



Министерство транспорта Российской Федерации

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта

**Южное Управление государственного морского и речного надзора
Федеральной службы по надзору в сфере транспорта**

ДОКЛАД

по правоприменительной практике

Южного Управления государственного морского и речного надзора

Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

по итогам 3 квартала 2018 года

**г. Севастополь
2018 г.**

Содержание

	Введение	- 3
1.	Общие сведения	- 5
2.	Итоги работы Управления за 3 квартал 2018 года (нарастающим итогом)	- 6
2.1.	Сведения о результатах правоприменительной практики Управления по итогам отчетного периода	- 6
2.2.	Информация о мероприятиях, осуществляемых без взаимодействия с субъектом контроля	- 10
2.3.	Результаты рассмотрения обращений по итогам отчетного периода	- 11
2.4	Типичные нарушения обязательных требований и меры по недопущению нарушений.	- 12
2.4.1	В области безопасной эксплуатации судов на морском и внутреннем водном транспорте	- 12
2.4.2	Характерные нарушения в области безопасной эксплуатации портовых ГТС	- 13
3	Сведения о лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном за 3 квартал 2018 года (нарастающим итогом)	- 16
3.1.	Характерные нарушения в области лицензирования отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте	- 17
4	Анализ аварийности на морском и внутреннем водном транспорте по итогам 3 квартала 2018 года (нарастающим итогом)	- 18
5	Публичное обсуждение проекта обзора результатов обобщения и анализа правоприменительной практики	- 24

Введение

Согласно положению о Южном Управлении государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, утвержденному Приказом ФСНСТ от 28.03.2014 № АК-351фс, (далее – Управление), Управление является территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта межрегионального уровня, осуществляющим функции по контролю и надзору за соблюдением законодательства Российской Федерации, международного законодательства в области мореплавания и судоходства, эксплуатации портовых и судоходных гидротехнических сооружений на морском и внутреннем водном транспорте в пределах границ своей зоны ответственности и образовано в соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 07.04.2004 N 184 «Вопросы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта» и от 30.07.2004 N 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта», приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 27.03.2012 N 83.

Управление осуществляет деятельность в следующих границах зоны ответственности:

- внутренние морские воды и территориальное море Российской Федерации в Чёрном и Азовском морях в административных границах Ростовской области, Краснодарского края, а также Республики Крым, в соответствии с пунктом настоящего Положения, включая акватории морских портов;

- Волго-Донской судоходный канал;

- р. Дон от устья р. Сосна до Цимлянского водохранилища;

- Цимлянское водохранилище р. Дон от г. Калач-на-Дону до устья 132 канала;

- р. Дон от устья 132 канала до границы 3121 км р. Дон;

- р. Воронеж от пос. Рамонь до устья (р. Дон);

- р. Хопер от станицы Слащевская до устья (р. Дон);

- р. Северский Донец от х. Красный до устья (р. Дон);

- р. Маныч от Новоманычской дамбы до устья (р. Дон);

- р. Кубань от г. Усть-Лабинска до устья, г. Темрюк;

- р. Протока от истока (р. Кубань, 125 км) до устья (пос. Ачуево) с дополнительными судовыми ходами, подходами к речным портам, пристаням, причалам, отстойным пунктам, убежищам и затонам.

На Управление возложены следующие функции:

- контроль и надзор за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации о торговом мореплавании, о внутреннем водном транспорте Российской Федерации;

- контроль и надзор за деятельностью юридических и физических лиц, отдельных должностных лиц, связанной с судоходством и обеспечением его

безопасности на море и внутренних водных путях, а также эксплуатацией портовых и судоходных гидротехнических сооружений.

- государственный контроль и надзор за соблюдением требований технического регламента о безопасности объектов морского транспорта в отношении объектов морского транспорта и объектов инфраструктуры морского транспорта в установленной сфере деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- государственный контроль и надзор за соблюдением требований технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта в установленной сфере деятельности;

- контроль соответствия сил и средств соответствующих функциональных подсистем единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций установленным требованиям.

- лицензионный контроль.

В свою очередь под государственным контролем (надзором) понимается деятельность уполномоченных органов государственной власти (федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации), направленная на предупреждение, выявление и пресечение нарушений юридическими лицами, их руководителями и иными должностными лицами, индивидуальными предпринимателями, их уполномоченными представителями обязательных требований, установленных Федеральным законом от 26.12.2008 № 294-ФЗ "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля", другими федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, посредством организации и проведения проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, организации и проведения мероприятий по профилактике нарушений обязательных требований, мероприятий по контролю, осуществляемых без взаимодействия с юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, принятия предусмотренных законодательством Российской Федерации мер по пресечению и (или) устранению последствий выявленных нарушений, а также деятельность указанных уполномоченных органов государственной власти по систематическому наблюдению за исполнением обязательных требований, анализу и прогнозированию состояния исполнения обязательных требований при осуществлении деятельности юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями.

1. Общие сведения

Доклад по правоприменительной практике подготовлен в рамках реализации статьи 8.2. Федерального закона от 26.12.2008 № 294-ФЗ "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля", пункта 4.3. паспорта ведомственного приоритетного проекта Федеральной службы по надзору в сфере транспорта «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации».

Целями обобщения и анализа правоприменительной практики являются:

- обеспечение единства практики применения органами государственного контроля (надзора), его подразделениями и территориальными органами федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, иных нормативных документов, обязательность применения которых установлена законодательством Российской Федерации (далее - обязательные требования);

- обеспечение доступности сведений о правоприменительной практике органов государственного контроля (надзора), органов муниципального контроля путем их доведения до сведения органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (далее - объекты государственного надзора);

- совершенствование нормативных правовых актов для устранения устаревших, дублирующих и избыточных обязательных требований, устранения избыточных контрольно-надзорных функций.

- повышение результативности и эффективности контрольно - надзорной деятельности;

Задачами обобщения и анализа правоприменительной практики являются:

- выявление проблемных вопросов применения органом государственного контроля (надзора), его подразделениями и территориальными органами обязательных требований;

- выработка с привлечением широкого круга заинтересованных лиц оптимальных решений проблемных вопросов правоприменительной практики и их реализация;

- выявление устаревших, дублирующих и избыточных обязательных требований, подготовка и внесение предложений по их устранению;

- выявление избыточных контрольно-надзорных функций, подготовка и внесение предложений по их устранению;

- подготовка предложений по совершенствованию законодательства; выявление типичных нарушений обязательных требований и подготовка

предложений по реализации профилактических мероприятий для их предупреждения;

- выработка рекомендаций в отношении мер, которые должны применяться объектами государственного надзора в целях недопущения типичных нарушений обязательных требований.

2. Итоги работы Управления за 3 квартал 2018 года (нарастающим итогом)

2.1. Сведения о результатах правоприменительной практики Управления по итогам отчетного периода

Важнейшим Фактором эксплуатации морских и речных судов, а также объектов транспортной инфраструктуры является безопасность мореплавания и судоходства и охрана человеческой жизни. Эта важнейшая составляющая безаварийной эксплуатации флота и объектов транспортной инфраструктуры основывается на комплексе организационных и технических мероприятий, направленных на реализацию национальных и международных требований в области безопасности мореплавания, судоходства и эксплуатации портовых и судоходных гидротехнических сооружений на морском и внутреннем водном транспорте.

Южное управление государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (далее - Управление) является территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта межрегионального уровня, осуществляющим функции по контролю и надзору за соблюдением законодательства Российской Федерации, международного законодательства в области мореплавания и судоходства, эксплуатации портовых и судоходных гидротехнических сооружений на морском и внутреннем водном транспорте в пределах границ своей зоны ответственности.

Управление в своей деятельности (при осуществлении мероприятий по контролю) в первую очередь руководствуется Федеральным законом от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

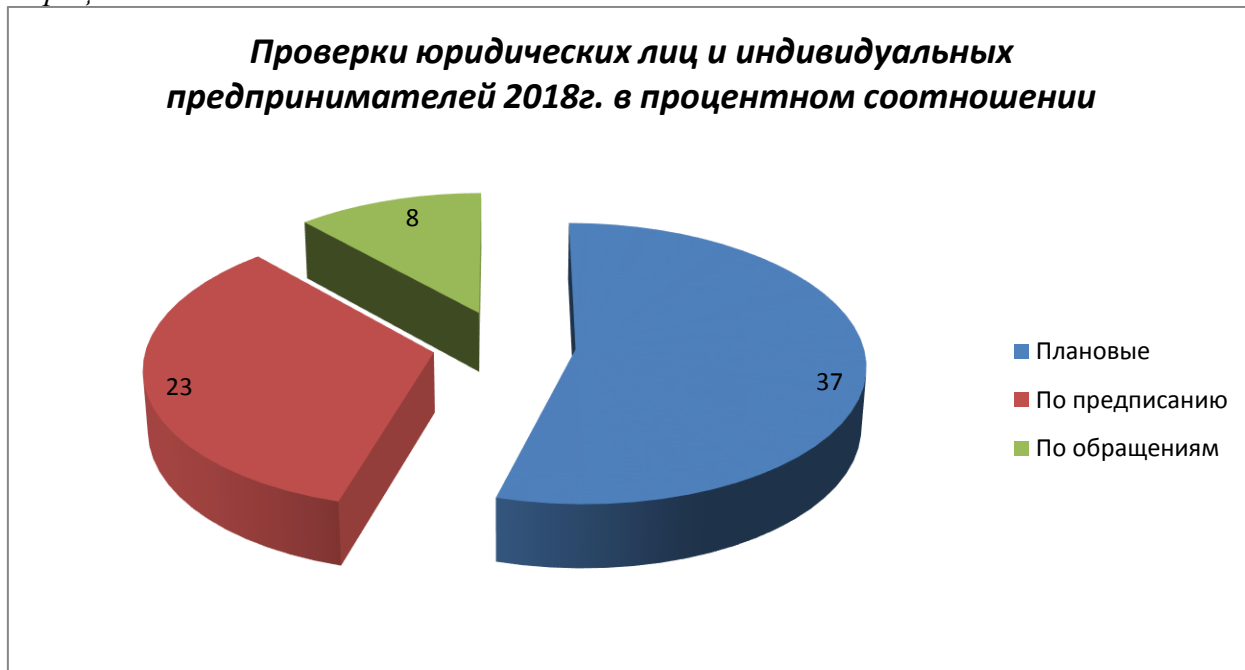
Указанный Федеральный закон:

- устанавливает порядок проведения проверок юридических лиц и ИП органами государственной власти;
- содержит ограничения, которые должностные лица органа государственной власти не вправе допускать при проведении проверок;
- устанавливает права, обязанности и ответственность органов государственной власти и юридических лиц, ИП;

- содержит исчерпывающий перечень грубых нарушений, влекущих отмену результатов проверки на основании заявлений юридических лиц, ИП.

Управлением по итогам отчетного периода было проведено 68 проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в границах зоны ответственности Управления. В данный показатель не включены внеплановые проверки, проведенные в рамках предлицензионного контроля.

Диаграмма 1. Проверки юридических лиц и индивидуальных предпринимателей 3 кв. 2018г. в процентном соотношении.



Из них было проведено:

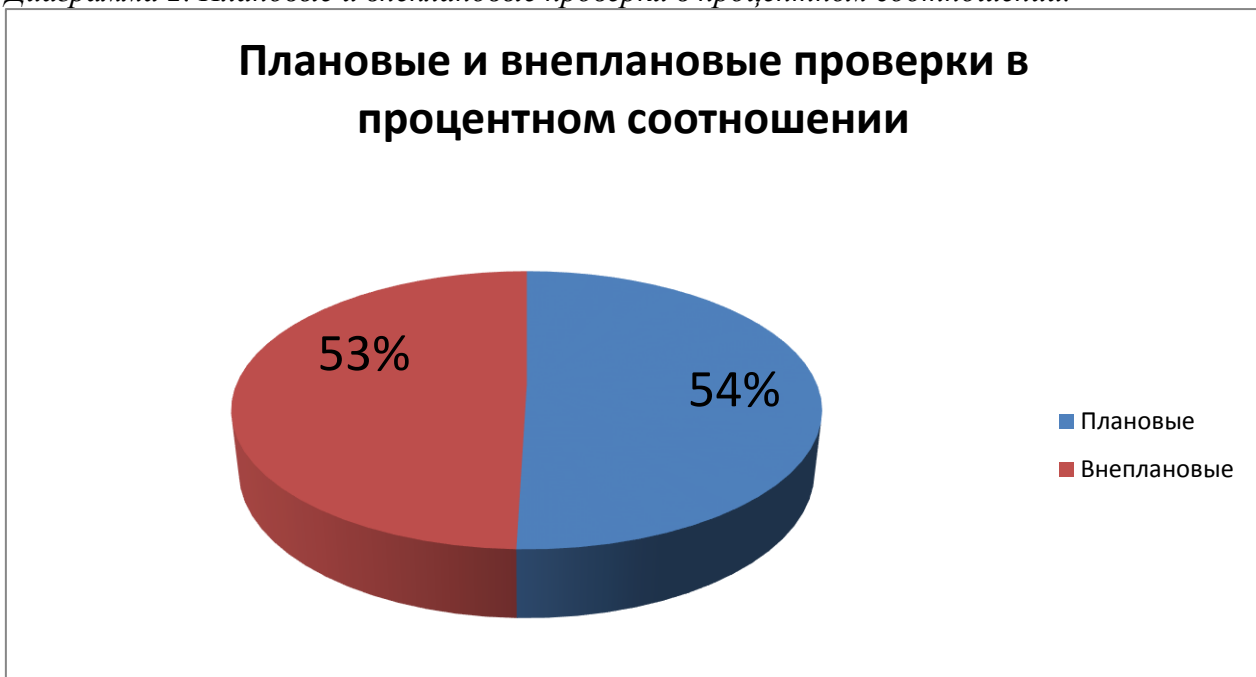
- 37 плановых проверок, в рамках исполнения сводного плана проведения плановых проверок подконтрольных субъектов, утвержденного начальником Управления и согласованного с Южной транспортной прокуратурой.

- 23 внеплановых проверок по контролю исполнения ранее выданных предписаний Управления об устранении подконтрольными субъектами выявленных нарушений обязательных требований и (или) требований, установленных муниципальными правовыми актами.

- 8 внеплановых проверки по заявлениям (обращениям) граждан и организаций, содержащим сведения о возникновении угрозы причинения вреда жизни, здоровью граждан, вреда животным, растениям, окружающей среде.

В процентном выражении плановые и внеплановые мероприятия распределились в соотношении 54% и 46% соответственно.

Диаграмма 2. Плановые и внеплановые проверки в процентном соотношении.



В свою очередь, внеплановые проверки разделились следующим образом:

Доля внеплановых проверок, основанием для проведения которых послужили проверки исполнения ранее выданных предписаний составила – 81%. Внеплановые проверки, основанием для которых послужили обращения граждан - 19%.

Диаграмма 3. Внеплановые проверки в процентном соотношении.



Динамика контрольно-надзорных мероприятий за последние три года свидетельствует о сокращении проверок.

Такое сокращение контрольно-надзорных мероприятий в первую очередь связано с изменениями, внесенными Федеральным законом от 3 июля 2016 г. № 277-ФЗ в Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ

«О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», касающимися проведения мероприятий по обращениям и заявлениям граждан и организаций.

Так, до вступления в силу изменений, внесенных в ст. 10 Федерального закона № 294-ФЗ, на основании обращений (заявлений) граждан и организаций, содержащих информацию о возникновении угрозы причинения вреда, Управлением после согласования с органами прокуратуры, проводились внеплановые выездные проверки в отношении хозяйствующих субъектов, допустивших указанные в обращениях нарушения.

После вступления в законную силу вышеуказанных изменений надзорные органы проводят предварительную проверку поступивших сведений, и только после подтверждения информации о наличии угрозы причинения вреда и согласования с органами прокуратуры внепланового контрольного мероприятия проводят проверки.

Следует отметить, что обращение, не позволяющее идентифицировать обратившееся лицо, не может служить основанием для проведения проверки хозяйствующих субъектов.

Кроме того, за последние два года наблюдается значительное сокращение плановых проверок. Причина такого сокращения - надзорные преференции, предоставленные субъектам малого предпринимательства на период 2016-2018 гг.

Так, согласно диспозиции части 1 статьи 26.1 Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» с 1 января 2016 года по 31 декабря 2018 года не проводятся плановые проверки в отношении юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, отнесенных в соответствии с положениями статьи 4 Федерального закона от 24 июля 2007 года № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» к субъектам малого предпринимательства, за исключением юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих виды деятельности, перечень которых устанавливается Правительством Российской Федерации в соответствии с частью 9 статьи 9 Федерального закона № 294-ФЗ.

Также, при переходе на риск-ориентированный подход, в соответствии с реформой контрольно-надзорной деятельности, планируется сокращение количества проверочных мероприятий в отношении субъектов предпринимательства.

По результатам мероприятий по контролю, проведенных в указанном периоде, Управлением было выявлено 890 нарушений обязательных требований и условий.

По фактам выявленных нарушений было составлено 184 протокола об административных правонарушениях. По результатам рассмотрения административных дел вынесено 281 постановление о привлечении к административной ответственности из них 32 были вынесены судебными органами.

Кроме того, на основании переданных по подведомственности органами государственного контроля и управления на транспорте, а также органами прокуратуры и следствия материалов Южным УГМРН Ространснадзора было рассмотрено 117 административных дела.

Общая сумма наложенных штрафов составила 2 872 500 рублей.

Сумма взысканных составила – 1 208 900 рублей.

Всего Южным УГМРН Ространснадзора за истекший период 2018 года в адрес подконтрольных субъектов было направлено 26 предписаний об устранении выявленных нарушений обязательных требований и условий.

Предметом проведения 23 внеплановых контрольно-надзорных мероприятий явились проверки исполнения предписаний, в том числе, выданных в предшествующем отчетном периоде.

В ходе проведения указанных мероприятий было установлено исполнение подконтрольными субъектами требований 8 предписаний об устранении выявленных нарушений.

Количество устраненных нарушений в процентном соотношении составило – 98,5%.

В связи с не устранением ранее выявленных нарушений Управлением были составлены и направлены на рассмотрение в судебные органы 8 протоколов по части 1 статьи 19.5 КоАП РФ.

2.2. Информация о мероприятиях, осуществляемых без взаимодействия с субъектом контроля

В рамках осуществления мероприятий без взаимодействия с юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями Управлением были проведены 64 предварительных проверок сведений, поступивших в адрес Южного УГМРН Ространснадзора.

По результатам 8 проведенных предварительных проверок по фактам составленных мотивированных представлений были проведены внеплановые проверки по основаниям, указанным в Федеральном законе № 294-ФЗ.

Руководством Управления в 2018 году были приняты решения о направлении юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям 12 предостережений о недопустимости нарушений обязательных требований.

В частности, такие предостережения касались:

- необходимости переоформления лицензии на осуществление лицензируемого вида деятельности в связи с изменением места осуществления такой деятельности – 21;
- необходимости в случае прекращения осуществления лицензируемого вида деятельности, лицензиат обязан представить или направить в лицензирующий орган заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении заявление о прекращении лицензируемого вида деятельности – 2;
- необходимости поставить на классификационный учет причалы с предъявлением Российскому Речному Регистру – 2;
- необходимости привести в соответствие паспорта причалов установленные на причалах трубопроводы, иное технологическое оборудование, как находящиеся в хозяйственном ведении владельца, так и принадлежащие иным юридическим лицам либо удалить их очистив, таким образом площадки грузовых причалов с целью недопущения нанесения ущерба окружающей среде – 3;
- необходимости обеспечить наличие должностного лица, осуществляющего контроль за соблюдением требований по обеспечению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения окружающей среды, имеющего стаж работы не менее 3 лет в должности капитана судна, старшего помощника капитана или старшего механика на морских судах, среднее профессиональное или высшее образование по специальности «судовождение» или «эксплуатация судовых энергетических установок», а также аттестованного на право занятия должности в установленном порядке (за исключением соискателей лицензии (лицензиатов), осуществляющих перевозки опасных грузов с использованием маломерных судов.) – 3.

2.3. Результаты рассмотрения обращений по итогам отчетного периода

Обзор обращений граждан за истекший период 2018 года.

В Южном управлении государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта работа с обращениями граждан осуществляется в соответствии с Конституцией Российской Федерации и Федеральным законом от 02.05.2006 № 59-ФЗ "О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации".

В Южном УГМРН Ространснадзора рассматриваются обращения граждан, поступившие по почте в письменной форме, в том числе на адрес электронной почты, на «телефон доверия», а также в устной форме в ходе проведения личного приема граждан.

Всего за 2018 год поступило 64 обращений.

2.4 Типичные нарушения обязательных требований и меры по недопущению нарушений.

2.4.1. В области безопасной эксплуатации судов на морском и внутреннем водном транспорте

Наиболее типичными нарушениями являются:

– отсутствие системы управления безопасностью;

Систематическое выявление данного нарушения происходит ввиду того, что судовладельцами либо не разрабатывается система управления безопасностью судна (далее – СУБ), либо при проведении такой работы отсутствует взаимодействие с организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов (далее – Российский Речной Регистр), в результате чего согласование СУБ происходит годами (порядок регламентирован Правилами разработки и применения системы управления безопасностью судов, утвержденных приказом Минтранса России от 11.09.2013 № 287);

– не прохождение соответствующего обучения (повышения квалификации, аттестации) работниками, назначенными судовладельцами ответственными за обеспечение безопасной эксплуатацией судов и осуществлением связи между судовладельцем и находящимися на судах лицами (п. 3 ст. 34.1 КВВТ РФ; п.12 Правил разработки и применения системы управления безопасностью судов, утвержденных Приказом Минтранса России от 11.09.2013 г. № 287);

Так, за неисполнение требований, изложенных в статье 34.1 КВВТ РФ (отсутствие СУБ), должностными лицами в адрес организации выносится предписание об устранении выявленного нарушения;

– нарушение судоводителем или иным лицом, управляющим судном (за исключением маломерного), на морском, внутреннем водном транспорте, правил плавания и стоянки судов, входа судов в порт и выхода их из порта буксировки составов и плотов, подачи звуковых и световых сигналов, несения судовых огней и знаков (требование статьи 11.7 КоАП РФ);

Не исполнение установленных правил плавания и стоянки создаёт угрозу столкновения судов, травмированию и гибели людей, загрязнению водной среды, а нарушения могут привести к аварии или аварийному случаю.

Так, на взгляд Управления, указанная статья нуждается в детальной переработке путем разделения ее на несколько самостоятельных составов. Неисполнение различных требований Правил, несомненно, несет разный уровень угрозы. При этом, установив самостоятельные составы, необходимо установить соразмерные санкции. Сегодня санкции за нарушения Правил несоизмеримы последствиям и не отвечают целям и задачам административного наказания.

Сегодня Правила содержат около 300 регуляций, в том числе запрещающие, предписывающие, информирующие. Управление вышло с

инициативой провести категорирование: запрещающие – высокий, чрезвычайно высокий; предписывающие – высокий, средний риск).

Данные нарушения, в большей части, связаны с ненадлежащим исполнением судоводителями своих обязанностей, а также отсутствием должного контроля со стороны судовладельца.

Кроме того, повышение профессионального уровня плавсостава в системе курсового обучения в рамках повышения квалификации с последующей тренажерной отработкой практических эксплуатационных ситуаций позволило бы значительно снизить нарушения правил плавания.

– несоблюдение перевозчиком требований законодательства Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (требование ст. 11.31 КоАП РФ);

Страхование ответственности является страховой защитой при наступлении неблагоприятных последствий (наступлении страховых случаев) и имеет конкретное денежное выражение, покрывающее нанесенный ущерб. Несоблюдение требований об обязательном страховании не позволяет даже частично компенсировать вред, нанесенный перевозчиком.

За нарушения требований ч.1 ст.11.31 КоАП РФ предусмотрены обоснованно высокие санкции, а именно наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от сорока тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц - от пятисот тысяч до одного миллиона рублей.

2.4.2 Характерные нарушения в области безопасной эксплуатации портовых ГТС

а) несоответствие причалов, гидротехнических сооружений требованиям Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, утвержденных соответственно постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта»:

- повреждение конструкции гидротехнических сооружений;
- отсутствие или повреждение швартовых и отбойных устройств;
- повреждение или отсутствие колесотбойного бруса;
- нарушение установленного режима эксплуатации и назначения причалов.

- отсутствие обозначенных границ причалов и схем эксплуатационных нагрузок;

- отсутствие нумерации швартовых устройств;

б) невыполнение положений Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 № 623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного

транспорта» и невыполнение требований Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ, а именно:

- отсутствие декларации соответствия безопасности причальных сооружений, зарегистрированных в Едином реестре деклараций о соответствии на сайте Росаккредитации (п. 518, п. 455 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 г. № 623; п.6 ст. 24 Федерального закона от 27.12.2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании»);

- отсутствие согласования на эксплуатацию гидротехнического сооружения с администрацией бассейна внутренних водных путей (п. 1 ст. 9 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ);

- отсутствие законных оснований на использование причала (п. 444 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 г. № 623);

- не проведение паспортизации гидротехнических сооружений (пп. а п. 446, п. 477 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 № 623);

- не проведение ежегодного освидетельствования причальных сооружений (п. 453, п. 455, п. 456 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 № 623);

- отсутствие наблюдения за причальными сооружениями и регистрации результатов таких мероприятий, отсутствие необходимой контрольно-измерительной аппаратуры.

Средства измерений, испытаний и контроля, используемые в целях обеспечения безопасности объектов внутреннего водного транспорта утвержденных типов, должны пройти проверку, а методики измерений должны быть аттестованы в соответствии с законодательством Российской Федерации (п. 21, 443 (в), 453, 454, 480, 482 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 № 623; Раздел 2 п. 2.6, раздел 3 п. 3.4 Правил технической эксплуатации портовых сооружений 1986);

- отсутствуют схемы эксплуатационных нагрузок объекта регулирования (п.447 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 № 623);

- отсутствуют журналы технического контроля за состоянием и режимом эксплуатации причальных сооружений (п.443, 450 Технического

регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 № 623);

- отсутствуют планы оперативных действий персонала при локализации и ликвидации опасных повреждений и аварийных ситуаций, утвержденных руководителем эксплуатанта гидротехнического сооружения (п. 477 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 № 623);

- объекты инфраструктуры морского транспорта, на которых осуществляется перегрузка опасных грузов, в том числе нефтепродуктов, должны быть оснащены техническими средствами мониторинга и документирования швартовных и грузовых операций (п. 198 Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта).

Причинами несоблюдения обязательных требований собственниками (эксплуатирующими организациями) гидротехнических сооружений являются:

- незнание либо не в должной мере исполнение положений Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 № 623;

- недостаточное финансирование деятельности по устранению отклонений технического характера от проектного состояния (проведение ремонтных (восстановительных) работ, закупка специализированного оборудования и т. д.);

- отсутствие квалифицированного персонала, обслуживающего гидротехническое сооружение.

Для устранения вышеуказанных причин, необходимо проводить следующие мероприятия:

- руководителям организаций, с учетом финансового состояния организаций, разработать планы-графики по устранению отклонений технического характера от проектного состояния с указанием мероприятий и сроков их проведения;

- нанимать квалифицированный персонал, обслуживающий объект инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта;

- проводить мероприятия по повышению квалификации персонала, обслуживающего гидротехническое сооружение;

- усиление персональной ответственности ответственных по безопасной эксплуатации за невыполнение требований законодательства по безопасной эксплуатации гидротехнического сооружения;

- не допускать эксплуатацию гидротехнических сооружений, находящихся в аварийном состоянии или выведенных из эксплуатации.

- планирование восстановительного ремонта гидротехнических сооружений, планирование и выделение под эти мероприятия финансовых средств предприятий эксплуатирующих сооружения.

3. Сведения о лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном за 3 квартал 2018 года (нарастающим итогом)

В отчетном периоде Управлением предоставлено 131 лицензия, из которых:

- 117 лицензий на осуществление деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров;
- 5 лицензий на осуществление деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов;
- 4 лицензии на осуществление буксировок морским транспортом;
- 5 лицензий на осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах.

Управлением переоформлено 88 лицензий, из которых:

- 47 лицензий на осуществление деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров;
- 16 лицензий на осуществление деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов;
- 4 лицензии на осуществление буксировок морским транспортом;
- 21 лицензия на осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах.

За истекший период 2018 года Управлением отказано в предоставлении и переоформлении 15 соискателям лицензии (лицензиатам). В 2 случае причиной отказа в предоставлении лицензии послужило установленное в ходе проведения проверки наличие в представленном соискателем лицензии заявлении о предоставлении лицензии недостоверной или искаженной информации (адрес места жительства не соответствует сведениям из Единого государственного реестра индивидуальных предпринимателей), и в 13 случаях отказа в предоставлении (переоформлении) лицензии послужило установленное в ходе проведения проверки несоответствие соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям, из которых:

- в 7 случаях заявленные производственные объекты не соответствовали требованиям технических регламентов;
- в 6 случаях для заявленных в целях осуществления деятельности судов, отсутствовали действующие судовые документы предусмотренные положениями о лицензировании конкретного вида деятельности;

Из 15 указанных отказов:

- 4 случая на осуществление деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров;

- 3 случая на осуществление деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов;
- 3 случая на осуществление буксировок морским транспортом;
- 5 случаев на осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах.

За истекший период 2018 года Управлением прекращено действие 15 лицензий на основании заявлений лицензиатов, из которых:

- 12 лицензий на осуществление деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров;
- 1 лицензия на осуществление деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов;
- 2 лицензии на осуществление буксировок морским транспортом;

За истекший период 2018 года Управлением прекращено действие 2 лицензий в соответствии с пунктом 3 части 13 статьи 20 Федерального закона от 04.05.2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (прекращение деятельности юридического лица в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (за исключением реорганизации в форме преобразования или слияния при наличии на дату государственной регистрации правопреемника реорганизованных юридических лиц у каждого участвующего в слиянии юридического лица лицензии на один и тот же вид деятельности))

- 1 лицензия на осуществление буксировок морским транспортом
- 1 на осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах.

3.1 Характерные нарушения в области лицензирования отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте

- нарушение лицензиатами требований п.1 ст.18 Федерального закона от 04.05.2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» в части отсутствия заявлений о переоформлении лицензий при прекращении деятельности по отдельным местам ее осуществления.

- осуществление деятельности с использованием места осуществления деятельности, не включенного в приложение к лицензии;

В качестве примера можно рассмотреть следующую ситуацию. Организация имеет лицензию на перевозку опасных грузов. В приложении к лицензии для осуществления работ заявлено одно судно. Соответственно, в случае, осуществления деятельности посредством иного судна, т.е., места осуществления деятельности, не указанного в приложении к лицензии, в

действиях предприятия образуется состав правонарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 14.1.2 КоАП РФ «Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией».

- осуществление вида работ, не указанного в лицензии;

Например, организация имеет лицензию на перевозку опасных грузов. Видом работ, заявленным в лицензии, является перевозка опасных грузов только внутренним водным транспортом. Таким образом, осуществление деятельности морским транспортом является нарушением условий, предусмотренных лицензией.

- лицензия не переоформлена в связи с изменением места осуществления лицензируемого вида деятельности, в том числе, в связи с продажей судна (ст. 18 Федерального закона от 04.05.2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»).

Основной причиной выявленных нарушений обязательных требований в области лицензирования является то, что ведение хозяйственной деятельности все ещё не в должной мере для некоторых бизнесменов сопряжено с необходимостью строго следовать принятым нормам, правилам и регуляциям, которые, требуя от бизнеса и граждан издержек, решали бы проблемы безопасной эксплуатации транспортных средств и объектов.

В целях пресечения нарушений обязательных требований и устранения последствий таких нарушений инспекторами территориальных управлений возбуждаются административные дела о привлечении юридических лиц, должностных лиц и индивидуальных предпринимателей к административной ответственности и выдаются предписания с установленными сроками устранения выявленных нарушений.

4. Анализ аварийности на морском и внутреннем водном транспорте по итогам 3 квартала 2018 года (нарастающим итогом)

Безопасность является основным качеством, необходимым для всех видов транспорта. Особое значение она приобретает в мореплавании и судоходстве.

Рост скоростей движения, увеличение интенсивности движения на водных путях, плавание судов в сложных метеорологических условиях и другие причины делают проблему безопасности мореплавания и судоходства наиболее приоритетной и актуальной при оценке современного состояния и развития.

Следствиями катастроф и серьезных аварий являются человеческие жертвы, экологические проблемы, огромные материальные потери и неподдающийся материальному учету психологический фактор. Вследствие этого каждый аварийный случай требует детального анализа и учета.

Основным видом информации об аварийности мирового флота в настоящий момент являются статистические данные по авариям и гибели судов, которые собираются и анализируются большинством участников морской индустрии, как в России, так и за рубежом.

Снижение числа катастроф и аварий, то есть обеспечение повышения безопасности судоходства, требует обобщения статистики аварийных случаев, анализа статистических данных и формулирования результатов этого анализа в виде конкретных предложений.

Обработанные материалы статистики позволяют установить причины случившегося и направить усилия в области решения проблем и задач для снижения и исключения аварий и гибели судов.

Сравнительный анализ динамики аварийности в зоне ответственности Южного УГМРН Ространснадзора за 3 квартал 2017 по сравнению с аналогичным периодом 2018 года свидетельствует об увеличении показателей аварийности.

В 3 квартале 2017г. произошло 42 аварийных случаев (1 очень серьезная авария, 23 аварий и 18 инцидентов). Из них с судами под иностранным флагом – 22.

В 3 квартале 2018 г.– 65, из них: 35 аварий и 30 инцидентов. Из них с судами под иностранным флагом – 39.

В том числе, расследовано 3 аварийных случая, произошедших с российскими судами в территориальных водах иностранных государств.

Классификация аварийных случаев	Период 1 – 3 квартал	
	2017	2018
Морской транспорт		
Количество кораблекрушений	0	0
Столкновения	8	12
Навалы	16	15
Посадка на мель	10	21
Эксплуатационные происшествия	8	12
Повреждение объектов морской инфраструктуры вне судна	2	5
Количество пострадавших при АС	6	2
в том числе погибших	5	1

В 2018 году, почти половина всех происшествий приходилась на навалы и столкновения—41,5 %. На втором месте посадки на мель — 32,3 %.

Аварийные случаи на водном транспорте можно объединить в группы по совокупности свойств, определяющих их первопричину:

- Навигационные аварии, связанные с использованием самого судна как транспортного объекта. Возникновение навигационных аварий чаще связано с ошибками экипажа и реже по причине отказа технических средств.

- Аварии технического характера связаны с эксплуатацией судовых машин и механизмов. Как правило, первопричиной возникновения аварийной ситуации, являются ошибки экипажа, эксплуатирующего судовые машины и механизмы, нарушение правил технической эксплуатации судовых устройств, систем, корпуса судна.

По-прежнему, одной из существенных причин происшествий является человеческий фактор, некомпетентность и несоблюдение нормативно-технических требований, пренебрежение метеорологическими прогнозами, грубые нарушения МППСС– 72, неудовлетворительная организация ходовой вахты в условиях ограниченной видимости, неправильное использование навигационного оборудования, недостаточным знанием судоводителями маневренных характеристик судна.

В январе 2018 года, во время постановки на якорь в Эгейском море, в бухте Кавья (Греция), с целью укрытия от шторма, в результате неправильного выбора места якорной стоянки и ненадлежащей организации ходовой навигационной вахты, т/х «ВФ Танкер-1» допустил столкновение с подводным препятствием (рифом).

Также, в январе этого года, при следовании из порта Азов (РФ), в морской порт Бандырма (Турция), после прохождения Керченского пролива, на т/х «BERG» обнаружено поступление забортной воды в балластные танки. Откачивать, поступающую в корпус воду, судовыми водоотливными средствами не удавалось. В районе якорной стоянки Феодосийского залива, экипаж т/х «BERG» был эвакуирован и доставлен на берег подошедшим буксирным судном «Бриз-Юг». Теплоход «BERG» при помощи буксирных судов Черноморского флота РФ отбуксирован к берегу и посажен на мель в районе г. Феодосия. Траектория движения судна свидетельствует о непосредственном прохождении судна через подводный объект (затонувшее судно) находящийся вблизи мыса Такиль, где судно могло получить пробоину. Причиной аварийного случая послужил ненадлежащим образом спланированный капитаном рейс судна, результатом которого явилось движение т/х «BERG» по маршруту вблизи навигационных опасностей, за пределами системы разделения движения судов.

В большинстве аварийных случаях, произошедших с начала 2018 года, лоцманами не использовалось знание правил плавания в районе лоцманской проводки судна, навигационно-гидрографических, гидрометеорологических и других условий и местных особенностей района лоцманской проводки судна, а также влияния этих условий на плавание судна и свой практический

опыт для оказания помощи в оценке навигационной обстановки и управлении судном.

В мае 2018 года, при выполнении оборота для постановки к причалу №25 морского порта Ростов-на-Дону, пассажирский т/х «Сергей Кучкин», допустил навал на ошвартованный у причала №26 плавучий объект Р-40-1. Причиной происшествия послужило выполнение оборота судна в неустановленном месте и ошибки капитана и лоцмана по управлению судном в сложившихся условиях при маневрировании т/х «Сергей Кучкин» во время постановки судна к причалу.

Основной целью лоцманской проводки исторически считалось обеспечение безопасности мореплавания, поскольку она была направлена на оказание помощи капитану при плавании в недостаточно знакомом районе, в сложных навигационных условиях и т.д. Безопасность мореплавания и сегодня является ее первоочередной задачей, поскольку с помощью различных мероприятий, в том числе и лоцманской проводки, можно предотвратить происшествие с судами, и в качестве основного, и возможно единственного направления обеспечения безопасной лоцманской проводки является неукоснительное соблюдение требований «Положения о морских лоцманах Российской Федерации».

В основе аварийных случаев, происшедших по техническим причинам, лежат нарушения Правил технической эксплуатации судовыми экипажами, изношенность корпусов, корпусных конструкций, судовых устройств и механизмов из-за общего старения морских транспортных судов, средний возраст которых превысил 20 лет.

В марте 2018 года, при следовании по акватории морского порта Азов, на т/х «SORMOVSKIY 118» произошел отказ рулевого устройства, в результате чего судно село на мель. Причиной отказа рулевого устройства послужила перегрузка давления гидравлического масла в рулевой машине вследствие продолжительной, одновременной работы двух силовых агрегатов (насосов) рулевой машины вследствие отсутствия контроля за давлением рабочей жидкости в рулевой машине.

В современных условиях для разработки обоснованных мер по борьбе с аварийностью недостаточно одних ссылок на хорошую морскую практику. Нужен серьезный анализ, непременной частью которого должны быть выявление характерных ошибок и нарушений судоводителей, не только фиксация нарушений тех или иных положений нормативных документов, а установление их причин.

Необходимо еще раз подчеркнуть, что сами по себе объективные причины не определяют аварии. Они лишь являются тем фоном, на котором быстрее и рельефнее проявляются недостатки теоретической и

практической подготовки, ошибки и нарушения судоводителей, изъяны в организации штурманской службы.

Для снижения аварийности на флоте должен реализовываться комплексный подход, а именно: приведение на должный уровень технического состояния флота, обеспечение качественной подготовки кадров, надзор и контроль.

В качестве организационных и технических мер, которые могут способствовать снижению показателей аварийности, следует рассматривать:

1. Внесение необходимых изменений в структуры системы безопасности мореплавания предприятий, в которых четко определить схему координации и взаимодействия, задачи, функции права, обязанности и ответственность каждого подразделения за обеспечение безаварийной работы флота.

2. При разработке организационно-технических мероприятий и программ, обеспечивающих высокоэффективную и безаварийную эксплуатацию флота, планировать их материальное и финансовое обеспечение.

3. Совершенствовать профилактическую работу по предупреждению аварийности, проводить глубокий анализ обстоятельств и причин аварийных случаев, разрабатывать и осуществлять конкретные меры по их предупреждению

С целью обеспечения безопасной эксплуатации флота уделять повышенное внимание работе транспортных судов, эксплуатирующихся сверх нормативного срока, осуществлять постоянный контроль за движением этих судов.

С учетом возраста, технического состояния судна, профессиональной подготовки экипажа, полноты материально-технического обеспечения особое внимание уделять подготовке судна, проработке с экипажем условий и особенностей предстоящего рейса по обеспечению безопасности судна в части:

- технического соответствия;
- остойчивости;
- непотопляемости;
- прочности;
- укомплектования экипажа специалистами соответствующей квалификации и в количестве согласно штатному расписанию;
- навигационной проработки рейса, при этом обращать особое внимание на изменения режима плавания, правил захода в территориальные воды, правил плавания в районах разделения движения, в зонах действия систем управления движением судов, использования иностранных навигационных карт только при наличии и изучении корректурных материалов и пособий, применяемых на данной карте.

4. Капитанам судов в своей деятельности руководствоваться положениями и требованиями международных конвенций по охране

человеческой жизни на море, подготовке и дипломированию моряков и несению вахты, Кодекса торгового мореплавания, действующих нормативных и руководящих документов Минтранса, исходя из того, что капитан на основе единоначалия осуществляет свои права и обязанности по управлению судном и обеспечению безопасности людей и судна.

При этом надлежит:

4.1. Сосредоточить усилия свои и командного состава на изучении и обеспечении выполнения международных и национальных правил безопасного плавания судов и перевозки пассажиров, предупреждении и устранении воздействий от непосредственных и сопутствующих причин возникновения аварийных ситуаций, выработке необходимых профилактических мер, освоении наиболее безопасных методов управления судном с использованием современных технических средств навигации и связи;

4.2. Направлять учебу в экипажах на совершенствование моряками практических навыков по освоению судовых технических средств и конструкций, технологических и эксплуатационных особенностей своего судна, его маневренных характеристик, подготовке к борьбе за живучесть судна и спасению людей.

5. Публичное обсуждение проекта обзора результатов обобщения и анализа правоприменительной практики.

Прием предложений и замечаний по проекту обзора результатов обобщения и анализа правоприменительной практики при организации и осуществлении государственного морского и речного контроля (надзора) должностными лицами Южного УГМРН Ространснадзора осуществляется по адресу: 344002, г. Ростов-на-Дону, ул. Шаумяна, д. 65; тел./факс 8(863) 244-04-11, а также путем направления предложений через сайт Управления по адресу [http://http://yugmrn.tu.rostransnadzor.ru//обращения-граждан/электронная-форма-приема-обращений\(Интернет – Приемная\)/](http://http://yugmrn.tu.rostransnadzor.ru//обращения-граждан/электронная-форма-приема-обращений(Интернет-Приемная)/).