ЦЕЛЕВАЯ СТРУКТУРА
нормативного регулирования в сфере морского и внутреннего водного транспорта

№ пп	Тип и наименование нормативного правового акта	Сфера регулирования	Объекты, на которые направлено регулирование (источники риска)	Ключевые риски, на минимизацию которых направлено регулирование	Способ воздействия на риски (способ регулирования) *с кратким обоснованием выбора данного способа регулирования*	Укрупненные группы обязательных требований *с кратким описанием, как данные группы требований способствуют минимизации риска*
1	2	3	4	5	6	7
В сфере морского транспорта						
1.	Международные договоры Российской Федерации в сфере торгового мореплавания (Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74); Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (Конвенция ПДНВ); Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года	Отношения, возникающие в области торгового мореплавания, включая: - Деятельность по перевозке пассажиров Деятельность по перевозке грузов. Деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом Деятельность капитанов	~~Деятельность по перевозке пассажиров~~ ~~Деятельность по перевозке грузов.~~ ~~Деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом~~ ~~Деятельность капитанов морских портов по осуществлению ими контроля и надзора за обеспечением безопасности плавания и стоянки судов в акватории морского порта и на~~	Угроза жизни и здоровью граждан, нарушение прав членов экипажей судов, пассажиров, сохранность принадлежащего им имущества (багажа), угроза загрязнения окружающей среды, угроза свободе передвижения граждан, возможности свободного и безопасного перемещения товаров, угроза снижения эффективности экспортно-импортная экономической	1) Государственная регистрация морских судов и судов смешанного (река-море) плавания в одном из государственных реестров Российской Федерации, выдача свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации; 2) Гармонизированная система освидетельствования морских судов признанной организацией на соответствие требованиям международных конвенций и национальных требований,	1. Обязательные требования к техническому состоянию морских судов (исправное техническое состояние судна позволяет значительно снизить риск аварии или инцидента из-за влияния погодных и навигационных факторов, проверяется на основании риск-ориентированного подхода в рамках государственного портового контроля). 2. Обязательные требования к

	к ней (МАРПОЛ-73); Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г. (ФАЛ-65); Конвенция Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве с поправками (КТМС 2006); Международная конвенция по обмеру судов 1969 г.; Международная конвенция о грузовой марке 1966 года, измененная протоколом 1988 года к ней (КГМ-66/88); Международный кодекс по охране судов и портовых средств, Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах и др.), Международная конвенция по поиску и спасанию на море (САР-79)	морских портов по осуществлению ими контроля и надзора за обеспечением безопасности плавания и стоянки судов в акватории морского порта и на подходах к нему Д~~д~~еятельность по осуществлению поиска и спасания на море Д~~д~~еятельность по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов (включая состав, силы и средства)~~.~~ Деятельность по обеспечению транспортной безопасности (включая силы и средства)	~~подходах к нему~~ морские суда члены экипажей организации-судовладельцы ~~деятельность по осуществлению поиска и спасания на море~~ ~~деятельность по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов (включая состав, силы и средства).~~ ~~Деятельность по обеспечению транспортной безопасности (включая силы и средства).~~	деятельности, экономической безопасности государства.	подтверждением освидетельствования являются судовые документы (свидетельства), в том числе выдаваемые на срок ~~Государственный контроль (надзор) в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в области торгового мореплавания (МКУБ).~~ ~~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 , значительно повышает риск аварии (столкновение судов, затопление судна и имущества, посадка судна на мель, падение людей с судна за борт), которое в	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 системам обеспечения безопасности мореплавания (позволяют значительно снизить

					~~свою очередь может повлечь гибель людей, утрату имущества (судно, груз), значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение работы морского порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства~~ ~~2) 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~~	риск аварии или инцидента из-за навигационных факторов). 4. 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). ~~5. 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 веледствие загрязнения моря с судов).~~ ~~6.~~5. Обязательные требования к силам и средствам для обеспечения

					повышает риск гибели людей, утраты имущества (судно, груз), значительного загрязнение окружающей среды, в следствие неоказания эффективной помощи судну и людям терпящим бедствие. 3) Государственный Пportовый контроль – в отношении морских судов, судов смешанного (река-море) плавания и судов внутреннего плавания, заходящих в морские порты, включая выдачу разрешений судам на выход из морского порта. Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение требований, связанных с обеспечением безопасности мореплавания, а также транспортной безопасности,	транспортной безопасностиохраны судов и портовых средств (позволяет значительно снизить риск актов незаконного вмешательства на объектах морского транспорта).

					значительно повышает риск аварии (столкновение судов, затопление судна и имущества, посадка судна на мель, падение людей с судна за борт), акта незаконного вмешательства, которое в свою очередь может повлечь гибель людей, утрату имущества (судно, груз), значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение работы морского порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства. 4) Обязательное страхование отдельных рисков и ответственности, связанных с деятельностью морского и транспорта (например – жизни и здоровья членов экипажей судов, возмещение вреда	

					имуществу юридических и физических лиц, причинённого по вине перевозчика, возмещение вреда окружающей среде, связанного с загрязнением с судов, финансового обеспечения подъема затонувших судов и имущества). 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. 5) ~~Квалификационные испытания, аттестация и дипломирование~~ Дипломированные (ведомственная система независимой оценки	

					квалификаций) и подтверждение состояния здоровья ~~в отношении соответственно~~ членов экипажей судов, 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, значительно снижает риск влияния человеческого фактора ведущего к аварии (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 порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства. В частности, наличие документа, подтверждающего компетентность, позвол~~ит~~яет юридическим лицам нанимать на работу только квалифицированных сотрудников.	
2.	Федеральный закон - Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, включающий комплекс изменений, направленных на сокращение состава судовых документов, исключение обязательности классификации судов (переход на добровольную систему классификации с	Отношения, возникающие в области торгового мореплавания. Деятельность связанная с использованием судов в целях торгового мореплавания Деятельность по осуществлению	~~Деятельность связанная с использованием судов в целях торгового мореплавания~~ морские суда члены экипажей морских судов, лоцманы, работники служб капитанов морских портов, а также лица, обеспечивающие	Угроза жизни и здоровью граждан, нарушение прав экипажей судов, пассажиров, угроза загрязнения окружающей, в том числе морской среды, угроза свободе передвижения граждан, возможности свободного и безопасного перемещения	1) Государственная регистрация судов и прав на них, выдача Свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации; 2) Добровольная классификация судов на соответствие правилам классификационных общества. 3) Система управления безопасностью судов	1. Обязательные требования к квалификации членов экипажей судов лоцманам, работникам служб капитанов морских портов, а также лицам, обеспечивающим функционирование систем обеспечения безопасности мореплавания (достаточная

	изменением статуса Правил классификационных обществ на «добровольные стандарты», отмену действующей системы надзора за деятельнстью судоходной компании (с возможным одновременным усилением подобных требований в рамках требований к береговым службам компании в рамках СУБ), пересмотр в соответствии с лучшими международными практиками и законодательное закрепление 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.	лоцманской проводки морских судов Деятельность по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов (включая состав, силы и средства). Деятельность по обеспечению транспортной безопасности (включая силы и средства)	функционирование систем обеспечения безопасности мореплавания системы обеспечения безопасности мореплавания ~~Деятельность по осуществлению лоцманской проводки морских судов~~	товаров, угроза снижения эффективности экспортно-импортная экономической деятельности, экономической безопасности государства.	(внутренняя система управления к контроля), подлежащая проверке уполномоченной организацией (подтверждением соответствия СУБ обязательным требованиям служат два свидетельства) 4) Система освидетельствования судов признанной организацией; 5) Системы дипломированя и проверки здоровья моряков. 6) Государственный портовый контроль 7) ~~1) Государственный контроль (надзор) в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в области торгового мореплавания. Обоснование связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно и груз внешних факторов (погодные явления,~~	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). 2. Требования при осуществлении государственного портового контроля ~~(надзора)~~: - наличие действующих судовых свидетельств, судовых журналов и прочих судовых документов; ~~наличие договоров страхования (членов экипажа судна на случай возможного причинения вреда их жизни и здоровью при исполнении ими служебных обязанностей;~~

Отформатировано: русский

	№ 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», так и иными нормативными правовыми актами), установление законодательного запрета принятия обязательных требований без согласования их с нормами КТМ.				~~навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение требований, связанных с обеспечением безопасности мореплавания, значительно повышает риск аварии (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 порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства~~ ~~1)~~8) ~~2.~~ Обязательное страхование отдельных рисков	~~заработной платы и других причитающихся членам экипажа морского судна сумм, в том числе расходов на репатриацию;~~ ~~- наличие договоров страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках пассажиров вреда их жизни, здоровью, имуществу; за причинение ущерба от загрязнения с судов).~~ ~~3. Обязательные требования при осуществлении портового контроля судов и плавучих объектах, находящихся в морском порту:~~ - требований к оборудованию, конструкциям, машинам, механизмам судов, спасательным и иным средствам;

					и ответственности, связанных с деятельностью морского и транспорта (например – жизни и здоровья членов экипажей судов, возмещение вреда имуществу юридических и физических лиц, причинённого по вине перевозчика, возмещение вреда окружающей среде, связанного с загрязнением с судов, финансового обеспечения подъема затонувших судов и имущества). 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	- требований обеспечения безопасной эксплуатации таких судов ~~и плавучих объектов.~~ .

					финансового обеспечения, компенсация и покрытия затрат, связанных с авариями, инцидентами, транспортными происшествиями на водном транспорте. ~~3. Квалификационные испытания, аттестация и дипломирование в отношении соответственно членов экипажей судов, лоцманов, работников службы капитана морского порта, а также лиц, обеспечивающих функционирование систем обеспечение безопасности мореплавания.~~ 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,	

					значительно снижает риск влияния человеческого фактора ведущего к аварии (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 порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства. В частности, наличие документа, подтверждающего компетентность, позволит юридическим лицам нанимать на работу только квалифицированных сотрудников. 9) 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 бункеровке судов и лоцманскую деятельность). Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно, экипаж, груз внешних факторов (погодные	

					явления, навигационные условия, человеческий фактор), Основной целью саморегулирования является разработка стандартов и правил осуществления видов деятельности соответствующих предмету саморегулирования, непосредственно обеспечивающих безопасность для третьих лиц и окружающей среды осуществляемой деятельности, при этом саморегулирование предусматривает механизмы финансового обеспечения и компенсации затрат, связанных с авариями, инцидентами, транспортными происшествиями на водном транспорте.	
3.	Федеральный закон о морских портах в Российской Федерации, включающий комплекс изменений, направленных на пересмотр в	Отношения, возникающие в области торгового мореплавания. Д~~д~~еятельность по	морские суда каналы, фарватеры, средства навигационного оборудования	Угроза жизни и здоровью граждан, нарушение прав хозяйствующих субъектов в морском порту, угроза загрязнения	1) Государственный контроль (надзор) – в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в морском	~~Обязательные требования при осуществлении государственного контроля (надзора) в морском порту в отношении капитана~~

	соответствии с лучшими международными практиками и законодательное закрепление 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 прилежащей зоне Российской Федерации», так и иными нормативными правовыми актами).	осуществлению погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах Деятельность по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов (включая состав, силы и средства)	системы обеспечения безопасности мореплавания судоходные и портовые гидротехнических сооружения ~~деятельность по осуществлению погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах~~	окружающей, в том числе морской среды, угроза свободе передвижения граждан, возможности свободного и безопасного перемещения товаров, угроза снижения эффективности экспортно-импортная экономической деятельности, экономической безопасности государства.	порту (ст. 15). 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 , значительно повышает риск аварии (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 порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском	~~морского порта по обеспечению им безопасности плавания и стоянки судов в акватории морского порта и на подходах к нему.~~

					порту, в целом угрозу экономической безопасности государства 2). Государственный контроль (надзор), осуществляемый в морском порту (в части, касающейся надзора за деятельностью капитана морского порта по обеспечению безопасности плавания и стоянки судов в акватории морского порта и на подходах к нему (инспекционный визит) – ст. 11,12,14 Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с деятельностью капитана морского порта по обеспечению безопасности и порядка в морском порту и на подходах к нему. невыполнение требований, связанных с обеспечением безопасности мореплавания в морском порту влечет нарушение прав хозяйствующих в морском порту субъектов, нарушение работы	

					морского порта, значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства 3) 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 бункеровке судов и лоцманскую	

					деятельность). Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно, экипаж, груз внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), Основной целью саморегулирования является разработка стандартов и правил осуществления видов деятельности соответствующих предмету саморегулирования, непосредственно обеспечивающих безопасность для третьих лиц и окружающей среды осуществляемой деятельности, при этом саморегулирование предусматривает механизмы финансового обеспечения и компенсации затрат, связанных с авариями, инцидентами, транспортными происшествиями на водном транспорте.	

4.	Федеральный закон об обязательном страховании перевозчиков пассажиров	Деятельность по осуществлению обязательного страхования отдельных рисков и гражданской ответственности в области торгового мореплавания.	морские суда	Причинение (угроза причинения) материального ущерба членам экипажей судов, пассажирам, экономического ущерба государству, вследствие отсутствия финансового обеспечения, компенсации и покрытия затрат, связанных с авариями, инцидентами, транспортными происшествиями на водном транспорте.	Обязательное страхование отдельных рисков и ответственности, связанных с деятельностью морского и транспорта (например – жизни и здоровья членов экипажей судов, пассажиров, возмещение вреда имуществу юридических и физических лиц, причинённого по вине перевозчика, возмещение вреда окружающей среде, связанного с загрязнением с судов, финансового обеспечения подъема затонувших судов и имущества).	Требования при осуществлении государственного контроля (надзора): ~~- наличие договоров страхования (членов экипажа судна на случай возможного причинения вреда их жизни и здоровью при исполнении ими служебных обязанностей; заработной платы и других причитающихся членам экипажа морского судна сумм, в том числе расходов на репатриацию;~~ - наличие договоров страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках пассажиров вреда их жизни, здоровью, имуществу; за причинение ущерба от загрязнения с судов).

5.	Акт Правительства Российской Федерации об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта	Общественные отношения по поводу эксплуатации объектов морского транспорта и транспортной инфраструктуры деятельность по осуществлению погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах	объекты инфраструктуры морского транспорта, включающие причалы и рейдовые перегрузочные комплексы; системы обеспечения безопасности мореплавания процессы эксплуатации (включая вывод из эксплуатации и ремонт) и утилизации объектов технического регулирования процессы проектирования (включая изыскания для строительства), строительства, эксплуатации (включая вывод из эксплуатации и ремонт) и утилизации, связанные с требованиями к объектам инфраструктуры	Угроза жизни и здоровью граждан, угроза загрязнения окружающей, в том числе морской среды, угроза возможности свободного и безопасного перемещения товаров угроза снижения эффективности экспортно-импортная экономической деятельности, экономической безопасности государства.	Государственный контроль (надзор) в области безопасности объектов морского транспорта, включая судоходные и портовые гидротехнические сооружения. 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 (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 порта (например при частичном разрушении гидротехнического сооружения),	1. Обязательные требования к эксплуатации ~~объектов морского транспорта,~~ объектов инфраструктуры морского транспорта, включая: - требования к обеспечению безопасности людей при пожаре и защиты имущества от воздействия опасных факторов пожара; - ~~требования к системам управления, судном, спасения навигационного оборудования и радиосвязи, а также к конструкциям и механизмам в целях их надлежащей эксплуатации;~~ - обязательные требования к обеспечению доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и предоставляемых услуг в области морского транспорта

			морского транспорта. судоходные и портовые гидротехнических сооружения ~~деятельность по осуществлению погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах~~		прекращение движения на отдельных участках каналов и фарватеров в случае выхода из строя судоходных сооружений, которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства ~~2. Классификация и освидетельствование морских судов организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов.~~ ~~3. Контроль судов в морских портах в отношении судов, находящихся в морском порту и выходящих в море~~	(позволяют значительно снизить риск аварии или инцидента из-за воздействия внешних факторов природного и техногенного характера, а также гибели, травмирования членов экипажей судов при наступлении аварийных ситуаций). ~~2. обязательные требования при осуществлении перевозки грузов и пассажиров (позволяют значительно снизить риск аварии и гибели людей при перевозке грузов, включая опасные).~~ 3. Обязательные требования деятельности по осуществлению погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах (позволяют значительно снизить

						риск аварии и гибели людей при проведении грузовых операций в порту).
6.	Акт Минтранса России о порядке проведения государственного портового контроля судов в морских портах	Общественные отношения, возникающие при осуществлении мероприятий по контролю судов в морском порту на предмет выполнения на судах требований международных правовых актов	морские суда члены экипажей морских судов, работники служб капитанов морских портов	Угроза жизни и здоровью граждан, нарушение прав граждан на труд, угроза загрязнения окружающей, в том числе морской среды, возможности свободного и безопасного перемещения товаров, угроза снижения эффективности экспортно-импортная экономической деятельности, экономической безопасности государства.	Портовый контроль – в отношении морских судов. Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор, техногенные аварии), невыполнение требований, связанных с обеспечением безопасности мореплавания, , значительно повышает риск аварии (столкновение судов, затопление судна и имущества, посадка судна на мель, падение людей с судна за борт), акта незаконного вмешательства, которое в свою очередь может	1. Обязательные требования к техническому состоянию морских судов (исправное техническое состояние судна позволяет значительно снизить риск аварии или инцидента из-за влияния погодных и навигационных факторов, проверяется на основании риск-ориентированного подхода в рамках государственного портового контроля). 2. Обязательные требования к квалификации членов экипажей судов лоцманам, работникам служб капитанов морских

					повлечь гибель людей, утрату имущества (судно, груз), значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение работы морского порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства.	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 системам обеспечения безопасности мореплавания (позволяют значительно снизить риск аварии или инцидента из-за навигационных факторов). 4. Требования к

						наличию на судне действующих судовых документов в соответствии с типом и назначением судна, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, законодательством Российской Федерации (документы классификационных обществ; судовые документы, выдаваемые иными органами исполнительной власти; судовые свидетельства о страховании ответственности судовладельца за ущерб, причиненный жизни и здоровью людей, их имуществу и окружающей среде; документы о соблюдении требований в области трудовых отношений в морском

						судоходстве; дипломы и квалификационные свидетельства и подтверждений к ним; документы о соблюдении требований системы управления безопасностью и предотвращению загрязнения окружающей среды;); 6. Обязательные требования, касающиеся порядка захода судов в порт и выхода их из порта; (позволяет значительно снизить риск аварии или инцидента при движении (маневрировании) судов в морском порту и на подходах к нему).
7.	Акт Минтранса России об осуществлении лоцманской проводки морских судов (положение о морских лоцманах)	Лоцманская проводка судов в морских портах и на подходах к ним Деятельность по	~~Деятельность по осуществлению лоцманской проводки морских судов~~ морские суда	Угроза жизни и здоровью граждан, угроза загрязнения окружающей, в том числе морской среды, угроза свободе передвижения	1. Государственный контроль (надзор) – в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих лоцманскую проводку	1. Обязательные требования к осуществлению деятельности по лоцманской проводке морских судов. позволяет

Отформатированная таблица

		осуществлению лоцманской проводки морских судов	лоцманы, работники служб капитанов морских портов системы обеспечения безопасности мореплавания	граждан, возможности свободного и безопасного перемещения товаров, угроза снижения эффективности экспортно-импортная экономической деятельности, экономической безопасности государства.	судов Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение требований, связанных с обеспечением безопасной лоцманской проводки , значительно повышает риск аварии (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, которые в свою очередь повлекут значительные убытки всем участникам судоходства, в целом угрозу экономической безопасности государства 2. Квалификационные испытания, аттестация Обоснование – связанные риски являются	значительно снизить риск аварии или инцидента проверяется на основании риск-ориентированного подхода в рамках государственного контроля 2. Обязательные требования при осуществлении квалификационных испытаний (аттестация лоцманов), достаточная квалификация лоцманов позволяет значительно снизить риск аварии или инцидента из-за влияния человеческого фактора, проверяется периодически квалификационными комиссиями капитана морского порта).

					внешними, связаны с влиянием на внешних факторов (человеческий фактор), итоговая и периодическая проверка и подтверждение государством компетентности лиц, связанных с обеспечением лоцманской проводки , значительно снижает риск влияния человеческого фактора ведущего к аварии (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, что в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам судоходства, в целом угрозу экономической безопасности государства. В частности, наличие документа, подтверждающего компетентность, позволит юридическим лицам нанимать на работу	

					только квалифицированных сотрудников. 3. 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 лоцманскую деятельность). Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно,	

					экипаж, груз внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), Основной целью саморегулирования является разработка стандартов и правил осуществления видов деятельности соответствующих предмету саморегулирования, непосредственно обеспечивающих безопасность для третьих лиц и окружающей среды осуществляемой деятельности, при этом саморегулирование предусматривает механизмы финансового обеспечения и компенсации затрат, связанных с авариями, инцидентами, транспортными происшествиями на водном транспорте.	

8.	Акт Минтранса России о правилах разработки и применения системы управления безопасностью и предотвращением загрязнения морской среды (в отношении судовладельцев, не осуществляющих международные рейсы)	Отношения, связанные с разработкой и внедрением системы безопасности и предотвращением загрязнения морской среды (в отношении судовладельцев, не осуществляющих международные рейсы)	отдельные морские суда члены экипажей морских судов	Угроза жизни и здоровью членов экипажей судов, пассажиров угроза загрязнения окружающей, в том числе морской среды, угроза снижения эффективности экспортно-импортная экономической деятельности, экономической безопасности государства.	~~Государственный контроль (надзор) в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в области морского (за исключением деятельности, связанной с осуществлением международных рейсов) внутреннего водного транспорта~~ 1. Освидетельствование соответствия системы управления безопасностью предъявляемым к ней обязательным требованиям (подтверждается выдачей Документа о соответствии и Судового сидетельства СУБ). 2. Государственный портовый контроль в отношении наличии на борту суда двух действительных свидетельств, а также проверка эффективности СУБ. Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с	Обязательные требования, установленные системой управления безопасностью и предотвращения загрязнения окружающей среды. (позволяют снизить риск наступления загрязнения окружающей среды, связанных с судами, аварийных ситуаций на морском транспорте).

					влиянием на судно и груз внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение требований, связанных с разработкой, внедрением и реализацией системы управления безопасностью , значительно повышает риск аварии (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 порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства	

					.	
9.	Акт Минтранса России Положение о капитане морского порта	Безопасность мореплавания в морском порту	Деятельность капитанов морских портов по осуществлению ими контроля и надзора за обеспечением безопасности плавания и стоянки судов в акватории морского порта и на подходах к нему	Угроза жизни и здоровью граждан, нарушение прав граждан на труд, угроза загрязнения окружающей, в том числе морской среды, угроза свободе передвижения граждан, возможности свободного и безопасного перемещения товаров, угроза снижения эффективности экспортно-импортная экономической деятельности, экономической безопасности государства.	Государственный контроль (надзор), осуществляемый в морском порту (в части, касающейся надзора за деятельностью капитана морского порта по обеспечению безопасности плавания и стоянки судов в акватории морского порта и на подходах к нему (инспекционный визит) – ст. 11,12,14 Федеральный закон № 261-ФЗ Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с деятельностью капитана морского порта по обеспечению безопасности и порядка в морском порту и на подходах к нему.	Обязательные требования при осуществлении государственного контроля (надзора) в морском порту в отношении капитана морского порта по обеспечению им безопасности плавания и стоянки судов в акватории морского порта и на подходах к нему. (обеспечение безопасности и порядка в морском порту и на подходах к нему капитаном морского порта позволит значительно снизить риск аварии или инцидента, нарушения прав

					невыполнение требований, связанных с обеспечением безопасности мореплавания в морском порту влечет нарушение прав хозяйствующих в морском порту субъектов, нарушение работы морского порта, значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства	хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность в морском порту).
10.	Акт Минтранса России Правила государственной регистрации судов	Отношения возникающие при осуществлении капитаном морского порта, капитаном бассейна внутренних водных путей государственной регистрации судов	~~Деятельность в области регистрации судов и плавучих объектов~~ Морские суда Организации-судовладельцы	~~Угроза нарушения прав граждан и юридических лиц, по осуществлению ими законной деятельности, возможности свободного и безопасного перемещения товаров.~~	Государственный контроль (надзор) за организацией государственной регистрации судов~~ и плавередств~~. Обоснование – связанные риски являются внешними (человеческий фактор) не позволяющими гражданину реализовать законное право на признание и подтверждение государством возникновения, ограничения (обременения), перехода или прекращения прав на	Обязательные требования в области регистрации судов ~~и плавередств~~

					судно в соответствии с гражданским законодательством	
11.	Акт Минтранса России о дипломировании членов экипажей морских судов	Отношения, возникающие при осуществлении дипломировани членов экипажей морских судов	члены экипажей морских судов, лоцманы	Угроза жизни и здоровью членов экипажей судов, пассажиров, сохранность принадлежащего им имущества (багажа), угроза загрязнения окружающей среды, угроза свободе передвижения граждан, возможности свободного и безопасного перемещения товаров, угроза снижения эффективности экспортно-импортная экономической деятельности, экономической безопасности государства Угроза нарушения прав граждан на труд,	1. Квалификационные испытания, аттестация и дипломирование в отношении соответственно членов экипажей судов, 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, значительно снижает риск влияния человеческого фактора ведущего к аварии (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,	1. Обязательные требования к процедурам проведения квалификационных испытаний 2. Обязательные требования к квалификации членов экипажей судов, 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).

					груз), значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение работы морского порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства. В частности, наличие документа, подтверждающего компетентность, позволит юридическим лицам нанимать на работу только квалифицированных сотрудников.	
12.	Акт Минтранса России о выдаче судовых свидетельств о страховании судовладельцами своей ответственности за ущерб, причиненный имуществу третьих лиц и окружающей среде	Деятельность по осуществлению обязательного страхования отдельных рисков и гражданской ответственности в области торгового мореплавания.	морские суда	Угроза нарушения прав граждан и юридических лиц, по осуществлению ими законной деятельности, возможности свободного и безопасного перемещения товаров.	1. Порядок и условия заключения договоров страхования или иного финансового обеспечения (в том числе в отношении лимитов обеспечения), проверяемые при выдаче соответствующих свидетельств. 2. Государственный п~~П~~ортовый контроль – в	Обязательные требования, касающиеся организации и порядка выдачи судовых свидетельств о страховании судовладельцами своей ответственности за ущерб, причиненный

					отношении наличия соответствующих свидетельств. Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с невозможностью юридическому лицу осуществлять законную экономическую деятельность	имуществу третьих лиц и окружающей среде
~~13.~~	~~Акт Минтранса России 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~~	~~Отношения, возникающие в связи с деятельностью 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~~	~~Деятельность по организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности~~ ~~члены экипажей морских судов, лоцманы~~ ~~силы и средства для ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов~~	~~Угроза загрязнения окружающей, в том числе морской среды угроза нанесения экономического ущерба государству угроза снижения эффективности экспортно-импортная экономической деятельности, экономической безопасности государства..~~	~~Государственный контроль (надзор) в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих работы по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности Обоснование связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно и груз внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение~~	~~Обязательные требования, предъявляемые к аварийно-спасательным формированиям по ликвидации последствий разливов нефти и нефтепродуктов на море и ВВП, и деятельности по организации поиска и спасания на море. позволяет значительно снизить риск наступления опасных последствий в результате природной или техногенной аварии~~

					~~требований, предъявляемых к указанной деятельности , повышает риск значительного загрязнения окружающей среды, гибели флоры и фауны долговременное прекращение судоходства и мореплавания, которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства~~	
~~14.~~	~~Акт Минтранса России о функциональной подсистеме организации и координации деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб (как российских, так и иностранных) при поиске и спасании людей и судов, терпящих бедствие на море в поисково-спасательных районах Российской~~	~~Отношения связанные с деятельностью по организации, координации и осуществлению спасения на море~~	~~Деятельность по проведению морского поиска и спасания на море~~	~~Причинение (угроза причинения) вреда жизни и здоровью людей, окружающей среде, имуществу юридических и физических лиц, а также причинение (угроза причинения) экономического ущерба государству, вследствие не соблюдения требований, предъявляемых к деятельности по~~	~~1. Государственный контроль (надзор) в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность по организации, координации и осуществлению спасения на море Обоснование связанные риски являются внешними, связаны с влиянием внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение~~	~~Обязательные требования, предъявляемые к аварийно-спасательным формированиям по и деятельности по организации поиска и спасания на море. (позволяет значительно снизить риск гибели и травмирования людей наступления опасных последствий в результате природной или техногенной аварии).~~

				~~организации поиска и спасания на море.~~ ~~.~~	~~требований, предъявляемых к указанной деятельности , повышает риск гибели и травмирования людей, долговременное прекращение судоходства и мореплвания, которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства посредством осуществления контроля состояния готовности сил и средств функциональной подсистемы организации и координации деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб (как российских, так и иностранных) при поиске и спасании людей и судов, терпящих бедствие на море (Проверка).~~	
В сфере внутреннего водного транспорта						
16.	Международные договоры Российской Федерации в сфере внутреннего водного	Отношения, возникающие в связи с деятельностью	Суда и плавучие объекты, предназначенные для использования в	Угроза жизни и здоровью граждан, нарушение прав граждан на труд,	1) ~~Государственный контроль (надзор) в отношении юридических лиц и индивидуальных~~	~~1. Обязательные требования к техническому состоянию судов~~

Отформатированная таблица

	транспорта (Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, в части, касающейся классификации грузов, перевозимых по ВВП)	хозяйствующих субъектов при эксплуатации транспортных средств, плавучих объектов внутреннего водного транспорта	целях судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации.	угроза загрязнения окружающей среды, возможности свободного и безопасного перемещения товаров, угроза экономической безопасности государства	~~предпринимателей, осуществляющих деятельность в области судоходства на ВВП. 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 судоходства на ВВП, значительно повышает риск аварии (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 порта на ВВП (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам~~	~~внутреннего плавания (исправное техническое состояние судна позволяет значительно снизить риск аварии или инцидента из-за влияния погодных и навигационных факторов, 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~~

					~~деятельности в порту, в целом угрозу экономической безопасности государства.~~ 2) 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 (повреждение судна и имущества у причала, при прохождении шлюза, нанесение вреда здоровью и жизни людей, значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение работы соответствующего участка порта (например при частичном разрушении гидротехнического сооружения), прекращение	~~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

					движения на отдельных участках судовых ходов в случае выхода из строя судоходных сооружений, которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности на ВВП, в целом угрозу экономической безопасности государства; ~~3) Портовый контроль – в отношении судов внутреннего плавания. Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение требований, связанных с обеспечением безопасности судоходства на ВВП, а также транспортной безопасности, значительно повышает риск транспортного происшествия (столкновение судов, затопление судна и имущества, посадка судна на мель, падение людей с судна за борт), акта~~	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).~~ ~~7. 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~~

					~~незаконного вмешательства, которое в свою очередь может повлечь гибель людей, утрату имущества (судно, груз), значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение работы речного порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности на ВВП, в целом угрозу экономической безопасности государства. 4) Обязательное страхование отдельных рисков и ответственности, связанных с деятельностью речного транспорта (например – жизни и здоровья членов экипажей судов, возмещение вреда имуществу юридических и физических лиц, причинённого по вине перевозчика, возмещение вреда окружающей среде, связанного с загрязнением с судов, финансового~~	~~вследствие загрязнения с судов). 9. Обязательные требования к силам и средствам для обеспечения транспортной безопасности (позволяет значительно снизить риск актов незаконного вмешательства на объектах внутреннего водного транспорта).~~

					~~обеспечения подъема затонувших судов и имущества).~~ ~~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.~~ ~~5) Квалификационные испытания, аттестация и дипломирование в отношении соответственно членов экипажей судов, лоцманов, работников администрации бассейнов ВВП, а также лиц, обеспечивающих функционирование систем обеспечение безопасности 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 судоходства на ВВП, значительно снижает риск влияния человеческого фактора ведущего к аварии (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 порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности на ВВП, в целом угрозу~~	

					~~экономической безопасности государства. В частности, наличие документа, подтверждающего компетентность, позволит юридическим лицам нанимать на работу только квалифицированных сотрудников.~~ ~~6) Лицензирование деятельности по перевозке пассажиров на внутреннем водном транспорте~~ ~~7) лицензирование погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте~~	
17	Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (включающий изменения, направленные на приведение в соответствие с новой структурой регулирования в том числе, отсылку на требования технического регламента, отмену обязателеьности	Отношения, возникающие в связи с деятельностью хозяйствующих субъектов при эксплуатации транспортных средств, плавучих объектов внутреннего водного транспорта Деятельность по перевозке	~~Деятельность по перевозке пассажиров внутренним водным транспортом.~~ ~~Деятельность по перевозке грузов (в том числе, опасных) внутренним водным транспортом.~~ ~~Деятельность по осуществлению букеировок~~	Угроза жизни и здоровью граждан, угроза загрязнения окружающей, среды, угроза свободе передвижения граждан, возможности свободного и безопасного перемещения товаров, угроза экономической безопасности государства	~~Государственный контроль (надзор) в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в области внутреннего водного транспорта~~ ~~Обоснование связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно и груз внешних факторов (погодные явления, навигационные~~	Обязательные требования к квалификации членов экипажей судов лоцманам, работникам служб капитанов бассейнов внутренних водных путей, а также лицам, обеспечивающим функционирование систем обеспечения безопасности судоходства

	классификации судов при сохранении освидетельствования на предмет соответствия требованиям КВВТ и технического регламента, пересмотр в соответствии с лучшими международными практиками и законодательное закрепление комплекса требований связанных с предупреждением и ликвидацией разливов нефти и нефтепродуктов с судов и объектов на море и на внутренних водных путях, установление запрета введения новых требований к перевозчикам без прямого упоминания их в КВВТ)	пассажиров внутренним водным транспортом. Деятельность по перевозке грузов (в том числе, опасных) внутренним водным транспортом. Деятельность по осуществлению буксировок внутренним водным транспортом Деятельность по осуществлению лоцманской проводки судов Деятельность по содержанию судовых ходов и средств навигационной обстановки; Деятельность капитана бассейна	~~внутренним водным транспортом~~ ~~Погрузочно-разгрузочная деятельность на внутреннем водном транспорте~~ ~~Деятельность по осуществлению лоцманской проводки судов~~ ~~Деятельность по содержанию судовых ходов и средств навигационной обстановки;~~ ~~Деятельность капитана бассейна внутренних водных путей по осуществлению государственного портового контроля средства для осуществления погрузочно-разгрузочной деятельности в на ВВП~~ суда и плавучие		~~условия, человеческий фактор), невыполнение требований, связанных с обеспечением безопасности судоходства, значительно повышает риск аварии (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 порта (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности, в целом угрозу экономической безопасности государства~~ 1~~2~~) Государственный п~~П~~ортовый контроль – в отношении судов внутреннего водного транспорта. Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на	(достаточная квалификация работников, занятых в индустрии позволяет значительно снизить риск аварии или инцидента из-за влияния человеческого фактора, проверяется периодически квалификационными комиссиями капитана бассейна внутренних водных путей). ~~2. Требования при осуществлении государственного контроля (надзора):~~ ~~- наличие договоров страхования (членов экипажа судна на случай возможного причинения вреда их жизни и здоровью при исполнении ими служебных обязанностей; заработной платы и других причитающихся членам экипажа~~

		внутренних водных путей по осуществлению государственного портового контроля средства для осуществления погрузочно-разгрузочной деятельности в на ВВП Деятельность по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов (включая состав, силы и средства). Деятельность по обеспечению транспортной безопасности (включая силы и средства)	объекты внутреннего водного транспорта экипажи судов организации-судовладельцы		судно внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), невыполнение требований, связанных с обеспечением безопасности судоходства, а также транспортной безопасности, значительно повышает риск аварии (столкновение судов, затопление судна и имущества, посадка судна на мель, падение людей с судна за борт), акта незаконного вмешательства, которое в свою очередь может повлечь гибель людей, утрату имущества (судно, груз), значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение судоходства), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в целом угрозу экономической безопасности государства. 24) Обязательное страхование отдельных рисков и ответственности, связанных с деятельностью	~~судна сумм - наличие договоров страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках пассажиров вреда их жизни, здоровью, имуществу; за причинение ущерба от загрязнения с судов).~~ 3. Обязательные требования при осуществлении портового контроля судов и плавучих объектах, находящихся на внутренних водных путях: - требований к оборудованию, конструкциям, машинам, механизмам судов, спасательным и иным средствам; - требований обеспечения безопасной эксплуатации таких судов и плавучих

					внутреннего водного транспорта (например – жизни и здоровья членов экипажей судов, возмещение вреда имуществу юридических и физических лиц, причинённого по вине перевозчика, возмещение вреда окружающей среде, связанного с загрязнением с судов, финансового обеспечения подъема затонувших судов и имущества). 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. 35) Квалификационные	объектов. .

					испытания, аттестация и дипломирование в отношении соответственно членов экипажей судов, 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, значительно снижает риск влияния человеческого фактора ведущего к аварии (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 порта (например при посадке судна на мель	

					на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства. В частности, наличие документа, подтверждающего компетентность, позволит юридическим лицам нанимать на работу только квалифицированных сотрудников. 5) 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 бункеровке судов и лоцманскую деятельность). Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно, экипаж, груз внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий фактор), Основной целью саморегулирования является разработка стандартов и правил осуществления видов деятельности соответствующих предмету саморегулирования, непосредственно обеспечивающих безопасность для третьих лиц и окружающей среды осуществляемой деятельности, при этом саморегулирование предусматривает механизмы финансового обеспечения и компенсации затрат,	

					связанных с авариями, инцидентами, транспортными происшествиями на водном транспорте.	
18.	Федеральный закон «О безопасности гидротехнических сооружений»	Отношения, возникающие в связи с деятельностью хозяйствующих субъектов при эксплуатации судоходных и портовых гидротехнических сооружений	судоходные и портовые гидротехнических сооружения	Угроза жизни и здоровью граждан, угроза загрязнения окружающей среды, угроза свободе передвижения граждан, возможности свободного и безопасного перемещения товаров, угроза экономической безопасности государства.	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 (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 порта (например при частичном разрушении	Обязательные требования, предъявляемые: - к эксплуатации, капитальному ремонту, консервации и ликвидации судоходных и портовых гидротехнических сооружений; - к погрузочно-разгрузочной деятельности на внутреннем водном транспорте, в морских портах (позволяют значительно снизить риск аварий ГТС из-за внешних факторов природного и техногенного характера, а также гибели людей и повреждения имущества

					гидротехнического сооружения), прекращение движения на отдельных участках каналов и фарватеров в случае выхода из строя судоходных сооружений, которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности в морском порту, в целом угрозу экономической безопасности государства	эксплуатации ГТС
19.	Технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта	Деятельность, связанная с эксплуатацией объектов внутреннего водного транспорта и инфраструктуры внутреннего водного транспорта	объекты внутреннего водного транспорта, включающие: суда, подлежащие государственной регистрации, за исключением маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов; паромные переправы и наплавные мосты на внутренних водных путях; материалы и изделия для судов; процессы проектирования, производства,	Угроза жизни и здоровью граждан, угроза загрязнения окружающей среды, угроза свободе передвижения граждан, возможности свободного и безопасного перемещения товаров, угроза экономической безопасности государства.	1. Оценка соответствия судов и плавучих объектов в форме освидетельствования. 2. Государственный портовый контроль, включающий проверку судовых документов, выдаваемых в рамках системы освидетельствования судов, Государственный контроль (надзор) в области безопасности объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, включая судоходные и портовые гидротехнические сооружения.	Обязательные требования к эксплуатации объектов внутреннего водного транспорта, объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, включая: - требования к обеспечению безопасности людей при пожаре и защиты имущества от воздействия опасных факторов пожара; - требования к системам

			строительства, монтажа, эксплуатации и утилизации, связанные с объектами внутреннего водного транспорта; объекты инфраструктуры внутреннего водного транспорта, включающие: судовые ходы, обозначенные навигационными знаками судоходной обстановки или иным способом; средства навигационного оборудования; перегрузочные комплексы, пассажирские терминалы, оградительные, берегоукрепительные гидротехнические сооружения портов; причалы и портовые причальные сооружения; процессы проектирования		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 (повреждение судна и имущества у причала, при прохождении шлюза, нанесение вреда здоровью и жизни людей, значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение работы соответствующего участка внутренних водных путей (например при частичном разрушении гидротехнического сооружения), прекращение движения на отдельных участках каналов и фарватеров в случае выхода из строя судоходных сооружений, которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности, в целом	управления, судном, спасения навигационного оборудования и радиосвязи, а также к конструкциям и механизмам в целях их надлежащей эксплуатации; - обязательные требования к обеспечению доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и предоставляемых услуг в области внутреннего водного транспорта (позволяют значительно снизить риск аварии или инцидента из-за воздействия внешних факторов природного и техногенного характера, а также гибели, травмирования членов экипажей судов при наступлении аварийных

			(включая изыскания), строительства, эксплуатации, вывода из эксплуатации и ликвидации, связанные с объектами инфраструктуры внутреннего водного транспорта.		угрозу экономической безопасности государства 2. ~~Классификация и о~~Освидетельствование судов внутреннего водного транспорта организациями, уполномоченными на ~~классификацию и~~ освидетельствование судов. 3. Контроль судов находящихся на внутренних водных путях	ситуаций). 2. - обязательные требования при осуществлении перевозки грузов и пассажиров (позволяют значительно снизить риск аварии и гибели людей при перевозке грузов, включая опасные). 3. Обязательные требования деятельности по осуществлению погрузочно-разгрузочной деятельности в на внутреннем водном транспорте (позволяют значительно снизить риск аварии и гибели людей при проведении грузовых операций).
21.	Акт Минтранса России о пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта Российской Федерации	Отношения, связанные с обеспечением пожарной безопасности на судах и объектах инфраструктуры внутреннего	~~Деятельность по эксплуатации судов и объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта~~ Суда внутреннего водного транспорта	Угроза жизни и здоровью граждан, угроза загрязнения окружающей среды, угроза свободе передвижения граждан, возможности	1. Государственный контроль (надзор) – в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в области внутреннего водного	Правила пожарной безопасности на судах и объектах инфраструктуры внутреннего водного транспорта (позволит снизить риск возникновения

		водного транспорта Деятельность по эксплуатации судов и объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта	Экипажи судов Организации-судовладельцы	свободного и безопасного перемещения товаров, угроза экономической безопасности государства	транспорта по исполнению ими правил пожарной безопасности на ~~судах и~~ объектах инфраструктуры внутреннего водного транспорта. 2. Государственный портовый контроль в отношении соблюдения правил пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта. Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно и груз внешних факторов (погодные явления, человеческий фактор), невыполнение требований, связанных с обеспечением пожарной безопасности , значительно повышает риск гибели людей, утрату имущества (судно, груз), значительное загрязнение окружающей среды, долговременное прекращение судоходства (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам	пожара на судах и объектах инфраструктуры внутреннего водного транспорта, минимизировать последствия возникших возгораний)

					деятельности, в целом угрозу экономической безопасности государства	
22.	Акт Минтранса России о разработке и применении системы управления безопасностью судов (СУБ)	Отношения, связанные с разработкой и внедрением системы управления безопасностью судов Деятельность компаний-владельцев судов внутреннего водного транспорта по разработке и внедрению системы управления безопасностью судов	~~Деятельность компаний-владельцев судов внутреннего водного транспорта по разработке и внедрению системы управления безопасностью судов~~ Суда внутреннего водного транспорта Экипажи судов Организации-судовладельцы	Угроза жизни и здоровью членов экипажей судов, пассажиров угроза загрязнения окружающей среды, угроза снижения эффективности экспортно-импортная экономической деятельности, экономической безопасности государства.	1. Самоконтроль за соблюдением обязательных требований к структуре и организации СУБ; 2. Проверка СУБ в рамках системы освидетельствования; 3. Государственный портовый контроль в отношении наличия на судах действующих свидетельств СУБ и соблюдении отдельных элементов СУБ. ~~Государственный контроль (надзор) в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в области внутреннего водного транспорта~~ Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с влиянием на судно и груз внешних факторов (погодные явления, навигационные условия, человеческий	Обязательные требования, установленные системой управления безопасностью и предотвращения загрязнения окружающей среды. (позволяют снизить риск наступления загрязнения окружающей среды, связанных с судами, аварийных ситуаций на внутреннем водном транспорте).

Отформатированная таблица

					фактор), невыполнение требований, связанных с разработкой, внедрением и реализацией системы управления безопасностью , значительно повышает риск аварии (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 судоходства (например при посадке судна на мель на подходном фарватере), которое в свою очередь повлечет значительные убытки всем участникам деятельности, в целом угрозу экономической безопасности государства .	
23.	Акт Минтранса России о капитане бассейна внутренних водных путей	Безопасность судоходства на внутренних водных путях	Деятельность капитана бассейна внутренних водных путей по осуществлению государственного портового контроля	Угроза жизни и здоровью граждан, нарушение прав организаций, осуществляющих деятельность на внутренних водных	Государственный контроль (надзор), осуществляемый на внутренних водных путях (в части, касающейся надзора за деятельностью капитана бассейна	Обязательные требования при осуществлении государственного контроля (надзора) за деятельностью капитана бассейна

				путях,, угроза загрязнения окружающей среды, угроза свободе передвижения граждан, возможности свободного и безопасного перемещения товаров, угроза снижения эффективности экспортно-импортная экономической деятельности, экономической безопасности государства.	внутренних водных путей по осуществлению государственного портового контроля. (инспекционный визит) – Обоснование – связанные риски являются внешними, связаны с деятельностью капитана бассейна внутренних водных путей по осуществлению государственного портового контроля. невыполнение требований, связанных с обеспечением безопасности судоходства влечет нарушение прав хозяйствующих субъектов, судоходства, значительные убытки всем участникам, в целом угрозу экономической безопасности государства	внутренних водных путей по осуществлению государственного портового контроля. (обеспечение соблюдения капитаном бассейна ВВП обязательных к исполнению хозяйствующими субъектами правил плавания и стоянки в бассейне ВВП позволит значительно снизить риск аварии или инцидента, нарушения прав хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность на внутренних водных путях).