

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА **к новой структуре нормативного регулирования** **в сфере морского и внутреннего водного транспорта**

Новая структура нормативного правового регулирования в сфере морского и внутреннего водного транспорта (далее – водный транспорт) разработана во исполнение пункта 3 плана мероприятий («дорожной карты») по реализации механизма «регуляторной гильотины», утвержденного Председателем Правительства Российской Федерации Д.А. Медведевым 29 мая 2019 г. № 4714п-ПЗ6, и в соответствии с методикой исполнения плана мероприятий («дорожной карты») по реализации механизма «регуляторной гильотины».

1. Анализ и описание текущей структуры нормативного регулирования в сфере водного транспорта

1.1. Ключевые охраняемые законом ценности для сферы водного транспорта

Сфера общественных отношений – водный транспорт.

Сфера регулирования – в сфере водного транспорта регулируются отношения, возникающие в связи с деятельностью хозяйствующих субъектов при эксплуатации судов и иных плавучих объектов, объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, объектов инфраструктуры морских портов, судоходных и портовых гидротехнических сооружений, судовых ходов, каналов и фарватеров, ~~при организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море и на внутренних водных путях Российской Федерации (далее – ВВП) с судов и объектов~~, которые включают:

- перевозку пассажиров морским и внутренним водным транспортом;
- перевозку грузов морским и внутренним водным транспортом;
- осуществление буксировок морским и внутренним водным транспортом;
- содержание судовых ходов, каналов, фарватеров и средств навигационной обстановки;
- обеспечение функционирования систем обеспечения безопасности мореплавания и судоходства на ВВП;
- погрузочно-разгрузочную деятельность в морских портах и портах (местах), расположенных на ВВП;
- эксплуатацию судоходных и портовых гидротехнических сооружений;
- ~~ликвидацию разливов нефти и нефтепродуктов в море и на ВВП с судов и объектов;~~
- обеспечение транспортной безопасности;
- поиск и спасание на море.

Объекты, на которые направлено Сферы регулирования:

- деятельность по перевозке пассажиров морским транспортом;
- деятельность по перевозке пассажиров внутренним водным транспортом;
- деятельность по перевозке грузов морским транспортом;
- деятельность по перевозке грузов внутренним водным транспортом;
- деятельность по перевозке опасных грузов морским транспортом;
- деятельность по перевозке опасных грузов внутренним водным транспортом;

- деятельность по осуществлению лоцманской проводки судов;
- деятельность по осуществлению буксировок морским и внутренним водным транспортом;
- деятельность по содержанию судовых ходов и средств навигационной обстановки;
- погрузочно-разгрузочная деятельность на внутреннем водном транспорте, в морских портах;
- деятельность по эксплуатации судоводных и портовых гидротехнических сооружений;
- ~~— деятельность по осуществлению ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов и на внутренних водных путях;~~
- деятельность по проведению морского поиска и спасания на море.

Объекты на которые направлено регулирование.

- суда и плавучие объекты;
- члены экипажей судов;
- организации - судовладельцы;
- лоцманы;
- ~~— работники служб капитанов морских портов и администраций бассейнов ВВП, а также лица, обеспечивающие функционирование систем обеспечения безопасности мореплавания и судоходства;~~
- каналы;
- фарватеры;
- средства навигационного оборудования;
- судоводные и портовые гидротехнических сооружения;
- средства для осуществления погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах и на ВВП;
- средства для осуществления поиска и спасания на море;
- ~~— силы и средства для ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море и на ВВП с судов и объектов;~~
- ~~— силы и средства для обеспечения транспортной безопасности;~~

На 1 января 2019 г. в Автоматизированной системе мониторинга и формирования аналитических отчетов деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (АС «Мониторинг») содержатся сведения о 7680 поднадзорных хозяйствующих субъектах, из них:

- 1) 6201 организации-судовладельцы, из них имеющие лицензии 1924.
- 2) 961 организация, эксплуатирующая портовые и судоводные гидротехнические сооружения;
- 3) 60 лоцманских организаций;
- 4) 8 администраций морских портов;
- 5) 16 администраций бассейнов внутренних водных путей;
- 6) 46 учебно-тренажерных центров;
- 7) 59 учебных заведений;
- 8) 330 стивидорных компаний, из них имеющих лицензии 232.

~~В Российском международном реестре судов на 1 января 2019 г. зарегистрировано 1312 судов.~~

По состоянию на август 2019 г. 332 судоходных гидротехнических сооружения (далее – ГТС) являются потенциально-опасными и критически важными объектами и подлежат декларированию, из них:

108 судоходных шлюзов;

226 прочие судоходные ГТС (*дамбы, плотины, ГЭС*) решают комплексные задачи, такие как поддержание единого напорного фронта водохранилищ, инженерная защита территорий и населения от затопления, обеспечение водоснабжения, орошения, рыбоводства, обороны государства и выработки электроэнергии.

961 организаций, эксплуатирующих портовые и судоходные ГТС, в том числе 16 администраций бассейнов внутренних водных путей.

2. Существующие методы государственного регулирования:

1) Государственная регистрация судов и прав на них (статья 94 UNCLOS, глава III КТМ, статьи 16-22 КВВТ и Правила регистрации судов, утверждаемые Минтрансом России), а также предоставление судам права плавания под Государственным флагом Российской Федерации (статьи 15-19 КТМ, ст. 23 КВВТ) – подтверждающихся двумя судовыми документами.

2) Классификация судов (обязательное подтверждение соответствия судна классу, установленному правилам классификации, издаваемым российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов, или уполномоченными иностранными классификационными обществами, распространяется на стадии проектирования, постройки, эксплуатации, ремонта и утилизации судов) (ст. 22-24 КТМ, ст. 35 КВВТ).

3) система управления безопасностью судов (СУБ), внедренная судовладельцем совокупность документированных мер, необходимых для эффективного выполнения судами требований в области обеспечения безопасности судоходства и предотвращения загрязнения окружающей среды, действий работников судовладельцев, включая членов экипажей судов, в случае возникновения связанных с судами опасности, аварийных ситуаций, соответствие которой обязательным требованием подтверждается двумя действующими свидетельствами, выдаваемыми признанными организациями (Глава IX СОЛАС, ст. 34.1 КВВТ).

4) Освидетельствование судов (система регулярных внешних проверок соблюдения на судах обязательных требований по отдельным направлениям регулирования международных конвенций в области торгового мореплавания, а также Правил Российского Речного Регистра применительно к судам внутреннего плавания, сопровождается выдачей более 20 судовых документов/свидетельств (первоначальных, периодических, ежегодных, возобновляющих), подтверждающих соблюдение) (Руководство по освидетельствованиям в соответствии гармонизированной системой освидетельствования и оформления свидетельств, принятое Резолюцией ИМО А.1120(30), статьи 22-23 КТМ, статья 35 КВВТ).

5) Дипломирование членов экипажей судов (ведомственный аналог системы независимой оценки квалификаций) (ПДНВ, СОЛАС, ст. 54 КТМ, ст. 27 КВВТ) и требования к состоянию здоровья членов экипажей (ст. 55 КТМ, ст. 27 КВВТ).

6) Требование о наличии на судне других судовых документов, подтверждающих годность судна к плаванию, соблюдение требований

международных договоров и национального законодательства (Ст 25 КТМ, ст. 14 КВВТ)

76) Государственный портовый контроль в отношении судов, находящихся в морском порту, судов, выходящих в море, в том числе на предмет соблюдения требований международных конвенций и национальных требований, наличия полноты комплекта действующих судовых документов, годности судна к плаванию, наличия и работоспособности судового оборудования, квалификации членов экипажа и пр. (минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, причинение вреда окружающей среде, нарушение прав и законных интересов лиц, осуществляющих деятельность в сфере водного транспорта; причинение материального ущерба);

87) Государственный портовый контроль за судами и плавучими объектами на внутренних водных путях который включает 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 (минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, причинение вреда окружающей среде, нарушение прав и законных интересов лиц, осуществляющих деятельность в сфере водного транспорта; причинение материального ущерба);

98) Применение к судам законодательства о техническом регулировании и включение требований к судам и судовому оборудованию, а также к судам в эксплуатации в предмет регулирования «Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 620 и предмет регулирования «Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 года № 623.

108) Лицензирование отдельных видов деятельности (перевозку пассажиров, морскую буксировку, перевозку опасных грузов, осуществление погрузочно-разгрузочных работ в морских портах и на внутренних водных путях) (минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, причинение вреда окружающей среде, причинение материального ущерба);

119) Обязательное страхование ответственности судовладельца (Минимизируемые риски: нарушение прав и законных интересов лиц, осуществляющих деятельность в сфере водного транспорта, причинение материального ущерба).

1210) Государственный надзор за соблюдением международных договоров Российской Федерации, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства Российской Федерации о торговом мореплавании (Минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, причинение вреда окружающей среде, нарушение прав пассажиров, в том числе маломобильных групп граждан, пользующихся услугами водного транспорта и объектами транспортной инфраструктуры, нарушение прав и законных интересов

лиц, осуществляющих деятельность в сфере водного транспорта, причинение материального ущерба);

13) Государственный контроль (надзор), осуществляемый в морском порту (Минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, нарушение прав пассажиров, в том числе маломобильных групп граждан, причинение вреда окружающей среде, причинение материального ущерба);

14) Государственный надзор в области внутреннего водного транспорта (Минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, нарушение прав пассажиров, в том числе маломобильных групп граждан, причинение вреда окружающей среде, причинение материального ущерба);

15) Федеральное государственное надзор в области безопасности гидротехнических сооружений (в отношении судоходных и портовых гидротехнических сооружений) Минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, причинение вреда окружающей среде, нарушение прав пассажиров, в том числе маломобильных групп граждан, пользующихся услугами водного транспорта и объектами транспортной инфраструктуры, нарушение прав и законных интересов лиц, осуществляющих деятельность в сфере водного транспорта, причинение материального ущерба.

Федеральный закон от 21.07.1997 № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений» (далее - Закон о ГТС) регулирует отношения, возникающие при осуществлении деятельности по обеспечению безопасности при проектировании, строительстве, капитальном ремонте, эксплуатации, реконструкции, консервации и ликвидации гидротехнических сооружений, устанавливает обязанности органов государственной власти, собственников гидротехнических сооружений и эксплуатирующих организаций по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений.

5) Контроль соответствия установленным требованиям функциональных подсистем организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов, независимо от их ведомственной и национальной принадлежности, и на внутренних водных путях с судов и объектов морского и речного транспорта единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (минимизируемые риски: причинение вреда окружающей среде, нарушение прав и законных интересов лиц, осуществляющих деятельность в сфере водного транспорта; причинение материального ущерба);

~~6) Контроль судов, находящихся в морском порту, судов, выходящих в море (минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, причинение вреда окружающей среде, нарушение прав и законных интересов лиц, осуществляющих деятельность в сфере водного транспорта; причинение материального ущерба);~~

~~7) Контроль судов и плавучих объектов на внутренних водных путях (минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, причинение вреда окружающей среде, нарушение прав и законных интересов лиц, осуществляющих деятельность в сфере водного транспорта; причинение материального ущерба);~~

~~8) Лицензирование (минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, причинение вреда окружающей среде, причинение материального ущерба);~~

~~9) Страхование (Минимизируемые риски: нарушение прав и законных интересов лиц, осуществляющих деятельность в сфере водного транспорта, причинение материального ущерба);~~

Таким образом, к охраняемым законом ценностям в сфере водного транспорта относятся:

жизнь и здоровье граждан, права граждан на труд, охрана окружающей, в том числе морской среды, от загрязнения, свобода передвижения граждан, возможность свободного и безопасного перемещения товаров, эффективная экспортно-импортная экономическая деятельность, экономическая безопасность государства.

Текущая структура нормативного регулирования представлена в приложении к пояснительной записке.

1.2. Применяемые способы государственного регулирования в сфере водного транспорта с описанием значимых рисков, на минимизацию которых направлен каждый из них

Основной массив обязательных требований установлен:

1) ~~наднациональными актами в области торгового мореплавания и судоходства, в том числе прямого действия, т.е. непосредственно устанавливающие как обязательные требования, так и многоуровневую систему контроля за выполнением этих требований (международные договоры);~~

2) ~~Законодательством Российской Федерации в области торгового мореплавания, (Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации - КТМ);, Федеральный закон «О морских портах и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;~~

3) ~~Законодательством Российской Федерации в области внутреннего водного транспорта (Кодекс внутреннего водного транспорта - КВВТ);~~

4) ~~Правилами классификации и постройки судов, технического наблюдения за постройкой судов, правила технического наблюдения за изготовлением материалов и изделий для судов, издаваемыми Российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов (обязательный характер данных правил определяется положениями статей 22, 24 КТМ);~~

5) ~~Положением о классификации и об освидетельствовании судов, утверждаемое федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, а также Правилами освидетельствования судов в процессе их эксплуатации, правилами технического наблюдения за постройкой судов, правилами технического наблюдения за изготовлением материалов и изделий для судов, правилами предотвращения загрязнения окружающей среды с судов и правилами классификации и постройки судов, утверждаемыми и издаваемыми организациями, уполномоченными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта и являющиеся обязательными в соответствии со статьей 35 КВВТ.~~

6) ~~Федеральным законом от 21.07.1997 № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений», Нормативными правовыми актами Правительства~~

Российской Федерации, устанавливающими обязательные для исполнения требования в области эксплуатации гидротехнических сооружений;

~~5) Федеральным законом от 22.08.1995 № 151-ФЗ «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей» и издаваемыми в соответствии с ним иными правовыми актами, содержащими обязательные требования к АСФ;~~

~~76) Техническим регламентом о безопасности объектов морского транспорта, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 № 62;~~

~~87) Техническим регламентом о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 № 623.~~

~~9) Федеральный закон «О транспортной безопасности».~~

~~Приказом Ространеннадзора от 13.09.2017 № ВБ-881фс утверждены формы проверочных листов (списков контрольных вопросов), применяемых при осуществлении федерального государственного транспортного надзора в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта.~~

~~Формы проверочных листов содержат соотнесенные с перечнем вопросов, отражающих содержание обязательных требований, реквизиты нормативных правовых актов, с указанием их структурных единиц, которыми установлены обязательные требования.~~

2. Ключевые охраняемые законом ценности, на защиту которых должно быть направлено новое государственное регулирование в сфере водного транспорта

Жизнь и здоровье граждан, права граждан на труд, охрана окружающей, в том числе морской среды, от загрязнения, ~~свобода передвижения граждан~~, возможность свободного и безопасного перемещения товаров, эффективная экспортно-импортная экономическая деятельность, экономическая безопасность государства.

3. Ключевые риски, воздействие которых может причинить ущерб ценностям, источники возникновения рисков

Причинение вреда жизни и здоровью граждан, нарушение трудовых прав граждан, работающих на судах, загрязнение окружающей среды, нарушение прав граждан в свободном перемещении с использованием водных видов транспорта, нарушение прав граждан в свободном и безопасном перемещении товаров, нарушение прав и законных интересов лиц, осуществляющих экономическую деятельность в сфере водного транспорта, причинение материального ущерба, причинение вреда экономической безопасности государства, вследствие:

аварийных случаев на морском и внутреннем водном транспорте (столкновение судов между собой и судна с береговым объектом; удар судна об грунт или иной подводный предмет; навал судна на судно или береговой объект; посадка судна на мель; потеря остойчивости (опрокидывание); затопление судна; падение человека за борт; возгорание на судне);

аварии судоходных и портовых гидротехнических сооружений вследствие несоблюдения хозяйствующими субъектами морского и внутреннего водного транспорта обязательных требований.

Источник риска - деятельность хозяйствующих субъектов, указанная в пункте 1.1 раздела 1 настоящей пояснительной записки.

4. Обоснование необходимости и выбранного способа государственного регулирования

Вопросы безопасности жизни на море и защиты морской среды от загрязнения с судов регулируются соответствующими международными договорами Российской Федерации (в частности – Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море, Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года, Конвенция Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве, далее также **другими морскими конвенциями в области торгового мореплавания**).

Соблюдение конвенционных требований на морском транспорте обеспечивается комплексной системой получения и регулярного последующего подтверждения действительности судовых документов (свидетельств), выдаваемых в рамках гармонизированной системы освидетельствования и оформления свидетельств, предусмотренных международными конвенциями в области торгового мореплавания (Резолюция ИМО А. 1120(30)).

В рамках морской индустрии в морских портах разных государств функционирует единый механизм международного контроля за выполнением на судах требований морских конвенций силами государственного портового контроля страны захода судна (Меморандумы о взаимопонимании по контролю судов государством порта, в частности Парижский, Токийский, Черноморский).

В процессе эксплуатации судна контроль за выполнением на судне требований морских конвенций осуществляет капитан морского порта при стоянке судна в морском порту в рамках государственного портового контроля (**глава V КТМ, ст. 38.1 КВВТ**).

Введение специфического национального регулирования, отличного от предусмотренного международными договорами, в отношении осуществления государственного портового контроля создаст для российских судов, а также российских морских портов дополнительное избыточное регулирование и снизит как привлекательность российского флага для судовладельцев, так и привлекательность морских портов Российской Федерации.

Указанные виды контроля за соблюдением требований морских конвенций в рамках «регуляторной гильотины» не могут и не должны быть изменены.

В части, касающейся исполнения обязательных требований национального законодательства, предлагается использовать следующие способы государственного регулирования:

~~1) Государственный контроль (надзор) — в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в области внутреннего водного транспорта и торгового мореплавания.~~

~~**Обоснование** — связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно и груз внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение требований, связанных с обеспечением безопасности мореплавания и судоходства на ВВП, значительно повышает риск аварии или транспортного происшествия (столкновение судов, затопление судна и имущества, посадка судна на мель, падение людей с судна за борт), которое в свою очередь может повлечь гибель людей, утрату имущества (судно, груз), значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение работы морского или речного порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту и на ВВП, в целом угрозу экономической безопасности государства.~~

~~2) 1) Государственный контроль (надзор) в области безопасности судоходных и портовых гидротехнических сооружений.~~

~~**Обоснование** — связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на сооружения внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение соответствующих требований значительно повышает риск аварии или транспортного происшествия (повреждение судна и имущества у причала, при прохождении шлюза, нанесение вреда здоровью и жизни людей, значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение работы соответствующего участка морского или речного порта (например при частичном разрушении гидротехнического сооружения), прекращение движения на отдельных участках ВВП, каналах и фарватерах в случае выхода из строя судоходных сооружений, которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском и на ВВП, в целом угрозу экономической безопасности государства;~~

~~3) Государственный контроль (надзор), осуществляемый в морском порту (Минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, нарушение прав пассажиров, в том числе маломобильных групп граждан, причинение вреда окружающей среде, причинение материального ущерба);~~

~~**Обоснование** — связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на сооружения внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение соответствующих требований значительно повышает риск аварии или транспортного происшествия (повреждение судна и имущества у причала, при прохождении шлюза, нанесение вреда здоровью и жизни людей, значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение работы соответствующего участка морского пути.~~

~~4) — Контроль соответствия установленным требованиям функциональных подсистем организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов, независимо от их ведомственной и национальной принадлежности, и на внутренних водных путях с судов и объектов морского и речного транспорта единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (минимизируемые риски: причинение вреда~~

~~окружающей среде, нарушение прав и законных интересов лиц, осуществляющих деятельность в сфере водного транспорта; причинение материального ущерба);~~

~~**Обоснование** — связанные риски являются внешними, связаны с влиянием внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение соответствующих требований, значительно повышает риск гибели людей, утраты имущества (судно, груз), значительное загрязнение окружающей среды, в следствие неоказания эффективной помощи судну и людям терпящим бедствие.~~

5) 2) **Государственный портовый контроль** судов, находящихся в морском порту, судов, выходящих в море (минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, причинение вреда окружающей среде, нарушение прав и законных интересов лиц, осуществляющих деятельность в сфере водного транспорта; причинение материального ущерба);

Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на сооружения внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение соответствующих требований значительно повышает риск аварии или транспортного происшествия (повреждение судна и имущества у причала, при прохождении шлюза, нанесение вреда здоровью и жизни людей, значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение работы соответствующего участка морского пути.

6) 3). **Государственный портовый контроль** судов и плавучих объектов на внутренних водных путях (минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, причинение вреда окружающей среде, нарушение прав и законных интересов лиц, осуществляющих деятельность в сфере водного транспорта; причинение материального ущерба);

Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на сооружения внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение соответствующих требований значительно повышает риск аварии или транспортного происшествия (повреждение судна и имущества у причала, при прохождении шлюза, нанесение вреда здоровью и жизни людей, значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение работы соответствующего участка морского пути.

~~8) **Лицензирование** (минимизируемые риски: причинение вреда жизни и здоровью людей, причинение вреда окружающей среде, причинение материального ущерба);~~

9) 4) **Страхование** (Минимизируемые риски: нарушение прав и законных интересов лиц, осуществляющих деятельность в сфере водного транспорта, причинение материального ущерба).

Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно, груз пассажиров внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), страхование рисков позволит создать и использовать солидарный механизм финансового обеспечения, компенсация и покрытия затрат, связанных с авариями, инцидентами, транспортными происшествиями на водном транспорте.

~~7) Государственный контроль (надзор) в отношении организаций, осуществляющих деятельность по проведению морского поиска и спасания на море.~~

~~Обоснование — связанные риски являются внешними, связаны с влиянием внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение соответствующих требований, значительно повышает риск гибели людей, утраты имущества (судно, груз), значительного загрязнения окружающей среды, в следствие не оказания эффективной помощи судну и людям терпящим бедствие.~~

~~8) 5) Квалификационные испытания, аттестация и Дипломирование в отношении соответственно членов экипажей судов, лоцманов, работников службы капитана морского порта и администрации бассейна, а также лиц, обеспечивающих функционирование систем обеспечения безопасности мореплавания и судоходства на ВВП.~~

Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на внешних факторов (человеческий фактор), итоговая и периодическая проверка и подтверждение государством компетентности лиц, связанных с эксплуатацией судов, обеспечением безопасности мореплавания и судоходства на ВВП, значительно снижает риск влияния человеческого фактора ведущего к аварии или транспортному происшествию (столкновение судов, затопление судна и имущества, посадка судна на мель, падение людей с судна за борт), которые в свою очередь могут повлечь гибель людей, утрату имущества (судно, груз), значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение работы морского или речного порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту и на ВВП, в целом угрозу экономической безопасности государства. В частности, наличие документа, подтверждающего компетентность, позволит юридическим лицам нанимать на работу только квалифицированных сотрудников.

~~7) 6) лицензирование погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах.~~

5. Виды объектов (источники риска), на которых будет направлено новое регулирование

Суда и иные плавучие объекты, члены экипажей судов, грузы, пассажиры, судоходные и портовые гидротехнические сооружения, каналы, фарватеры, средства навигационной обстановки, системы обеспечения безопасности мореплавания и судоходства на ВВП.

6. Укрупненные группы обязательных требований

В сфере морского транспорта:

1) обязательные требования к **конструкции и** техническому состоянию морских судов (исправное техническое состояние судна **и судового оборудования** позволяет значительно снизить риск аварии или инцидента из-за влияния погодных и навигационных факторов, **обеспечивается самостоятельно судовладельцем в рамках системы управления безопасностью судов, проверяется системой**

освидетельствования (подтверждается выдачей судовых документов), а также проверяется на основании риск-ориентированного подхода в рамках государственного портового контроля);

2) обязательные требования к квалификации членов экипажей судов лоцманам, работникам служб капитанов морских портов, а также лицам, обеспечивающим функционирование систем обеспечения безопасности мореплавания (достаточная квалификация работников, занятых в морской индустрии позволяет значительно снизить риск аварии или инцидента из-за влияния человеческого фактора, проверяется периодически квалификационными комиссиями капитана морского порта);

3) обязательные требования к проектированию каналов, фарватеров, средств навигационного оборудования (позволяют значительно снизить риск аварии или инцидента из-за навигационных факторов);

4) обязательные требования к системам обеспечения безопасности мореплавания (позволяют значительно снизить риск аварии или инцидента из-за навигационных факторов);

5) обязательные требования к судоходным и портовым гидротехническим сооружениям (позволяют значительно снизить риск аварий или инцидентов из-за навигационных факторов, а также гибели людей и повреждения имущества при стоянке судна в порту);

6) обязательные требования к средствам для осуществления погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах (позволяют значительно снизить риск аварии и гибели людей при проведении грузовых операций в порту);

7) обязательные требования к средствам для осуществления поиска и спасания на море (позволяют значительно снизить риск гибели людей или утраты имущества в следствие аварии на море);

8) обязательные требования к силам и средствам для ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов (позволяют значительно снизить риск тяжелых последствий для окружающей среды вследствие загрязнения моря с судов);

9) обязательные требования к силам и средствам, **обеспечивающим охрану портовых средств от актов незаконного вмешательства для—обеспечения транспортной—безопасности** (~~позволяет—значительно—снизить~~ направлены на снижение риска актов незаконного вмешательства на объектах морского транспорта, **вероятность снижения рисков не подтверждается верификационными данными**).

В сфере внутреннего водного транспорта:

1) обязательные требования к **конструкции и** техническому состоянию судов внутреннего плавания и судового оборудования (исправное техническое состояние судна позволяет значительно снизить риск аварии или инцидента из-за влияния погодных и навигационных факторов, **обеспечивается самостоятельно судовладельцем в рамках системы управления безопасностью судов, проверяется системой освидетельствования (подтверждается выдачей судовых документов), а также проверяется** на основании риск-ориентированного подхода в рамках государственного портового контроля);

2) обязательные требования к квалификации членов экипажей судов внутреннего плавания лоцманам, работникам администраций бассейнов ВВП, а также лицам, обеспечивающим функционирование систем обеспечения безопасности судоходства на ВВП (достаточная квалификация работников, занятых в судоходстве на ВВП, позволяет значительно снизить риск транспортного происшествия из-за влияния человеческого фактора, проверяется периодически квалификационными комиссиями капитана бассейна ВВП);

3) обязательные требования к системам обеспечения безопасности судоходства (позволяют значительно снизить риск транспортного происшествия из-за навигационных факторов);

4) обязательные требования к судоходным и портовым гидротехническим сооружениям (позволяют значительно снизить риск аварий или инцидентов из-за навигационных факторов, а также гибели людей и повреждения имущества при стоянке судна в порту);

5) обязательные требования к средствам для осуществления погрузочно-разгрузочной деятельности в на ВВП (позволяют значительно снизить риск аварии и гибели людей при проведении грузовых операций в порту);

6) обязательные требования к силам и средствам для ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на ВВП с судов и объектов (позволяют значительно снизить риск тяжелых последствий для окружающей среды вследствие загрязнения с судов);

7) обязательные требования к силам и средствам для обеспечения транспортной безопасности (~~позволяет значительно~~ направленные на снижение ~~снизить~~ рисков актов незаконного вмешательства на объектах внутреннего водного транспорта, ~~вероятность снижения рисков не подтверждается верификационными данными~~).

7. Суть вводимых обязательных требований

Обеспечение периодического контроля за техническим состоянием судов, судоходных и портовых гидротехнических сооружений, судовых хода, каналы, фарватеры, средств навигационной обстановки, систем обеспечения безопасности мореплавания и судоходства на ВВП.

Обеспечение выборочной проверки выполнения обязательных требований на морских судах и судах внутреннего плавания в рамках государственного портового контроля на основе принципа риск-ориентированности.

Указанный подход позволит **сохранить гармонизацию национального регулирования с международными требованиями**, снизит риски, связанные с необходимостью представителей морской и речной индустрий перенастраивать свои внутренние имеющиеся процедуры и правила, а также необходимостью переучивать своих сотрудников на «новый лад», что потребует от бизнеса значительных ресурсов, в том числе финансовых.

8. Ключевые предлагаемые изменения по сравнению с текущей моделью регулирования

Отмена лицензирования на водном транспорте, ~~за исключением отмены лицензирования погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным~~

~~грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах.~~ Усиление роли саморегулируемых организаций на водном транспорте (в соответствии с приоритетом негосударственных мер регулирования, установленным пунктом 8.3 «Методики исполнения плана мероприятий («Дорожной карты») по реализации механизма регуляторной гильотины»), вплоть до законодательного закрепления требования об обязательном членстве в саморегулируемых организациях для осуществления отдельных видов деятельности (включая деятельность по букеровке судов и лоцманскую деятельность).

Отмена технического регулирования в отношении морских судов и судов внутреннего плавания, включая отмену требования к судоходной компании иметь план предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (при сохранении такого регулирования в отношении судоходных и портовых гидротехнических сооружений, судовых хода, каналы, фарватеры, средств навигационной обстановки).

Отмена действующей системы надзора за судоходной компанией (с сохранением системы освидетельствования судовладельца признанной организацией в рамках проверки Системы управления безопасностью судов, что подтверждается Документом о соответствии и является предметом проверки Государственного портового контроля).

Исключение судов под Государственным флагом Российской Федерации, отвечающих требованиям Международного Кодекса по охране судов и портовых средств из предмета регулирования Федерального закона «О транспортной безопасности».

Сокращение перечня судовых документов, выдаваемых в соответствии с национальными требованиями.

Отмена обязательности классификации судов с соответствующим изменением статуса правил классификационных обществ в статус «добровольных стандартов».

Пересмотр в соответствии с лучшими международными практиками (как того требует пункт 4.3. «Методики исполнения плана мероприятий («Дорожной карты») по реализации механизма регуляторной гильотины») комплекса требований связанных с предупреждением и ликвидацией разливов нефти и нефтепродуктов с судов и объектов на море и на внутренних водных путях (установленных как Федеральным законом от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации», так и иными нормативными правовыми актами), законодательное закрепление указанных пересмотренных требований нормами прямого действия в КТМ РФ, КВВТ РФ, Федеральном законе «О морских портах Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты» (в соответствии с принципом «приоритета законодательного уровня регулирования», установленным пунктом 4.8. «Методики исполнения плана мероприятий («Дорожной карты») по реализации механизма регуляторной гильотины»).

ПРИЛОЖЕНИЕ
к пояснительной записке
к новой структуре нормативного
регулирувания в сфере морского и
внутреннего водного транспорта

**Текущая структура нормативного регулирования
в сфере морского и внутреннего водного транспорта**

1. Наднациональные акты, содержащие обязательные требования в области водного транспорта, соблюдение которых, в том числе, подлежит проверке при осуществлении государственного контроля (надзора).

1) Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74);

2) Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (Конвенция ПДНВ);

3) Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ-73);

4) Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г. (ФАЛ-65);

5) Конвенция Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве с поправками (КТМС 2006);

6) Международная конвенция по обмеру судов 1969 г.;

7) Международная конвенция о грузовой марке 1966 года, измененная протоколом 1988 года к ней (КГМ-66/88);

8) Международный кодекс по охране судов и портовых средств,

9) Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах;

10) Международная конвенция по поиску и спасанию на море (САР-79);

11) Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (в части, касающейся классификации грузов, перевозимых по внутренним водным путям).

2. Федеральные законы в области водного транспорта, содержащие обязательные требования, соблюдение которых, в том числе, подлежит проверке при осуществлении государственного контроля (надзора):

1) Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ);

2) Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ);

3) Федеральный закон от 21.07.1997 № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений»;

4) Федеральный закон «О морских портах Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты»;

5) Федеральный закон от 31 июля 1998 г. N 155-ФЗ "О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации";

6) Федеральный закон «О техническом регулировании»;

- 7) Федеральный закон «О транспортной безопасности»;
- 8) Федерального закона "О навигационной деятельности";
- 9) Федеральный закон от 22.08.1995 № 151-ФЗ «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей»;

Другие законодательные акты

3. Постановления Правительства Российской Федерации, содержащие обязательные требования в области водного транспорта, соблюдение которых, в том числе, подлежит проверке при осуществлении государственного контроля (надзора):

1) Постановление Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта»;

2) Постановление Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 № 623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта»;

3) Постановление Правительства Российской Федерации от 27.02.1999 № 237 «Об утверждении Положения об эксплуатации гидротехнического сооружения и обеспечении безопасности гидротехнического сооружения, разрешение на строительство и эксплуатацию которого аннулировано (в том числе гидротехнического сооружения, находящегося в аварийном состоянии), гидротехнического сооружения, которое не имеет собственника или собственник которого неизвестен либо от права собственности на которое собственник отказался»;

4) Постановление Правительства РФ от 6 марта 2012 г. N 193 "О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте";

5) Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678 "О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта";

6) Постановление Правительства РФ от 14 ноября 2014 г. N 1189 "Об организации предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации";

7) Постановление Правительства РФ от 24 июня 2017 г. N 742 "Об утверждении перечня заболеваний, препятствующих работе на морских судах, судах внутреннего плавания, а также на судах смешанного (река - море) плавания";

8) Постановление Правительства РФ от 20 августа 2015 г. N 868 "Об утверждении Правил предоставления права использования от имени Российской Федерации государственных морских навигационных карт и определения размера вознаграждения за их использование";

9) Постановление Правительства РФ от 6 ноября 2013 г. N 996 "О мерах по обеспечению выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве";

10) Постановление Правительства РФ от 3 ноября 2007 г. N 746 "О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств";

11) Постановление Правительства РФ от 8 октября 2012 г. N 1023 "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";

12) Постановление Правительства РФ от 15 августа 2018 г. N 943 "Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве";

13) Постановление Правительства РФ от 24 ноября 2015 г. N 1257 "Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и сведениями, содержащимися в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу"

14) Постановление Правительства РФ от 26 февраля 2015 г. N 172 "О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности";

15) Постановление Правительства РФ от 26 февраля 2015 г. N 172 "О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности";

16) Постановление Правительства РФ от 26 сентября 2016 г. N 969 "Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности";

17) Постановление Правительства РФ от 7 декабря 2001 г. N 861 "О рационах питания экипажей морских, речных судов, за исключением судов рыбопромыслового флота, и воздушных судов"

184) Постановление Правительства Российской Федерации от 22.12.2011 № 1091 «О некоторых вопросах аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований, спасателей и граждан, приобретающих статус спасателя» (вместе с «Положением о проведении аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований, спасателей и граждан, приобретающих статус спасателя»);

4. Ведомственные нормативные акты, содержащие обязательные требования в области водного транспорта, соблюдение которых, в том числе, подлежит проверке при осуществлении государственного контроля (надзора):

1) Приказ Минтранса России от 05.02.2016 № 19 «Об утверждении Положения о функциональной подсистеме организации работ по предупреждению

и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях с судов и объектов морского и речного транспорта единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций»;

2) Приказ Минтранса России от 06.04.2009 № 53 «Об утверждении Положения о функциональной подсистеме организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности»;

3) Приказ Минтранса России от 07.06.1999 № 32 «Об утверждении Положения об организации аварийно-спасательного обеспечения на морском транспорте»;

4) Приказ Минтранса России от 26.11.2007 № 169 «Об утверждении Положения о функциональной подсистеме организации и координации деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб (как российских, так и иностранных) при поиске и спасении людей и судов, терпящих бедствие на море в поисково-спасательных районах Российской Федерации единой государственной системы предупреждения к ликвидации чрезвычайных ситуаций»;

5) Приказ Минтранса России от 22.07.2008 № 112 «Об утверждении Положения о морских лоцманах Российской Федерации»;

6) Приказ Минтранса России от 11.09.2013 № 287 «Об утверждении Правил разработки и применения системы управления безопасностью судов»;

7) Приказ Минтранса России от 24.12.2002 № 158 «Об утверждении Правил пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта Российской Федерации»;

8) Приказ Министерства транспорта РФ от 26 октября 2017 г. N 463 "Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним";

9) Приказ Министерства транспорта РФ от 19 января 2018 г. N 19 "Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям";

10) Приказ Министерства транспорта РФ от 19 мая 2017 г. N 191 "Об утверждении Правил государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов";

11) Приказ Министерства транспорта РФ от 24 июля 2018 г. N 272 "Об утверждении Порядка оформления плановых (рейдовых) заданий на осмотр, обследование транспортных средств (судов и иных плавучих средств, находящихся на внутренних водных путях и в акваториях портов, во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне Российской Федерации, автомобильного и городского наземного электрического транспорта, подвижного состава железнодорожного транспорта, воздушных судов) в процессе их эксплуатации на соответствие требованиям в области транспортной безопасности, содержание таких заданий, а также порядка оформления результатов плановых (рейдовых) осмотров, обследований транспортных средств";

12) Приказ Министерства транспорта РФ от 20 сентября 2016 г. N 268 "Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания";

- 13) Приказ Министерства транспорта РФ от 9 июля 2014 г. N 182 "Об утверждении Правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту";
- 14) Приказ Минтранса РФ от 15 марта 2012 г. N 62 "Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов";
- 15) Приказ Минтранса РФ от 21 апреля 2003 г. N ВР-1/п "Об утверждении Правил безопасности морской перевозки грузов";
- 16) Приказ Министерства транспорта РФ от 4 июня 2018 г. N 224 "Об утверждении Устава службы на морских судах";
- 17) Приказы Министерства транспорта РФ «Об утверждении Обязательных потанослений в морском порту ...» (всего более 30);
- 18) Приказ Министерства транспорта РФ от 13 марта 2017 г. N 93 "Об утверждении Положения о морских линиях";
- 19) Приказ Министерства транспорта РФ от 23 июля 2015 г. N 226 "Об утверждении Требований к радиолокационным системам управления движением судов, объектам инфраструктуры морского порта, необходимым для функционирования Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, объектам и средствам автоматической информационной системы, службе контроля судоходства и управления судоходством";
- 20) Приказ Министерства транспорта РФ от 9 февраля 2018 г. N 55 "Об утверждении Порядка согласования добычи общераспространенных полезных ископаемых на внутренних водных путях Российской Федерации";
- 21) Приказ Министерства транспорта РФ от 15 февраля 2017 г. N 52 "Об утверждении Порядка присвоения названий судам внутреннего водного транспорта";
- 22) Приказ Министерства транспорта РФ от 13 февраля 2018 г. N 59 "Об утверждении правил ведения судового журнала и машинного журнала (для судна с механическим двигателем, эксплуатируемого членами экипажа судна без совмещения должностей) на судах внутреннего водного транспорта";
- 23) Приказ Министерства транспорта РФ от 26 февраля 2018 г. N 72 "Об утверждении Правил ведения судовой роли на судах внутреннего водного транспорта";
- 24) Приказ Министерства транспорта РФ от 1 ноября 2017 г. N 470 "Об утверждении Правил учета плавучих объектов";
- 25) Приказ Минтранса РФ от 26 сентября 2001 г. N 144 "Об утверждении Правил государственной регистрации судов";
- 26) Приказ Министерства транспорта РФ от 12 марта 2018 г. N 87 "Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта";
- 27) Приказ Министерства транспорта РФ от 14 октября 2013 г. N 316 "Об утверждении Положения об аттестации капитанов судов внутреннего плавания";
- 28) Приказы Министерства транспорта РФ "Об утверждении Правил движения и стоянки судов в бассейне внутренних водных путей Российской Федерации" (всего 8);
- 29) Приказ Министерства транспорта РФ от 3 марта 2014 г. N 58

"Об утверждении Правил пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей";

30) Приказ Министерства транспорта РФ от 11 сентября 2013 г. N 287 "Об утверждении Правил разработки и применения системы управления безопасностью судов";

31) Приказ Министерства транспорта РФ от 11 марта 2016 г. N 54

"Об утверждении Порядка наделения организаций, в том числе иностранных классификационных обществ, полномочиями на классификацию и освидетельствование судов";

32) Приказ Министерства транспорта РФ от 14 апреля 2016 г. N 102

"Об утверждении Положения о классификации и об освидетельствовании судов";

33) Приказ Минтранса РФ от 17 августа 2012 г. N 314

"Об утверждении Положения о капитане бассейна внутренних водных путей";

34) Приказ Министерства транспорта РФ от 10 апреля 2013 г. N 114

"Об утверждении Порядка назначения проверок судов и иных плавучих объектов на основании оценок рисков нарушения обязательных требований и проведения таких проверок";

35) Приказ Минтранса РФ от 15 августа 2012 г. N 308

"Об утверждении Порядка подготовки и содержания плановых (рейдовых) заданий";

36) Приказ Министерства транспорта РФ от 10 апреля 2013 г. N 113

"Об утверждении Перечня нарушений обязательных требований, служащих основаниями для временного задержания судна или иного плавучего объекта, и предельных сроков этого задержания";

37) Приказ Министерства транспорта РФ от 18 марта 2014 г. N 72

"Об утверждении Порядка разработки в отношении судна плана чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения с судов нефтью и ликвидации последствий такого загрязнения и порядка выполнения этого плана";

38) Приказ Минтранса РФ от 4 сентября 2003 г. N 182

"Об утверждении перечня участков внутренних водных путей Российской Федерации, типов и размеров судов, подлежащих обязательной лоцманской проводке";

39) Приказ Минтранса РФ от 1 ноября 2002 г. N 138

"Об утверждении Положения о минимальном составе экипажей самоходных транспортных судов";

40) Приказ Минтранса РФ от 12 апреля 2010 г. N 87

"О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств";

41) Приказ Минтранса РФ от 11 февраля 2010 г. N 34

"Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств";

42) Приказ Минтранса РФ от 19 июля 2012 г. N 243

"Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также предоставления содержащихся в них данных";

43) Приказ Министерства транспорта РФ от 31 июля 2014 г. N 212

"Об утверждении Порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности";

44) Приказ Министерства транспорта РФ от 21 августа 2014 г. N 231 "Об утверждении Требований к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта";

45) Приказ Министерства транспорта РФ от 23 июля 2015 г. N 227

"Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности"

46) Приказ Минтранса РФ от 8 декабря 2004 г. N 41 "О реализации требований Главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств";

47) Приказ Минтранса РФ от 20 августа 2009 г. N 141

"Об утверждении Положения о порядке присвоения названий морским судам";

48) Приказ Министерства транспорта РФ от 6 февраля 2017 г. № 33 «Об утверждении Требований к составу сил и средств постоянной готовности, предназначенных для предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»

49) Приказ Министерства транспорта РФ от 24 апреля 2018 г. № 161 «Об утверждении Порядка проведения тренировочных учений перед утверждением плана предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов при осуществлении деятельности по перевалке нефти и нефтепродуктов, бункеровке (заправке) судов с использованием специализированных судов, предназначенных для бункеровки (судов-бункеровщиков)»

И другие ведомственные акты.