

УДК 656.6

DOI: 10.37890/jwt.v82.585

## **Анализ состояния системы обеспечения безопасности судоходства на внутреннем водном транспорте государственным портовым контролем**

**А.А. Фомин**

*ORCID: 0009-0000-4078-2914*

*Сибирский государственный университет водного транспорта, г. Новосибирск, Россия*

**Аннотация.** Статья посвящена анализу нормативно-правового обеспечения безопасности судоходства на внутреннем водном транспорте в деятельности государственного портового контроля. Проанализирован «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» и приказы Министерства транспорта Российской Федерации (2012-2020 гг.), регламентирующие данную деятельность. Обращается внимание на несовершенство современного законодательства, что негативно отражается на эффективности деятельности инспектора государственного портового контроля при принятии им определенных решений. Подтверждается отсутствие нормативно-правовой базы для: осуществления контроля над объектами постройки до февраля 2012 г.; конкретики требований к техническому состоянию и процессам эксплуатации объектов водного транспорта, требований соблюдения пожарной безопасности и правил плавания по ВВП; конкретной и качественной оценки нарушений. Перечисленное делает невозможным проверку значительного количества объектов внутреннего водного транспорта. Проведенный анализ нормативно-правовых основ безопасности судоходства на внутреннем водном транспорте и собственный опыт позволили автору сделать выводы, имеющие актуальное прикладное значение для совершенствования системы обеспечения безопасности судоходства на внутреннем водном транспорте государственным портовым контролем.

**Ключевые слова:** судоходство, внутренний водный транспорт, безопасность судоходства, государственный портовый контроль, инспекторы государственного портового контроля, система обеспечения безопасности судоходства, техническая эксплуатация речного транспорта.

## **Analysis of the state of the system for ensuring the safety of navigation on inland water transport by the state port control**

**Andrey A. Fomin**

*ORCID: 0009-0000-4078-2914*

*Siberian State University of Water Transport, Novosibirsk, Russia*

**Abstract.** The article is devoted to the analysis of the regulatory framework for the safety of navigation on inland water transport. The author analyzes the documents that regulate the work of the state port control - this is the "Code of Inland Water Transport of the Russian Federation" and orders of the Ministry of Transport of the Russian Federation (2012-2020). Attention is drawn to the imperfection of modern legislation. This negatively affects the efficiency of the state port control inspector. It is noted that there are no laws for monitoring objects built before February 2012; there are no specific requirements for the technical condition and operation of water transport, fire safety requirements; specific and high-quality assessment of violations. All of the above does not allow for a high-quality inspection of a significant number of water transport facilities. After analyzing the regulatory framework, the author of the article made conclusions. They are relevant and applicable to the system of ensuring the safety of navigation on inland water transport.

**Keywords:** navigation, inland water transport, navigation safety, state port control, state port control inspectors, navigation safety system, technical operation of river transport.

### **Введение**

Событие 15 декабря 2024 года в Керченском проливе, когда два судна «Волгонефть-212» (1969 год постройки) и «Волгонефть-239» (1973 год постройки) переломились при шторме 7 баллов, привело к масштабной экологической катастрофе и гибели людей. Характерно, что аналогичная авария уже была с судном этого класса. Современные события показывают недостаточную разработанность системы надзора и контроля на внутреннем водном транспорте, а также необходимость пересмотра нормативно-правовой базы, обеспечивающей безопасность, в частности, речного транспорта.

Система государственного портового контроля введена на внутренних водных путях Российской Федерации с августа 2012 года. В систему включены 12 администраций бассейнов внутренних водных путей, обеспечивающих проверки судов внутреннего водного транспорта. Данная система регламентируется рядом нормативно-правовых документов.

Цель нашего исследования заключается в анализе нормативно-правового обеспечения безопасности судоходства на внутреннем водном транспорте государственным портовым контролем, что предполагает:

- конкретизацию нормативно-правовых основ данной проблемы;
- выявление проблем, связанных с несовершенством законодательного регулирования системы обеспечения безопасности судоходства, конкретной и качественной оценке нарушений;
- определение роли инспектора государственного портового контроля;
- разработку предложений по повышению эффективности деятельности государственного портового контроля в направлении обеспечения безопасности судоходства на внутреннем водном транспорте.

Основной метод исследования: анализ нормативно-правовых документов.

### **Анализ нормативно-правовой базы системы обеспечения безопасности судоходства**

В этой статье хочу поднять вопрос о несовершенствовании нормативно-правовой базы ГПК (Государственный портовый контроль)

Деятельность государственного портового контроля на внутренних водных путях регламентирована федеральным законом и рядом приказов Министерства транспорта России.

В соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ) [1], администрациями бассейнов внутренних водных путей безопасность судоходства обеспечивается, в том числе, путем осуществления государственного портового контроля, включающего в себя проверку соблюдения на судах и плавучих объектах, находящихся в бассейне внутренних водных путей, требований к оборудованию, конструкциям, машинам, механизмам судов, спасательным и иным средствам, требований обеспечения безопасной эксплуатации таких судов и плавучих объектов, профессиональных и квалификационных требований к членам экипажей судов.

При осуществлении проверок судов инспекторы государственного портового контроля руководствуются нормативными правовыми документами, регулирующими деятельность внутреннего водного транспорта в части обеспечения безопасной эксплуатации судов. Однако можно выделить ряд проблем, связанных с несовершенством законодательного регулирования указанной сферы деятельности.

Так, в настоящее время приказ Министерства транспорта России от 06.11.2020 № 464 [3] является единственным нормативно-правовым актом, регламентирующим действия инспектора государственного портового контроля при принятии им решения для временного задержания суда или плавучего объекта. Несмотря на имеющиеся неснятые запреты, суда продолжают эксплуатироваться, что приводит к транспортным происшествиям.

подавляющее большинство оснований для временного задержания судна законодатель относит к нарушениям требований «Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 № 623 (далее – Техрегламент) [8].

Однако в пункте 3 Постановления Правительства РФ от 12.08.2010г. № 623 «Об утверждении Техрегламента» установлено, что его требования не распространяются на объекты инфраструктуры внутреннего водного транспорта и суда, проекты которых согласованы и контракты на строительство которых заключены до его вступления в силу, а также на материалы и изделия для судов, изготовленные до вступления в силу технического регламента, т.е. до 24.02.2012г.

Таким образом, указанные требования делают невозможным применение этого документа инспекторами государственного портового контроля при проведении инспектирования судов и плавучих объектов, построенных до названной даты.

В тоже время нет единого подхода у региональных транспортных прокуратур по применению Техрегламента на суда постройки до 2012 года.

При этом следует отметить, что положения раздела III Техрегламента, конкретизирующего требования к безопасности процессов эксплуатации и утилизации, связанных с требованиями к безопасности объектов внутреннего водного транспорта,

вследствие длительной эксплуатации флот 1950-1960 годов постройки достаточно изношен и, следовательно, требует повышенного внимания со стороны инспекции государственного портового контроля при оценке его технического состояния и оценке возможности дальнейшей эксплуатации. Однако в настоящее время отсутствует нормативно-правовой документ, устанавливающий требования к судам и плавучим объектам постройки до февраля 2012 года и процессам их эксплуатации, который может быть применен при проведении плановых проверок судов (и плавучих объектов) в рамках государственного портового контроля.

Кроме этого, в Техрегламенте (пункт 5) определены объекты регулирования, из числа которых исключены маломерные, прогулочные и спортивные парусные суда. Таким образом, в отношении названных категорий судов отсутствует нормативный документ, в соответствии с которым были бы определены требования к их техническому состоянию и процессам эксплуатации при проведении проверок в рамках государственного портового контроля.

В бассейне внутренних водных путей основная масса используемых судов построена и /или введена в эксплуатацию до 2012 года, также работают прогулочные суда и маломерные суда, использующиеся в коммерческих целях. Весь эксплуатируемый в бассейне флот подлежит проверкам государственного портового контроля в сроки, установленные системой инспектирования речных судов.

Вместе с тем ограничения, установленные Техрегламентом в отношении объектов регулирования делают невозможным его применение, а также при принятии решений о временных задержаниях судов. Иными словами, проведение проверок в отношении значительного количества судов становится невозможным.

Обращаем внимание, что в рамках «регуляторной гильотины» Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.10.2020г. № 1742 [10] отменен с 01.01.2021г. приказ Министерства транспорта России от 24.12.2002г. № 158 «Об

утверждении Правил пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта Российской Федерации».

Указанный документ устанавливал требования пожарной безопасности на судах внутреннего и смешанного (река – море) плавания, находящихся в эксплуатации, ремонте и отстое, а также обязательства для выполнения всеми судовладельцами и членами экипажей судов независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности. Это был единственный нормативно-правовой акт, регулирующий правоотношения в области соблюдения требований пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта. Взамен утратившего силу нормативно-правового акта иного акта к настоящему времени принято не было.

Таким образом, при проведении проверок судов инспектор государственного портового контроля, выявляя очевидные нарушения требований пожарной безопасности, лишен возможности применить меры воздействия в отношении судовладельца и предотвратить вероятность наступления негативных последствий нарушений, в том числе способных повлечь причинение вреда жизни и здоровью людей на судне, а также их гибель.

Не подлежат применению «Наставления по борьбе за живучесть судов Минречфлота РСФСР», так как Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 04.12.2020г. № 541 «О признании не действующими на территории Российской Федерации некоторых актов СССР, их отдельных положений, а также писем, инструкций и указаний, изданных центральными органами государственного управления СССР, и утратившими силу некоторых актов РСФСР, их отдельных положений, а также писем, инструкций и указаний, изданных центральными органами государственного управления РСФСР, в области транспорта», поскольку данный документ признан утратившим силу с 04.12.2020г. [11]. Подчеркнем, что в источнике (система «Гарант») документ опубликован не был.

Необходимость применения этого документа при проведении проверок судов была обусловлена тем, что он являлся руководящим документом, регламентирующим в соответствии с Уставом службы на судах Министерства речного флота России действия членов экипажей по судовым тревогам (борьба с пожаром, водой, аварийными повреждениями, разливы нефтепродуктов, а также спасание пассажиров и членов экипажей с использованием судовых коллективных и индивидуальных спасательных средств).

Кроме этого, в процессе проверок судов возникают вопросы по конкретной и качественной оценке нарушения. Техрегламент не в полной мере позволяет описать нарушение. Законные требования в полной мере описаны в Правилах Российского Классификационного общества (РКО), но инспектор государственного портового контроля не может ссылаться на Правила РКО, потому что этот документ не является нормативно-правовым актом. Положения данного документа распространяются на требования РКО. Однако документ не прошел регистрацию в Министерстве юстиции Российской Федерации. Этот документ предназначен только для работников РКО.

Отдельные пункты Техрегламента не позволяют внести конкретику в описание нарушений, обнаруженных инспектором государственного портового контроля. Приведём примеры. Как предусмотрено в Техрегламенте, но конкретика определена в правилах Российского Классификационного общества.

#### Аккумуляторы

222. Для поддержания на судне противопожарного режима персоналом эксплуатанта должны быть выполнены следующие требования:

ж) на двери аккумуляторного помещения должен быть нанесён знак «Осторожно! Опасность взрыва».

Нет конкретики в описании опасностей и мер по их предупреждению.

Спасательные средства

327. Запрещается эксплуатация судна при некомплектности и неисправности спасательных средств.

Нет конкретики в описании комплектности и исправности индивидуальные спасательные средства. Спасательные жилеты для детей; Спасательные жилеты и круги (отражатели); Комплект снабжения спасательной шлюпки.

### 3. Противопожарное оборудование

328. Техническая эксплуатация противопожарного оборудования и снабжения, стационарных систем пожаротушения, первичных огнегасительных средств пожаротушения, пожарной сигнализации, а также средств пассивной конструктивной противопожарной защиты и активных средств борьбы с возникшим пожаром должна соответствовать положениям инструкций, разработанных эксплуатантом и изготовителем.

329. Должно быть организовано хранение первичных огнегасительных средств пожаротушения, пожарного инвентаря и передвижных приборов пожаротушения в определённых легкодоступных местах и контролироваться содержание их в полном порядке и постоянной готовности к немедленному действию. Запрещается использовать противопожарное оборудование, стационарные системы и передвижные приборы пожаротушения, первичные огнегасительные средства пожаротушения, первичные огнегасительные средства пожаротушения и пожарный инвентарь не по прямому назначению.

Отсутствует конкретика. Противопожарное снабжение. Снабжение переносными огнетушителями; покрывала для тушения; Противопожарный инструмент; Комплект снаряжения для пожарных.

### 4. Огни, визуальная сигнализация.

373. Основанием для запрещения эксплуатации судна является неисправность:

в) сигнальных и отличительных фонарей, машинных телеграфов (или средств связи, их заменяющих).

321. Техническое обслуживание средств сигнализации и связи выполняется с целью поддержания их в исправном техническом состоянии и готовности к действию. На всех судах средства дневной и ночной сигнализации (гудки, сирены, фонари, отмашки, колокола и мегафоны) должны удовлетворять требованиям настоящего технического регламента и обеспечивать хорошо видимый и слышимый обмен сигналами с идущими и стоящими судами и берегом при любой погоде.

Нет информации о конкретных требованиях фразы «должны удовлетворять требованиям настоящего технического регламента».

Нет конкретики, аналогичной документам: Сигнальные фигуры; Правила плавания ВВП (ПП ВВП) ст.5, п.47); Дополнительные сигнальные огни (три красных, белый) ПП ВВП ст.4, п.42); Сигнальный флаг; ПП ВВП ст.2, п.9).

### Аварийное снабжение

238. Аварийное, противопожарное снабжение и спасательные средства должны размещаться на штатных местах, аварийных и пожарных постах.

Можно сравнить со следующими документами: Набор такелажного инструмента; Размещение аварийного снабжения; Надпись, освещение аварийного снабжения.

6. В ТР отсутствует информация о навигационном снабжении судов, тогда как в документах РКО это подробно описано:

Судовой колокол; Судовые часы, бинокль призмный, кренометр, наметки (футштоки); Барометр, термометр (для класса О, класса Р, плавающих на озёрах).

При описании нарушений на судах не всегда имеются достаточные возможности конкретизировать нарушения на основе требований Техрегламента, на что обращают внимание надзорные органы при осуществлении своих полномочий в отношении портового контроля. В итоге у инспектора остаётся один единственный документ – Техрегламент, который не в полной мере может описать все нарушения.

Кроме этого, представим частный пример, связанный с заполнением судовых журналов. Так, в редакции Федерального закона от 03.07.2016 N 367-ФЗ, в статье 14. Судовые документы, указано:

4. Судовая роль и указанные в подпункте 8 пункта 1 настоящей статьи журналы ведутся в соответствии с правилами, установленными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

8) судовой журнал, машинный журнал (для судна с механическим двигателем, эксплуатируемого членами экипажа судна без совмещения должностей);

Судовой журнал хранится на судне в течение двух лет со дня внесения в него последней записи. По истечении указанного срока судовой журнал сдается на хранение в орган, осуществляющий государственную регистрацию судов. Данный орган обеспечивает хранение судового журнала не менее чем десять лет в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Судовой журнал предоставляется для ознакомления с ним и снятия с него копий лицам, имеющим право на получение соответствующей информации в соответствии с законодательством Российской Федерации. В случае продажи судна за пределы Российской Федерации судовой журнал предоставляется для ознакомления с ним и снятия с него копий лицам, имеющим право на получение соответствующей информации.

Эта запись в КВВТ значится с июля 2016 года. Судовые журналы с 2018 года должны сдаваться на хранение в соответствующие Администрации внутреннего водного транспорта, где они были зарегистрированы.

Подчеркнем, что со времени вышеуказанного издания прошло восемь лет, однако до настоящего времени в российском законодательстве не обозначены Правила хранения судовых и машинных журналов. Если задаться вопросом о значении этих журналов, то первый же ответ будет: это пенсия в 55 лет для судоводителя. Из этого следует, что журналы необходимы в ситуациях, связанных с работой конкретного судоводителя на судне или в связи с исчезновением фирмы. В итоге формируются вопросы к прокуратуре и следственному комитету по делам прошедших лет. Перечисленные аспекты непосредственным образом связаны с вопросами безопасности судоходства.

Нет нормативного документа о наличии некорректированных лоцманских карт участка реки на котором совершается судоходство. Ранее это было прописано в правилах плавания по ВВП. Пример аварии, в которой один из факторов отсутствие на судне корректированной карты.

Теплоход «БТМ-618» 11.08.19 вышел в рейс с баржей «НС-3016» гружёной железобетонными блоками для подводных переходов, с осадкой 234 см, что было предельно допустимо при движении по р. Томь, где на это время гарантированная глубина составляла 250 см. Согласно Правилам плавания на ВВП (п.п. 79, 81, приложение № 5) при такой глубине запас под днищем должен быть не менее 15 см.

На теплоходе «БТМ-618» находилась некорректированная карта реки Обь от устья реки Томь до селения Соснино (2011 г.в.) – карта, где судовой ход на перекате Баранакровский обозначен проходящим вдоль левого берега реки и переваливающим на правый берег, тогда как на корректированной карте (начиная с 2015 года) судовой ход сначала переваливает с левого берега на правый и идет ближе к правому берегу реки.

В связи с тем, что имеющаяся на судне карта не была откорректирована, судоводитель, основываясь на указанных в ней сведениях, вёл состав, придерживаясь левого берега, идя правой кромкой старого несуществующего судового хода и после расхождения с встречным составом правым бортом и видимо понял, что оказался за пределами судового хода, можно предположить, стал резко переваливать к правому берегу на перевальный знак; при резком повороте состава появился крен на левый борт от течения и центробежной силы инерции, в связи с этим увеличилась осадка по

левому борту, и в это время и произошёл удар баржи «НС-3016» о подводное препятствие на 1220,0 км р. Обь. Баржа утонула на глубине 7 метров и находится там до сих пор.

Автор сделал анализ статей на тему нормативной базы по изменению законов для инспекции государственного портового контроля. Была статья капитана И. Крымова «Между прошлым и будущим» в журнале «морские вести» № 3 за 2019 год [12]. В этой статье он поднял вопрос о новых Правилах плавания по ВВП. По корректировке лоцманских карт вопрос не поднимался.

Статья Бутченко В.Н. и Крепека С.В. «Проблемы правового обеспечения государственного портового контроля за судами и плавучими объектами на внутренних водных путях Российской Федерации» статья напечатана «Труды 22-го научно – промышленного комплекса», проходившего в г.Нижний Новгород с 27 по 29 мая [13]. В статье отмечены недостатки правового регулирования соответствующих отношений и даны предложения по совершенствованию законодательства в данной сфере.

После аварии танкеров в Керченском проливе и экологической катастрофой Президент страны В.В. Путин поставил задачу перед правительством пересмотреть нормативную базу. Эта статья поможет разобраться в недочётах правовой и нормативной базе государственного портового контроля.

### **Заключение**

В результате проведенного анализа нормативно-правовых основ системы обеспечения безопасности судоходства на внутреннем водном транспорте государственным портовым контролем сделаны следующие выводы:

1. Отменены документы, определяющие конкретные показатели, предписывающие меры обеспечения различных сфер безопасности судов внутреннего водного транспорта.

2. Нововведённые документы, в частности, Техрегламент, по позициям, важным для обеспечения безопасности, не содержит достаточно конкретных требований для описания нарушений, выявляемых инспекторами государственного портового контроля. В то же время инспекторам данного контроля не предписано ссылаться на иные нормативные требования, конкретизирующие порядок обеспечения безопасности судов внутреннего водного транспорта.

3. Дополнительно, в частности, полностью отсутствуют требования к маломерным, прогулочным и спортивным парусным судам, используемым в коммерческих целях; отсутствуют требования к соблюдению пожарной безопасности на судах.

4. Отсутствует нормативный документ, устанавливающий требования к судам и плавучим объектам постройки до февраля 2012 года и процессам их эксплуатации.

5. Современный государственный портовый контроль лишён возможности эффективно выполнять функцию, возложенную на него Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации по обеспечению безопасности судоходства на внутреннем водном транспорте.

6. Предлагаем схему внесения законопроекта в Государственную думу Российской Федерации: при внесении в КВВТ какого-либо проекта, изменения или поправок, должен быть проект правил или другой нормативно-правовой документ, прописанный Государственной думой в КВВТ. Без проекта этого документа Государственной думе не следует рассматривать внесённые изменения в КВВТ. Предложенная

рекомендация позволит оптимизировать работу контрольных органов внутреннего речного транспорта.

7. Вернуть в Правила плавания судов по ВВП о наличии на борту откорректированной карты судоходного участка.

Таким образом, в целях устранения пробелов правового регулирования в сфере безопасности эксплуатации внутреннего водного транспорта, существует актуальная в настоящее время необходимость совершенствования нормативных правовых актов в указанной области правоотношений.

#### Список литературы

1. Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_30650/?ysclid=m4webuymop162750994](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/?ysclid=m4webuymop162750994)
2. Приказ Минтранса России от 27 ноября 2020 № 521 «Об утверждении Порядка назначения проверок судов и иных плавучих объектов на основании оценок рисков нарушения обязательных требований и проведения таких проверок» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/400054906/?ysclid=m4we9n6s3y188291590>
3. Приказ Минтранса России от 06 ноября 2020 № 464 «Об утверждении Перечня нарушений обязательных требований, служащих основаниями для временного задержания судна или иного плавучего объекта, и предельных сроков этого задержания» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://mintrans.gov.ru/file/397738>
4. Приказ Минтранса России от 17 августа 2012 № 314 «Об утверждении Положения о капитане бассейна внутренних водных путей» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/70241572/?ysclid=m4weckj8sq975265572>
5. Приказ Минтранса России от 17 августа 2012 № 313 «Об утверждении Порядка и условий выдачи разрешения на переход судна или иного плавучего объекта к месту устранения выявленных нарушений» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/70236988/?ysclid=m4webrtgro331888018>
6. Приказ Минтранса России от 15 августа 2012 № 309 «Об утверждении Порядка централизованного учёта результатов государственного портового контроля в информационной системе государственного портового контроля» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/70232132/?ysclid=m4web245p1130011718>
7. Приказ Минтранса России от 15 августа 2012 № 308 «Об утверждении Порядка подготовки и содержания плановых (рейдовых) заданий» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/70235950/?ysclid=m4weaa7phn879219538>
8. Постановление Правительства РФ от 12 августа 2010 г. N 623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/199131/?ysclid=m4wfaqqa6m895691705>
9. Приказ Министерства транспорта РФ от 01.12.2014 № 326 «О признании недействующими на территории Российской Федерации некоторых актов СССР и РСФСР» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/4398/?ysclid=m4wejb9xwl656913469>
10. Постановление Правительства России от 26.10.2020 № 1742 «О признании утратившими силу актов и отдельных положений актов Правительства Российской Федерации, об отмене некоторых актов и отдельных положений актов федеральных органов исполнительной власти, содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении федерального транспортного надзора, федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности, а также обязательные требования в



- области технического осмотра транспортных средств» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL:<http://government.ru/docs/all/130562/>
11. Приказ Минтранса России от 04.12.2020 № 541 «О признании не действующими на территории Российской Федерации некоторых актов СССР, их отдельных положений, а также писем, инструкций и указаний, изданных центральными органами государственного управления СССР, и утратившими силу некоторых актов РСФСР, их отдельных положений, а также писем, инструкций и указаний, изданных центральными органами государственного управления РСФСР, в области транспорта» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://legalacts.ru/doc/prikaz-mintransa-rossii-ot-04122020-n-541-o-priznanii/?ysclid=m4wel8kdph596923233>
  12. Крымов И.В. Между прошлым и будущим //Морские вести России №3, 2019 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://morvesti.ru/analitika/1692/81020/>
  13. Бутченко В.Н. Проблемы правового обеспечения государственного портового контроля за судами и плавучими объектами на внутренних водных путях Российской Федерации / В.Н. Бутченко, С.В. Крепак//Великие реки – 2020 : Труды 22-го международного научно-промышленного форума, Нижний Новгород 27-29 мая 2020 года. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2020. – С.202. – EDN JTJSSW

### References

1. Federal Law No. 24-FZ dated 07.03.2001 "Code of Inland Waterway Transport of the Russian Federation" [Electronic resource]. – Access mode: URL:[https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_30650/?ysclid=m4we6yy mop162750994](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/?ysclid=m4we6yy mop162750994)
2. Order No. 521 of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated November 27, 2020 "On Approval of the Procedure for Assigning Inspections of Ships and Other Floating Objects based on risk assessments of violations of mandatory Requirements and conducting such inspections" [Electronic resource]. – Access mode: URL:<https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/400054906/?ysclid=m4we9n6s3y188291590>
3. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated November 06, 2020 No. 464 "On approval of the List of violations of Mandatory Requirements that serve as grounds for Temporary detention of a vessel or other floating object, and the deadlines for this detention" [Electronic resource]. – Access mode: URL: <https://mintrans.gov.ru/file/397738>
4. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated August 17, 2012 No. 314 "On approval of the Regulations on the Captain of the basin of inland Waterways" [Electronic resource]. – Access mode: URL:<https://base.garant.ru/70241572/?ysclid=m4weckj8sq975265572>
5. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated August 17, 2012 No. 313 "On approval of the Procedure and conditions for issuing permits for the transfer of a vessel or other floating object to the place of elimination of identified violations" [Electronic resource]. – Access mode: URL: <https://base.garant.ru/70236988/?ysclid=m4webrtgro331888018>
6. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated August 15, 2012 No. 309 "On approval of the Procedure for centralized Accounting of the results of State port control in the information system of State Port Control" [Electronic resource]. – Access mode: URL:<https://base.garant.ru/70232132/?ysclid=m4web245p1130011718>
7. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated August 15, 2012 No. 308 "On approval of the Procedure for the preparation and content of planned (raid) tasks" [Electronic resource]. – Access mode: URL:<https://base.garant.ru/70235950/?ysclid=m4weaa7phn879219538>
8. Resolution of the Government of the Russian Federation dated August 12, 2010 No. 623 "On approval of the technical Regulations on the safety of inland waterway transport facilities" [Electronic resource]. – Access mode: URL:<https://base.garant.ru/199131/?ysclid=m4wfpqqa6m895691705>
9. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated December 01, 2014 No. 326 "On invalidation of certain Acts of the USSR and the RSFSR on the territory of the

- Russian Federation" [Electronic resource]. – Access mode: URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/4398?ysclid=m4wejb9xwl656913469>
10. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 10/26/2020 No. 1742 "On Invalidation of Acts and Certain Provisions of Acts of the Government of the Russian Federation, on the Cancellation of Certain Acts and Certain Provisions of Acts of Federal Executive Authorities Containing Mandatory Requirements, compliance with which is assessed during control Measures in the Implementation of Federal Transport Supervision, federal State control (supervision) in the field of transport security, as well as mandatory requirements in the field of technical inspection of vehicles" [Electronic resource]. – Access mode: URL: <http://government.ru/docs/all/130562/>
  11. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 04.12.2020 No. 541 "On the recognition of Certain Acts of the USSR, their Individual Provisions, as well as Letters, Instructions and Instructions Issued by the central Bodies of State Administration of the USSR, as Invalid in the Territory of the Russian Federation, and Certain Acts of the RSFSR, their Individual Provisions, as well as letters, instructions and Instructions, published by the central bodies of state administration of the RSFSR, in the field of transport" [Electronic resource]. – Access mode: URL: <https://legalacts.ru/doc/prikaz-mintransa-rossii-ot-04122020-n-541-o-priznanii/?ysclid=m4wel8kdp596923233>
  12. Krymov I.V. "Between the past and the future" Marine News magazine, 2019
  13. Butchenko VN., Krepak S.V. "Problems of legal support of state port control over ships and floating objects on the inland waterways of the Russian Federation". Proceedings of the 22nd Scientific and Industrial Complex. Nizhny Novgorod, May 29, 2020

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Фомин Андрей Александрович**, доцент кафедры судовождения Института «Морская академия», Сибирский государственный университет водного транспорта, (ФГБОУ ВО «СГУВТ»), 630099, г. Новосибирск, ул. Щетинкина, 33, e-mail: [pscogbu@yandex.ru](mailto:pscogbu@yandex.ru)

**Andrey A. Fomin**, Associate Professor at the Marine Academy Institute, Siberian State University water transport (FSBEI HE "SGUVT"), 33 Shchetinkina St., Novosibirsk, 630099, e-mail: [pscogbu@yandex.ru](mailto:pscogbu@yandex.ru)

Статья поступила в редакцию 20.02.2025; опубликована онлайн 20.03.2025.  
Received 20.02.2025; published online 20.03.2025.