

УДК 342.9
DOI 10.52452/19931778_2024_6_81

ВОПРОСЫ ОХРАНЫ ЗДОРОВЬЯ РАБОТНИКОВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПОРТОВОГО КОНТРОЛЯ

© 2024 г.

С.В. Воронкова

Научно-исследовательский институт промышленной и морской медицины
Федерального медико-биологического агентства, Санкт-Петербург

sv3341015@yandex.ru

Поступила в редакцию 29.07.2024

Рассматриваются вопросы осуществления государственного портового контроля в Российской Федерации применительно к охране здоровья и безопасности труда работников водного транспорта. Отмечается, что государственный портовый контроль базируется на нормах международного и национального права, предполагающих охрану здоровья и труда работников и их социальную защищенность, безопасность мореплавания. Система государственного портового контроля в Российской Федерации представлена двумя направлениями: в торговом мореплавании и на внутренних водных путях. Международный характер портового контроля и возможности информатизации данного направления позволяют учитывать результаты контроля российских судов в иностранных портах. Проведенный автором анализ результатов государственного портового контроля за 2010–2023 годы позволил выделить основные нарушения, повышающие риски угрозы для здоровья работников водного транспорта, а также внести предложения по совершенствованию государственного управления в рассматриваемой сфере.

Ключевые слова: государственный контроль портов, охрана здоровья работников, водный транспорт, безопасность мореплавания.

Современное развитие и бесперебойное функционирование транспортного комплекса предполагает участие государства в улучшении качества жизни и охране здоровья граждан, повышении конкурентоспособности национальной экономики, укреплении безопасности и обороноспособности страны [1]. Решение поставленных задач во многом влияет на эффективность государственного управления в области морской деятельности [2]. В частности, в перечень принципов национальной морской политики включены вопросы сбережения трудовых ресурсов на морском транспорте, отвечающие национальным и международным требованиям в сфере охраны здоровья и безопасности мореплавания [3].

Многолетние данные Минтранса России указывают на устойчивое сокращение численности работников водного транспорта: если в 1990 году на морском транспорте было занято 143.5 тыс. чел. и на внутреннем водном транспорте – 284.4 тыс. чел., то к 2023 году их число снизилось до 39.2 тыс. чел. и 42.8 тыс. чел. соответственно [4].

Важно отметить, что условия труда работников водного транспорта характеризуются воздействием целого комплекса вредных и (или) опасных производственных факторов, а специфика труда моряков связана с длительным нахождением на борту судна, включая периоды отдыха между вахтами [5]. По состоянию на начало 2023 года удельный вес занятых на ра-

ботах с вредными и (или) опасными условиями труда в категории «Деятельность водного транспорта» составил 69.4% от общей численности работников этой сферы; более высокое ранговое место принадлежит металлургическому производству (69.6%) и добыче угля (79.2%) [4]. Кроме того, с учетом износа судов и ухудшения их технического состояния (52.2% введены в эксплуатацию более 30 лет назад) функционирование водного транспорта сопряжено с высоким риском опасностей для членов экипажа, негативно влияет на окружающую среду: ежегодно в России происходит 37 происшествий на морском транспорте и 3–4 на внутреннем водном транспорте [4].

Реализация социальных прав граждан на охрану здоровья, являющихся общепризнанными нормами в международном праве [6], требует постоянного внимания в публичном управлении. В то же время средствами контроля и надзора обеспечивается эффективность государственного управления, выявляются недостатки в деятельности различных субъектов [7]. Например, сохранение здоровья работников водного транспорта невозможно без снижения профессиональных рисков и создания благоприятных условий быта и отдыха во время рейса, а успешное прохождение портового контроля с минимальным количеством нарушений свидетельствует об эффективности эксплуатации флота [8].

Существенное значение для безопасности мореплавания и сохранения здоровья экипажа судна имеет государственный портовый контроль (межд. – Port State Control, PSC; далее – ГПК), который представляет собой универсальный международно-правовой режим проверок судов в разных юрисдикциях независимо от государства флага с последующим принятием мер в отношении объектов, не соответствующих установленным требованиям. Таким образом достигается координация контроля судов в разных портах, выявление объектов высокого риска, минимизация числа проверок, предотвращение задержек судов.

Отмечается, что процедуры ГПК необходимо рассматривать в качестве дополнения к национальным мерам с целью обеспечения комплексного подхода к осуществлению проверок и принимаемых мер при обнаружении серьезных нарушений [9]. По мнению представителей Росморречфлота, ГПК является эффективным инструментом, обеспечивающим выполнение судами национальных и международных требований, норм и стандартов в области безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море и предотвращения загрязнения окружающей среды [10].

ГПК характеризуется рядом признаков: во-первых, он базируется на принципе обязательности выполнения государствами международных соглашений; во-вторых, имеет конвенционный характер; в-третьих, осуществляется с учетом деятельности международных органов и организаций и их должностных лиц; в-четвертых, представляет собой систему наблюдения и проверок по предупреждению, выявлению и устранению нарушений [11]. Между тем ученые обращают внимание на диспропорции полномочий и сочетания функций органов государственного управления и контроля, занятых в сфере обеспечения безопасности объектов морского транспорта [12], а также влияние человеческого фактора при осуществлении ГПК [13]. Другие авторы, напротив, позитивно оценивают установление международно-правового и национального режимов в торговом мореплавании, отмечая рациональное распределение ресурсов за счет эффективного обмена данными о результатах проверок [14]. Важным обстоятельством является возможность улучшения условия проживания и работы на борту судов за счет сокращения «субстандартных» судов при проведении ГПК государством флага [15].

Генезис ГПК связан с подготовкой проекта Меморандума об аудите условий труда на борту судов (1978), который позднее был преобразован в Парижский меморандум о взаимопонима-

нии по контролю судов государством порта [16]. В настоящее время в мировой практике применяются режимы ГПК девяти меморандумов о взаимопонимании, а также национальный (десятый) режим контроля береговой охраны США [17].

В Российской Федерации в соответствии с географическим положением морских портов и на основании заключенных региональных соглашений о ГПК применяются режимы Парижского [16] (с 1993 г.), Токийского [18] (с 1992 г.) и Черноморского [19] (с 1999 г.) меморандумов о взаимопонимании. В условиях санкционного давления на основании решения Европейского регионального органа ГПК [20] с 20 мая 2022 года членство Российской Федерации в Парижском меморандуме приостановлено.

Разработанные Международной морской организацией руководства [21] и резолюции [22] по процедурам ГПК носят обязательный характер для администраций портов, судовладельцев и капитанов судов при выполнении международных норм; устанавливают правила проведения первичной, более детальной, расширенной проверок и концентрированной инспекционной кампании.

В сфере охраны здоровья и сохранения человеческой жизни на море первостепенное значение имеет выполнение положений Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС) и Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДНВ), ратифицированных Российской Федерацией [23, 24].

При реализации КТМС каждое государство в рамках своей юрисдикции должно эффективно осуществлять контроль над судами, плавающими под его флагом, посредством создания условий для обеспечения соблюдения требований, регулярного инспектирования, представления докладов правоприменительной практики, а также мониторинга нарушений с последующим принятием мер. Документ содержит подробную информацию по обязательным стандартам и факультативным руководящим принципам, которые тематически сгруппированы в несколько разделов: 1) Минимальные требования в отношении труда моряков на борту судна (минимальный возраст, получение медицинского свидетельства, подготовка и квалификация, подбор и трудоустройство); 2) Условия занятости (трудовые договоры, заработная плата, продолжительность рабочего времени и времени отдыха, право на отпуск, репатриация, компенсации в случае утраты или затопления судна, укомплектование судов экипажами, карьерный рост, повышение квалификации и возможность занято-

сти); 3) Жилые помещения, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание; 4) Охрана здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и защита в области социального обеспечения (медицинское обслуживание на борту судна и на берегу, ответственность судовладельцев; охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев, доступ к береговым объектам социально-бытового назначения, социальное обеспечение); 5) Соблюдение и обеспечение выполнения норм (обязанности государства флага, обязанности государства порта, контроль судов в порту).

ПДНВ содержит требования в отношении капитана и членов экипажа; функций, связанных с чрезвычайными ситуациями, охраной труда, охраной судна, медицинским уходом и выживанием; правила несения вахты, обеспечение радиосвязью, стандарты подготовки и состав экипажа судов, в том числе эксплуатируемых в полярных водах. Документ доработан и максимально интегрирован с КТМС, также содержит обязательные и рекомендуемые стандарты подготовки моряков, дипломирования и несения вахты.

Несмотря на общий позитивный характер ГПК, с одной стороны, сфера охраны здоровья и сохранения жизни на судах под российским флагом не в полной мере включена в предмет проверок в Российской Федерации из-за слабой гармонизации национальных актов с положениями международных конвенций; с другой стороны, по этой же причине российские суда за рубежом не могут успешно пройти процедуры ГПК. Пробелы правового регулирования в государственном управлении морской деятельностью и охраной здоровья работников водного транспорта, относящиеся к реализации положений КТМС и ПДНВ, связаны с особенностями разрешительной системы, отсутствием национальных нормативных актов, регламентирующих оказание медицинской помощи на борту судна, наличие и комплектацию судовых аптечек (включая наркотические препараты), возможность оказания медицинской помощи лицами без медицинского образования из числа плавсостава. Вместе с этим основными принципами обеспечения безопасности судоходства признаются приоритет жизни и здоровья граждан над экономическими результатами деятельности; приоритет ответственности государств за обеспечение безопасности судоходства над ответственностью граждан, осуществляющих судоходство и участвующих в нем; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности судоходства [25].

В Российской Федерации ГПК обладает определенными особенностями, не входит в сферу общего регулирования законодательства о контроле и надзоре. Осуществление ГПК основано на положениях ратифицированных Российской Федерацией международных конвенций, а также национального законодательства [26, 27] в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права.

С учетом принципа универсальной юрисдикции и территориального принципа систему ГПК в Российской Федерации можно рассматривать по двум направлениям в зависимости от субъектного состава: ГПК в торговом мореплавании и ГПК на внутреннем водном транспорте. В случае если морские или смешанные (река-море) суда осуществляют плавание по внутренним водным путям, то они подлежат проверке в рамках ГПК ВВТ.

Государственный портовый контроль в торговом мореплавании (ГПК ТМ) характеризуется, во-первых, различным составом объектов контроля на территории России (осуществление проверок в отношении российских и иностранных судов в российских портах); во-вторых, субъектным составом за рубежом (осуществление проверок в отношении российских судов в иностранных портах).

В соответствии с национальным законодательством в рамках ГПК ТМ проверкам подлежат суда, находящиеся в морском порту и выходящие в море [28]. В целях обеспечения государственного регулирования деятельности морских портов в Российской Федерации были учреждены администрации морских портов с инспекциями ГПК [29]. Административно-властные полномочия в морском порту возложены на капитана морского порта [26], который возглавляет службу капитана морского порта, входящую в состав администрации морских портов, действует на основании утвержденного положения [30].

По результатам проверки, при существенном несоответствии судна установленным требованиям капитан морского порта вправе наложить запрет на заход судна в порт [31], выдать предписание, принять решение о временном задержании судна до устранения выявленных нарушений, вести дела по затонувшему имуществу. При получении сведений о неблагополучной санитарно-эпидемиологической обстановке на судне капитан морского порта передает информацию органам, осуществляющим санитарно-карантинный контроль, дает указания о постановке такого судна в район карантинной стоянки. В соответствии с общими правилами санитарно-карантинный контроль судна предше-

ствуется всем видам контроля и надзора в морском порту [32].

Государственный портовый контроль на внутренних водных путях (ГПК ВВП) в отношении судов и плавучих объектов на внутренних водных путях в России проводится с августа 2012 года. По мнению представителей Росморречфлота, за период существования ГПК показал свою результативность, что способствует повышению безопасности судоходства, сокращению транспортных происшествий и аварий на внутренних водных путях [33]. Однако, по мнению главы Торгово-промышленной палаты [34], необходимо исключить множественность контрольно-надзорных мероприятий на внутренних водных путях и функций контроля в портах между Ространснадзором, Российским классификационным обществом и службами капитанов бассейнов ВВП.

ГПК ВВП проводится капитаном бассейна ВВП, действующим на основании положения [35], совместно с должностными лицами инспекций ГПК, к которым предъявляются значимые квалификационные требования [36]. Процедуры проведения проверок ГПК ВВП предполагают подготовку плановых (рейдовых) заданий [37], а порядок назначения проверок, интенсивность и формы ГПК за судами и плавучими объектами основан на методологии оценки рисков нарушения обязательных требований [38]. В целях определения категории риска судна, исходя из оценки тяжести потенциальных негативных последствий, возникающих вследствие нарушения обязательных требований, применяются такие критерии, как тип судна, его технические характеристики, возраст. Помимо этого, для оценки вероятности несоблюдения обязательных требований на судне учитывается количество нарушений за последние 12 месяцев и количество задержаний.

Примечательно, что деятельность капитанов морских портов по осуществлению контроля и надзора за обеспечением безопасности судоходства и порядка в порту, а также деятельность капитанов бассейнов ВВП по соблюдению требований к осуществлению ГПК также является объектом государственного контроля (надзора) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта, осуществляемого Федеральной службой по надзору в сфере транспорта [39]. При проведении последнего применяется система оценки и управления рисками, учитывающая в качестве критериев тяжесть потенциальных негативных последствий возможного несоблюдения обязательных требований капитанами и оценку вероятности такого несоблюдения. Установлено, что непосредственно дея-

тельность по осуществлению ГПК относится к категории среднего и низкого риска, зависит от количества решений (постановлений) о назначении административного наказания за правонарушения, допущенные капитанами порта или бассейна ВВП за последние 3 года.

В мировой практике с 2011 года применяется новый инспекционный режим (NIR), основанный на определении профиля риска судна, автоматически определяемого в информационной системе ГПК (далее – ИСГПК), что является для подконтрольных субъектов современным инструментом для регулярного самоконтроля соблюдения обязательных требований. Приоритет, частота и объем проверок различаются для судов высокого, малого и стандартного риска.

Однако, независимо от оценки рисков, обязательные проверки судна проводятся после транспортного происшествия; повторно по заявлению капитана судна (судовладельца или его представителя) с целью проверки устранения выявленных нарушений, повлекших временное задержание судна; на основании информации о нарушениях судном международных договоров или национальных актов, предоставленной любым заинтересованным лицом, а также на основании запроса Ространснадзора [38].

В целях оптимизации информационного обмена о результатах ГПК, обеспечения централизованного учета результатов государственной регистрации судов и квалификационных документов плавсостава, а также использования ресурсов комплексной интегрированной информационной системы «MoPe», Информационным аналитико-статистическим центром Росморречфлота осуществляются функции оператора 15 информационных систем [40].

Результаты ГПК ВВП также централизованно учитываются в информационной системе ГПК [41]. Для обеспечения безопасности системы предусмотрены меры, предотвращающие несанкционированное изменение данных, и создание резервных копий информации.

С января 2024 года действуют новые требования Конвенции ФАЛ [42], в соответствии с которыми государства обязаны передавать через «единое окно» в электронном виде обязательные документы, связанные с эксплуатацией судна (включая декларацию о судовых припасах, декларацию о личных вещах экипажа, судовую роль, список пассажиров, манифест опасных грузов, морскую медико-санитарную декларацию [43], свидетельство о прохождении судном санитарного контроля и других).

В настоящее время в ИСГПК ведется учет выявленных в ходе ГПК нарушений и несоответствий конвенциональным требованиям,

сгруппированных более чем в 30 основных групп [10]. Результаты ГПК российских судов в российских портах за период 2010–2022 гг. свидетельствуют об устойчивом увеличении количества проверок с нарушениями (до 72.65% от общего числа проверок за отчетный период) и задержаний российских судов в среднем в 1.5 раза [10].

По последним данным [10], основными причинами задержания российских судов в иностранных портах являлись нарушения в следующих категориях: «Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)» (22%), «Аварийные системы» (16%), «Средства борьбы с пожаром» (16%), «Свидетельства и документация – Судовые свидетельства» (13%). Важно отметить, что в 38% случаев осмотр судна в российском порту осуществлялся менее чем за 90 дней до задержания, что может указывать на необходимость оптимизации ГПК ТМ.

Первостепенное значение имеют проверки соблюдения требований к условиям труда и быта (включая жилые помещения, места отдыха, питание) на судах, медицинского обеспечения, предотвращения аварийных ситуаций, технического оснащения судна (например, средств борьбы с пожаром и работы аварийных систем), укомплектованности и квалификации экипажа. В соответствии с результатами ГПК ТМ за период 2018–2022 гг. удельный вес нарушений, влияющих на здоровье экипажа и безопасность судов всех флагов во всех юрисдикциях, достаточно высокий и находится в пределах 38.05–49.69% от общего количества выявленных нарушений. По последним данным Росморречфлота, нарушения в категории «Условия труда – здравоохранение, медицинское обслуживание, социальная защищенность» за год составляют 2.94% на российских судах в иностранных портах, 13.3% на российских судах в российских портах, 12.57% на иностранных судах в российских портах от общего количества нарушений по всем категориям. Выявленные нарушения в той же категории привели к задержаниям в течение года 15 российских и 35 иностранных судов в российских морских портах.

Например, отказ в выдаче разрешения на выход из порта может быть оформлен в связи с невозможностью обеспечения несения круглосуточной вахты членами экипажа [44] в соответствии с установленными особенностями к режимам труда и отдыха на судах [45]. Иными основаниями для задержания судов могут быть: нарушения требований к загрузке и снабжению, создающих угрозу безопасности плавания, жизни или здоровью находящихся на судне людей; предписания санитарно-карантинной и мигра-

ционной служб, таможенных, пограничных органов ФСБ России и других [46].

В случае несогласия с результатами ГПК ТМ и задержания иностранных судов в российских портах предусмотрены национальная и международная процедуры подачи апелляций.

Анализ правоприменительной практики ГПК ВВТ [10] позволил установить, что в 68.39% проверок выявлены нарушения обязательных требований (в среднем на 1 проверку зарегистрировано 2.1 нарушения). При этом 79% всех нарушений зарегистрировано по следующим категориям: «Судовые свидетельства и документы» (23%), «Безопасность в целом» (18%), «Средства борьбы с пожаром» (9%), «Спасательные средства» (6%), «Навигация» (6%), «Предотвращение несчастных случаев» (5%), «Иные недостатки, представляющие собой явную угрозу для безопасности, здоровья или окружающей среды» (16%). Кроме того, по информации службы ГПК Администрации Волго-Балта [47], количество проверок судов и плавучих объектов в 2023 году выросло на 14.1% и составило 1033 проверки, при которых выявлено 2227 нарушений.

В соответствии с законодательством [27] к эксплуатации допускаются суда, имеющие судовые документы, оформленные согласно предъявляемым требованиям [48–50], а также документы, подтверждающие квалификацию экипажа [51]. В ходе ГПК ВВТ за год на пассажирских судах всего выявлено 87% нарушений по категориям: «Судовые свидетельства и документы» (21%), «Безопасность в целом» (17%), «Спасательные средства» (12%), «Средства борьбы с пожаром» (11%), «Предотвращение несчастных случаев» (6%), «Навигация» (6%), «Экипаж» (5%).

В судебной практике также встречаются случаи нарушений требований по укомплектованию членов экипажа и несению вахты [52, 53], обеспечению пожарной безопасности, отсутствию спасательных средств и навигационного оборудования в соответствии с Техническим регламентом о безопасности объектов внутреннего водного транспорта [48], которые регистрируются в рамках ГПК ВВТ [54].

Таким образом, исходя из анализа нормативно-правовых документов, правоприменительной и судебной практики, можно сделать вывод о том, что ГПК является универсальным отраслевым видом контроля с характерным международно-правовым режимом, позволяет предотвратить аварии и инциденты на объектах водного транспорта, оказывает влияние на сферу охраны здоровья членов экипажей судов.

Однако, несмотря на наличие установленных международных норм, регулирующих вопросы

охраны здоровья и безопасности членов экипажей и являющихся предметом ГПК, на практике отмечается стабильная тенденция нарушений обязательных требований к обеспечению безопасных условий труда и отдыха, медицинскому обслуживанию работников водного транспорта. Устойчивый высокий показатель проверок с выявленными нарушениями может свидетельствовать об избыточности установленных требований, слабой гармонизации национального законодательства с международными нормами, недостаточной квалификации и языковом барьере у плавсостава, необъективности инспекторов ГПК.

Очевидно, что в целях повышения эффективности государственного управления в области морской деятельности и охраны здоровья работников водного транспорта результаты ГПК должны быть учтены при осуществлении иных видов государственного контроля и надзора (например, Рострудом, Роспотребнадзором, Росздравнадзором, ФМБА России). С этой целью необходима интеграция в едином цифровом контуре и координация деятельности контрольно-надзорных органов в рамках межведомственного взаимодействия.

Список литературы

1. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СЗ РФ. 2021. № 50 (Ч. IV). Ст. 8613.
2. Мосягин И.Г. Роль и место морской медицины // Морская медицина. 2023. Т. 9. № 3. С. 7–12. DOI: 10.22328/2413-5747-2023-9-3-7-12.
3. Указ Президента РФ от 31.07.2022 № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации» // СЗ РФ. 2022. № 31. Ст. 5699.
4. Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/10705> (дата обращения: 30.05.2024).
5. Кубасов Р.В., Лупачев В.В., Попов М.В. Условия жизнедеятельности экипажа на борту морского судна (обзор литературы) // Вестник Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. 2016. № 2 (36). С. 49–56. DOI: 10.21821/2309-5180-2016-8-2-49-56.
6. Всеобщая декларация прав человека (принята Генеральной Ассамблеей ООН 10.12.1948) // Российская газета. 1995. № 67.
7. Мартынов А.В. Контроль и надзор в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина. 2022. №11 (99). С. 50–59. DOI: 10.17803/2311-5998.2022.99.11.050-059.
8. Власов А.Б., Буев С.А. Некоторые вопросы контроля судна в морском порту // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. 2016. № 3. С. 107–112.
9. Боран-Кешишьян А.Л., Деружинский Г.В., Шрамко А.Л. Государственный портовый контроль и его эффективность // Вестник Государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова. 2020. № 1 (30). С. 9–18.
10. Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот). URL: https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/ (дата обращения: 03.04.2024).
11. Фастов А.Г., Нистратов С.Г. Международный контроль как гарантия соблюдения законности // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2011. № 3 (18). С. 33–40.
12. Дмитриев С.Н. О некоторых направлениях совершенствования системы государственного контроля в морских портах // Вестник Государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова. 2019. № 3 (28). С. 85–89.
13. Кулганик А.А. Оценка эффективности работы служб государственного портового контроля // Инновационная экономика: информация, аналитика, прогнозы. 2015. № 1–2. С. 29–30.
14. Атальянц О.А., Голубкина К.В. Государственный портовый контроль: Международный и национальный аспекты // Отечественная юриспруденция. 2016. № 7 (9). С.70–74.
15. Директива № 2009/16/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза «О государственном портовом контроле (в новой редакции)» [рус., англ.] (Принята в г. Страсбурге 23.04.2009) // СПС «КонсультантПлюс».
16. Парижский меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта (Подписан в г. Париже 26.01.1982, вступил в силу для России 01.01.1996) // СПС «КонсультантПлюс».
17. Port State Control in the United States 2022. URL: <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2023/04/USCG-PSC-Annual-Report> (дата обращения: 30.04.2024).
18. 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) // СПС «КонсультантПлюс».
19. Меморандум о взаимопонимании о контроле судов со стороны государства порта в регионе Черного моря (Подписан в г. Стамбуле 07.04.2000) // СПС «КонсультантПлюс».
20. Press release «PARIS MOU 55 TH COMMITTEE MEETS IN PERSON». URL: <https://parismou.org/system/files/2023-06/Press%20Release%20PSC55.pdf> (дата обращения: 25.04.2024).
21. Руководство по проведению инспекций государством флага в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве. М.: МОТ, 2010. 89 с.
22. Резолюция ИМО А.1155(32) «Процедуры контроля судов государством порта 2021 года». URL: https://ibicon.ru/news/news_post/new_psc_1155 (дата обращения: 01.04.2024).
23. Федеральный закон от 05.06.2012 № 56-ФЗ «О ратификации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве» // СЗ РФ. 2012. № 24. Ст. 3073.

24. Постановление Совмина СССР от 14.09.1979 № 871 «О вступлении СССР в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года» // СПС «КонсультантПлюс».
25. Главное управление МЧС по Амурской области. URL: <https://28.mchs.gov.ru/deyatelnost/gosudarstvennye-uslugi> (дата обращения: 01.04.2024).
26. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.
27. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ // СЗ РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.
28. Приказ Минтранса России от 12.11.2021 № 395 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» // СПС «КонсультантПлюс».
29. Постановление Правительства РФ от 17.12.1993 № 1299 «Об организации управления морскими портами» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 51. Ст. 5004.
30. Приказ Минтранса России от 09.11.2022 № 447 «Об утверждении Положения о капитане морского порта» // СПС «КонсультантПлюс».
31. Приказ Минтранса России от 24.01.2023 № 17 «Об установлении Порядка ведения учета капитаном морского порта сообщений о затонувшем имуществе, распоряжений и документации по удалению затонувшего имущества, распоряжений о порядке проведения работ по удалению затонувшего имущества, сообщений о завершении работ по удалению затонувшего имущества» // СПС «КонсультантПлюс».
32. Приказ Минтранса России от 22.12.2009 № 247 «Об утверждении Типовой схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в морских и речных (озерных) пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» // Российская газета. 2010. № 37.
33. Транспорт России. URL: <https://transportrussia.ru/razdely/rechnoj-transport/9930-reki-rossii-vektor-obnovleniya.html> (дата обращения: 30.04.2024).
34. Торгово-промышленная палата Российской Федерации. URL: <https://news.tpprf.ru/ru/opinion/5029638/> (дата обращения: 30.04.2024).
35. Приказ Минтранса России от 17.08.2012 № 314 «Об утверждении Положения о капитане бассейна внутренних водных путей» // Российская газета. 2012. № 248.
36. Приказ Минтранса России от 15.08.2012 № 310 «Об утверждении квалификационных и иных требований к лицам, осуществляющим государственный портовый контроль» // Российская газета. 2012. № 218.
37. Приказ Минтранса России от 15.08.2012 № 308 «Об утверждении Порядка подготовки и содержания плановых (рейдовых) заданий» // Российская газета. 2012. № 230.
38. Приказ Минтранса России от 27.11.2020 № 521 «Об утверждении Порядка назначения проверок судов и плавучих объектов на основании оценок рисков нарушения обязательных требований и проведения таких проверок» // СПС «КонсультантПлюс».
39. Постановление Правительства РФ от 29.06.2021 № 1047 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта» // СЗ РФ. 2021. № 27 (Ч. III). Ст. 5425.
40. Маринет. URL: <https://marinet.ru/> (дата обращения: 30.04.2024).
41. Приказ Минтранса России от 15.08.2012 № 309 «Об утверждении Порядка централизованного учета результатов государственного портового контроля в информационной системе государственного портового контроля» // Российская газета. 2012. № 233.
42. Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL) (Заключена в г. Лондоне 09.04.1965, вступила в силу для СССР 05.03.1967) // СПС «КонсультантПлюс».
43. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 11.05.2007 № 27 «О реализации Международных медико-санитарных правил (2005)» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2007. № 24.
44. Кассационное определение Девятого кассационного суда общей юрисдикции от 24.01.2024 по делу № 88а-841/2024 // СПС «КонсультантПлюс».
45. Приказ Минтранса России от 20.09.2016 № 268 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2016. № 45.
46. Приказ Минтранса России от 06.11.2020 № 464 «Об утверждении Перечня нарушений обязательных требований, служащих основаниями для временного задержания судна или плавучего объекта, и предельных сроков этого задержания» // СПС «КонсультантПлюс».
47. ИАА «ПортНьюс». URL: <https://portnews.ru/news/357699/> (дата обращения: 01.04.2024).
48. Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 № 623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» // СЗ РФ. 2010. № 34. Ст. 4476.
49. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 16.10.2020 № 30 «Об утверждении санитарных правил СП 2.5.3650-20 «Санитарно-эпидемиологические требования к отдельным видам транспорта и объектам транспортной инфраструктуры» // СПС «КонсультантПлюс».
50. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 880 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности пищевой продукции» (вместе с «ТР ТС 021/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности пищевой продукции») // СПС «КонсультантПлюс».
51. Приказ Минтранса России от 12.03.2018 № 87 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта» // СПС «КонсультантПлюс».
52. Постановление Двенадцатого арбитражного апелляционного суда от 06.10.2023 № 12АП-7273/2023 по делу № А12-13175/2023 // СПС «КонсультантПлюс».

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

54. Постановление Двенадцатого арбитражного апелляционного суда от 19.05.2021 по делу № А12-29431/2020 // СПС «КонсультантПлюс».

ISSUES OF WATER TRANSPORT WORKERS' HEALTH PROTECTION IN THE IMPLEMENTATION OF STATE PORT CONTROL

S.V. Voronkova

Research Institute of Industrial and Maritime Medicine of Federal Medical Biological Agency,
St. Petersburg

The article considers the issues of the state port control implementation in the Russian Federation in relation to the protection of health and labor safety for water transport workers. It is noted that state port control is based on the norms of international and national law, implying the protection of health and labor of workers and their social security, safety of navigation. The system of state port control in the Russian Federation is represented by two areas: in merchant shipping and on inland waterways. The international nature of port control and the possibilities of informatization of this area make it possible to take into account the results of control of Russian vessels in foreign ports. The author's analysis of the results of state port control for 2010-2023 made it possible to identify the main violations that increase the risks of threats to the health of water transport workers, as well as make proposals for improving public administration in the area under consideration.

Keywords: state control of ports, protection of workers' health, water transport, safety of navigation.

References

1. Decree of the Government of the Russian Federation dated 27.11.2021 № 3363-р «On the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035» // CL RF. 2021. № 50 (Part IV). Art. 8613.
2. Mosyagin I.G. The role and place of marine medicine // *Marine medicine*. 2023. Vol. 9. № 3. P. 7–12. DOI: 10.22328/2413-5747-2023-9-3-7-12.
3. Decree of the President of the Russian Federation dated 31.07.2022 № 512 «On Approval of the Maritime Doctrine of the Russian Federation» // CL RF. 2022. № 31. Art. 5699.
4. Federal State Statistics Service. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/10705> (date of access: 30.05.2024).
5. Kubasov R.V., Lupachev V.V., Popov M.V. Conditions of crew life on board a marine vessel (literature review) // *Bulletin of the Admiral S.O. Makarov State University of Marine and River Fleet*. 2016. № 2 (36). P. 49–56. DOI: 10.21821/2309-5180-2016-8-2-49-56.
6. Universal Declaration of Human Rights (adopted by the UN General Assembly on 10.12.1948) // *Rossiyskaya Gazeta*. 1995. № 67.
7. Martynov A.V. Control and supervision in the sphere of ensuring national security of the Russian Federation // *Bulletin of the O.E. Kutafin University*. 2022. № 11 (99). P. 50–59. DOI: 10.17803/2311-5998.2022.99.11.050-059.
8. Vlasov A.B., Buev S.A. Some issues of ship control in the seaport // *Bulletin of the Astrakhan State Technical University. Series: Marine engineering and Technology*. 2016. № 3. P. 107–112.
9. Boran-Keshishyan A.L., Deruzhinsky G.V., Shramko A.L. State port control and its effectiveness // *Bulletin of the Admiral F.F. Ushakov State Maritime University*. 2020. № 1 (30). P. 9–18.
10. Federal Agency of Sea and River Transport (Rosmorrechflot). URL: https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/ (date of access: 03.04.2024).
11. Fastov A.G., Nistratov S.G. International control as a guarantee of legality // *Bulletin of the Volgograd Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2011. № 3 (18). P. 33–40.
12. Dmitriev S.N. On some areas of improvement of the state control system in seaports // *Bulletin of the Admiral F.F. Ushakov State Maritime University*. 2019. № 3 (28). P. 85–89.
13. Kulkanik A.A. Evaluation of the effectiveness of the state port control services // *Innovative economy: information, analytics, forecasts*. 2015. № 1-2. P. 29–30.
14. Atalyants O.A., Golubkina K.V. State port control: International and national aspects // *Domestic jurisprudence*. 2016. № 7 (9). P. 70–74.
15. Directive № 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of the European Union «On State port control (in a new edition)» [Rus., eng.] (Adopted in Strasbourg on 23.04.2009) // CLR «ConsultantPlus».
16. The Paris Memorandum of Understanding on the control of Ships by the Port State (Signed in Paris on January 26, 1982, entered into force for Russia on January 01, 1996) // CLR «ConsultantPlus».
17. Port State Control in the United States 2022. URL: <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2023/04/USCG-PSC-Annual-Report> (date of access: 30.04.2024).
18. Memorandum of Understanding on control of ships by the port State in the Asia-Pacific region (Signed in Tokyo on 01.12.1993, entered into force for Russia on 01.04.1995) // CLR «ConsultantPlus».
19. Memorandum of Understanding on the control of vessels by the port State in the Black Sea region (Signed in Istanbul on 07.04.2000) // CLR «ConsultantPlus».
20. Press release «PARIS MOU 55 TH COMMITTEE MEETS IN PERSON». URL: <https://parismou.org/system/files/2023-06/Press%20Release%20PSC55.pdf> (date of access: 25.04.2024).

21. Guidelines for conducting inspections by the flag State in accordance with the Maritime Labour Convention, 2006. M.: ILO, 2010. 89 p.
22. IMO resolution A.1155(32) «Port State control procedures 2021». URL: https://ibicon.ru/news/news_post/new_psc_1155 (date of access: 01.04.2024).
23. Federal Law № 56-FL dated 05.06.2012 «On Ratification of the 2006 Convention on Maritime Labour» // CL RF. 2012. № 24. Art. 3073.
24. Resolution of the Council of Ministers of the USSR dated 14.09.1979 № 871 «On the entry of the USSR into the International Convention on the Training and Certification of Seafarers and Watchkeeping of 1978» // CLR «ConsultantPlus».
25. The Main Directorate of the Ministry of Emergency Situations in the Amur region. URL: <https://28.mchs.gov.ru/deyatelnost/gosudarstvennye-uslugi> (date of access: 01.04.2024).
26. Code of Merchant Shipping of the Russian Federation № 81-FL dated 30.04.1999 // CL RF. 1999. № 18. Art. 2207.
27. Code of Inland Waterway Transport of the Russian Federation № 24-FL dated 07.03.2001 // CL RF. 2001. № 11. Art. 1001.
28. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 12.11.2021 № 395 «On approval of the General Rules of navigation and parking of vessels in seaports of the Russian Federation and on approaches to them» // CLR «ConsultantPlus».
29. Decree of the Government of the Russian Federation dated 17.12.1993 № 1299 «On the organization of the management of seaports» // Collection of acts of the President and Government of the Russian Federation. 1993. № 51. Art. 5004.
30. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 09.11.2022 № 447 «On approval of the Regulations on the captain of the seaport» // CLR «ConsultantPlus».
31. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 24.01.2023 № 17 «On establishing the Procedure for keeping Records by the captain of the seaport of reports on sunken property, orders and documentation on the disposal of sunken property, orders on the procedure for the disposal of sunken property, reports on the completion of work on the removal of sunken property» // CLR «ConsultantPlus».
32. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 22.12.2009 № 247 «On Approval of the Standard Scheme for the organization of passage across the State Border of the Russian Federation of persons, vehicles, cargo, goods and animals at sea and river (lake) checkpoints across the State border of the Russian Federation» // Rossiyskaya Gazeta. 2010. № 37.
33. Transport of Russia. URL: <https://transportrussia.ru/razdely/rechnoj-transport/9930-reki-rossii-vektor-obnovleniya.html> (date of access: 30.04.2024).
34. Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation. URL: <https://news.tpprf.ru/ru/opinion/5029638/> (date of access: 30.04.2024).
35. Order of the Ministry of Transport of Russia dated 17.08.2012 № 314 «On approval of the Regulations on the Captain of the basin of Inland Waterways» // Rossiyskaya Gazeta. 2012. № 248.
36. Order of the Ministry of Transport of Russia dated 15.08.2012 № 310 «On Approval of qualification and Other requirements for Persons exercising State Port Control» // Rossiyskaya Gazeta. 2012. № 218.
37. Order of the Ministry of Transport of Russia dated 15.08.2012 № 308 «On approval of the Procedure for preparation and maintenance of planned (raid) tasks» // Rossiyskaya Gazeta. 2012. № 230.
38. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 27.11.2020 № 521 «On Approval of the Procedure for Appointing inspections of Vessels and Floating facilities based on risk assessments of violations of Mandatory requirements and conducting such inspections» // CLR «ConsultantPlus».
39. Decree of the Government of the Russian Federation dated 29.06.2021 № 1047 «On Approval of the Regulations on Federal State Control (supervision) in the field of merchant shipping and inland Waterway transport» // CL RF. 2021. № 27 (Part III). Art. 5425.
40. Marinet. URL: <https://marinet.ru/> (date of access: 30.04.2024).
41. Order of the Ministry of Transport of Russia dated 15.08.2012 № 309 «On Approval of the Procedure for Centralized Accounting of the results of State Port Control in the Information System of State Port Control» // Rossiyskaya Gazeta. 2012. № 233.
42. Convention on the Facilitation of International Maritime Navigation (FAL) (Concluded in London on 09.04.1965, entered into force for the USSR on 05.03.1967) // CLR «ConsultantPlus».
43. Resolution of the Chief State Sanitary Doctor of the Russian Federation dated 11.05.2007 № 27 «On the implementation of International Medical and Sanitary Rules (2005)» // Bulletin of Normative Acts of Federal Executive Authorities. 2007. № 24.
44. Cassation ruling of the Ninth Cassation Court of General Jurisdiction dated 24.01.2024 in case № 88a-841/2024 // CLR «ConsultantPlus».
45. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 20.09.2016 № 268 «On Approval of the Regulations on the special working hours and Rest periods of Crew members of naval vessels and vessels of mixed (river-sea) navigation» // Bulletin of Regulatory acts of federal executive authorities. 2016. № 45.
46. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 06.11.2020 № 464 «On approval of the List of violations of mandatory requirements that serve as grounds for temporary detention of a vessel or floating object, and the deadlines for this detention» // CLR «ConsultantPlus».
47. IAA PortNews. URL: <https://portnews.ru/news/357699/> (date of access: 01.04.2024).
48. Decree of the Government of the Russian Federation dated 12.08.2010 № 623 «On approval of the Technical Regulations on the safety of inland waterway facilities» // CL RF. 2010. № 34. Art. 4476.
49. Resolution of the Chief State Sanitary Doctor of the Russian Federation dated 16.10.2020 № 30 «On approval of sanitary rules SP 2.5.3650-20 «Sanitary and epidemiological requirements for certain modes of transport and transport infrastructure facilities» // CLR «ConsultantPlus».

50. Decision of the Customs Union Commission dated 09.12.2011 № 880 «On the adoption of the Technical Regulation of the Customs Union «On Food Safety» (together with «TR CU 021/2011. Technical regulations of the Customs Union. On Food Safety») // CLR «ConsultantPlus».

51. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 12.03.2018 № 87 «On approval of the Regulations on certification of Crew Members of Inland Waterway vessels» // CLR «ConsultantPlus».

52. Decision of the Twelfth Arbitration Court of Appeal dated 06.10.2023 № 12AP-7273/2023 in the case № A12-13175/2023 // CLR «ConsultantPlus».

53. Resolution of the Arbitration Court of the Volga Region dated January 24, 2024 № F06-12603/2023 in case № A12-13175/2023 // CLR «ConsultantPlus».

54. Resolution of the Twelfth Arbitration Court of Appeal dated 19.05.2021 in case no. A12-29431/2020 // CLR «ConsultantPlus».