

ОСОБЕННОСТИ НОВОГО ИНСПЕКЦИОННОГО РЕЖИМА ПАРИЖСКОГО МЕМОРАНДУМА О ВЗАИМОПОНИМАНИИ

О КОНТРОЛЕ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА

1. Цель нового инспекционного режима (далее – НИР): инспектирование всех судов, заходящих в порты Парижского меморандума о взаимопонимании о контроле судов государством порта (далее – ПМ). В НИР предусмотрено инспектирование всех судов без исключения, но с дифференцированным сроком между инспекциями в зависимости от уровня риска судна, формируемого информационной системой ПМ.

2. Уровень риска судна. В НИР суда для инспектирования выбираются в зависимости от уровня риска судна (далее – УРС), рассчитываемого ежедневно. Под риском понимается вероятностная оценка возможности нарушения судном установленных требований в области безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судна. Каждое судно относится системой к одной из трёх категорий в зависимости от УРС: суда с низким УРС, суда со средним УРС и суда с высоким УРС. Расчёт УРС производится на основе истории инспектирования судна в портах ПМ в течение предыдущих трёх лет по следующим параметрам:

- тип судна;
- возраст судна;
- качественные показатели флага судна (с учётом результатов прохождения государством флага судна добровольной проверки ИМО);
- качественная оценка признанной организации, выдавшей конвенционные документы на судно;
- качественная оценка компании, ответственной за эксплуатацию судна по МКУБ;
- количество ранее обнаруженных недостатков на судне;
- количество задержаний судна.

3. Категории инспекций, схема инспектирования, виды инспекций. НИР включает в себя две категории инспекций: периодические и дополнительные.

Периодические инспекции проводятся через установленные промежутки времени в зависимости от УРС.

Дополнительные инспекции проводятся при наличии (возникновении) непредвиденных факторов риска или оснований полагать, что на судне не выполняются требования международных конвенций.

Судно подлежит обязательному инспектированию в порту ПМ в случае, если информационная система ПМ присвоила ему приоритет 1. При присвоении судну приоритета 2 желательно, чтобы оно было проинспектировано, однако, окончательное решение о проведении инспекции принимается администрацией порта.

4. Обязанности по уведомлениям. В НИР имеется обязанность по уведомлениям о заходе в порт. Суда, имеющие высокий УРС, обязаны уведомлять следующий порт захода за трое суток (72 часа). Все суда обязаны уведомлять порт о заходе за сутки (24 часа). Кроме того, все суда должны уведомлять государство порта о заходе судна в порт и выходе из порта. В Российской Федерации обязанность уведомлять о заходе судна в порт и выходе из порта введена приказом Министерства транспорта РФ от 2009 г. № 140.

5. Запрет на заход в порты. НИР предусматривает запрет на заход в порты ПМ при повторяющихся задержаниях судна в результате инспектирования. Критерии для объявления запрета следующие:

- если судно находится под флагом государства из «чёрного списка», то ему запрещается заходить в порты ПМ в случае его задержания более двух раз в течение двух лет;
- если судно находится под флагом государства из «серого списка», то ему запрещается заходить в порты ПМ в случае его задержания более двух раз в течение полутора лет;
- если судну дважды объявлялся запрет на заход в порты ПМ, то последующий запрет наступает независимо от флага судна.

6. Новая информационная система. В целях реализации НИР разработана новая информационная система **ТЕТИС**, которую поддерживает Европейское агентство по безопасности мореплавания. Система содержит информацию не только о результатах инспектирования судов, но и информацию о заходах судов в порты ПМ. На основе имеющихся данных в автоматическом режиме инспектору государственного портового контроля предоставляются рекомендации по контролю судов. Результаты инспектирования судов доступны для общественности на официальном сайте ПМ.