

**МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ**

**МТУ Ространснадзора по ДФО (Госморнадзор)**

**ДОКЛАД**

**о правоприменительной практике**

**МТУ Ространснадзора по ДФО (Госморнадзор)**

**за второй квартал 2021 года**

**Владивосток**

**2021**

Оглавление

[Введение 3](#_Toc34908984)

[Статистические данные 4](#_Toc34908985)

[Подконтрольная сфера МТУ Ространснадзора по ДФО (Госморречнадзор) 4](#_Toc34908986)

[Анализ контрольно-надзорных мероприятий 5](#_Toc34908987)

[Анализ плановых мероприятий 5](#_Toc34908988)

[Анализ внеплановых мероприятий 6](#_Toc34908989)

[Часто встречающиеся нарушения обязательных требований 7](#_Toc34908990)

[Информация о нанесенном ущербе 7](#_Toc34908991)

[Классификация (дифференциация) по степени риска 8](#_Toc34908992)

[Перечень нарушений по видам контроля 9](#_Toc34908993)

[Структура административных мер к нарушителям 9](#_Toc34908994)

[Часто встречающиеся нарушения эксплуатации портовых ГТС 10](#_Toc34908995)

[Часто встречающиеся несоответствия лицензионным требованиями 11](#_Toc34908996)

[Причины возникновения нарушений и несоответствий 11](#_Toc34908997)

[Рекомендации подконтрольным субъектам 12](#_Toc34908998)

[Рекомендации в части соблюдения безопасности мореплавания 12](#_Toc34908999)

[Рекомендации в части эксплуатации ГТС 13](#_Toc34909000)

[Рекомендации в части лицензирования 19](#_Toc34909001)

[Примененные меры юридической ответственности 23](#_Toc34909002)

[**Практика рассмотрения административных правонарушений** 24](#_Toc34909003)

[Анализ практики составления протоколов 24](#_Toc34909004)

[Анализ практики рассмотрения дел 24](#_Toc34909005)

[Практика обжалования решений, действий (бездействия) контрольно-надзорного органа 25](#_Toc34909006)

[Предостережения о недопустимости нарушения ОТ 25](#_Toc34909007)

[Профилактические мероприятия 27](#_Toc34909008)

[Возможность обсуждения доклада 30](#_Toc34909009)

# Введение

Доклад о правоприменительной практике МТУ Ространснадзора по ДФО (Госморнадзор) за второй квартал 2021 года подготовлен в рамках реализации статьи 46. Федерального закона от 31 июля 2020 года N 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации", пункта 4.3. паспорта ведомственного приоритетного проекта Федеральной службы по надзору в сфере транспорта «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации».

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 398 "Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта" и Положением о Межрегиональном территориальном управлении Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу, утвержденному Приказом Ространснадзора от 26.03.2021 № 135-369фс, МТУ Ространснадзора по ДФО (Госморнадзор) осуществляет функции по контролю и надзору за соблюдением законодательства Российской Федерации, международного законодательства в области судоходства и мореплавания, эксплуатации портовых и судоходных гидротехнических сооружений на морском транспорте в пределах границ своей зоны ответственности.

# Статистические данные

## Подконтрольная сфера МТУ Ространснадзора по ДФО (Госморнадзор)

**В зону ответственности** входят: внутренние морские воды и территориальное море, включая акватории морских портов, морских грузовых терминалов, примыкающих к материковому побережью и островам Российской Федерации в Тихом океане, от границы между Российской Федерации и Корейской Народно-Демократической Республикой (на юге) до морского порта Певек включительно (на севере).

**Под государственным надзором** понимается деятельность уполномоченных органов государственной власти, направленная на предупреждение, выявление и пресечение нарушений юридическими лицами (индивидуальными предпринимателями) требований, установленных Федеральным законом от 31.07. 2020 года N 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации", 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
* систематическое наблюдение за исполнением обязательных требований,
* анализ и прогнозирование состояния исполнения обязательных требований при осуществлении деятельности юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями.

## Анализ контрольно-надзорных мероприятий

|  |
| --- |
|  |

Показатели контрольно-надзорной деятельности МТУ Ространснадзора по ДФО (Госморнадзор) за второй квартал показаны в сравнении с показателями работы ДВУ Госморнадзора за аналогичный период предшествующего года. К основным показателям относятся: количество плановых и внеплановых проверок, проверок с выявленными нарушениями, количество собственно выявленных нарушений и принятых по ним административных мер и суммами наложенных и взысканных штрафов.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Период** | **2020** | **2021** |  |
| Проведено проверок | Январь-июнь | 25 | 122 |  |
| - Плановых | Январь-июнь | 14 | 67 |  |
| - Внеплановых | Январь-июнь | 11 | 55 |  |
| Проверок с выявленными нарушениями | Январь-июнь | 12 | 48 |  |
| - Плановых | Январь-июнь | 7 | 34 |  |
| - Внеплановых | Январь-июнь | 5 | 14 |  |
| Выявлено правонарушений | Январь-июнь | 23 | 61 |  |

### Анализ плановых мероприятий

Анализ, проведенный по результатам плановых проверок за отчетный период в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, показал следующее.

Число плановых проверок, в ходе которых были выявлены нарушения обязательных требований, в текущем году осталось практически на прежнем уровне с 50% и 51%, но при этом количество проверок возросло с 14 до 67.

Стабильный показатель числа компаний с нарушениями объясняется следующим обстоятельством. В связи с переходом на риск-ориентированное планирование и включением в план текущего года включены субъекты малого предпринимательства, которые последние не подвергались проверкам в течение нескольких лет, а некоторые не проверялись с момента образования. Отсутствие взаимодействия с надзорными органами привело к пренебрежению нормативными требованиями в области безопасности мореплавания и эксплуатации портовых гидротехнических сооружений.

Следует отметить, что ДВУ Госморнадзора при любом взаимодействии с поднадзорными организациями и индивидуальными предпринимателями проводит разъяснительную работу в части проверочных процедур и исполнения обязательных требований.

### Анализ внеплановых мероприятий

Отмечен кратный рост числа внеплановых проверок с 11 до 55, при одновременном снижении числа проверок с нарушениями. Данный фактор управление отмечает как положительный: требовательность надзорного органа по устранению выявленных недостатков остаются на прежнем высоком уровне.

С учетом того, что внеплановые проверки это в первую очередь проверки по исполнению ранее выданных предписаний, следует отметить, что это является показателем того, как руководители компаний понимают важность устранения выявленных надзорным органом нарушений.

# Часто встречающиеся нарушения обязательных требований

Типовые нарушения обязательных требований: нарушение правил плавания; пожарной безопасности на судах торгового мореплавания; невыполнение предписаний органа надзора; нарушение лицензионных требований на морском транспорте; нарушение "Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ,.несоответствие портовых 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», несоблюдение Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности" от 04.05.2011 N 99-ФЗ. Значительную часть правонарушений составляет статья 11.13 - «Нарушение правил выпуска судна в плавание …».

## Информация о нанесенном ущербе

Ущербом в рамках данного доклада следует считать среднее количество времени, выделяемое предприятием для работы с органами контроля. Данный показатель определяется как суммарное время в днях и часах из актов проверки, поделенной на количество проверок. За отчетный период показатели составили 3,7 и 11.2 соответственно. Снижение времени вызвано использованием инспекторским составом управления при подготовке к проверке информационных ведомственных систем, включая программный комплекс НАДЗОР. Деятельность надзорного органа по проверочным операциям без взаимодействия с подконтрольным субъектом осуществляется вне рамок плановой проверки.

Изменению среднего времени вызвано также тотальным применением при плановых проверках чек-листов, которые Управление использует, начиная с 2019 года. Проверочные листы (списки контрольных вопросов), применяемые при осуществлении федерального государственного транспортного надзора в области торгового мореплавания в отношении юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, использующих суда морского транспорта и аналогичные листы в отношении эксплуатантов ГТС утверждены приказами Ространснадзора от 13.09.2017 № ВБ-881фс и ВБ-882фс. Формы проверочных листов размещены на сайте Ространснадзора.

## Классификация (дифференциация) по степени риска

Постановлением Правительства РФ от 17 февраля 2018 г. N 173 "О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам осуществления федерального государственного транспортного надзора и федерального государственного контроля (надзора) в области обеспечения транспортной безопасности" в «Положение о федеральном государственном транспортном надзоре» внесены изменения, обязывающие согласно ст. 6.3. осуществлять отнесение деятельности субъектов надзора к категориям риска в соответствии с установленными критериями.

 Отнесение деятельности субъектов надзора к категориям риска осуществляется решением руководителя территориального органа Федеральной службы по надзору в сфере транспорта либо лица, исполняющего его обязанности, по месту нахождения субъекта надзора в соответствии с критериями отнесения деятельности в области транспорта к определенной категории риска.

Степень риска, присвоенная предприятию, влияет на периодичность проведения плановых проверочных мероприятий.

Отнесение компании к какой-либо группе напрямую зависит от аварийности на ее судах и количества штрафов в отношении организации. Так, например если за предшествующие три года в отношении компании или ее работников возбуждено 15 и более административных дел, то данный субъект при категорировании попадает в категорию среднего риска, не имея при этом в своем активе аварийности.

# Перечень нарушений по видам контроля

### Структура административных мер к нарушителям

Наиболее часто встречающимися административными правонарушениями со стороны судоходных компаний явились:

* нарушение судоводителем или иным лицом, управляющим судном (в т.ч. и маломерным, осуществляющим торговое мореплавание) 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 (ст. 11.7 КоАП РФ). За отчетный период по данной статье вынесено 41 постановление из них 37 капитанами морских портов и транспортной прокуратурой;
* нарушение требований пожарной безопасности на морском транспорте (ст. 11.16 КоАП РФ) - 17 постановлений, 15 вынесенных капитанами портов и транспортной прокуратурой;
* нарушение правил выпуска судна в плавание или допуск к управлению судном лиц, не имеющих соответствующего диплома (свидетельства, удостоверения) либо находящихся в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 11.13 КоАП РФ). За указанные правонарушения составлено 7 постановлений, все инспекторами ДВУ Госморнадзора, несмотря на то, что капитаны портов вправе применять санкции к экипажу по данной статье;
* невыполнение в срок законного предписания органа, осуществляющего государственный надзор - 13 протоколов;
* нарушения Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, утв. постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 №620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта» (ст. 14.43 КоАП РФ) - 22 постановления.

### Часто встречающиеся нарушения эксплуатации портовых ГТС

К наиболее распространенным нарушениям Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, утвержденного соответственно постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта», можно отнести следующие (ст. 14.43 КоАП РФ):

* повреждение конструкции гидротехнических сооружений;
* отсутствие или повреждение швартовых и отбойных устройств;
* отсутствие нумерации швартовых устройств;
* повреждение или отсутствие колесотбойного бруса;
* отсутствие обозначенных границ причалов и схем эксплуатационных нагрузок;
* нарушение установленного режима эксплуатации и назначения причалов;
* недолжная оснащённость техническими средствами мониторинга и документирования швартовных и грузовых операций объектов инфраструктуры морского транспорта, на которых осуществляется перегрузка опасных грузов, в том числе нефтепродуктов.

### Часто встречающиеся несоответствия лицензионным требованиями

(при перевозке морским транспортом опасных грузов, пассажиров, осуществлении буксировочной деятельности или погрузочно-разгрузочной деятельности):

* осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией (ч.3 ст. 14.1.2 КоАП РФ);
* отсутствие правоустанавливающих документов на объекты;
* отсутствие судовых документов;
* отсутствие должностного лица, ответственного за безопасность мореплавания
* отсутствие у этого должностного лица удостоверения об аттестации на право занятия должности

## Причины возникновения нарушений и несоответствий

**При анализе условий**, способствовавших совершению административному правонарушению можно выделить следующие:

* отсутствие системы контроля за деятельностью работников предприятия со стороны руководства;
* ненадлежащее отношение берегового и судового персонала к исполнению своих должностных обязанностей;
* незнание и несоблюдение требований обязательных нормативных требований участниками торгового мореплавания;
* недостаточное применение капитанами морских портов такой меры, как приостановка действия диплома в случаях, предусмотренных ст. 54 КТМ.

Применение мер надзорного реагирования к непосредственным нарушителям обязательных требований, выявленных в результате мониторинга государственных информационных систем, подтвердило свою эффективность. Так, за текущий период в зоне ответственности Управления 7 судам было отказано в выходе из порта, тогда как в аналогичный период 2019 года, таких случаев было 22. Количество нарушений с 256 снизилось до 65 соответственно. Приведенные показатели подчеркивают значение в торговом мореплавании «человеческого фактора».

# Рекомендации подконтрольным субъектам

Соблюдение обязательных нормативных требований
- международные соглашения РФ;
- Кодекс торгового мореплавания;
- Технический регламент, утв. Постановлением Правительства РФ № 620;
- ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений»;
- ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности".

В случае выявления несоответствий ДВУ Госморнадзора направляет подконтрольным субъектам в установленном законом порядке предписания или предостережения.

Проведение профилактических публичных слушаний в виде доклада с руководством по соблюдению нормативных требований осуществляется я в рамках упомянутых рекомендаций.

### Рекомендации в части соблюдения безопасности мореплавания

Выдача рекомендаций подконтрольным организациям в части соблюдения требований безопасности мореплавания осуществляется в рамках проверочных мероприятий, проведении рейдовых осмотров в соответствии с законодательством, применения административных санкций. В каждом из перечисленных случаев инспекторами Управления проводится разъяснительная работа с должностными лицами о принятии мер для устранения условий, приведших к нарушению и недопущения таковых в дальнейшей деятельности.

Помимо контрольно-надзорных видов деятельности в функционал Управления входит расследование морских транспортных происшествий в своей зоне ответственности согласно Порядку расследования аварий и инцидентов на море (ПРАИМ-2013). По результатам расследования судовладельцу направляется ряд рекомендаций и истребуется план мероприятий с подтверждением о принятых мерах по предотвращению аварийных случаев в будущем.

Управлением в рамках профилактики нарушений безопасности мореплавания систематически осуществляется научно-популярная деятельность с участием в конференциях различного уровня в предметном направлении, а также публикаций в ведомственных изданиях.

Отчеты о применении мер административного характера еженедельно размещаются на сайте Управления.

### Рекомендации в части эксплуатации ГТС

В силу положения статьи 1 Федеральный закон от 21 июля 1997 г. № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений» (далее - Федеральный закон № 117-ФЗ) Федеральный закон распространяется на гидротехнические сооружения, которые указаны в статье 3 настоящего Федерального закона и повреждения которых могут привести к возникновению чрезвычайной ситуации.

Преамбулой данного Федерального закона установлено, что настоящий Федеральный закон регулирует отношения, возникающие при осуществлении деятельности по обеспечению безопасности при проектировании, строительстве, капитальном ремонте, вводе в эксплуатацию, эксплуатации, реконструкции, восстановлении, консервации и ликвидации гидротехнических сооружений, устанавливает обязанности органов государственной власти, собственников гидротехнических сооружений и эксплуатирующих организаций по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений.

Согласно статье 3 Федерального закона № 117-ФЗ гидротехнические сооружения это плотины, здания гидроэлектростанций, водосбросные, водоспускные и водовыпускные сооружения, туннели, каналы, насосные станции, судоходные шлюзы, судоподъемники: сооружения, предназначенные для защиты от наводнений, разрушений берегов и дна водохранилищ, рек; сооружения (дамбы), ограждающие хранилища жидких отходов промышленных и сельскохозяйственных организаций; устройства от размывов на каналах, а также другие сооружения, здания, устройства и иные объекты, предназначенные для использования водных ресурсов и предотвращения негативного воздействия вод и жидких отходов, за исключением объектов централизованных систем горячего водоснабжения, холодного водоснабжения и (или) водоотведения, предусмотренных Федеральным законом от 7 декабря 2011 г. № 416-ФЗ «О водоснабжении и водоотведении».

Перечень гидротехнических сооружений, указанный в названной статье, не является исчерпывающим. По смыслу закона к гидротехническим сооружениям относятся любые сооружения, предназначенные для использования водных ресурсов и предотвращения негативного воздействия вод и жидких отходов. Об этом свидетельствует сложившаяся надзорная и судебная практика (постановление Первого арбитражного апелляционного суда от 6 сентября 2017 г. по делу № А43-30317/2016, Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 13 декабря 2017 г. № Ф01-5596/17 по делу № А43-30317/2016, Определение Верховного Суда РФ от 18 апреля 2018 г. № 301-КГ18-3210 и др. судебные акты).

Так, в соответствии с пунктом 3 статьи 1 Водного кодекса Российской Федерации (далее - ВК РФ) водные ресурсы это поверхностные и подземные воды, которые находятся в водных объектах и используются или могут быть использованы.

В силу положений ч. 2 и 3 статьи 47 ВК РФ поверхностные водные объекты используются, в том числе, для плавания и стоянки судов, эксплуатации гидротехнических сооружений, проведения дноуглубительных и других работ на территории морского порта или в акватории речного порта, а также работ по содержанию внутренних водных путей Российской Федерации

В пункте 3.2. Свод правил СП 58.13330.2012 "СНиП 33-01-2003. Гидротехнические сооружения. Основные положения" Актуализированная редакция СНиП 33-01-2003 (утв. Приказом Министерства регионального развития РФ от 29 декабря 2011 г. N 623) установлено, что гидротехнические сооружения: Сооружения, подвергающиеся воздействию водной среды, предназначенные для использования и охраны водных ресурсов, предотвращения вредного воздействия вод, в том числе загрязненных жидкими отходами, включая плотины, здания гидроэлектростанций (ГЭС), водосбросные, водоспускные и водовыпускные сооружения, туннели, каналы, насосные станции, судоходные шлюзы, судоподъемники, доки; сооружения, предназначенные для защиты от наводнений и разрушений берегов морей, озер и водохранилищ, берегов и дна русел рек; струенаправляющие и оградительные сооружения; сооружения (дамбы), ограждающие золошлакоотвалы и хранилища жидких отходов промышленных и сельскохозяйственных организаций; набережные, пирсы, причальные сооружения портов; сооружения систем технического водоснабжения, системы гидротранспорта отходов и стоков, подачи осветленной воды, устройства защиты от размывов на каналах, сооружения морских нефтегазопромыслов.

В пункте 3.2.2. «ГОСТ Р 54523-2011 Национальный стандарт Российской Федерации. Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния», утвержденного и введенного в действие Приказом Росстандарта от 25 ноября 2011 г. № 600-ст (далее - ГОСТ Р 54523-2011), установлено, что портовые гидротехнические сооружения - инженерно-технические сооружения (причалы, рейдовые перегрузочные комплексы, оградительные, берегоукрепительные и судоподъемные сооружения, а также подходные каналы и акватории, подводные сооружения, созданные в результате проведения дноуглубительных работ), расположенные на территории и (или) акватории порта, взаимодействующие с водной средой и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания, стоянки и обслуживания судов, грузопереработки и обслуживания пассажиров.

Причал - это устройство или сооружение, предназначенное для стоянки, обработки и обслуживания судов (пункт 3.3.1 ГОСТ Р 54523-2011).

Согласно абзацу 1 статьи 2 Федерального закона № 117-ФЗ законодательство о безопасности гидротехнических сооружений состоит из настоящего Федерального закона и принимаемых в соответствии с ним законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

Согласно подпункту «в» пункта 5 Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 620, (далее - Технический регламент) к объектам технического регулирования относятся объекты морского транспорта, выпущенные в обращение на территории Российской Федерации, включающие объекты инфраструктуры морского транспорта, включающие причалы и рейдовые перегрузочные комплексы.

В соответствии с п. 183 Технического регламента эксплуатирующие организации объектов инфраструктуры морского транспорта должны обеспечить выполнение требований безопасности их эксплуатации, в том числе, обследование такого объекта аккредитованным испытательным центром.

Согласно требованию абзаца 2 пункта 7 Положения о декларировании безопасности гидротехнических сооружений. утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 1998 г. № 1303, в случае, если участниками обследования установлено, что возможные повреждения гидротехнических сооружений не приведут к возникновению чрезвычайной ситуации, декларирование безопасности таких гидротехнических сооружений не проводится, сведения о них не вносятся в Российский регистр гидротехнических сооружений и разрешение на эксплуатацию гидротехнического сооружения не требуется.

Форма акта преддекларационного обследования судоходных и портовых гидротехнических сооружений, составленного участниками обследования, установлена приказом Минтранса России от 3 августа 2016 г. № 224 (Зарегистрировано в Минюсте России 29 августа 2016 г. № 43472).

Форма декларации безопасности гидротехнического сооружения установлена приказом Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении формы декларации безопасности судоходных гидротехнических сооружений» от 3 ноября 2015 г. № 324 и приказом Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору «Об утверждении формы декларации безопасности гидротехнических сооружений (за исключением судоходных гидротехнических сооружений)» от 2 июля 2012 г. № 377.

Пунктом 2 статьи 3 Федерального закона 3 июля 2016 г. № 255-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности гидротехнических сооружений» предусмотрено, что в случае, если сведения о гидротехническом сооружении не внесены в Российский регистр гидротехнических сооружений и (или) не обновлены в Российском регистре гидротехнических сооружений с присвоением гидротехническому сооружению соответствующего класса, плановые проверки в отношении такого гидротехнического сооружения проводятся с периодичностью не чаще чем один раз в течение одного года.

Класс гидротехнического сооружения присваивается в порядке, регламентированном Постановлением Правительства Российской Федерации «О классификации гидротехнических сооружений» от 2 ноября 2013 г. № 986.

Вместе с тем, периодичность проведения плановых проверок гидротехнических сооружений, прошедших процедуру внесения в Российский регистр гидротехнических сооружений с присвоением класса гидротехническому сооружению, осуществляется с периодичностью, установленной статьей 13 Федерального закона № 117-ФЗ:

в отношении гидротехнических сооружений I или II класса - не чаще чем один раз в течение одного года;

в отношении гидротехнических сооружений III класса - не чаще чем один раз в течение трех лет.

в отношении гидротехнических сооружений IV класса плановые проверки не проводятся.

В соответствии с частью 2 статьи 21 Федерального закона № 117-ФЗ гидротехнические сооружения, которые находились в эксплуатации при вступлении в силу Федерального закона № 117-ФЗ, вносятся в Российский регистр гидротехнических в безусловном порядке без представления деклараций безопасности гидротехнических сооружений.

Гидротехнические сооружения, введенные в эксплуатацию после вступления Федерального закона № 117-ФЗ, вносятся в Российский регистр гидротехнических в соответствии со статьей 7 Федерального закона № 117-ФЗ, частью 3 постановления Правительства Российской Федерации от 23 мая 1998 г. № 490 «О порядке формирования и ведения Российского регистра гидротехнических сооружений» после утверждения декларации безопасности гидротехнического сооружения или после утверждения декларации в составе проектной документации.

Внесение сведений по судоходным и портовым гидротехническим сооружениям осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта.

Состав, форма представления сведений о гидротехническом сооружении, необходимых для формирования и ведения Российского регистра гидротехнических сооружений, и правила ее заполнения установлены приказом Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору от 25 апреля 2016 г. № 159 «Об утверждении состава, формы представления сведений о гидротехническом сооружении, необходимых для формирования и ведения Российского регистра гидротехнических сооружений, и правил ее заполнения», зарегистрированного в Минюсте России 30 мая 2016 г. № 42345.

В соответствии с частью 1 статьи 2 Федерального закона от 9 июля 2018 г. № 271-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам подтверждения компетентности работников опасных производственных объектов, гидротехнических сооружений и объектов электроэнергетики» порядок проведения аттестации по вопросам безопасности гидротехнических сооружений, категории работников, проходящих такую аттестацию, случаи проведения внеочередной аттестации и категории работников, проходящих аттестацию в аттестационных комиссиях, формируемых федеральными и территориальными органами исполнительной власти устанавливает Правительство Российской Федерации.

Федеральный закон от 29 июля 2018 г. № 271-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам подтверждения компетентности работников опасных производственных объектов, гидротехнических сооружений и объектов электроэнергетики» вступает в силу с 1 января 2019 г.

### Рекомендации в части лицензирования

(МР-1, МР-2, МТ-3, МР-4)

Рекомендации в части исполнения лицензионных требований находятся в стадии разработки в связи с вступлением в силу нового законодательства о лицензировании.

# Примененные меры юридической ответственности

Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий федеральный государственный транспортный надзор, рассматривает дела об административных правонарушениях, перечисленные статьей 23.36 Кодекса об административных правонарушениях (КоАП РФ). Рассматривать дела об административных правонарушениях от имени ДВУ Госморнадзора в соответствии с требованиями данной статьи, вправе:

Начальник Управления, его заместители, иные должностные лица федерального органа исполнительной власти, осуществляющего федеральный государственный транспортный надзор, уполномоченные на осуществление федерального государственного транспортного надзора (государственные транспортные инспектора), - об административных правонарушениях, предусмотренных частью 1 статьи 6.24, статьями 6.25, 8.22, 8.23, 11.6, 11.7, 11.8 - 11.11, 11.13, частью 2 статьи 11.14, частью 1 статьи 11.14.3, статьями 11.15, 11.16, частью 5 статьи 11.17, статьей 11.31, частями 1 и 2 статьи 14.43, статьями 14.44 - 14.46, 14.47, 14.48, частью 2 статьи 19.22 КоАП РФ.

### Профилактические мероприятия

Такая форма как предостережение является достаточно эффективным инструментом предотвращения правонарушений. Управление намерено в дальнейшем использовать и совершенствовать подобные меры в надзорной деятельности.

Целями проведения профилактических слушаний с подконтрольной сферой являются:

* обеспечение единства практики применения органами государственного 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;
* предупреждения нарушений юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями обязательных требований, устранения причин, факторов и условий, способствующих нарушениям обязательных требований;
* 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.

Профилактика правонарушений осуществляется на основе следующих принципов:

- приоритет прав и законных интересов человека и гражданина при осуществлении профилактики правонарушений;

- законность;

- обеспечение системности и единства подходов при осуществлении профилактики правонарушений;

- открытость, непрерывность, последовательность, своевременность, объективность, достаточность и научная обоснованность принимаемых мер профилактики правонарушений;

- компетентность при осуществлении профилактики правонарушений;

- ответственность субъектов профилактики правонарушений и их должностных лиц за обеспечение прав и законных интересов человека и гражданина.

**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.

**Состояние аварийности в подконтрольной сфере**.

Анализ причин аварийности за тот же период показывает, что в основе большинства происшествий, отказов и поломок лежит нарушение судовым персоналом обязательных требований.

По каждому случаю проведено расследование, по результатам выработаны рекомендации, направленные на предупреждение аварийности в будущем.

Среди основных предпосылок аварийности можно выделить:

нарушение правил плавания; ненадлежащая проработка рейса; неверная оценка гидрометеообстановки; отсутствие контроля за грузовыми операциями; несоблюдение сроков технического обслуживания судна и его технических средств; несоблюдение правил пожарной безопасности.

Руководителям судоходных компаний настоятельно рекомендуется обратить внимание на своевременность проведения планового обслуживания флота и на работу с кадрами.

Службам капитанов портов следует уходить от формального подхода к выпуску судна из порта.

# Возможность обсуждения доклада

Плановые публичные обсуждения в очном формате в 2021 году не проводились в рамках принятия антипандемийных мер, однако доклады о правоприменении размещаются на официальном сайте Управления в соответствии с графиком.

Управление предлагает всем судовладельцам, особенно владельцам аварийных судов, ознакомиться с докладами дистанционно, считая, что такая форма взаимодействия будет способствовать повышению безопасности мореплавания. На сайте работает канал обратной связи, через который можно направлять вопросы и предложения по докладу.

Все поступившие вопросы и предложения анализируются, по ним готовятся обобщенные или конкретные ответы, которые выкладываются на сайте Управления и используются в последующих публичных мероприятиях.

**Предложения поступившие по результатам предыдущих докладов**

Предложение. **Добавить обзор новых морских законопроектов**

Изменения в морском законодательстве, вступившие в силу, включаются во вторую часть профилактических слушаний - Руководство по соблюдению обязательных требований, дающее разъяснение, какое поведение является правомерным, а также разъяснение новых требований нормативных правовых актов. Что касается проектов нормативных актов: Управление таких обзоров на публичном уровне не производит, т.к. между проектом и утвержденным нормативным актом большая дистанция, как во времени, так и по содержанию. Кроме того, после появления закона возникают подзаконные акты, сильно влияющие на практику правоприменения. Делать обзор законопроектов - значит предлагать какой-либо прогноз и тем самым вмешиваться в хозяйственную деятельность поднадзорных предприятий, что в полномочия Управления не входит.

Предложение. **При очередных слушаниях более подробно рассмотреть результаты реформы КНД в части риск-ориентированного подхода.**

Начиная с 2019 года плановые проверки осуществляются в рамках риск-ориентированного подхода. Как уже указано ранее в докладе периодичность плановых проверок зависит от количества нарушений нормативных требований. Чем эти показатели выше, тем короче промежуток между проверками. Предварительный анализ подтверждает целесообразность применение риск-ориентированного подхода к контрольно-надзорной деятельности.

Предложение. **Почтовый обмен корреспонденцией заменить на электронный в полном объеме**

Управление активно использует электронный документооборот в делопроизводстве в случаях, когда не требуется документа в твердой копии. Переход на электронный документооборот происходит, возможно, не так быстро, как хотелось бы. С другой стороны - далеко не все поднадзорные организации готовы на текущий момент перейти на такую форму общения. Некоторые даже не имеют официальной электронной почты в государственных информационных системах.