

**ПУБЛИЧНО-ПРАВОВЫЕ
(ГОСУДАРСТВЕННО-ПРАВОВЫЕ) НАУКИ**

Оригинальная статья

<https://doi.org/10.31429/20785836-16-4-4-11>



КОМПЛЕКСНЫЙ ИНСПЕКЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ В ТОРГОВОМ МОРЕПЛАВАНИИ КАК МЕТОД ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ОХРАНЫ ЗДОРОВЬЯ

Воронкова С.В.

ФГБУН «Научно-исследовательский институт промышленной и морской медицины» Федерального
медико-биологического агентства

(пр. Юрия Гагарина, д. 65 лит. А, г. Санкт-Петербург, Россия, 196143)

Ссылка для цитирования: Воронкова С.В. Комплексный инспекционный контроль в торговом мореплавании как метод обеспечения безопасности и охраны здоровья. *Юридический вестник Кубанского государственного университета*. 2024;16(4):4–11. <https://doi.org/10.31429/20785836-16-4-4-11>

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Воронкова Светлана Владимировна, кандидат юридических наук, магистр общественного здравоохранения, старший научный сотрудник ФГБУН НИИ ПММ ФМБА России

Адрес: пр. Юрия Гагарина, д. 65 лит. А, г. Санкт-Петербург, Россия, 196143

Тел.: + 7 (906) 240-70-40

E-mail: sv3341015@yandex.ru

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование. Исследование не имело спонсорской поддержки (собственные ресурсы).

Статья поступила в редакцию: 16.10.2024

Статья принята к печати: 15.11.2024

Дата публикации: 27.12.2024

Аннотация: *Целью работы* выступает освещение проблемы обеспечения безопасности мореплавания и сохранения жизни и здоровья на морских судах, состояние которых может быть оценено на основании результатов комплексного инспекционного контроля в морских портах.

Задачи работы включают иллюстрацию и теоретико-правовой анализ реализации конвенциональных требований в торговом мореплавании при проведении государственного портового контроля в форме концентрированной инспекционной кампании.

Для достижения поставленной цели и решения задач автор использует такие общенаучные и частнонаучные *методы*, как анализ, синтез, исторический, системно-структурный, формально-юридический, сравнительный.

Результаты: рассмотрены процедуры международной и национальной концентрированных инспекционных кампаний; выявлены несколько направлений нарушений конвенциональных положений в сфере безопасности торгового мореплавания, сохранения жизни и здоровья; выработана позиция по поводу профилактической направленности государственного портового контроля в форме концентрированной инспекционной кампании; обоснована необходимость развития государственного портового контроля на российских судах в российских портах.

Выводы: осуществление государственного портового контроля в форме концентрированной инспекционной кампании, несмотря на весомые показатели выявляемых нарушений (несоответствий) конвенциональным требованиям, носит позитивный профилактический характер, что влияет на безопасность мореплавания, сохранение жизни и здоровья на морских судах.

Ключевые слова: государственный портовый контроль, концентрированная инспекционная кампания, безопасность мореплавания, профилактика нарушений, охрана здоровья.

Введение

Вопросы национальной морской политики определяют интересы Российской Федерации в Мировом океане, а эффективность публичного управления морской деятельностью зависит от достижения общественно значимых результатов, определенных документами стратегического планирования¹. В целях реализации Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации², организация бесперебойного функционирования отечественного морского и речного флота является важной задачей для государства, бизнеса и науки.

Несмотря на то, что количество аварий в мировом торговом флоте за последние десять лет сократилось на 20 %³, вопросы обеспечения безопасности морской деятельности требуют постоянного поиска путей дальнейшего снижения целого комплекса рисков в мореплавании. Анализ сведений о проверках судов Российского морского регистра судоходства в сравнении с другими классификационными обществами показывает, что при меньшем количестве парка судов насчитывается большее количество задержаний, недостаточно внимания уделяется безопасности мореплавания и разработке новых методов контроля [3].

В этой связи решение проблем обеспечения безопасности на водном транспорте в целом [5] и безопасности мореплавания и сохранения человеческой жизни на море, в частности [4], может быть достигнуто средствами государственного портового контроля (ГПК).

Использование в мировом мореплавании судами разных флагов торговых портов способствовало установлению и развитию строгой международно-правовой системы регулирования отношений. Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации⁴ во исполнение региональных соглашений предусматривается особый международно-правовой режим ГПК, который основан на положениях Парижского, Токийского и Черноморского меморандумов о взаимопонимании⁵. Как отмечается в научной литературе, «в силу отсутствия должного контроля со стороны государства флага, предусмотренного статьями 94 и 217 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года⁶, государства, наиболее обеспокоенные обеспечением безопасности мореплавания и защиты морской среды, заключили региональные соглашения по контролю со стороны государства порта» [9].

В целях оказания помощи администрациям портов, судовладельцам и капитанам судов по выполнению положений международных конвенций Международной морской организацией (International Maritime Organization, IMO) регулярно актуализируются резолюции по процедурам ГПК. В юридической литературе процедуры ГПК рассматриваются как дополнительные к национальным контрольно-надзорным мероприятиям в целях принятия мер при обнаружении серьезных нарушений [1].

Устоявшийся в мировой практике, риск-ориентированный подход контрольно-надзорной деятельности является основой и для ГПК, но с присущими этому виду контроля особенностями. Так, например, ГПК проводится в форме первичной (Initial Inspection), расширенной (Expanded Inspection),

¹ Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации: Указ Президента РФ от 31.07.2022 № 512 // Собрание законодательства РФ. 2022. № 31. Ст. 5699; О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р // Собрание законодательства РФ. 2021. № 50 (Ч. IV). Ст. 8613.

² О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации: Указ Президента РФ от 28.02.2024 № 145 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

³ Количество аварий на торговом флоте в мире за последние десять лет сократилось на 20% [сайт]. Информационно-аналитическое агентство «ПортНьюс»; 2024 [обновлено 10 января 2024; процитировано 25 мая 2024]. Доступно: <https://portnews.ru/news/324382/>.

⁴ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

⁵ Парижский меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта (Подписан в г. Париже 26.01.1982., вступил в силу для России 01.01.1996) // Доступ из СПС «КонсультантПлюс»; Меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (Подписан в г. Токио 01.12.1993, вступил в силу для России 01.04.1995) /// Доступ из СПС «КонсультантПлюс»; Меморандум о взаимопонимании о контроле судов со стороны государства порта в регионе Черного моря (Подписан в г. Стамбуле 07.04.2000) // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

⁶ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 48. Ст. 5493.

более детальной (More Detailed Inspection) проверок (инспекций) и концентрированной инспекционной кампании (Concentrated Inspection Campaign)¹.

Регулирование отношений в области торгового мореплавания охватывает смежные области из иных отраслей законодательства (о здравоохранении, о лицензировании, об охране труда, о пожарной безопасности, об охране окружающей среды, об образовании и т.д.) и основано на положениях нескольких международных актов², ратифицированных Российской Федерацией. В отличие от дивергенции контроля (надзора) в иных областях [6], для ГПК в торговом мореплавании характерна конвергенция за счет регулирования предметов нескольких видов контрольно-надзорной деятельности. В частности, при ГПК ведется учет выявленных нарушений и несоответствий конвенциональным требованиям более чем по 30 категориям³ (в их числе условия труда и проживания экипажа, медицинское обеспечение, пожарная безопасность на судне, состояние аварийных систем и другие). Элементы ГПК включают, во-первых, проверку укомплектованности экипажа и эксплуатацию судна в соответствии с нормами международного права; во-вторых, проверку технического состояния судна и оборудования; в-третьих, проверку компетентности капитана судна и экипажа. Комплексный подход в правовом регулировании деятельности морских портов и проведения контроля в них позволяет минимизировать потери и избежать необоснованной задержки судов [2].

На наш взгляд, эффективность ГПК напрямую связана с его информатизацией, позволяющей оперативно анализировать сведения о выявленных нарушениях и принимать соответствующие меры. Например, результаты проверок ежедневно обновляются в едином контуре нескольких информационных систем ГПК, в том числе Токийского меморандума [7] (база данных ГПК «Азиатско-Тихоокеанская информационная супермагистраль» (АТ-ИС), Черноморского меморандума [8] (оператор Министерство транспорта Российской Федерации), Парижского меморандума (оператор Министерство инфраструктуры и водного хозяйства Нидерландов). Так называемый «новый инспекционный режим» (NIR), применяемый в мировой практике ГПК, позволяет в реальном времени автоматически устанавливать профиль риска судов на основании сведений, размещенных в информационных системах (ИСГПК) (тип и возраст судна, флаг судна, выявленные нарушения, история задержаний). Подобная информация влияет на репутацию компаний-судовладельцев, а также является инструментом для самоконтроля и профилактики нарушений.

Универсальный характер международно-правового режима ГПК позволяет, во-первых, осуществлять проверки судов в разных юрисдикциях независимо от государства флага; во-вторых, минимизировать задержки судов; в-третьих, оперативно выявлять суда высокого риска; в-четвертых, своевременно принимать меры при обнаружении несоответствий установленным требованиям. Особый интерес представляет комплексный инспекционный контроль государством порта, который получил название концентрированной инспекционной кампании (КИК).

¹ Резолюция ИМО А.1155(32) «Процедуры контроля судов государством порта 2021 года» (IMO Resolution (2021) – Procedures for Port State Control) [сайт]. Консалтинговая компания ИБИКОН; 2024 [обновлено 03 мая 2024; процитировано 01 августа 2024]. Доступно: https://ibicon.ru/news/news_post/new_psc_1155.

² Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC) [рус., англ.] (Вместе с «Пояснительными примечаниями...», «Правилами и кодексом», «Свидетельством о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве», «Образцом национальной декларации») (Заклучена в г. Женеве 23.02.2006) // Собрание законодательства РФ. 2013. № 34. Ст. 4429; О реализации положений главы IX приложения к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения: Постановление Правительства РФ от 08.10.2012 № 1023 (ред. от 09.04.2020) // Собрание законодательства РФ. 2012. № 42. Ст. 5714; Резолюция N A.741(18) Международной морской организации (ред. от 21.06.2013) Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) (Вместе с «Формами Документа о соответствии, Свидетельства об управлении безопасностью, Временного документа о соответствии и Временного свидетельства об управлении безопасностью») (Принята 04.11.1993) // Доступ из СПС «КонсультантПлюс»; Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) (Заклучена в г. Лондоне 01.11.1974) (ред. от 24.05.2018) // Доступ из СПС «КонсультантПлюс»; Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 год (ПДНВ/STCW) (Заклучена в г. Лондоне 07.07.1978) (ред. от 13.05.2021) // Доступ из СПС «КонсультантПлюс»; Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ/MARPOL) (ред. от 17.06.2021) (Заклучена в г. Лондоне 02.11.1973). Изменения, внесенные Резолюциями ИМО от 17.06.2021 № МЕРС.328(76), 17.06.2021 № МЕРС.330(76), вступили в силу для России 1 ноября 2022 года // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

³ Государственный портовый контроль в Российской Федерации в 2023 году. ИЦГПК. 2024. 98 с.

Методы исследования

Автором использованы общенаучные и частнонаучные методы: анализ, синтез, исторический, системно-структурный, формально-юридический, сравнительный.

Результаты исследования

В странах-участницах Меморандумов о взаимопонимании, наряду с регулярными проверками ГПК, КИК проводятся ежегодно в течение трех месяцев, имеют тематическую направленность и сосредоточены на конкретной проблемной области отношений в торговом мореплавании¹. Определение того или иного предмета проверки зависит от количества выявленных нарушений и зарегистрированных аварий на водном транспорте за предыдущий отчетный период, а также при изменении нормативно-правовых актов общего и отраслевого регулирования. Таким образом, КИК представляет собой тематический рейд в отношении объектов контроля, в ходе которого инспекторами ГПК (капитаном государства порта и уполномоченными должностными лицами администрации порта, входящими в инспекцию ГПК²) осуществляется проверка документов, осмотр, опрос, эксперимент (подтверждение компетентности и практических навыков экипажей судов при решении ситуационной задачи). Предварительный этап КИК предполагает такой вид контрольно-надзорного мероприятия, как обязательное заполнение анкеты на судах и направление ее в администрацию государства порта.

По результатам КИК в случае выявления несоответствий конвенциональным требованиям, меры государства порта могут варьироваться от выдачи предписания (требования) капитану судна (судовладельцу) со сроками устранения нарушений (несоответствий) до задержания судна. Результаты КИК вносятся в ИСПК, анализируются, опубликовываются на сайтах Меморандумов о взаимопонимании и могут передаваться в Международную организацию труда (МОТ) и Международную морскую организацию (ИМО). Установление параметров для определения профиля риска судна и оценка рисков нарушений обязательных требований, которые автоматически рассчитываются ИСПК, а также включение судов в «черный», «серый» и «белый» списки Парижским меморандумом о взаимопонимании зависит от результатов ГПК, проводимого, в том числе, в форме КИК.

Обоснование тематики КИК, плана и сроков ее проведения, формирование перечня наиболее частых значимых нарушений, которые должны учитываться при проверках, а также разработка специальных анкет (чек-листов) с перечнем вопросов, характеризующих выполнение обязательных требований на судах, входит в полномочия администраций Меморандумов о взаимопонимании³. В целях обеспечения безопасности мореплавания и сохранения человеческой жизни на море тематические КИК, проводимые в период 2002-2023 гг. были посвящены, в частности: проверкам стандартов подготовки, сертификации, часов отдыха и несения вахты для моряков (ПДНВ) (2015, 2022); общим вопросам обеспечения остойчивости и повреждений танкеров (2010, 2021); работе аварийных систем (2019); безопасности мореплавания (2008, 2017); соблюдению Конвенции о труде в морском судоходстве (2016); работе судовых систем пожаробезопасности (2012); применению спасательных средств (2009); выполнению требований Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) (2002, 2007); работе Глобальной системы безопасности при бедствии на море (ГМССБ) (2005); условиям труда и быта на судах (2004).

В целях подготовки российских судов и их экипажей к прохождению международных КИК, обеспечения информированности судовладельцев и повышения профессионального уровня российских инспекторов ГПК, а также для профилактики нарушений, в российских портах проводятся национальные КИК. Например, во исполнение Приказа Минздравсоцразвития России от 05 мая 2012 г. № 499н⁴ в рамках национальной КИК 2012 года проводились проверки оснащения аптечками судов,

¹ Concentrated Inspection Campaigns [сайт]. Парижский меморандум о взаимопонимании; 2020 [обновлено 20 мая 2024; процитировано 30 августа 2024]. Доступно: <https://parismou.org/PMoU-Procedures/Library/concentrated-inspection-campaigns#:~:text=Concentrated%20inspection%20campaigns%20focus%20on,combined%20with%20a%20regular%20inspection.>

² Об утверждении Положения о капитане морского порта: Приказ Минтранса России от 09.11.2022 № 447 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

³ Информационный бюллетень о проведении Концентрированной инспекционной кампании 2021 года [обновлено 30 мая 2024; процитировано 20 августа 2024]. Доступно: <https://rmtcons.com/media/2021/08/rmt-ib-08-21.pdf>.

⁴ Об утверждении порядка установления состава аптечки для оснащения морских судов, судов внутреннего плавания и судов смешанного (река - море) плавания, не имеющих в штатном расписании должности

не имеющих в штатном расписании должности медицинского работника. В настоящее время вопросы медицинского и лекарственного обеспечения на судах не урегулированы, гармонизация нормативно-правовых документов проходит крайне медленно.

Организация издания распорядительных актов об объявлении КИК в Российской Федерации возложена на Управление безопасности судоходства Росморречфлота¹. В целях формирования экспертного мнения по вопросам ГПК в Российской Федерации функционирует постоянная корреспондентская рабочая группа по ГПК², в обязанности которой входит обсуждение обоснованности задержания российских и иностранных судов в портах; разработка анкет (чек-листов) по КИК (как международных, так и национальных); определение согласованности процедур ГПК и совершенствование нормативных правовых актов в сфере ГПК; актуализация программ подготовки инспекторов ГПК.

Научная дискуссия

Анализ реализации международных конвенциональных требований в торговом мореплавании при проведении КИК позволяет сделать вывод о существенной роли государственного портового контроля в сохранении жизни и здоровья, обеспечения безопасности торгового мореплавания. Действующая система правового регулирования КИК характеризуется децентрализацией публичного управления морской деятельностью, установлением международно-правового режима, риск-ориентированным подходом и направлена на профилактику нарушений объектами контроля в конкретной тематической области. Кроме того, процедуры КИК обладают клиентоцентричностью в отношении контролируемых лиц, позволяют более эффективно использовать финансовые и трудовые ресурсы, а также способствуют повышению компетентности субъектов. В период национальной КИК 2023 года проводились проверки знаний экипажа судов вспомогательного флота о правилах входа в закрытые помещения. В связи с этим на судоходные компании была возложена обязанность разработки процедуры по входу в закрытые помещения с учетом Резолюции А.1050(27); произведения оценки риска операции, связанной с подготовкой по входу, работе, выходу и спасанию из закрытого помещения; разработки процедуры по судовым учениям по спасанию из замкнутых пространств.

В соответствии с Резолюцией А.1185(33) ИМО «Процедуры контроля судов государством порта» в 2024 году запланировано проведение КИК по условиям оплаты труда и занятости моряков в рамках требований КТМС (CIC 2024 on Crew Wages and Seafarer Employment Agreement)³. Утверждение тематики КИК 2024 года затрагивает проблемные вопросы соблюдения требований по обеспечению оптимальных условий труда и быта на судах, сохранения здоровья членов экипажей. Например, анализ судебной практики выявляет несоблюдение требований по укомплектованности экипажа, что приводит к задержаниям судов⁴.

Помимо ГПК, в период проведения национальной КИК 2024 года предусмотрены межведомственные проверки российских судов транспортной прокуратурой совместно с Российским профсоюзом моряков (РПСМ)⁵. По мнению РПСМ, национальные КИК позволяют провести эффективный самоконтроль на судах⁶.

Несмотря на предпринимаемые усилия мирового сообщества по обеспечению безопасности мореплавания, результаты проверок ГПК, в том числе в форме КИК, свидетельствуют о проблемах правоприменительной практики в торговом флоте. Так, анализ протоколов КИК 2017 года позволил

медицинского работника: Приказ Минздравсоцразвития России от 05.05.2012 № 499н (ред. от 29.11.2012) (утратил силу) // Российская газета, 2012. № 121.

¹ Об утверждении Положения об Управлении безопасности судоходства: Приказ Росморречфлота от 14.09.2016 № 90/2 (ред. от 20.06.2018) // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

² О формировании постоянной корреспондентской рабочей группы по государственному портовому контролю: Распоряжение Росморречфлота от 27.11.2023 № БТ-462-р // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

³ Пресс-релиз Парижского меморандума о взаимопонимании [сайт]. 2023 [обновлено 30 мая 2024; процитировано 30 августа 2024]. Доступно: <https://rs-class.org/upload/iblock/f00/f009af8d13ef3a4c99de57013d7f0899.pdf>.

⁴ Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 24.01.2024 № Ф06-12603/2023 по делу № А12-13175/2023 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

⁵ Кампания по проверке соблюдения прав моряков начнется в ДФО 1 сентября [сайт]. Информационное агентство «Интерфакс-Россия»; 2024 [обновлено 30 августа 2024; процитировано 30 августа 2024]. Доступно: <https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/kampaniya-po-proverke-soblyudeniya-prav-moryakov-nachnetsya-v-dfo-1-sentyabrya>.

⁶ Портовый контроль проверит выполнение ПДНВ [сайт]. Официальный сайт Российского профсоюза моряков; 2024 [обновлено 30 мая 2024; процитировано 02 июня 2024]. Доступно: http://www.sur.ru/ru/news/lent/2022-07-28/portovyy_kontrol_proverit_vypolnenie_pdnv__21457/.

сделать вывод о недостаточном контроле со стороны государства флага, судовладельца, командного состава судна за выполнением конвенциональных положений: большая доля нарушений представляет собой проявление человеческого фактора в условиях высокого профиля риска судна (возраст судов старше 15 лет) [10].

По результатам КИК 2022 года на соответствие требований ПДНВ на российских судах в российских портах выявлены нарушения в области охраны труда и здоровья (см. табл.): несоответствие количества моряков на борту требованиям к минимальному укомплектованию экипажа (4,7 % от общего количества нарушений); незнание моряками своих служебных обязанностей и действий в чрезвычайных ситуациях (7,1 %), отсутствие действующих медицинских свидетельств у членов экипажа (12,7 %), несоответствие расписания вахт требованиям ПДНВ (12,9 %), несоответствие записей требованиям часов отдыха членов экипажа (22,9 %). По результатам проверок в трех случаях отказано в выдаче разрешения на выход судна из порта (зафиксировано задержание в портах Находка-нефтепорт, Мурманск, Корсаков).

Табл. Результаты КИК 2022 года (составлено автором)

№ п/п	Наименование вопроса анкеты	Количество проверок КИК, выявивших нарушения (абс., % от всех проверок)		
		на российских судах в российских портах	на российских судах в иностранных портах	на иностранных судах в российских портах
1	Случаев, когда количество моряков на борту, не соответствует требованиям минимального безопасного укомплектования экипажа судна	8 (0,5 %)	нет	2 (0,2 %)
2	Капитан и лица командного состава не имеют действующих дипломов для обеспечения безопасности судна	8 (0,5 %)	нет	1 (0,1 %)
3	Капитан, лица командного состава и судовые радиоспециалисты ГМССБ не имеют действующих подтверждений дипломов	нет	нет	14 (1,4 %)
4	Моряки не имеют соответствующих документов специалиста	4 (0,3 %)	нет	2 (0,2 %)
5	Не все моряки имеют действующие медицинские свидетельства	25 (1,6 %)	нет	27 (2,7 %)
6	Несоответствие требованиям записей часов отдыха экипажа	39 (2,5 %)	7 (10,3 %)	51 (5,1 %)
7	Расписание вахт не соответствует требованиям	22 (1,4 %)	1 (1,6 %)	11 (1,1 %)
8	Моряки, вновь прибывшие на судно, не знакомы со своими служебными обязанностями, в том числе по действиям в чрезвычайных ситуациях	12 (0,8 %)	1 (1,6 %)	3 (0,3 %)
9	Моряки на борту судна не могут эффективно общаться друг с другом на рабочем языке судна	нет	нет	3 (0,3 %)
10	Отсутствие планов перехода судна по всему маршруту от причала до причала	52 (3,4 %)	5 (7,4 %)	38 (3,8 %)

ВСЕГО проверок из них с недостатками	1531 127 (8,3 %)	68 12 (18 %)	999 123 (12 %)
Выявлено недостатков	170	14	152
Количество отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта (задержаний)	3	нет	4

За период КИК 2023 года по пожарной безопасности в российских портах на российских судах проведено 2403 проверки (в 3,8 % выявлены нарушения); оформлено 13 отказов в выдаче разрешения на выход из порта. Ранжирование нарушений позволяет выделить наиболее частые из них: неудовлетворительный результат демонстрации навыков по борьбе с пожаром, проведенных в присутствии инспектора (26,0 % от общего количества выявленных нарушений); неисправны двери противопожарных входов (12,6 %); нарушается периодичность проверок стационарных систем обнаружения пожара и сигнализации (12,6 %); неисправны аварийные люки (11,0 %), недостаточная производительность пожарного насоса (9,4 %); нарушена герметичность вентиляционных люков (8,7 %) и другие.

Важно отметить, что в ходе КИК 2023 года на иностранных судах в российских портах проведено 886 проверок (в 11 % выявлены нарушения); оформлено 20 отказов в выдаче разрешения на выход судна из порта. Таким образом, по результатам проверок количество несоответствий международным конвенциям на иностранных судах превалирует по сравнению с российскими судами. Характер и категории нарушений, выявленных на иностранных и российских судах в российских портах, идентичны.

На российских судах в иностранных портах при проведении КИК 2023 года проведено 74 проверки (в 26 % выявлены нарушения); 1 судно задержано. Основанием для задержания судна (т/х «РУСИЧ-5», ИМО 9353046) в порту Халкида (Греция) послужили неисправность вентиляции и неудовлетворительный результат практических учений по борьбе с пожаром, проведенных в присутствии инспектора.

Следует отметить, что в случае несогласия с результатами ГПК и задержании иностранных судов в российских портах предусмотрены национальная и международная процедуры подачи апелляций.

Национальная процедура апелляции предполагает пересмотр результатов проверки капитаном порта (первая инстанция) и Минтрансом России (вторая инстанция). Обжалование действий уполномоченных лиц в рамках ГПК в России осуществляется капитаном судна или судовладельцем в течение 30 дней путем подачи жалобы на английском и русском языках капитану порта задержания (досмотра), контактные данные которого должны быть предоставлены должностным лицом ГПК, проводившим осмотр.

В случае, если сторона не удовлетворена результатом апелляции, государство флага или Классификационное общество судов имеет право направить апелляционную жалобу в адрес Минтранса России на бумажном носителе, посредством электронной почты или по дипломатическим каналам.

В рамках международной процедуры пересмотр результатов проверки осуществляется комиссией, состоящей из нескольких представителей государств-участников Меморандумов о взаимопонимании, однако решение комиссии не является обязательным для государства порта. Например, в 2022 году заинтересованными сторонами подано 2 апелляции на задержания иностранных судов в портах Российской Федерации (одна – по первой инстанции, вторая – в Секретариат меморандума против Российской Федерации как государства порта), которые остались без удовлетворения¹.

В целях совершенствования ГПК в форме КИК видится целесообразным гармонизация нормативно-правовых актов в сфере безопасности мореплавания, сохранения жизни и здоровья на судах, проведение внеочередных национальных КИК по проблемным тематикам правоприменения.

¹ Государственный портовый контроль в Российской Федерации в 2022 году. ИЦГПК. 2023. 101 с.

Список использованной литературы:

1. Боран-Кешишьян А.Л., Шрамко А.Л., Деружинский Г.В. Государственный портовый контроль и его эффективность. *Вестник государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова*. 2020;1(30):9–18.
2. Бразовская Я.Е. Особенности правового регулирования инспектирования морских судов через призму соблюдения прав экипажа морских судов заграничного плавания. *Экономика. Право. Общество*. 2023;1(33):196–200. DOI: 10.21686/2411-118X-2023-1-196-200.
3. Власов А.Б., Бувев С.А. Некоторые вопросы контроля судна в морском порту. *Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология*. 2016;(3):107–112.
4. Воронкова С.В. Обеспечение законности при сохранении человеческой жизни на море. *Административное право и процесс*. 2023;(3):36–41. DOI: 10.18572/2071-1166-2023-3-36-41.
5. Зайкова С.Н. Комплексность обеспечения безопасности на внутреннем водном транспорте. *Административное и муниципальное право*. 2023;(4):65–79. DOI: 10.7256/2454-0595.2023.4.43672.
6. Зырянов С.М. Государственный контроль (надзор) в сфере дорожного движения в новой регуляторной политике. *Безопасность дорожного движения*. 2023;(1):28–32.
7. Осинцев С.В. Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2021663715 Российская Федерация. Информационная система «Азиатско-Тихоокеанский меморандум о взаимопонимании» (APCIS). 2021.
8. Осинцев С.В. Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2021662175 Российская Федерация. Информационная система «Черноморский меморандум о взаимопонимании» (BSIS). 2021.
9. Скрынник А.М. К вопросу о правовом статусе инспекции и инспектора государственного портового контроля. *Административное и муниципальное право*. 2012;(8):14–19.
10. Шошин А.Р. Обеспечение выполнения конвенционных требований как основа для безопасной эксплуатации судна. *Транспортное дело России*. 2020;(5):144–147.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Воронкова Светлана Владимировна

кандидат юридических наук, старший научный сотрудник ФГБУН НИИ ПММ ФМБА России

ORCID: 0000-0001-9586-3463

Author ID: 00000892162

Researcher ID: ABH-7964-2020