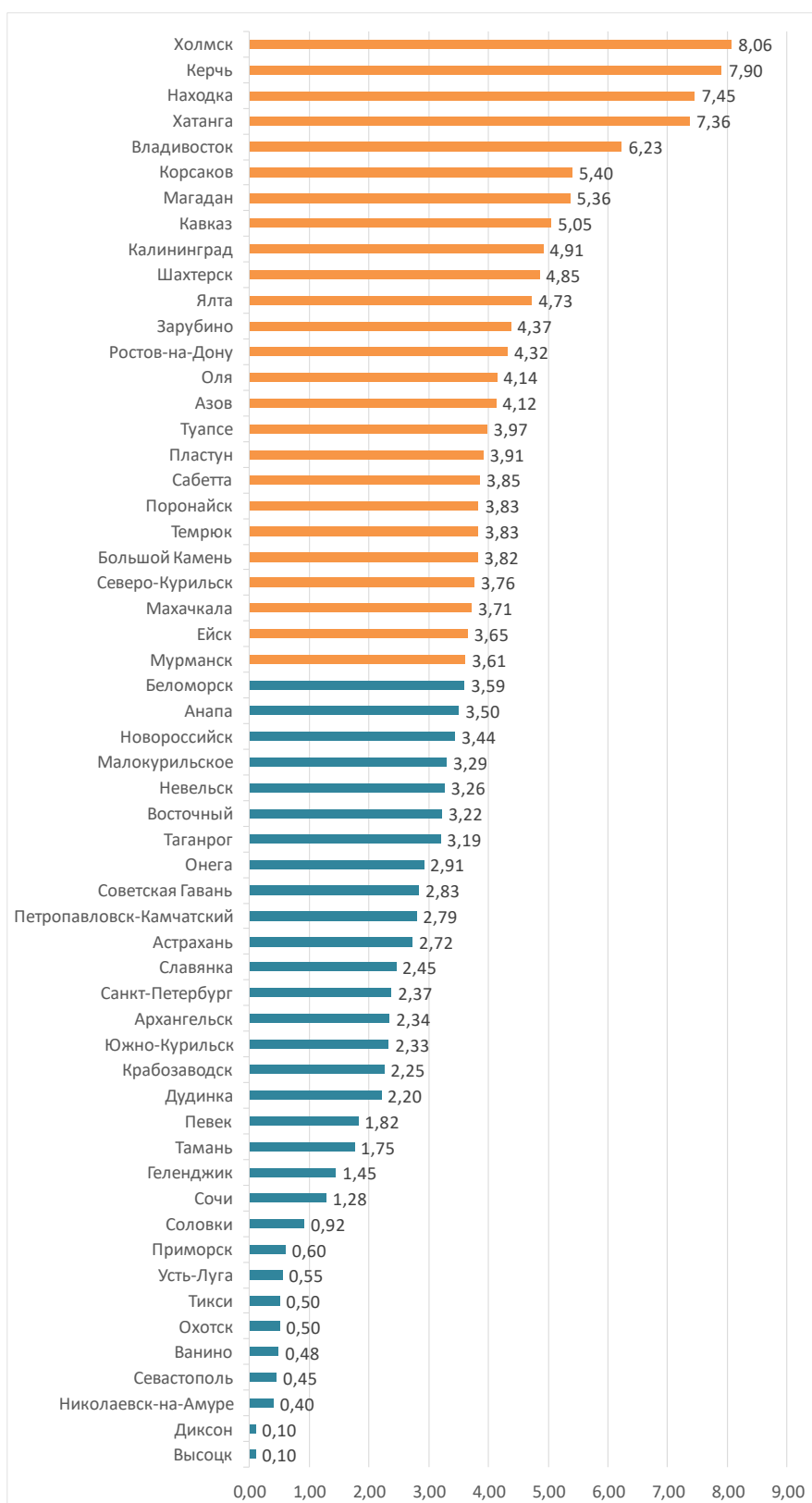


Рисунок 27

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	3 818	15,54%	58	10,19%	1,52%
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	3 041	12,38%	8	1,41%	0,26%
Спасательные средства	2 580	10,50%	39	6,85%	1,51%
Пожаробезопасность	1 657	6,74%	70	12,30%	4,22%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	1 617	6,58%	7	1,23%	0,43%
Водонепроницаемость/герметичность	1 489	6,06%	38	6,68%	2,55%
Аварийные системы	1 390	5,66%	22	3,87%	1,58%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	1 387	5,65%	37	6,50%	2,67%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	1 084	4,41%	41	7,21%	3,78%
Остойчивость, конструкция и оборудование	1 049	4,27%	71	12,48%	6,77%
Другое	1 040	4,23%	49	8,61%	4,71%
Радиосвязь	864	3,52%	10	1,76%	1,16%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	732	2,98%	20	3,51%	2,73%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	511	2,08%	1	0,18%	0,20%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	487	1,98%	14	2,46%	2,87%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	351	1,43%	5	0,88%	1,42%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	303	1,23%	7	1,23%	2,31%
МКУБ	295	1,20%	42	7,38%	14,24%
Сигналы тревоги	231	0,94%	7	1,23%	3,03%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	132	0,54%	2	0,35%	1,52%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	126	0,51%	1	0,18%	0,79%

Категория недостатков	Кол-во	Процент от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от общего кол-ва недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	Процент от всех недостатков по категории
ОСПС	111	0,45%	1	0,18%	0,90%
Грузовые операции, включая оборудование	82	0,33%	3	0,53%	3,66%
Условия труда - условия найма	66	0,27%	14	2,46%	21,21%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	43	0,18%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - минимальные требования к морякам	40	0,16%	0	0,00%	0,00%
Опасные грузы	17	0,07%	1	0,18%	5,88%
Условия жизни и труда - Условия жизни	9	0,04%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение II	8	0,03%	1	0,18%	12,50%
Производственный персонал	6	0,02%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Противообрастающие системы	2	0,01%	0	0,00%	0,00%
Всего	24 568		569		2,32%

Основные категории выявленных в 2025 году недостатков: «Безопасность мореплавания» — 15,5%; «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — 12,4%; «Спасательные средства» — 10,5%; «Пожаробезопасность» — 6,7%; «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» — 6,6%; «Водонепроницаемость/герметичность» — 6,1%; «Аварийные системы» — 5,7%; «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 5,6%; «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — 4,4%. В сумме эти недостатки составляют около 74% недостатков, обнаруженных на российских судах в российских портах (Таблица 6).

В целом количество недостатков, выявленных в 2025 году, показало превышение на 4% по отношению к данным за 2024 год и является вторым после минимального в ретроспективе пятилетнего периода с 2021 по 2025 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 2025 году остается на стабильно высоком уровне (Рисунок 28).

Количество основных недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 2021—2025 гг.

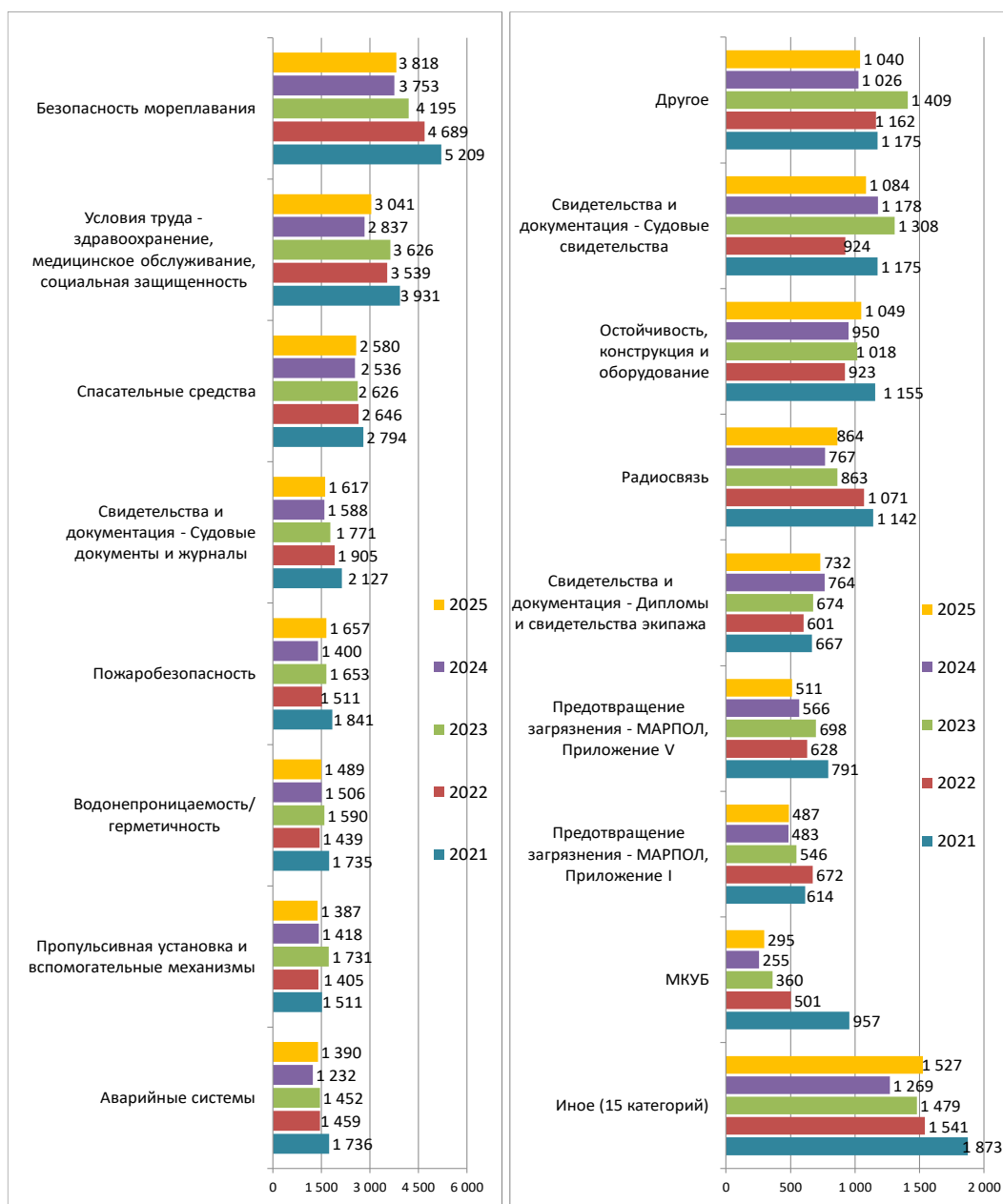


Рисунок 28

В ретроспективе пятилетнего периода максимальный суммарный показатель количества недостатков зарегистрирован по категории «Безопасность мореплавания». Показатель 2025 года демонстрирует

снижение относительно среднегодового значения за период 2021—2024 гг. на 14%. За пятилетний период динамика показателя по указанной категории характеризуется снижением, в среднем на 7% в год, при этом показатель 2025 года превышает значение 2024 года на 2%, оставаясь максимальным среди показателей по другим категориям за 2025 год.

По итогам 2025 года превышение показателя количества недостатков над среднегодовым значением 2021—2024 гг. зарегистрировано по категориям «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (на 8%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (на 4%) и «Пожаробезопасность» (на 3%).

За период 2021—2025 гг. тенденция роста показателя наблюдается по категориям «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» (в среднем на 3% в год) и «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (в среднем на 1% в год из-за роста по итогам 2023 года).

По итогам 2025 года показатели по всем категориям не являются максимальными по своей категории в ретроспективе пятилетнего периода. По категориям «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V» и «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» показатели 2025 года являются минимальными за период 2021—2025 гг.

В 2025 году наиболее значительное сокращение показателя количества недостатков относительно среднегодового показателя предыдущих четырех лет наблюдается по категории «МКУБ» (на 43%). По категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V» аналогичное сокращение показателя за отчетный период составило 24%, по категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» — 16%.

В ретроспективе пятилетнего периода наиболее существенные темпы сокращения показателя наблюдаются по категории «МКУБ» (в среднем на 22% в год). По категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V» аналогичная динамика снижения показателя составила в среднем 10% в год, по категориям «Радиосвязь», «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» и «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» - по 6% в год (в среднем).

Максимальное сокращение показателя 2025 года относительно значения 2024 года наблюдается по категории «Предотвращение загрязнения

- МАРПОЛ, Приложение V» (на 10%). По категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» аналогичное сокращение составило 8%, по категории «Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа» — 4%.

Из 24,5 тыс. недостатков, выявленных на российских судах в российских портах, 569 недостатков привели к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта. В Таблице 6 и на Рисунке 29 представлены такие недостатки с распределением по категориям.

Количество основных недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2021—2025 гг.

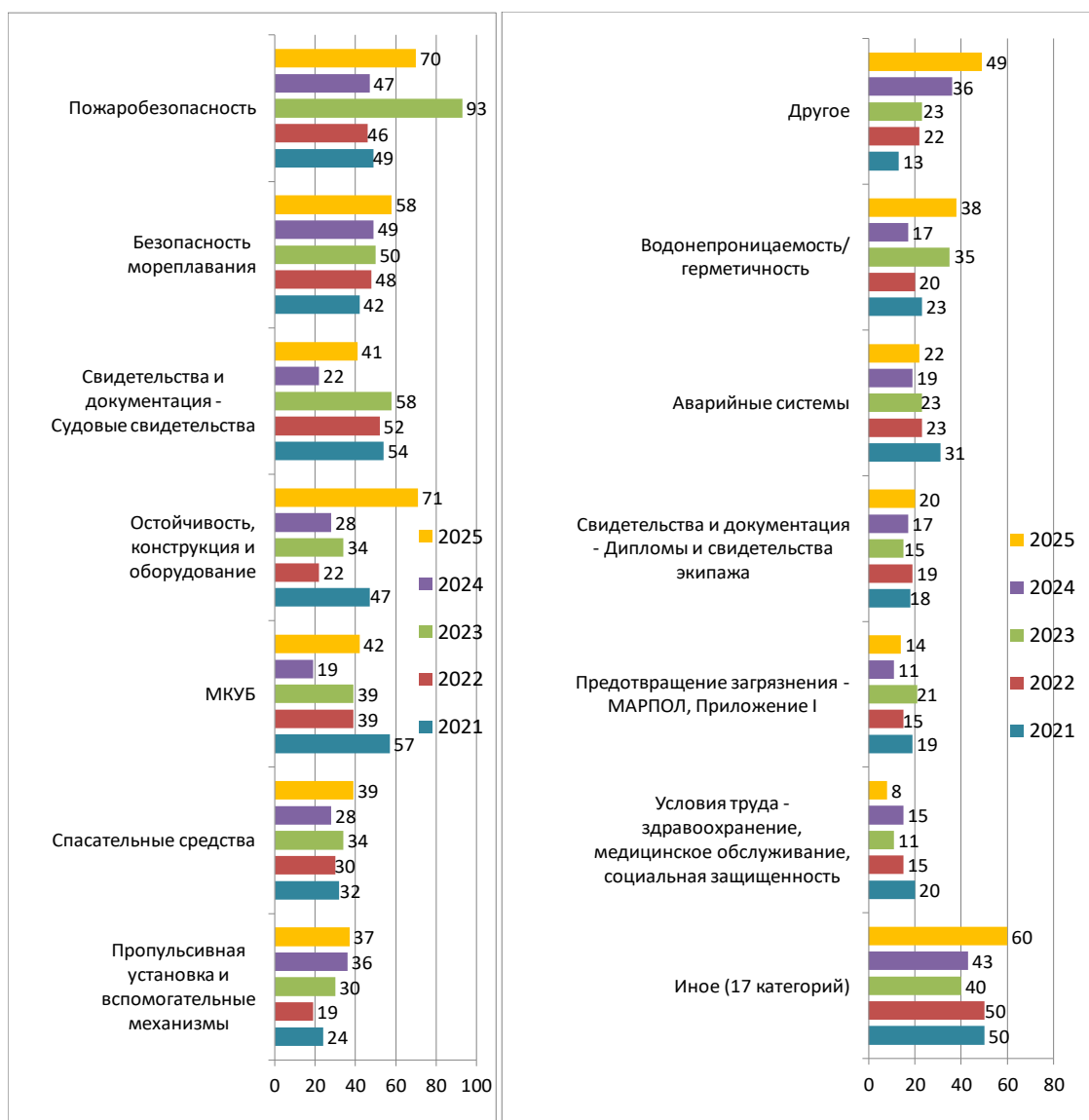


Рисунок 29

В 2025 году наибольшее количество недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, зарегистрировано по следующим категориям: «Остойчивость, конструкция и оборудование» — 12,5%; «Пожаробезопасность» — 12,3%; «Безопасность мореплавания» — 10,2%; «Другое» — 8,6%; «МКУБ» — 7,4%; «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — 7,2%; «Спасательные средства» — 6,9%; «Водонепроницаемость/герметичность» — 6,7%; «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 6,5%. В сумме эти недостатки составили почти 80% всех недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта.

По итогам 2025 года рост показателя количества недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, над средним показателем 2021—2024 гг. зарегистрирован по большинству категорий (по 10 категориям из 13 отраженных на Рисунке 29). Наиболее существенные превышения значений 2025 года относительно среднегодовых значений предыдущих четырех лет наблюдаются по категориям «Остойчивость, конструкция и оборудование» (рост в 2,2 раза) и «Другое» (рост в 2 раза). Показатель за отчетный период по категории «Водонепроницаемость/ герметичность» демонстрирует аналогичный рост на 60%, по категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — на 36%, по категории «Спасательные средства» — на 26%.

В ретроспективе пятилетнего периода 2021—2025 гг. наибольший темп роста показателя зарегистрирован по категории «Другое» (стабильный рост в среднем на 42% в год). Аналогичные существенные темпы повышения значений наблюдаются по категориям «Водонепроницаемость/ герметичность» и «Остойчивость, конструкция и оборудование» (в среднем на 34% в год по каждой категории). Среднегодовой рост за пятилетний период по категории «Пожаробезопасность» составил 24% в год.

Наиболее значительный рост показателя 2025 года по сравнению с значением 2024 года наблюдается по категории «Остойчивость, конструкция и оборудование» (в 2,5 раза). Показатели 2025 года демонстрируют превышения над значениями 2024 года: по категориям «Водонепроницаемость/ герметичность» и «МКУБ» — в 2,2 раза, по категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — в 1,9 раза.

По итогам 2025 года максимальные значения в ретроспективе пятилетнего периода зарегистрированы по 7 категориям («Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа», «Водонепроницаемость/герметичность», «Другое», «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», «Спасательные средства», «Остойчивость, конструкция и оборудование», «Безопасность мореплавания»).

Минимальное значение за период 2021—2025 гг. наблюдается по категории «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность». Показатель 2025 года по указанной категории демонстрирует наиболее значительное сокращение относительно среднегодового показателя 2021—2024 гг. — на 48%. Ежегодный темп снижения значения по категории составил в среднем 15% в год. Показатель 2025 года демонстрирует снижение относительно значения 2024 года на 47%.

По категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» снижение по итогам 2025 года относительно среднегодового показателя предыдущих четырех лет составило 15%, по категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — 12%. По категории «Аварийные системы» наблюдается снижение показателя за пятилетний период, в среднем на 7% в год и сокращение показателя 2025 года относительно среднегодового значения за период 2021—2024 гг. — на 8%.

Недостатки в категории «Другое» в 2025 году представлены на Рисунке 30. Наибольшее количество недостатков из категории «Другое», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта за 2025 год, зарегистрировано в отношении «Другого (безопасности в целом)» (91,8%) и «Других эксплуатационных недостатков, относящихся к МАРПОЛ» (6,1%).

Категория «Другое» — отказы в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2025 г.

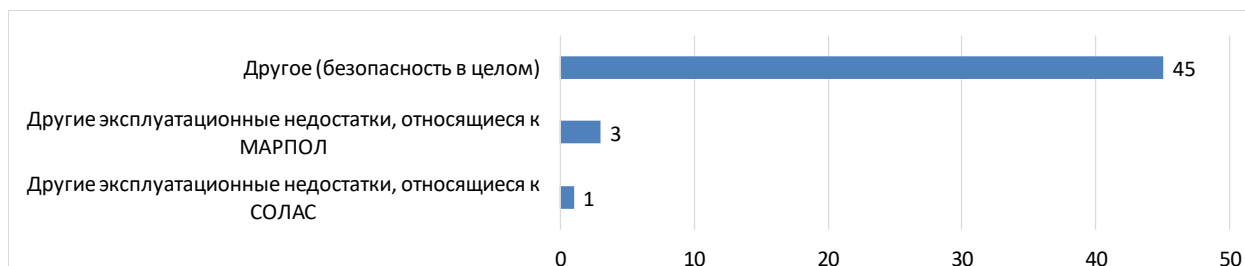


Рисунок 30

Недостатки в категории «Остойчивость, конструкция и оборудование» в 2025 году представлены на Рисунке 31. Наибольшее количество недостатков из категории «Остойчивость, конструкция и оборудование», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, за 2025 год зарегистрировано в отношении «Коррозии корпуса» (25,4%); «Коррозии бимсов, шпангоутов, флоров» (11,3%) и «Электрооборудования в целом» (9,9%).

**Категория «Остойчивость, конструкция и оборудование» —
отказы в выдаче разрешения на выход
российских судов из российских портов, 2025 г.**



Рисунок 31

Недостатки в категории «Пожаробезопасность» в 2025 году представлены на Рисунке 32. Наибольшее количество недостатков из категории «Пожаробезопасность», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, за 2025 год зарегистрировано в отношении «Противопожарных дверей/ открытий в огнестойких переборках» (25,7%); «Другого (пожаробезопасность)» (15,7%); «Вентиляции, быстрозакрывающихся устройств, средств управления и системы сигнализации обнаружения пожара» (по 11,7%).

Категория «Пожаробезопасность» — отказы в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2025 г.

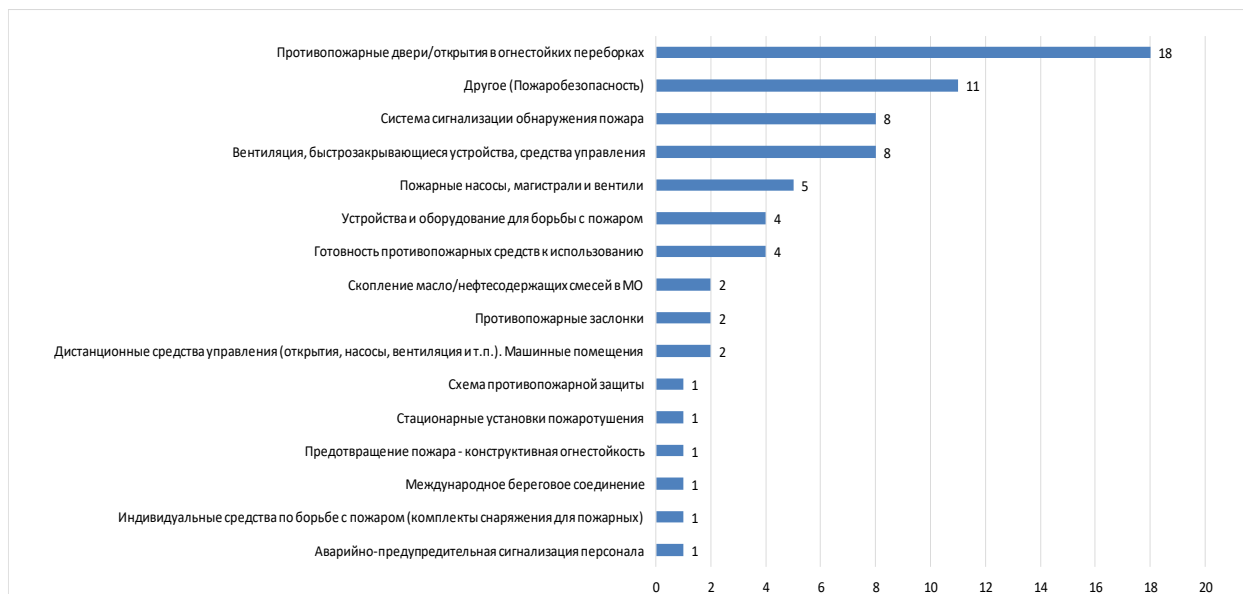


Рисунок 32

Недостатки в категории «Безопасность мореплавания» в 2025 году представлены на Рисунке 33. Наибольшее количество недостатков из категории «Безопасность мореплавания», приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, за 2025 год зарегистрировано в отношении «Карт» (31,0%); «Навигационных огней, знаков и средств подачи звуковых сигналов» (13,8%); «Навигационных пособий» и «Плана перехода» (по 12,1%).

Категория «Безопасность мореплавания» — отказы в выдаче разрешения на выход российских судов из российских портов, 2025 г.



Рисунок 33

Выводы:

- показатель 2025 года по количеству осмотров продолжает оставаться на уровне менее 7 тыс. осмотров, по аналогии с показателем 2024 года. В 2025 году проведено на 8% осмотров меньше, чем в среднем за 2021—2024 гг. и на 1% меньше, чем в 2024 году. Показатель 2025 года является минимальным за пятилетний период;
- значение 2025 года по количеству отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта в абсолютном выражении является максимальным за пятилетний период, показав рост относительно среднего показателя 2021—2024 гг. на 21%;
- показатель по количеству отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта в относительном (процентном) выражении демонстрирует смешанную динамику с 2021 года вокруг значения в 2%. Значение 2025 года является максимальным за пятилетний период, превышая среднегодовое значение 2021—2024 гг. на 33%;
- показатель 2025 года по количеству недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход судна из порта, является максимальным в ретроспективе пятилетнего периода, демонстрируя превышение над среднегодовым значением 2021—2024 гг. на 28% и относительно значения 2024 года — на 47%;
- наибольшее количество недостатков при отказе в выдаче разрешения на выход судна из порта в 2025 году зарегистрировано в категории «Остойчивость, конструкция и оборудование», при этом по суммарным показателям за пятилетний период лидирует категория «Пожаробезопасность», в 2 раза превосходя среднее суммарное значение за период 2021—2025 гг. по остальным категориям;
- в целом в 2025 году выявлено 24,5 тыс. несоответствий конвенционным требованиям (недостатков), что в ретроспективе пятилетнего периода является вторым значением после минимального;
- в 2025 году среднее количество недостатков, выявляемых на российских судах при осмотрах в портах Российской Федерации, составило 3,6 недостатка на 1 осмотр.

3. Контроль иностранных судов в российских портах

3.1. Сводная таблица по меморандумам

За 2025 год в портах Российской Федерации проведено 3 999 осмотров иностранных судов, из них 77% (3 068 осмотров) — осмотры с несоответствиями конвенционным требованиям (недостатками), оформлено 207 отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта. В процентном выражении уровень отказов в выдаче разрешения на выход судов из порта составил 5,2% (Рисунок 34; Таблица 7).

Осмотры иностранных судов в российских портах, 2025 г.

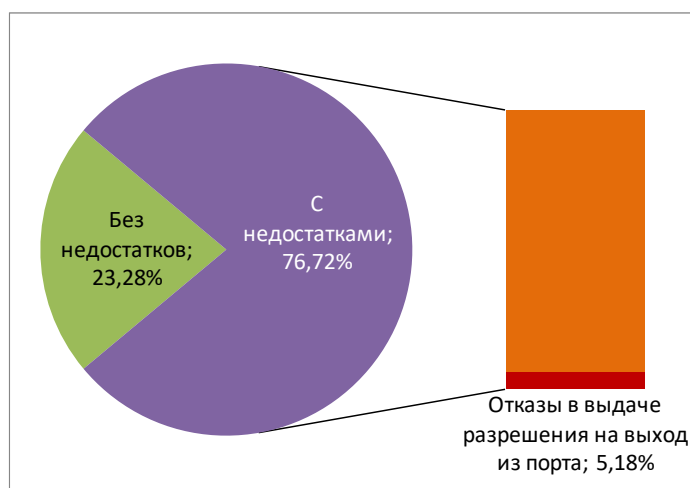


Рисунок 34

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

иностранных судов в морских портах европейской части России. Данные за 2025 год включают результаты инспектирования, взятые из ИС PSC в РФ.

Уровень осмотров с недостатками по меморандумам демонстрирует колебания в пределах от 62% (Парижский меморандум) до 85% (Черноморский и Токийский меморандумы) (Таблица 7).

Максимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта зарегистрирован в портах, относящихся к Черноморскому меморандуму, и составляет 8,36%. Минимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов зарегистрирован в портах, относящихся к Парижскому меморандуму, и составляет 1,46%.

Таблица 7

меморандум	Осмотры иностранных судов				
	всего	с недостатками		с отказами в выдаче разрешения на выход из порта	
Парижский	1 503	938	62,41%	22	1,46%
Токийский	869	739	85,04%	49	5,64%
Черноморский	1 627	1 391	85,49%	136	8,36%
Всего	3 999	3 068	76,72%	207	5,18%

На Рисунке 35 представлена информация по количеству проведенных осмотров иностранных судов в портах Российской Федерации в 2021—2025 гг.

Осмотры иностранных судов в российских портах, 2021—2025 гг.

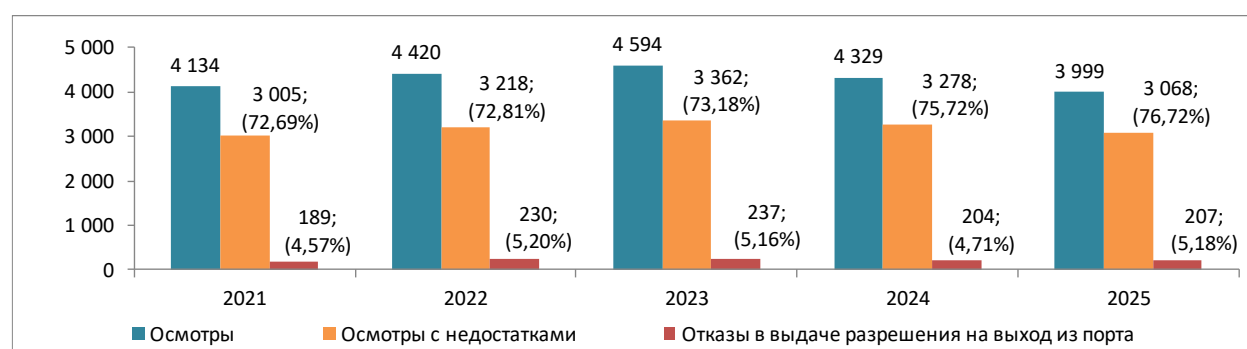


Рисунок 35

В период 2021—2025 гг. количество осмотров иностранных судов в российских портах колеблется от 3 999 (2025 год) до 4 594 (2023 год) в год. В рассматриваемый период количество осмотров иностранных судов в российских портах проявляло смешанную динамику с ростом с 2021 до 2023 года и последующим снижением за последние 2 года. Значение 2025 года является минимальным в ретроспективе пятилетнего периода, демонстрируя снижение относительно среднегодового значения 2021—2024 гг. на 8% (на 370 осмотров) и относительно максимального значения 2023 года — на 13% (на 595 осмотров).

В период с 2021 по 2025 гг. уровень осмотров с выявленными недостатками к общему числу проведенных осмотров колебался в пределах 73—77%. Наименьший процент осмотров с выявленными недостатками за указанный период наблюдался по результатам 2021 года. В 2025 году уровень осмотров с выявленными недостатками в относительном (процентном) отношении показал максимальное пятилетнее значение в 77%. Показатель 2025 года в абсолютных значениях является вторым после минимального, зарегистрированного в 2021 году, составив 3 068 осмотров и демонстрируя снижение от среднегодового показателя предыдущих четырех лет на 4,6%. Значение 2025 года демонстрирует сокращение относительно показателя 2024 года на 6,4% (на 210 осмотров с выявленными недостатками).

Процентное соотношение отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта в период 2021—2025 гг. колебалось в интервале от 4,6% (2021 год) до 5,2% (2022 год). В период с 2022 года наблюдалось снижение количества отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта в процентном выражении до 2024 года, сменившееся ростом по итогам 2025 года. Показатель 2025 года является вторым после максимального за пятилетний период. Минимальное количество отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта — 189 (4,6%) — оформлено в 2021 году. Значение 2025 года в абсолютном выражении является третьим после максимального за 5 лет, уступая показателям 2022 и 2023 гг.

Распределение количества осмотров иностранных судов по меморандумам отражено на Рисунке 36. После снижения показателей в связи с пандемией COVID-19 по итогам 2021 гг. количество осмотров иностранных судов в портах Парижского меморандума демонстрировало стабильный рост до 2024 года, сменившийся снижением показателя по итогам 2025 года. В

ретроспективе пятилетнего периода темп роста показателя составил в среднем 22% в год. Значение 2025 года является третьим после максимального за пятилетний период, превышая среднее значение предыдущих четырех лет на 19%.

Количество осмотров иностранных судов в портах государств Токийского меморандума демонстрировало снижение с 2021 года до 2024 года, сменившееся незначительным ростом по итогам 2025 года. Значение 2025 года является вторым после минимального за пятилетний период, показывая снижение на 28% относительно среднегодового показателя за период 2021—2024 гг. и на 41% относительно максимального значения в ретроспективе пятилетнего периода.

Количество осмотров иностранных судов в портах государств Черноморского меморандума демонстрирует снижение в среднем на 4% в год в ретроспективе пятилетнего периода.

Осмотры иностранных судов в российских портах по меморандумам, 2021—2025 гг.

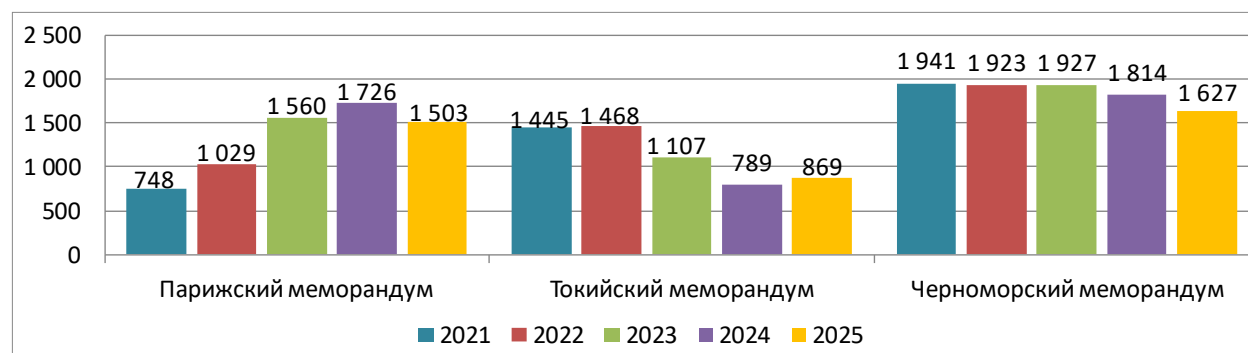


Рисунок 36

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» (ИС ГПК / СГПК / ИС PortCall), введенного в эксплуатацию приказом Минтранса России от 20.08.2009 N 140 (ред. от 22.03.2010) ⁴.

⁴ На момент изготовления брошюры действует приказ Минтранса России № 395 от 12.11.2021 г.

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	298	109	75	1	74	71	95,95%	4	5,41%
Александровск-Сахалинский	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Амдерма	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Анадырь	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Анапа	21	16	0	0	0	0	-	0	-
Архангельск	50	43	38	8	30	16	53,33%	0	0,00%
Астрахань	399	105	208	101	107	89	83,18%	0	0,00%
Беломорск	6	3	0	0	0	0	-	0	-
Беринговский	16	9	0	0	0	0	-	0	-
Большой Камень	5	5	0	0	0	0	-	0	-
Бошняково	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Ванино	664	352	226	82	144	108	75,00%	0	0,00%
Варандей	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Витино	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Владивосток	2 973	459	280	147	133	110	82,71%	3	2,26%
Восточный	1 726	521	523	276	247	219	88,66%	5	2,02%
Выборг	315	61	13	0	13	1	7,69%	0	0,00%
Высоцк	231	165	63	1	62	6	9,68%	0	0,00%
Геленджик	32	13	0	0	0	0	-	0	-
Де-Кастри	75	8	0	0	0	0	-	0	-
Диксон	1	1	0	0	0	0	-	0	-
Дудинка	4	4	0	0	0	0	-	0	-
Евпатория	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Ейск	292	123	66	2	64	61	95,31%	2	3,13%
Зарубино	150	94	30	6	24	24	100,00%	0	0,00%
Кавказ	400	258	39	1	38	34	89,47%	0	0,00%
Калининград	302	181	184	21	163	113	69,33%	1	0,61%
Кандалакша	2	2	0	0	0	0	-	0	-
Керчь	30	7	0	0	0	0	-	0	-
Корсаков	181	45	28	17	11	11	100,00%	1	9,09%
Крабозаводск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Красногорск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Кронштадт	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Курильск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Ломоносов	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Магадан	10	9	5	2	3	3	100,00%	0	0,00%
Малокурильское	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Махачкала	580	77	17	4	13	8	61,54%	0	0,00%
Мезень	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. (%)
Москальво	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Мурманск	456	303	263	88	175	91	52,00%	2	1,14%
Набиль	2	1	0	0	0	0	-	0	-
Нарьян-Мар	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Находка	1 469	539	454	271	183	165	90,16%	40	21,86%
Находка-нефтепорт	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Невельск	8	5	0	0	0	0	-	0	-
Николаевск-на-Амуре	2	1	0	0	0	0	-	0	-
Новороссийск	4 192	1 326	1 029	0	1 029	912	88,63%	72	7,00%
Ольга	69	16	14	3	11	3	27,27%	0	0,00%
Оля	55	35	0	0	0	0	-	0	-
Онега	3	3	0	0	0	0	-	0	-
Охотск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Певек	6	5	0	0	0	0	-	0	-
Петропавловск-Камчатский	33	31	1	0	1	1	100,00%	0	0,00%
Пластун	68	29	46	15	31	24	77,42%	0	0,00%
Поронайск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Посьет	153	44	59	20	39	39	100,00%	0	0,00%
Пригородное	207	24	2	0	2	0	0,00%	0	0,00%
Приморск	850	448	53	1	52	26	50,00%	0	0,00%
Приморско-Ахтарск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Провидения	12	6	0	0	0	0	-	0	-
Ростов-на-Дону	658	161	136	8	128	118	92,19%	6	4,69%
Рудная Пристань	32	12	0	0	0	0	-	0	-
Сабетта	300	28	23	1	22	1	4,55%	0	0,00%
Санкт-Петербург	2 792	1 127	303	1	302	146	48,34%	3	0,99%
Светлая	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Севастополь	49	26	0	0	0	0	-	0	-
Северо-Курильск	2	1	0	0	0	0	-	0	-
Славянка	185	97	42	16	26	24	92,31%	0	0,00%
Советская Гавань	26	20	8	2	6	0	0,00%	0	0,00%
Соловки	2	2	0	0	0	0	-	0	-
Сочи	81	28	0	0	0	0	-	0	-
Таганрог	120	51	23	0	23	23	100,00%	0	0,00%
Тамань	536	336	283	0	283	200	70,67%	8	2,83%
Темрюк	392	106	80	0	80	74	92,50%	3	3,75%
Тикси	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Туапсе	1 236	419	315	0	315	279	88,57%	56	17,78%
Углегорск	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. (%)
Усть-Луга	2 759	1 505	158	1	157	60	38,22%	1	0,64%
Феодосия	5	2	0	0	0	0	-	0	-
Хатанга	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Холмск	67	25	14	6	8	8	100,00%	0	0,00%
Чажма	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Шахтерск	243	106	0	0	0	0	-	0	-
Эгвекино	2	2	0	0	0	0	-	0	-
Южно-Курильск	0	0	0	0	0	0	-	0	-
Ялта	5	4	0	0	0	0	-	0	-
Всего по России	25 840	4 910	5 101	1 102	3 999	3 068	76,72%	207	5,18%

В Российской Федерации в 2025 году насчитывается 15 портов/терминалов, в которых зарегистрирован заход иностранных судов и которые не представлены в меморандумах о взаимопонимании по портовому контролю (Беломорск, Беринговский, Большой Камень, Диксон, Дудинка, Набиль, Николаевск-на-Амуре, Оля, Онега, Певек, Провидения, Рудная Пристань, Северо-Курильск, Соловки, Эгвекино). Суммарно за 2025 год в этих портах / терминалах согласно данным ИС PortCall зарегистрировано 150 заходов иностранных судов, из них 81 индивидуальное судно.

Таблица 9 и Рисунок 37 демонстрируют распределение указанных индивидуальных судов по типам и валовой вместимости. Группы по валовой вместимости организованы с «шагами» в 100, 500, 5 000 и 20 000.

Таблица 9

	Кол.	По группам							
		<10	10—100	100—500	500—1000	1000—5000	5000—10 000	10 000—30 000	>30 000
Всего	81	0	4	3	0	47	10	11	6

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

В 14 портах/терминалах (Архангельск, Астрахань, Ванино, Выборг, Высоцк, Зарубино, Кавказ, Ольга, Пластун, Посьет, Приморск, Сабетта, Славянка, Таганрог) случаев задержания иностранных судов не

зарегистрировано. Уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта в 20 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, 2025 г.**



Рисунок 37

Наибольший уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов (в 4,2 раза превышающий средний уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта по стране) зарегистрирован в Находке (22% от уровня осмотров). Высокий уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов отмечается также в Туапсе (18% от уровня осмотров, превышение над средним уровнем по стране в 3,4 раза), Корсакове (9% от уровня осмотров, превышение над средним уровнем по стране в 1,8 раза) и Новороссийске (7% от уровня осмотров, превышение над средним уровнем по стране в 1,4 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	15	13	10	66,67%	0	0,00%
Антигуа и Барбуда	82	73	48	58,54%	0	0,00%

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.
Аруба (Нидерланды)	2	2	1	50,00%	0	0,00%
Багамские острова	78	64	28	35,90%	0	0,00%
Бангладеш	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Барбадос	140	116	112	80,00%	9	6,43%
Белиз	81	57	76	93,83%	7	8,64%
Бенин	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Вануату	43	34	43	100,00%	5	11,63%
Вьетнам	13	8	12	92,31%	0	0,00%
Габон	15	11	13	86,67%	0	0,00%
Гайана	2	2	2	100,00%	2	100,00%
Гамбия	24	23	20	83,33%	1	4,17%
Гвинея	7	7	7	100,00%	0	0,00%
Гвинея-Бисау	30	23	28	93,33%	2	6,67%
Гибралтар (Великобритания)	2	1	2	100,00%	0	0,00%
Гондурас	7	7	6	85,71%	2	28,57%
Гонконг, Китай	86	67	55	63,95%	0	0,00%
Греция	45	44	18	40,00%	0	0,00%
Дания	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Джибути	11	11	11	100,00%	1	9,09%
Египет	3	3	3	100,00%	0	0,00%
Замбия	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Индия	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Индонезия	10	7	7	70,00%	0	0,00%
Иран, Исламская Республика	106	79	91	85,85%	0	0,00%
Италия	2	2	2	100,00%	1	50,00%
Казахстан	15	13	7	46,67%	0	0,00%
Каймановы острова (Великобритания)	5	4	2	40,00%	0	0,00%
Камерун	70	49	69	98,57%	14	20,00%
Кипр	15	15	7	46,67%	0	0,00%
Китай	64	52	43	67,19%	1	1,56%
Коморские острова	82	64	68	82,93%	9	10,98%
Корея, Республика	15	10	9	60,00%	1	6,67%
Латвия	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Лесото	1	1	1	100,00%	1	100,00%
Либерия	609	525	417	68,47%	17	2,79%
Ливия	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Малави	5	5	5	100,00%	0	0,00%
Мали	1	1	1	100,00%	0	0,00%

Государство флага	Осматров	Индивид. судов	В т. ч. с недостатками	% осмотров с недостатками	Отказов в выдаче разреш. на выход из порта	% отказов в выдаче разреш.
Мальта	205	190	90	43,90%	1	0,49%
Маршалловы острова	266	253	165	62,03%	9	3,38%
Мозамбик	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Монголия	9	7	9	100,00%	0	0,00%
Науру	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Нидерланды	1	1	0	0,00%	0	0,00%
Норвегия	15	13	6	40,00%	0	0,00%
Оман	9	9	2	22,22%	0	0,00%
Остров Мэн (Великобритания)	4	4	1	25,00%	0	0,00%
острова Кука	20	13	19	95,00%	1	5,00%
Палау	160	110	156	97,50%	21	13,13%
Панама	1 051	769	895	85,16%	64	6,09%
Португалия	24	23	18	75,00%	1	4,17%
Сан-Марино	9	8	7	77,78%	0	0,00%
Сан-Томе и Принсипи	14	11	13	92,86%	1	7,14%
Сейшельские острова	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Сент-Винсент и Гренадины	17	16	15	88,24%	0	0,00%
Сент-Китс и Невис	149	99	136	91,28%	14	9,40%
Сингапур	12	12	2	16,67%	0	0,00%
Синт-Мартен	6	5	6	100,00%	1	16,67%
Сьерра-Леоне	147	94	128	87,07%	7	4,76%
Таиланд	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Танзания, Объединенная Республика	59	35	57	96,61%	11	18,64%
Того	51	25	46	90,20%	1	1,96%
Тувалу	10	7	9	90,00%	2	20,00%
Туркменистан	2	2	2	100,00%	0	0,00%
Турция	54	41	45	83,33%	0	0,00%
Хорватия	3	3	3	100,00%	0	0,00%
Эстония	2	2	0	0,00%	0	0,00%
Ямайка	1	1	1	100,00%	0	0,00%
Всего	3 999	3 159	3 068	76,72%	207	5,18%

В 2025 году в портах Российской Федерации осуществлены осмотры судов 70 государств (Таблица 10). При этом в 2024 году осуществлены осмотры судов 54 государств, в 2023 году — 63 государств, в 2022 году — 73 государств, а в 2021 году — 80 государств. Наибольшее количество осмотров

проведено на судах под удобными флагами: Панамы (26%); 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 2021 по 2025 гг.

Флаги, наиболее часто осматриваемые в российских портах, 2021—2025 гг.

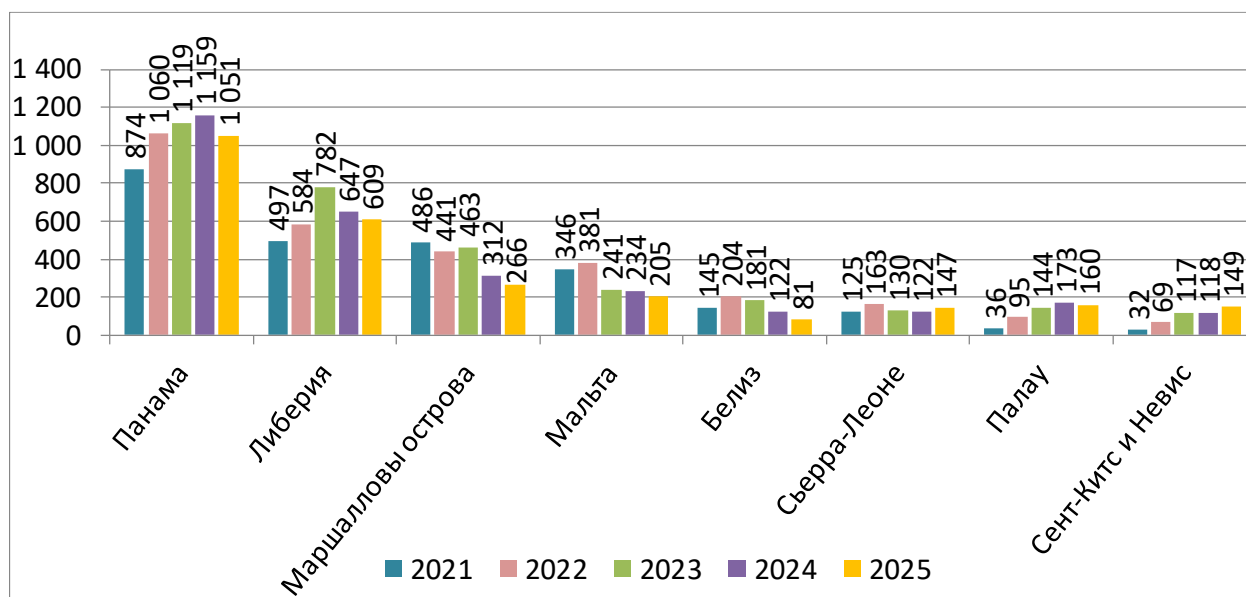


Рисунок 38

Суммарное количество осмотров на судах под флагом Панамы в течение пятилетнего периода является максимальным среди флагов, наиболее часто осматриваемых в российских портах. Показатель демонстрировал рост до 2024 года, сменившийся в 2025 году снижением до второго после максимального показателя. Ежегодный средний темп роста показателя составляет 5% в год. Значение 2025 года соответствует среднегодовому значению 2021—2024 гг. и демонстрирует сокращение относительно значения 2024 года на 9%.

Наиболее значительный темп роста показателя за пятилетний период 2021—2025 гг. зарегистрирован в отношении флага Палау (в среднем на 57% в год, в связи со значительным ростом показателя по итогам 2022 года). Превышение значения 2025 года над средним значением предыдущих четырех лет составило 43%, при этом показатель 2025 года демонстрирует снижение относительно показателя 2024 года на 8%.

Стабильное повышение показателя в ретроспективе пятилетнего периода зарегистрировано на судах под флагом Сент-Китс и Невис — в среднем на 53% в год. Показатель 2025 года является максимальным за период 2021—2025 гг., превышая среднегодовое значение периода 2021—2024 гг. на 77% и показатель 2024 года — на 26%.

Наиболее значительное сокращение показателя 2025 года по сравнению со среднегодовым значением предыдущих четырех лет наблюдается на судах под флагом Белиза — снижение на 50%. Показатель 2025 года ниже значения 2024 года на 34%. Ежегодный среднегодовой темп снижения составил 9% в год.

Существенный среднегодовой темп снижения показателя наблюдается на судах под флагом Маршалловых островов — в среднем на 13% в год. Показатель 2025 года демонстрирует сокращение относительно среднегодового значения за период 2021—2024 гг. на 37% и относительно значения 2024 года — на 15%. По флагу Мальты наблюдается аналогичная динамика показателя за пятилетний период. Ежегодный темп снижения значения составил в среднем 10% в год. Показатель 2025 года ниже среднегодового значения предыдущих четырех лет на 32% и относительно 2024 года — на 12%.

Несмотря на положительную динамику показателя в ретроспективе пятилетнего периода (рост в среднем на 7% в год), показатель 2025 года по флагу Либерии демонстрирует снижение относительно среднегодового значения 2021—2024 гг. на 3% и относительно показателя 2024 года — на 6%. На судах под флагом Сьерра-Леоне наблюдается превышение значения 2025 года над среднегодовым показателем предыдущих четырех лет — на 9%, относительно значения 2024 года — на 20%, при среднегодовом росте показателя в ретроспективе пятилетнего периода в среднем на 6% в год.

В 2025 году зафиксирован наибольший процент отказов в выдаче разрешения на выход из порта судов под флагами Камеруна и Тувалу (по 20,0%), Танзании (18,6%), Палау (13,1%), Вануату (11,6%) и Коморских островов (11,0%). Уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта судов под данными флагами в два и более раз превышает средний уровень по России (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 2025 году на судах под флагами Ирана (106 осмотров), Гонконга (86 осмотров), Антигуа и Барбуда (82 осмотра), Багамских островов (78 осмотров), Турции (54 осмотра), Греции (45 осмотров), Сент-Винсента и Гренадин (17 осмотров), Азербайджана, Габона, Казахстана, Кипра и Норвегии (по 15 осмотров), Вьетнама (13 осмотров), Сингапура (12 осмотров) и Индонезии (10 осмотров) (Таблица 10).

Флаги с наибольшим процентом отказов в выдаче разрешения на выход из порта в ретроспективе 2021—2025 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, 2021—2025 гг.

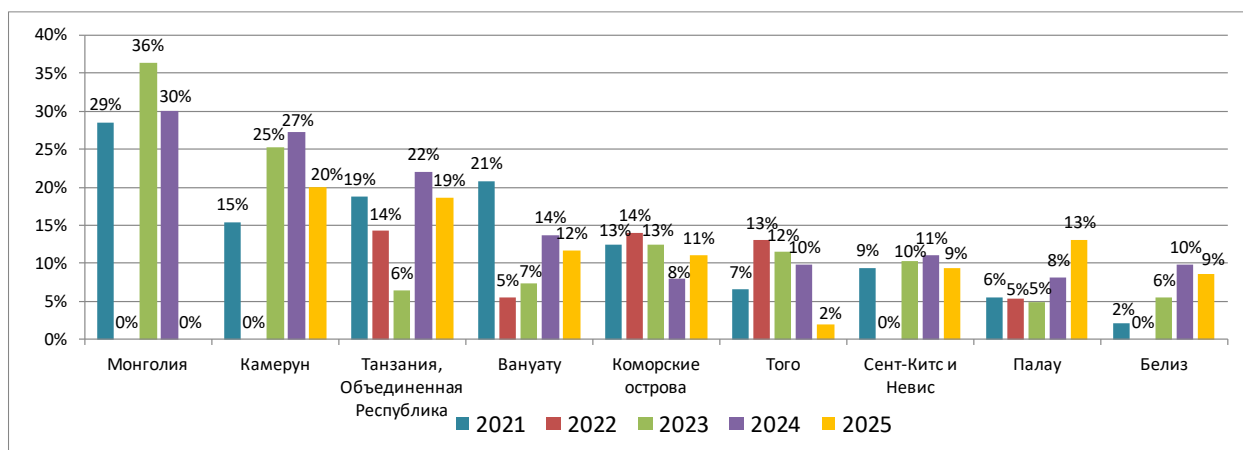


Рисунок 39

Несмотря на нулевые показатели по итогам 2022 и 2025 гг., наибольший суммарный показатель процента отказов в выдаче разрешения на выход из порта за пятилетний период зарегистрирован на судах под флагом Монголии.

Существенный рост показателя зарегистрирован на судах под флагом Палау. Значение 2025 года является максимальным в ретроспективе пятилетнего периода, превышая среднегодовой показатель 2021—2024 гг. в 2,2 раза. Ежегодный темп роста в ретроспективе пятилетнего периода составил в среднем 29% в год. Значение 2025 года превышает показатель 2024 года на 62%.

С учетом нулевого значения по итогам 2022 года, превышение показателя 2025 года на судах под флагом Белиза относительно среднегодового значения 2021—2024 гг. составило 98%, при этом значение 2025 года демонстрирует снижение относительно показателя 2024 года на 12%.

Показатели 2025 года демонстрируют превышения над среднегодовыми значениями предыдущих четырех лет на судах под флагом Сент-Китс и Невис — на 23%, под флагом Танзании — на 21%, под флагом Камеруна — на 18%.

Существенный рост показателя по итогам 2024 года на судах под флагом Танзании определяет среднегодовую динамику показателя в ретроспективе пятилетнего периода как рост в среднем на 37% в год. Динамика показателя на судах под флагом Вануату характеризуется ростом в среднем на 8% в год. На судах под флагами Танзании, Вануату и Сент-Китс и Невис значения 2025 года демонстрируют снижения относительно показателей 2024 года на 15% по каждому флагу.

Существенное снижение показателя отчетного периода относительно значения прошлого года зарегистрировано на судах под флагом Того — на 80%. Показатель 2025 года является минимальным за пятилетний период. Ежегодный темп сокращения показателя в ретроспективе пятилетнего периода составил в среднем 2% в год, при этом снижение значения 2025 года относительно среднего значения за период 2021—2024 гг. составило 81%.

На судах под флагом Коморских островов в ретроспективе пятилетнего периода наблюдается рост показателя в среднем на 1% в год. Значение 2025 года демонстрирует рост относительно показателя 2024 года на 37%, однако остается ниже среднегодового значения 2021—2024 гг. на 7%.

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

В 2025 году на иностранных судах выявлено около 16 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	2 555	15,95%	152	15,53%	5,95%
Спасательные средства	2 073	12,94%	110	11,24%	5,31%
Средства борьбы с пожаром	1 621	10,12%	203	20,74%	12,52%
Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность	1 462	9,13%	15	1,53%	1,03%
Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы	1 175	7,33%	30	3,06%	2,55%
Аварийные системы	932	5,82%	72	7,35%	7,73%
Водонепроницаемость/герм етичность	808	5,04%	19	1,94%	2,35%
Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы	627	3,91%	9	0,92%	1,44%
Предотвращение загрязнения - Балластные воды	580	3,62%	89	9,09%	15,34%
Остойчивость, конструкция и оборудование	557	3,48%	52	5,31%	9,34%
Свидетельства и документация - Судовые свидетельства	553	3,45%	12	1,23%	2,17%
Радиооборудование	511	3,19%	31	3,17%	6,07%
Условия жизни и труда - Условия труда	394	2,46%	8	0,82%	2,03%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение V	305	1,90%	1	0,10%	0,33%
Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание	304	1,90%	3	0,31%	0,99%
МКУБ	260	1,62%	98	10,01%	37,69%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I	259	1,62%	10	1,02%	3,86%
Свидетельства и документация - Дипломы и свидетельства экипажа	216	1,35%	11	1,12%	5,09%
ОСПС	144	0,90%	1	0,10%	0,69%
Сигналы тревоги	122	0,76%	7	0,72%	5,74%

Категория недостатков	Кол-во	% от общего кол-ва	Кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	% от общего кол-во недостатков, приведших к отказу в выдаче разрешения на выход из порта	% от всех недостатков по категории
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI	116	0,72%	6	0,61%	5,17%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение IV	111	0,69%	6	0,61%	5,41%
Грузовые операции, включая оборудования	103	0,64%	1	0,10%	0,97%
Другое	70	0,44%	5	0,51%	7,14%
Условия жизни и труда - Условия жизни	61	0,38%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - условия найма	56	0,35%	24	2,45%	42,86%
Опасные грузы	23	0,14%	0	0,00%	0,00%
Условия труда - минимальные требования к морьякам	10	0,06%	3	0,31%	30,00%
Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение III	7	0,04%	0	0,00%	0,00%
Предотвращение загрязнения - Антиобрастающие системы	6	0,04%	1	0,10%	16,67%
Всего	16 021		979		6,11%

На Рисунке 40 данные о выявленных недостатках на иностранных судах в российских портах в 2025 году представлены по категориям в виде диаграммы.

Основные недостатки на иностранных судах в российских портах выявлены по следующим категориям: «Навигация» — 15,9%, «Спасательные средства» — 12,9%, «Средства борьбы с пожаром» — 10,1%, «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — 9,1%, «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» — 7,3%, «Аварийные системы» — 5,8%, «Водонепроницаемость/герметичность» — 5,0%, «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» — 3,9%, «Предотвращение загрязнения - Балластные воды» — 3,6%. Эти категории составили 74% всех недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах (Рисунок 40).

Недостатки, выявленные на иностранных судах в российских портах, 2025 г.

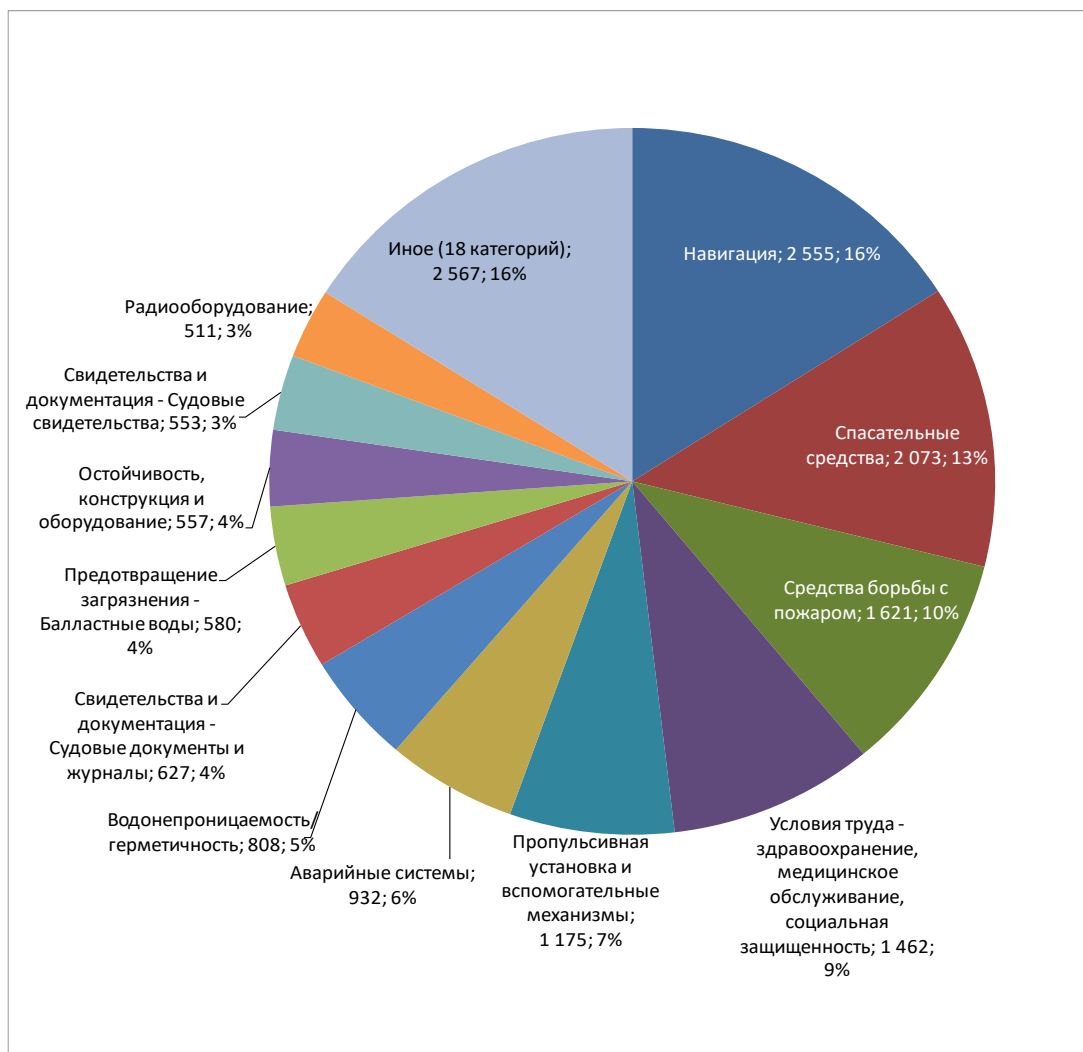


Рисунок 40

Выявленные недостатки по категориям в ретроспективе 2021—2025 гг. представлены на Рисунке 41. Категория «Навигация» продолжает лидировать по суммарному количеству выявленных несоответствий в ретроспективе 2021—2025 гг., сохраняя первенство среди остальных категорий и по итогам 2025 года. В ретроспективе пятилетнего периода по указанной категории наблюдался существенный рост показателя по итогам 2022 года, сменившийся снижением до 2024 года и повышением по итогам отчетного периода. Показатель 2025 года демонстрирует рост относительно среднего показателя 2021—2024 гг. на 5%, относительно значения 2024 года — на 14%. Среднегодовой темп роста за пятилетний период составил 7% в год.

Количество основных недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах, 2021—2025 гг.

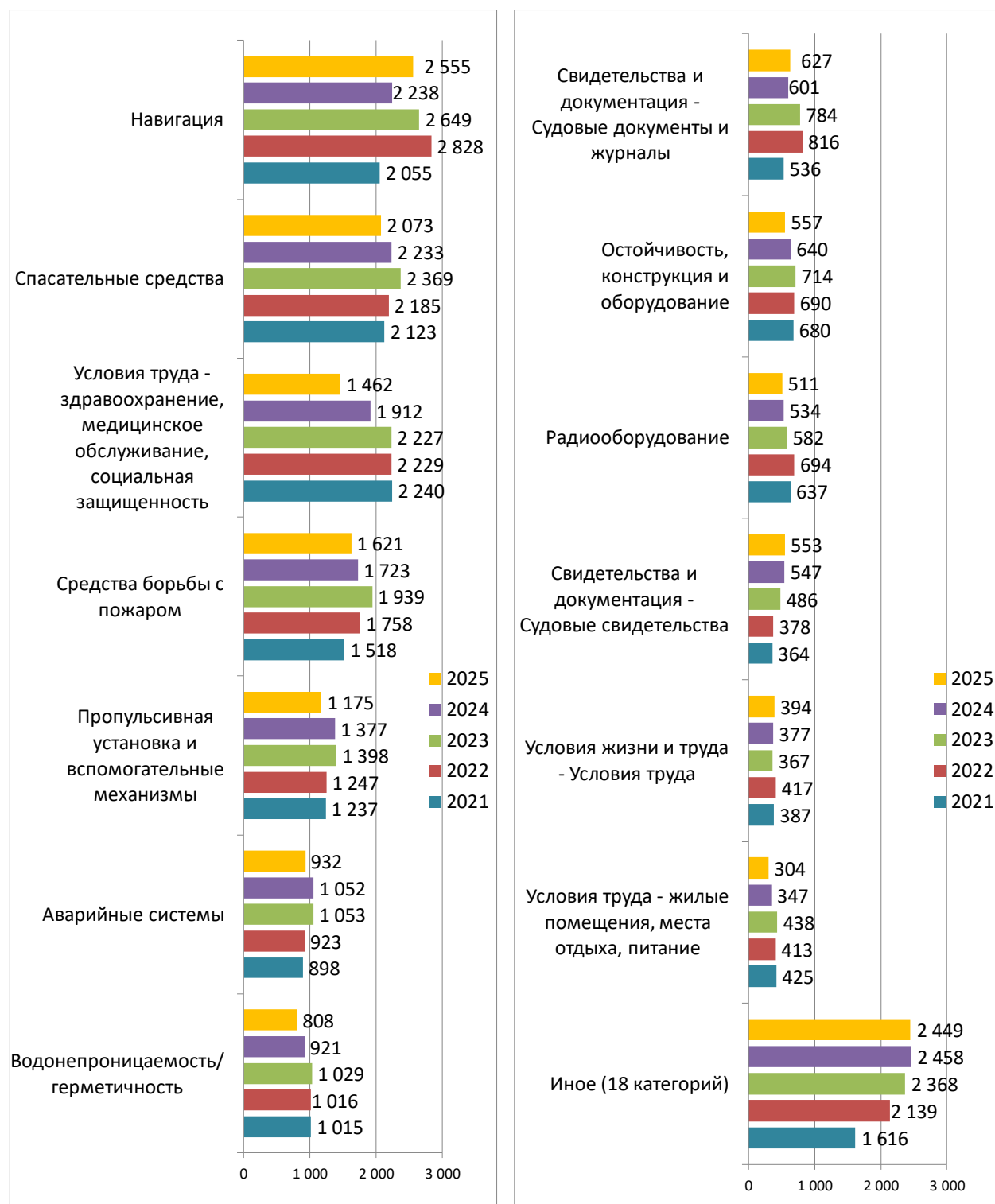


Рисунок 41

Максимальное превышение показателя 2025 года относительно среднего значения 2021—2024 гг. зарегистрировано по категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» — на 25%.

Показатель по указанной категории демонстрирует стабильный рост в ретроспективе пятилетнего периода, в среднем на 12% в год. Превышение показателя 2025 года над значением прошлого года составило 1%. Среди всех категорий, показатель 2025 года по указанной категории является максимальным в ретроспективе пятилетнего периода.

В связи с ростом показателя начиная с 2023 года, значение 2025 года по категории «Условия жизни и труда - Условия труда» демонстрирует рост над среднегодовым значением 2021—2024 гг. на 2% и относительно показателя 2024 года — на 5%. Ежегодный темп роста в ретроспективе пятилетнего периода составляет в среднем 1% в год.

Вследствие значительного роста показателя по итогам 2022 года по категории «Свидетельства и документация - Судовые документы и журналы» и роста по итогам 2025 года, ежегодный темп роста по данной категории за период 2021—2025 гг. составил в среднем 7% в год. Значение 2025 года превышает показатель 2024 года на 4%, однако демонстрирует снижение относительно среднегодового показателя 2021—2024 гг. на 8%.

По категориям «Аварийные системы» и «Средства борьбы с пожаром» наблюдается схожая динамика показателя с ростом до 2023 года и дальнейшим снижением значения за последние 2 года, при этом по указанным категориям в ретроспективе пятилетнего периода зарегистрирована положительная динамика показателя с темпами роста в среднем на 1% в год и на 2% в год, соответственно.

По итогам 2025 года показатели по 7 категориям демонстрируют минимальные значения в ретроспективе пятилетнего периода («Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание», «Радиооборудование», «Остойчивость, конструкция и оборудование», «Водонепроницаемость/герметичность», «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы», «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность», «Спасательные средства»).

Наиболее значительное сокращение показателя количества недостатков в 2025 году относительно среднегодового значения 2021—2024 гг. зарегистрировано по категории «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» (сокращение на 32%). По категории «Условия труда - жилые помещения, места отдыха,

питание» аналогичное сокращение составило 25%, по категории «Водонепроницаемость/ герметичность» — 19%, по категории «Остойчивость, конструкция и оборудование» — 18%.

Максимальный среднегодовой темп снижения показателя за пятилетний период 2021—2025 гг. наблюдается по категории «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — снижение в среднем на 10% в год. По категории «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» аналогичное снижение составило в среднем 7% в год. Динамика показателей по категориям «Радиооборудование», «Остойчивость, конструкция и оборудование» и «Водонепроницаемость/ герметичность» характеризуется снижением значений в среднем на 5% в год по каждой категории.

Наиболее существенное сокращение показателя 2025 года относительно значения 2024 года зарегистрировано по категории «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» — на 24%. По категории «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» аналогичное снижение составило 15%, по категории «Остойчивость, конструкция и оборудование» — 13%, по категориям «Условия труда - жилые помещения, места отдыха, питание» и «Водонепроницаемость/герметичность» — по 12% по каждой категории.

Количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов в российских портах, с распределением по категориям и по годам за период с 2021 по 2025 гг. представлено на Рисунке 42.

По итогам 2025 года наибольшее количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, зарегистрировано в следующих категориях: «Средства борьбы с пожаром» — 20,7%, «Навигация» — 15,5%, «Спасательные средства» — 11,2%, «МКУБ» — 10,0%, «Предотвращение загрязнения - Балластные воды» — 9,1%, «Аварийные системы» — 7,4%. 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, 2021—2025 гг.**

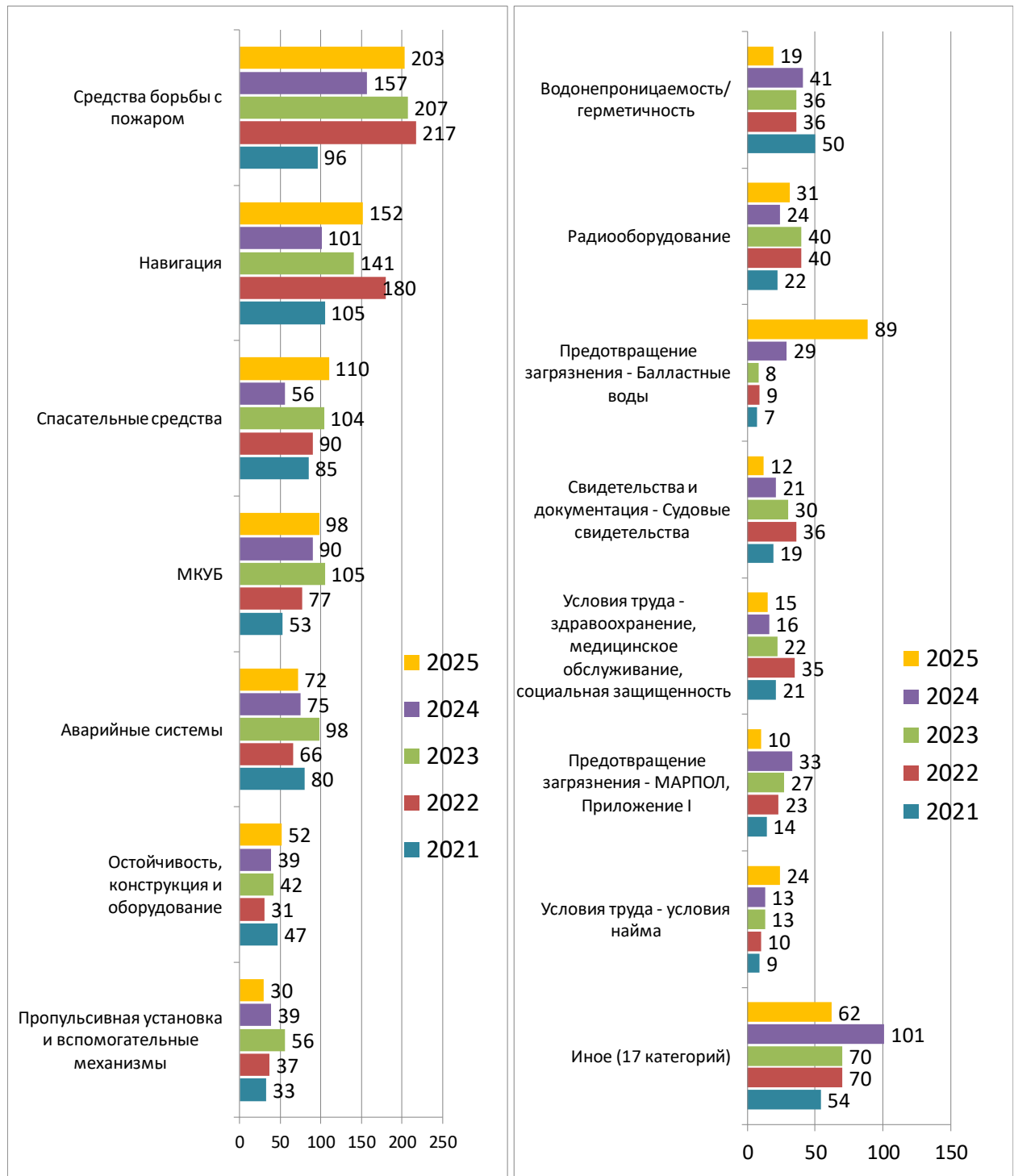


Рисунок 42

В 2025 году наиболее существенный рост количества недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход иностранных судов из российских портов, относительно среднего показателя 2021—2024 гг.

зафиксирован по категории «Предотвращение загрязнения - Балластные воды» — в 3,1 раза. Показатель 2025 года по указанной категории является максимальным в ретроспективе пятилетнего периода 2021—2025 гг., демонстрируя превышение над показателем 2024 года в 3 раза и ежегодный темп роста показателя в среднем на 120% в год за пятилетний период. Рост показателей 2025 года по указанной категории при инспектировании иностранных судов может объясняться проведением в 2025 году КИК по управлению балластными водами. Значительный рост показателя 2025 года зарегистрирован также по категории «Условия труда - условия найма». Значение 2025 года превышает среднегодовой показатель предыдущих четырех лет на 74%, при этом среднегодовой темп роста значения за пятилетний период составил в среднем 31% в год. Показатель 2025 года превышает значение 2024 года на 85% и является максимальным в ретроспективе пятилетнего периода.

Рост показателей 2025 года относительно среднегодовых значений за период 2021—2024 гг. наблюдается по категориям «Спасательные средства» (на 24%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (на 23%), «МКУБ» (на 16%) и «Средства борьбы с пожаром» (на 15%). Показатели 2025 года являются максимальными в ретроспективе пятилетнего периода по категориям «Спасательные средства» и «Остойчивость, конструкция и оборудование». Существенный среднегодовой темп роста показателя в ретроспективе пятилетнего периода зарегистрирован по категории «Средства борьбы с пожаром» (в среднем на 32% в год). По категории «МКУБ» аналогичное ежегодное превышение составило в среднем 19% в год. По категориям «Радиооборудование», «Спасательные средства» и «Навигация» рост составил в среднем 18% в год по каждой категории.

Наиболее существенное превышение показателя 2025 года над значением 2024 года наблюдается по категории «Спасательные средства»: после значительного снижения по итогам 2024 года, рост показателя за отчётный период составил 96%. По категории «Навигация» показатель 2025 года превышает значение прошлого года на 50%, по категории «Остойчивость, конструкция и оборудование» — на 33%.

Показатели 2025 года по 5 категориям демонстрируют минимальные значения в ретроспективе пятилетнего периода («Водонепроницаемость/герметичность», «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы»,

«Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I», «Условия труда - здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» и «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства»). Резкое снижение показателя 2025 года относительно значения 2024 года наблюдается по категории «Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I» (в 3,3 раза). Показатель 2025 года демонстрирует сокращение относительно среднегодового значения 2021—2024 гг. на 53%. Аналогичное существенное сокращение показателя 2025 года зарегистрировано по категории «Водонепроницаемость/ герметичность»: на 54% относительно значения 2024 года и на 48% относительно среднегодового значения за предыдущие 4 года. Ежегодный темп сокращения показателя по данной категории составил в среднем на 17% в год. По категории «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» снижение значения за отчетный период в сравнении со среднегодовым показателем 2021—2024 гг. составило 49%. Существенные снижения показателей 2025 года относительно значений 2024 года зафиксированы по категориям «Свидетельства и документация - Судовые свидетельства» (на 43%) и «Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы» (на 23%).

Количество выявленных недостатков, количество недостатков, приведших к отказам в выдаче разрешения на выход из порта, и среднее количество недостатков на 1 осмотр за 2025 год показаны на Рисунке 43.

Количество недостатков, выявленных на иностранных судах в российских портах, 2021—2025 гг.

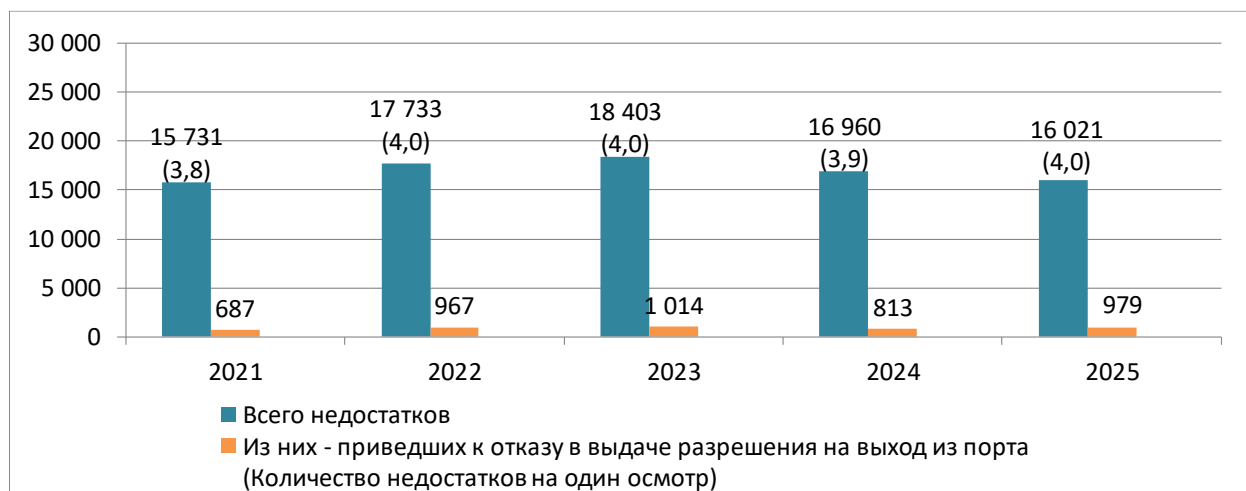


Рисунок 43

За период 2021—2023 гг. на иностранных судах наблюдался рост количества выявляемых недостатков в среднем на 8% в год, сменившийся снижением показателя по итогам 2024 и 2025 гг., в среднем на 7% в год. Общая динамика показателя за период 2021—2025 гг. характеризуется ростом в среднем на 1% в год. Максимальный показатель в ретроспективе пятилетнего периода зарегистрирован по итогам 2023 года, минимальный — по итогам 2021 года. По итогам 2025 года показатель количества выявляемых недостатков демонстрирует сокращение относительно значения 2024 года на 5,5% и относительно среднегодового показателя за период 2021—2024 гг. — на 6,9%, являясь вторым показателем после минимального за пятилетний период, превышая значение 2021 года.

Значение среднего количества выявляемых недостатков на 1 осмотр в ретроспективе пятилетнего периода оставалось без существенных изменений, демонстрируя колебания вокруг среднего показателя в 3,9 недостатка на 1 осмотр. Показатель 2025 года составляет 4,0 недостатка на 1 осмотр, соответствуя значениям 2022 и 2023 гг. (максимальным значениям за пятилетний период). Минимальный показатель зарегистрирован по итогам 2021 года.

По итогам 2025 года показатель количества недостатков, приведших к отказам в выдаче разрешения на выход из порта, демонстрирует превышение относительно среднего значения 2021—2024 гг. на 12,5% (на 109 недостатков). Значение 2025 года является вторым после максимального за пятилетний период, демонстрируя повышение относительно показателя 2024 года на 20% (на 166 недостатков). Показатель демонстрировал стабильное повышение за период 2021—2023 гг., при этом общая динамика показателя за пятилетний период характеризуется ростом в среднем на 12% в год.

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 Секретариата, состоящей из нескольких государств-участников меморандума. Решение Комиссии Секретариата не является обязательным для государства Порта.

В 2025 году апелляции на задержания иностранных судов в портах Российской Федерации не зарегистрированы.

3.6. Участие Российской Федерации в комиссиях меморандумов по пересмотру случаев задержаний

Согласно процедурам Токийского и Черноморского меморандумов, администрация Флага или Признанная организация могут обратиться в Секретариат меморандума о пересмотре задержания, если заинтересованная сторона не воспользовалась национальной процедурой подачи апелляции. В этом случае Секретариат меморандума создает Комиссию по пересмотру конкретного случая задержания, состоящую из нескольких государств-членов меморандума, по принципу ротации. Комиссия Секретариата меморандума после ознакомления с материалами по задержанию и мнениями государств Флага и Порта формирует мнение относительно обоснованности данного задержания, рекомендует государству Порта снять, либо оставить в силе задержание, при этом решение комиссии не является обязательным для государства Порта. При формировании позиции Российской Федерации как члена комиссии меморандума по пересмотру задержания учитывается экспертное мнение постоянной корреспондентской Рабочей группы по государственному портовому контролю.

В 2025 году Россия участвовала в Комиссиях Секретариата по пересмотру задержаний трех судов. Все три Комиссии Секретариата назначены Токийским меморандумом. В двух случаях из трех Россия

выступила за признание задержаний необоснованными, в 1 случае поддержала обоснованность задержания. Во всех трех случаях итоговое решение Секретариата об обоснованности задержания совпало с соответствующей позицией России по данному задержанию. Во всех трех случаях государства Порты последовали рекомендациям Секретариата Токийского меморандума по итогам пересмотра соответствующих задержаний. В информационной системе Токийского меморандума APCIS двух случаях из трех задержание снято по обращению государства Порты, в одном случае задержание оставлено в силе.

Выводы:

- за 2025 год в портах Российской Федерации проведено 3 999 осмотров иностранных судов, из них 77% (3 068 осмотров) — осмотры с недостатками. В 5,1% 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 8,36%. Минимальный уровень отказов в выдаче разрешения на выход из порта иностранных судов зарегистрирован в портах, относящихся к Парижскому меморандуму, и составляет 1,46%. Отказы в выдаче разрешения на выход из порта оформлены по 207 судам под иностранным флагом. Значение 2025 года в абсолютном выражении является третьим после максимального за 5 лет, уступая показателям 2022 и 2023 гг.;
- за период 2021—2023 гг. наблюдался рост количества выявляемых недостатков, сменившийся снижением показателя по итогам 2024 и 2025 гг. Значение 2025 года является вторым после минимального за пятилетний период, превышая значение 2021 года;
- количество недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта, по итогам 2025 года демонстрирует превышение относительно среднего значения 2021—2024 гг. Показатель 2025 года является вторым после максимального за пятилетний период, уступая значению 2023 года;
- среднее количество недостатков на один осмотр в 2025 году составило 4,0 недостатка, что соответствует максимальным значениям за 5 лет (2022 и 2023 гг.), превышая среднегодовой показатель за 2021—2024 гг.;

- за 2025 год случаев обращений с просьбами о пересмотре задержаний иностранных судов в российских портах не зарегистрировано.

4. Национальная концентрированная инспекционная кампания в отношении безопасности нефтеналивных танкеров

4.1. *КИК на российских судах в российских портах*

В 2025 году в портах России проведена национальная концентрированная инспекционная кампания (КИК) в отношении безопасности нефтеналивных танкеров. Вопросник и руководство для национальной КИК рассматривались рабочей группой по портовому контролю. Национальная КИК в отношении безопасности нефтеналивных танкеров проводилась в период с 01.04.2025 по 31.05.2025 гг.

За период национальной КИК в отношении безопасности нефтеналивных танкеров в российских портах на российских судах проведено 348 осмотров, из них 8,6% осмотров (30 осмотров) — с недостатками; выявлено 47 недостатков; проверено 348 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 (4,3% осмотров, 15 случаев; вопрос 5) зарегистрировано за факты несоответствия навигационных карт, атласов и пособий району плавания судна, непроведение корректуры (32% от общего количества выявленных несоответствий). В 3,4% осмотров (12 случаев; вопрос 8) судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью не содержит соответствующих перечней контактов (26% от общего количества выявленных недостатков). В 2,9% осмотров (10 случаев; вопрос 4) на борту не имеется информация капитану об остойчивости, об аварийной посадке и остойчивости или информация об остойчивости и непотопляемости (21% от общего количества выявленных недостатков). В 1,7% осмотров (6 случаев; вопрос 6) с аварийными процедурами по борьбе с разливом нефтепродуктов и борьбе с пожаром знаком не весь персонал (13% от общего количества выявленных недостатков). В 0,6% осмотров (2 случая; вопрос 7) на борту не имеется система управления безопасностью, экипаж не ознакомлен с ее содержанием (4% от общего количества выявленных недостатков). В 0,3%

осмотров (по 1 случаю; вопросы 1 и 2) на судне не имеется действующих судовых свидетельств, подтверждающих, что судно является «танкером» и разрешающих перевозку опасных грузов, а также судно (и его оборудование) не соответствует требованиям для перевозки определенных номенклатур грузов, и такая перевозка не соответствует применимым условиям Классификационного общества (по 2% от общего количества выявленных недостатков). Случаев, когда район предполагаемого рейса не соответствует ограничениям класса судна (вопрос 3), не зарегистрировано.

По результатам КИК 2025 года в отношении безопасности нефтеналивных танкеров при осмотре российских судов в российских портах оформлен 1 отказ в выдаче разрешения на выход из порта. Российское судно в рамках национальной КИК в отношении безопасности нефтеналивных танкеров задержано в порту Архангельск.

5. Концентрированная инспекционная кампания по управлению балластными водами

В 2025 году проведена совместная КИК по управлению балластными водами на судах торгового флота.

5.1. КИК на российских судах в российских портах

В 2025 году на судах торгового флота в портах России проведена КИК по управлению балластными водами. Вопросник и руководство для национальной КИК рассматривались рабочей группой по портовому контролю. Национальная КИК по управлению балластными водами проводилась в портах Токийского, Черноморского и Парижского меморандумов в период с 01.08.2025 по 30.11.2025 гг.

За период национальной КИК по управлению балластными водами в российских портах на российских судах проведено 1 156 осмотров, из них 5,8% осмотров (67 осмотров) — с недостатками; выявлено 104 недостатка; проверено 1 156 индивидуальных судов (за весь период проведения национальной КИК судно подвергалось проверке на предмет КИК только один раз); отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта не зарегистрировано.

Максимальное количество недостатков (3,2% осмотров, 37 случаев; вопрос 4) зарегистрировано за отсутствие ознакомления ответственных лиц командного состава и членов экипажа со своими обязанностями по обеспечению надлежащего выполнения судового плана управления балластными водами (ПУБВ) (35,6% от общего количества выявленных недостатков). В 2,5% осмотров (29 случаев; вопрос 8) Журнал операций с балластными водами, включая изъятия, если таковые имеются и применимы, не заполнен правильно (27,9% от общего количества выявленных недостатков). В 1,5% осмотров (17 случаев; вопрос 3) План управления балластными водами (ПУБВ) не приведен на уровень современности с учетом применимых требований по управлению балластными водами в соответствии с Конвенцией (16,3% от общего количества выявленных недостатков). В 0,5% осмотров (по 6 случаев; вопросы 6 и 9) система управления балластными водами не в рабочем состоянии, а также экипаж не управляет осадками балластных вод в соответствии с ПУБВ (по 5,8% от общего количества

выявленных недостатков). В 0,3% осмотров (4 случая; вопрос 5) система управления балластными водами (СУБВ) не одобрена Администрацией / Организацией соответствующим образом (3,8% от общего количества выявленных недостатков). В 0,3% осмотров (3 случая; вопрос 1) на борту не имеется действующего Международного свидетельства об управлении балластными водами (2,9% от общего количества выявленных недостатков). В 0,2% осмотров (2 случая; вопрос 7) управление балластными водами не производится в соответствии с Планом управления балластными водами (1,9% от общего количества выявленных недостатков). Случаев, когда не выполняются условия изъятия от выполнения обязательных требований Конвенции УБВ, если выдано такое изъятие (вопрос 10), а также когда на борту не имеется утвержденного Плана управления балластными водами (ПУБВ) (вопрос 2), не зарегистрировано.

5.2. КИК на российских судах в иностранных портах

КИК по управлению балластными водами проводилась в иностранных портах меморандумов с 01.09.2025 по 30.11.2025 гг.

В иностранных портах Токийского, Черноморского и Парижского меморандумов в период с 01.09.2025 по 30.11.2025 гг. проведено 54 инспекции российских судов, из них 18,5% инспекций (10 инспекций) с несоответствиями, выявлено 12 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 управлению балластными водами на официальном сайте Парижского меморандума, информация о результатах КИК 2025 года на российских судах в портах Парижского меморандума отсутствует.

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

Максимальное количество недостатков (11,1% инспекций, 6 случаев) зарегистрировано за незаполнение журнала операций с балластными водами, включая изъятия, если таковые имеются и применимы, правильно (вопрос 8; 50% от общего количества выявленных недостатков). В 3,7% инспекций (по 2 случая; вопросы 3, 4 и 6) план управления балластными

водами (ПУБВ) не приведен на уровень современности с учетом применимых требований по управлению балластными водами в соответствии с Конвенцией; ответственные лица командного состава и члены экипажа не знакомы со своими обязанностями по обеспечению надлежащего выполнения судового плана управления балластными водами (ПУБВ), а также система управления балластными водами не в рабочем состоянии (по 16,7% от общего количества выявленных недостатков). Случаев, когда на борту не имеется действующего Международного свидетельства об управлении балластными водами (вопрос 1); на борту не имеется утвержденного Плана управления балластными водами (ПУБВ) (вопрос 2); система управления балластными водами (СУБВ) не одобрена Администрацией / Организацией соответствующим образом (вопрос 5); управление балластными водами не производится в соответствии с Планом управления балластными водами (вопрос 7); экипаж не управляет осадками балластных вод в соответствии с ПУБВ (вопрос 9); не выполняются условия изъятия от выполнения обязательных требований Конвенции УБВ, если выдано такое изъятие (вопрос 10), не зарегистрировано.

По результатам КИК по управлению балластными водами российское судно задержано в Гунсане, Корея (т/х СКС Стар, ИМО 8913887). Причиной задержания в рамках КИК послужило несоответствие по вопросу 4 (ответственные лица командного состава и члены экипажа не знакомы со своими обязанностями по обеспечению надлежащего выполнения судового плана управления балластными водами (ПУБВ)).

5.3. *КИК на иностранных судах в российских портах*

В российских портах в рамках КИК по управлению балластными водами проведено 894 осмотра иностранных судов, из них 12,2% (109 осмотров) — с недостатками; выявлено 147 недостатков; оформлено 18 отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта; осуществлен осмотр 894 индивидуальных судов.

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

Максимальное количество недостатков (6,0% инспекций, 54 случая) зарегистрировано за незаполнение журнала операций с балластными

водами, включая изъятия, если таковые имеются и применимы, правильно (вопрос 8; 36,7% от общего количества выявленных несоответствий). В 3,7% осмотров (33 случая; вопрос 4) ответственные лица командного состава и члены экипажа не знакомы со своими обязанностями по обеспечению надлежащего выполнения судового плана управления балластными водами (ПУБВ) (22,4% от общего количества выявленных несоответствий). В 3,6% осмотров (32 случая; вопрос 6) система управления балластными водами не в рабочем состоянии (21,8% от общего количества выявленных несоответствий). В 1,3% осмотров (12 случаев; вопрос 3) план управления балластными водами (ПУБВ) не приведен на уровень современности с учетом применимых требований по управлению балластными водами в соответствии с Конвенцией (8,2% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,4% осмотров (4 случая; вопрос 10) не выполняются условия изъятия от выполнения обязательных требований Конвенции УБВ, если выдано такое изъятие (2,7% от общего количества выявленных несоответствий). В 0,3% осмотров (по 3 случая; вопросы 2, 5, 7, 9) на борту не имеется утвержденного Плана управления балластными водами (ПУБВ); система управления балластными водами (СУБВ) не одобрена Администрацией / Организацией соответствующим образом; управление балластными водами не производится в соответствии с Планом управления балластными водами; экипаж не управляет осадками балластных вод в соответствии с ПУБВ (по 2,0% от общего количества выявленных несоответствий). Случаев, когда на борту не имеется действующего Международного свидетельства об управлении балластными водами (вопрос 1), не зарегистрировано.

Иностранные суда в рамках КИК по управлению балластными водами задерживались 18 раз: в портах Туапсе (8 судов: по 2 судна под флагами Панамы, Барбадоса; по 1 судну под флагами Вануату, Белиза и Сент-Китс и Невис и Либерии); Новороссийск (7 судов: 2 судна под флагом Сент-Китс и Невис, по 1 судну под флагами Палау, Либерии, Барбадоса, Вануату, Панамы); Находке (3 судна: 2 судна под флагом Панамы, 1 судно под флагом Гаяны).

6. Инспекторский состав

Инспекторы по российским и иностранным судам

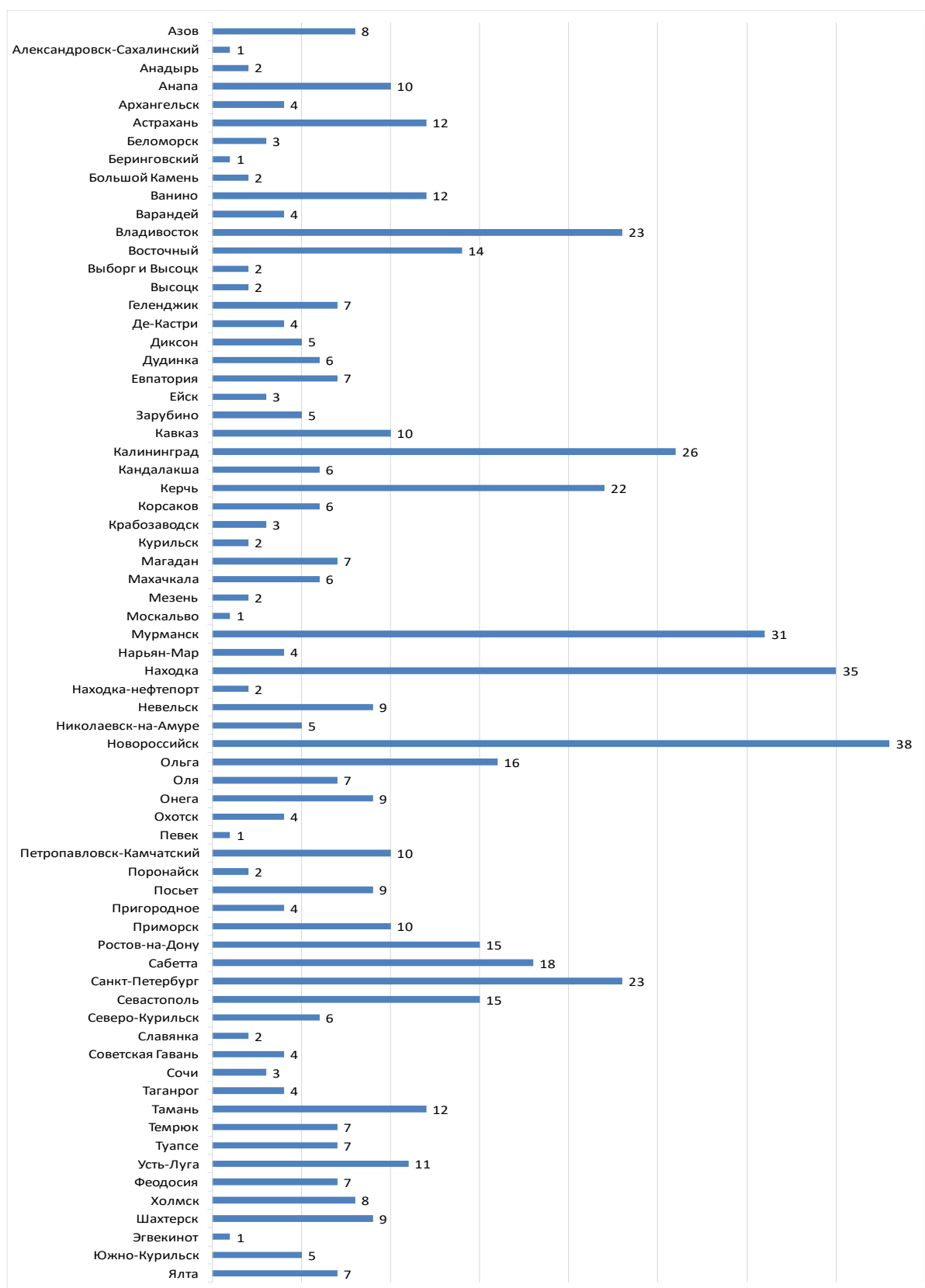


Рисунок 44

По состоянию на 2025 год в администрациях морских портов Российской Федерации зарегистрировано 588 инспекторов портового контроля по российским и иностранным судам. Из них 188 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 киберзащищенности в соответствии с требованиями РС проводит ООО «Навгеоэксперт», г. Санкт-Петербург.

Программы подготовки в ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова» проводятся при участии ФГБУ «АМП Балтийского моря», предоставляющего высококвалифицированные кадры из состава сотрудников администрации и специалистов инспекторского состава для чтения лекций. Обучение в ФГБОУ ВО «ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова» реализуется в активном сотрудничестве с ФГБУ «АМП Азовского моря» и с ФГБУ «АМП Черного моря» с привлечением высококвалифицированных специалистов из состава сотрудников администрации и инспекторского состава в качестве лекторов.

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

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

- тематических семинаров и специализированных курсов в рамках Меморандумов;
- программ обмена инспекторами в рамках Меморандумов и национальных программ по обмену опытом инспекторов портового контроля;
- тематических национальных курсов и семинаров инспекторов государственного портового контроля.

Инспекторы по иностранным судам Меморандумов раньше дополнительно проходили курсы по программе дистанционного обучения, разработанной Европейским агентством по морской безопасности и Секретариатом Токийского меморандума. В связи с приостановлением членства Российской Федерации в Парижском меморандуме, инспекторы Парижского и Черноморского меморандумов отключены от сайта дистанционных обучений EMSA, и в настоящее время эти курсы недоступны.

В соответствии с «Общим планом подготовки и переподготовки инспекторов государственного портового контроля Российской Федерации по иностранным и российским судам в 2025 году», утвержденным Росморречфлотом, на 2025 год было запланировано 37 учебных программ. Проведено 34 курса подготовки. Все программы подготовки проводились в дистанционном или очно-дистанционном формате.

В августе прошла программа обмена опытом инспекторов Токийского меморандума (РЕХ): СКМП Находка (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики») приняла у себя инспектора из Мексики. В целях подготовки к КИК по управлению балластными водами в Токийском меморандуме в июле 2025 года проведен онлайн семинар для инспекторов портового контроля (SEM34); участвовал представитель ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики» (порт Находка). В мае – июне прошла

внутрироссийская программа обмена опытом инспекторов ГПК: инспектор из порта Туапсе (ФГБУ «АМП Черного моря») ездил в порт «Большой порт Санкт-Петербург» (ФГБУ «АМП Балтийского моря»). В июне прошла программа обмена опытом инспекторов ГПК Дальневосточных морских портов России: инспектор из порта Ванино (ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива») ездил в порт Восточный (ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики»); инспектор из порта Находка ездил в порт Ванино.

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 314 инспекторов; фактически обучение прошли 286 инспекторов. По результатам 2025 года план подготовки и переподготовки инспекторов выполнен на 91%.

7. Инфографика



8. Общие наблюдения

1. Российская Федерация как государство флага по итогам 2025 года продолжает оставаться в списке «серых» флагов в Токийском меморандуме, а также второй год подряд остается в списке «серых» флагов Парижского меморандума в связи с сохранением относительно неизменного количества задержаний за 3 предыдущие года. В 2025 году количество задержаний является максимальным за 5 лет, равным показателю 2023 года.
2. По итогам 2025 года абсолютные показатели количества инспекций и количества инспекций с замечаниями являются минимальными в ретроспективе пятилетнего периода, при этом относительные показатели количества инспекций с замечаниями и инспекций с задержаниями, напротив, демонстрируют максимальные значения за 5 лет вследствие снижения количества инспекций. При этом сохраняется большое количество инспекций в портах Турции и Китая на фоне роста количества инспекций в портах Кореи.
3. Наибольшее количество несоответствий конвенционным требованиям, приведших к задержаниям российских судов, зарегистрировано по категориям «Средства борьбы с пожаром» (31%), «Спасательные средства» (18%), «Остойчивость, конструкция и оборудование» (9%). За пятилетний период наибольшее суммарное количество несоответствий регистрируется по категориям «Средства борьбы с пожаром», «МКУБ», и «Спасательные средства». Эти показатели не улучшаются в течение последних десяти лет.
4. Показатель 2025 года по количеству недостатков, послуживших причиной отказа в выдаче разрешения на выход из порта на российских судах в российских портах, является максимальным за 5 лет, тогда как показатель общего количества недостатков — вторым после минимального.
5. Количество осмотров иностранных судов в российских портах в 2025 году составило менее 4 тысяч осмотров и является минимальным за пятилетний период, из них 76,7% — осмотры с недостатками. Показатель количества отказов в выдаче разрешения на выход из порта превышает значения 2021 и 2024 гг. Значение количества недостатков, ставших причиной отказа в выдаче разрешения на выход судна из порта, является вторым после максимального за 5 лет, при этом количество недостатков — вторым после минимального за 5 лет.

Приложение 1. Список задержанных судов под российским флагом

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
1	8033132	02.01.2025	Алексей Афанасьев/ Международный (торговый)	Амбарли, Турция	1. Остойчивость, конструкция и оборудование - отверстие на правом борту (балластный танк №7) - отсутствие целостности (02106) 2. Аварийные системы - недостаточное давление в аварийном пожарном насосе - не соответствует требованиям (04102)
2	9143623	18.03.2025	Валда/ Международный (торговый)	Далянь, Китай	1. Спасательные средства - боковой трос посадочного трапа спасательного судна с обеих сторон - не соответствует требованиям (11112); 2. Спасательные средства - устройство блокировки ручного рычага и вращающейся части двигателя спусковой лебедки левого борта - неработоспособно (11112); 3. Средства борьбы с пожаром - самозакрывающийся клапан между плоским датчиком уровня масла и танком - неисправен (07199); 4. Средства борьбы с пожаром - система трубопроводов с кожухом для топливопроводов высокого давления - неисправна (07117); 5. Средства борьбы с пожаром - датчик уровня масла для 5 танков в машинном отделении - не соответствует требованиям (07199); 6. Средства борьбы с пожаром - стальное запорное устройство для открывания переборки класса А - 0 между камбузом и кают-компанией - неисправно (07101)
3	9178070	01.04.2025	Остров Анциферова/ Международный (торговый)	Тяньцзинь, Китай	1. Средства борьбы с пожаром - самозакрывающаяся противопожарная дверь класса А в машинное отделение из коридора на верхней палубе не закрывается плотно - не соответствует требованиям (07105); 2. Аварийные системы - аварийный пожарный насос неработоспособен, вода не была подана - неработоспособно (04102); 3. Спасательные средства - спусковая шлюпбалка спасательного плота левого борта не может быть откинута - не соответствует требованиям (11112); 4. Спасательные средства - двигатель спасательной шлюпки не может быть запущен с помощью ручного запуска - неисправен (11104)
4	8860432	10.04.2025	Фрио Севастополис/ Международный (торговый)	Пусан, Корея	1. Средства борьбы с пожаром - маслянистая жидкость на палубе в МО - не соответствует требованиям (07126); 2. Водонепроницаемость/герметичность - ржавчина вентиляционного отверстия - не соответствует требованиям (03108)

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
5	8231007	13.05.2025	Форвард/ Международный (торговый)	Гемлик, Турция	1. Чистота в машинном отделении - дно помещения ГД содержит следы масла - не соответствует требованиям (09232); 2. Система управления балластными водами - на панели системы управления балластными водами отображается сигнал предупреждения. Сигнал не устраняется. Системы нельзя проверить, система неработоспособна - неисправна (14811); 3. Индивидуальные средства по борьбе с пожаром (комплекты снаряжения для пожарных) - снаряжение для костюма пожарного; лампа не горит - не соответствует требованиям (07111); 4. Надувные спасательные плоты - фалинь спасательной шлюпки прикреплен не должным образом - не соответствует требованиям (11108); 5. Трещины в палубах - имеются отверстия в различных местах на борту (на мостике, в аккумуляторном отсеке) - не соответствует требованиям (02118); 6. Устройства (общее оборудование борьбы с пожаром) - во время проверки пожарного насоса шланги в носовой и кормовой части - не соответствуют требованиям (07110); 7. Балластные, топливные и иные танки - полосу бульбы в балластном танке №5 - коррозия, повреждения - не соответствует требованиям (02107); 8. МКУБ - МКУБ-требуется проведение аудита до отхода судна (15150);
6	9638953	29.05.2025	Орион/ Международный (торговый)	Яньтай, Китай	1. Аварийные системы - пульт дистанционного управления всасывающим клапаном аварийного пожарного насоса - неработоспособен (04102); 2. Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение VI - инсинератор - неисправен (14608); 3. Средства борьбы с пожаром - распределительный щит управления стационарными локальными системами распыления воды рядом с входной дверью - неисправен (07109); 4. Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I - 15PPM сепаратор нефтесодержащих вод - не функционирует (14108); 5. Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы - аварийное выключение ГД на мостике - неисправно (13101); 6. Спасательные средства - спасательный катер, спускаемый на воду вручную в случае сбоя электроснабжения - не соответствует требованиям (11113); 7. Спасательные средства - переключатель управления выдвижением шлюпбалки, использующий воздушную энергию для спуска спасательной шлюпки на воду - не функционирует (11113); 8. Средства борьбы с пожаром - предохранительный штифт клапана головки блока цилиндров CO2 для МО не выдернут, система противопожарной защиты не готова к использованию - не соответствует требованиям (07109); 9. Средства борьбы с пожаром - целостность перегородки класса А между электрическим шкафом и мостиком нарушена - не соответствует требованиям (07101); 10. Навигация - Системы контроля дееспособности вахтенного помощника (КДВП) - не функционирует (10138); 11. Средства борьбы с пожаром - стационарная система обнаружения пожара и аварийной сигнализации или система обнаружения дыма для отбора проб в грузовом отсеке отсутствует - не соответствует требованиям (07106); 12. Средства борьбы с пожаром - электрическая вентиляция грузового отсека отсутствует - не соответствует требованиям (07116)

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
7	8701040	13.06.2025	Память Кирова/ Государственный (рыболовный)	Пусан, Корея	1. Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I - оставшийся объем отстойной цистерны недостаточен для запланированного рейса - не соответствует требованиям (14102); 2. Радиооборудование - оба модуля INMARSAT-C не работают - неработоспособно (05106); 3. МКУБ - судовая система управления безопасностью неэффективна (15109)
8	8222379	18.06.2025	Сормовский-3052/ Международный (торговый)	Мерсин, Турция	1. Водонепроницаемость/герметичность - водонепроницаемые двери не закрыты должным образом - не соответствует требованиям (03107); 2. Остойчивость, конструкция и оборудование - значительная коррозия верхних танков №5 левого борта, деформация люков танков - коррозия (02112)
9	8308939	27.06.2025	Степан Гейц/ Государственный (торговый)	Гунсан, Корея	1. Предотвращение загрязнения - МАРПОЛ, Приложение I - скопление маслосодержащей жидкости на нижней палубе МО. Утечки масла в трюмных сборных колодцах - не соответствует требованиям (14119); 2. Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы - утечка морской воды из системы приводных валов - не соответствует требованиям (13101); 3. МКУБ - МКУБ - судовая система управления безопасностью (СУБ) не эффективна (15150); 4. Водонепроницаемость/герметичность - герметичность на баке неисправна - не соответствует требованиям (03108)
10	9109500	27.06.2025	Хороль/ Международный (торговый)	Пусан, Корея	1. Средства борьбы с пожаром - пульт пожарной сигнализации и система обнаружения задымления грузового отсека - неисправны (07106); 2. Средства борьбы с пожаром - низкое давление подачи в аварийном пожарном насосе - не соответствует требованиям (07113); 3. МКУБ - судовая система управления безопасностью (СУБ) не эффективна (15150);
11	9515541	31.07.2025	Ньюзенберг/ Международный (торговый)	Инчхон, Корея	1. Средства борьбы с пожаром - прибор для обнаружения места пожара - неработоспособен (07106);
12	8887454	27.10.2025	Охотск/ Международный (торговый)	Дамьетта, Египет	1. Радиооборудование - INMARSAT-C - неработоспособна (05106)
13	8913887	28.10.2025	СКС Стар/ Международный (торговый)	Гунсан, Корея	1. Средства борьбы с пожаром - отсутствует термоизоляция в аккумуляторном отсеке пожаробезопасности класса А - не соответствует требованиям (07101); 2. Предотвращение загрязнения - балластные воды - ответственные лица командного состава и члены экипажа не ознакомлены с эксплуатацией Системы управления балластными водами - недостаток знаний (14806); 3. Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы - обнаружитель масляных паров главного двигателя - неисправен (13101); 4. МКУБ - МКУБ - судовая система управления безопасностью (СУБ) не эффективна (15150)

№ п/п	ИМО №	Дата	Название	Порт, страна задержания	Основание для задержания
14	8859328	30.10.2025	Валерий Коков/ Международный (торговый)	Гемлик, Турция	1. Спасательные средства - на борту отсутствует подтверждение, что дежурная шлюпка спускалась на воду и маневрировала за последние 3 месяца - не соответствует требованиям (11131); 2. Спасательные средства - гидроразмыкатель спасательного плота по правому борту просрочен с марта 2025 года - не соответствует требованиям (11108); 3. Спасательные средства - аккумулятор №2 двигателя спасательной шлюпки свободного падения - неработоспособен (11101); 4. Остойчивость, конструкция и оборудование - световой люк в машинном отделении имеет отверстие - не соответствует требованиям (02199); 5. Средства борьбы с пожаром - вентиляция помещения аварийного дизель-генератора имеет отверстия - не соответствует требованиям (07116); 6. Спасательные средства - передний веревочный трап для посадки на спасательный плот поврежден - неработоспособен (11124); 7. Спасательные средства - спускаемый на воду с помощью шлюпбалки спасательный плот не удалось снять с места крепления с помощью шлюпбалки - неработоспособно (11112); 8. Пропульсивная установка и вспомогательные механизмы - протечка в зоне кормовой трубы шахты правого и левого борта - не соответствует требованиям (13101); 9. Аварийные системы - экипаж не смог продемонстрировать проведения пожарной тревоги на камбузе - недостаток знаний (04109)
15	9220419	17.11.2025	Хасан/ Международный (торговый)	Гванъянг, Корея	1. Средства борьбы с пожаром - отверстия в основном трубопроводе, ответственные лица командного состава и члены экипажа не ознакомлены с эксплуатацией пожарного насоса - не соответствует требованиям, недостаток знаний (07113); 2. Средства борьбы с пожаром - скопление маслосодержащей жидкости на дне МО - не соответствует требованиям (07126);
16	8866773	04.12.2025	Двина/ Международный (торговый)	Мерсин, Турция	1. Остойчивость, конструкция и оборудование - водонепроницаемые двери в жилых помещениях и батарейном отсеке не закрываются должным образом - не соответствует требованиям (02101); 2. Аварийные системы - 2 пожарных гидранта и один пожарный рукав имеют отверстия - не соответствует требованиям (04102)

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
	По итогам 2025 года апелляции отсутствуют											

Приложение 3. Участие Российской Федерации в комиссиях меморандумов по пересмотрам случаев задержаний

№ п/п	ИМО №	Название судна	Флаг судна	Дата задерж.	Порт задерж.	Меморандум	Коды задерж. недостатков	Мнение РГ по ГПК	Решение Секретариата	Результат в ИС меморандума
1	9616838	STAR LYGRA	Маршалловы острова	13.12.2024	Сунгай Пакнинг, Индонезия	Токийский	14402	Задержание необосновано	Задержание необосновано	Задержание снято
2	9933224	NORD ANTARES	Сингапур	21.01.2025	Джералдтон, Австралия	Токийский	14104	Задержание обосновано	Задержание обосновано	Задержание оставлено в силе
3	9773844	MOUNTPARK	Великобритания	12.02.2025	Цзиньжоу, Китай	Токийский	10101	Задержание необосновано	Задержание необосновано	Задержание снято