

**МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

**ПО ЮЖНОМУ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ**

# ПУБЛИЧНОЕ ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ НАДЗОРНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ И ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ РОСТРАНСНАДЗОРАПО ЮЖНОМУ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ (ГОСЖЕЛДОРНАДЗОР)

# ДОКЛАД

# «О РЕЗУЛЬТАТАХ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ЮЖНОМУ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ (ГОСЖЕЛДОРНАДЗОР) ЗА 8 МЕСЯЦЕВ 2025 ГОДА» ПО ДНР, ЛНР, ЗАПОРОЖСКОЙ и ХЕРСОНСКОЙ ОБЛАСТЯМ»

# г. Донецк

# 2025

1. **Основные положения**

Настоящий доклад составлен в целях реализации пункта 4.3 паспорта ведомственного приоритетного проекта Федеральной службы по надзору в сфере транспорта на основании Методических рекомендаций по организации и проведению публичных обсуждений результатов правоприменительной практики, Распоряжения руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта В.Ф. Басаргина от 30 марта 2017 года №ВБ-112-р(фс) «О проведении публичного обсуждения результатов правоприменительной практики Федеральной службы по надзору в сфере транспорта».

*Целями 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);
* повышение результативности и эффективности контрольно - надзорной деятельности.

*Задачами анализа правоприменительной практики являются:*

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

1. **Задачи и функции.**

Задачами Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Южному федеральному округу(далее – Управление) являются:

контроль (надзор) за соблюдением контролируемыми лицами, осуществляющими деятельность в сфере железнодорожного транспорта, обязательных требований, установленных техническими регламентами Таможенного союза, федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, а также оценка исполнения решений, принятых по результатам профилактических и (или) контрольно-надзорных мероприятий в области:

- безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

- пожарной безопасности железнодорожного подвижного состава;

-обеспечения доступности для инвалидов объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожного подвижного состава и предоставляемых услуг;

- лицензирования отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте, в том числе оценка соискателя лицензии и лицензиата лицензионным требованиям;

- соблюдения требований технических регламентов Таможенного союза к продукции железнодорожного назначения;

- соответствия установленным требованиям функциональных подсистем единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в сфере железнодорожного транспорта;

- исполнения перевозчиком обязанности страховать свою гражданскую ответственность за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозках;

- организация экзаменов и выдача, по результатам их успешной сдачи, свидетельств на право управления курсирующими по железнодорожным путям локомотивами, мотор-вагонным подвижным составом и (или) специальным самоходным подвижным составом, а также ведение реестра выданных свидетельств.

В соответствии с требованиями ст. 21 Федерального закона от 31.07.2020 №248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации" федеральный государственный контроль (надзор) в области железнодорожного транспорта осуществляется на основе управления рисками причинения вреда (ущерба). В зависимости от риска причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям определяется выбор профилактических мероприятий и контрольных (надзорных) мероприятий, их содержание, интенсивность и результаты.

Управление рисками причинения вреда осуществляется на основе риск-ориентированного подхода.

Постановлением Правительства РФ от 25.06.21 №991«О федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта» установлены перечень объектов государственного контроля (надзора) и критерии отнесения их к категориям риска причинения вреда. Каждому контролируемому лицу, осуществляющему деятельность на железнодорожном транспорте на поднадзорной Управлению территории, присвоена определенная категория риска (чрезвычайно высокий, высокий, значительный, средний, умеренный или низкий риск).

Плановые контрольные (надзорные) мероприятия в отношении объектов контроля в зависимости от присвоенной категории риска проводятся со следующей периодичностью:

а) чрезвычайно высокий риск – проводится проверка 1 раз в год;

б) высокий риск – проводиться документарная или выездная проверка 1 раз в 2 года;

в) значительный риск – проводиться документарная или выездная проверка 1 раз в 3 года;

г) средний риск – проводиться инспекционный визит 1 раз в 3 года;

д) умеренный риска - проводиться инспекционный визит 1 раз в 5 лет.

В отношении объектов контроля, отнесенных к категории низкого риска, плановые контрольные (надзорные) мероприятий не проводятся.

Постановлением Правительства РФ от 10 марта 2022 №336 "Об особенностях организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля" установлено до 2030 года ограничение по формированию ежегодных планов проведения КНМ. В план проверок разрешено включать только объекты контроля, которые отнесены к «ЧРЕЗВЫЧАЙНО ВЫСОКОЙ» И «ВЫСОКОЙ» категориям риска.

С 06 мая 2024 г. № 113 вступил в силу Приказ Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении перечня индикаторов риска нарушения обязательных требований при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области железнодорожного транспорта». Согласно приказов Министерства транспорта Российской Федерации от 27.09.2024 г. № 338, а также от 03.04.2025 г. № 117, внесены изменения дополнения в приказ № 113, добавлены три пункта, 20-й, 21-й и 22-й:

- выявление двух случаев столкновения железнодорожного подвижного состава с транспортным средством (не повлекших крушений и аварий), произошедших на одном и том же железнодорожном переезде, принадлежащем контролируемому лицу, осуществляющему деятельность по эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, в течение трех лет со дня выявления первого случая такого столкновения;

- выявление двух случаев столкновения железнодорожного подвижного состава с транспортным средством (не повлекших крушений и аварий), произошедших на одном и том же железнодорожном переезде, принадлежащем контролируемому лицу, осуществляющему деятельность по эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, в течение пяти лет со дня выявления первого случая такого столкновения;

- выявление двух случаев травмирования граждан, произошедших на одном и том же пешеходном переходе через железнодорожные пути общего пользования, принадлежащем контролируемому лицу, осуществляющему деятельность по эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, в течении года со дня выявления первого случая такого травмирования.

**3. Результаты контрольно-надзорной деятельности за 8 месяцев 2025 г.**

Работниками Управления за 8 месяцев 2025 г. проведено 2 контрольных (надзорных) мероприятия, по вопросам обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а именно:

- 1 внеплановая выездная проверка (по индикаторам риска), в отношении Филиала № 2 «ЕМЗ» ООО «ЮГМК Донецк», по результатам которой выявлено 590 нарушений, в том числе 146 нарушений, требующие применения запретных мер, выдано 1 предписания об устранении нарушений;

- 1 внеплановая выездная проверка (по индикаторам риска), в отношении Филиала № 1 ООО «Химстилинвест», по результатам которой выявлено 120 нарушений, в том числе 89 нарушений, требующие применения запретных мер, выдано 1 предписания об устранении нарушений.

Проведено 453 выездных обследования объектов контроля на железнодорожном транспорте. В ходе выездных обследований осмотрено 6729 объектов контроля, из них 3754 единиц подвижного состава и 2975 объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (вокзалы, платформы, жд. переезды, остановочные площадки, пешеходные переходы, мосты и другие искусственные сооружения), всего выявлено 8146 нарушений.

Всего по результатам проведенных выездных обследований контролируемым лицам направлено 590 предостережений о недопустимости нарушения обязательных требований законодательства.

Проведено 43 наблюдения за соблюдением обязательных требований (мониторинг безопасности), всего выявлено 1886 нарушений. По результатам проведенных мониторингов безопасности контролируемым лицам направлено 43 предостережения.

Инспектора Управления участвовали 70 раз в качестве специалистов в проверочных мероприятиях транспортных прокуратур по вопросам соблюдения требований действующего законодательства в области обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, всего выявлено 1628 нарушений.

В рамках проведения комиссионных осмотров железнодорожных переездов с 01.04.2025 г. по 01.07.2025 г. обследовано 368 железнодорожных переездов владельца инфраструктуры ФГУП «Железные дороги Новороссии» и 140 железнодорожных переездов владельцев железнодорожных путей необщего пользования. Выявлено 1267 нарушений на железнодорожных переездах общего пользования и 796 нарушений на железнодорожных переездах необщего пользования.

3.1 Типовые нарушения обязательных требований.

*Основными причинами нарушений, допущенных контролируемыми лицами в области обеспечения безопасности движения железнодорожного транспорта послужили:*

а) отсутствие систематического надзора за комплексом сооружений пути и путевых устройств и не содержание их в состоянии, гарантирующем безопасное и бесперебойное движение, выражающееся в наличии рельсовых стыковых зазоров более 35 мм; наличии по рельсовым стыкам, имеющим по рабочей поверхности и боковой грани головки рельсов горизонтальных и вертикальных ступеней более 5 мм; несоблюдение гарантийных расстояний между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм; наличии на стрелочных переводов уширения колеи более 1546 мм и сужения менее 1512 мм; наличие на звеньевом пути зазоров между рельсом и подкладкой, при которых подошва рельса оказывается выше реборд подкладок с наружной стороны на 5 шпалах и более; замыкания остряков стрелки при закладке между прижатым остряком и рамным рельсом шаблона толщиной 4 мм и более;

б) несоблюдение требований содержания железнодорожных переездов владельцем инфраструктуры, выражающееся в отсутствии или недостаточности освещение железнодорожного переезда; отсутствии световой и звуковой сигнализации; ямочности дорожного покрытия между железнодорожными путями; отсутствии дорожных знаков движения «Однопутная», «Многопутная железная дорога» и знаков «Стоп»; отсутствии направляющих сигнальных столбиков; наличие ямочности дорожного покрытия между железнодорожными путями и внутри колеи; наличие дефектности плит железобетонного настила; отсутствии окраски брусьев автоматических шлагбаумов светоотражающей краской и наличия светоотражающих элементов; отсутствии указателей и предупредительных надписей на пешеходном переходе через железнодорожный переезд, а также установки стоек автоматических шлагбаумов на расстоянии менее 0,75 м от края проезжей части автомобильной дороги;

в) отсутствие контроля со стороны владельца пути необщего пользования за технической документацией и локальных нормативных актов на железнодорожные пути необщего пользования и поддержанием её в актуальном состоянии. Расхождение технической документации с фактическим обустройством железнодорожного пути необщего пользования;

г) несвоевременное направление владельцами путей необщего пользования информации о транспортных происшествиях, произошедших на их путях, некачественное расследование владельцами путей необщего пользования сходов с рельс колесных пар железнодорожного подвижного состава.

Лицензирование на железнодорожном транспорте.

С 14.03.2022 года осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте и деятельности по перевозке железнодорожным транспортом опасных грузов не требует получение лицензии. Лицо, планирующее осуществлять указанные виды деятельности, уведомляет Ространснадзор о начале их осуществления в соответствии со статьей 8 Федерального закона от 26.12.2008 №294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора)».

С 31.05.2024 года Уведомление представляется юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем в Ространснадзора только посредством [Единого портала](https://www.gosuslugi.ru/) государственных и муниципальных услуг.

Перевозка опасных грузов на железнодорожном транспорте.

Ежегодно в Управление поступает обращения о некачественно нанесенных знаках опасности грузоотправителями (частично отклеены, многослойное на несение знаков опасности).

В соответствии с Правилами перевозки опасных грузов на каждую единицу железнодорожного подвижного состава, в котором перевозятся опасные грузы, должны быть нанесены знаки опасности, которые должны сохраняться на подвижном составе на весь период перевозки. Не допускается частичная утрата (отклеивание) и полная утрата нанесенных знаков опасности.

Согласно разъяснениям Минтранса России (письмо от 05.08.2021г. №ДЧ/19198-ис) грузоотправителям рекомендуется использовать знаки опасности, изготовленные в соответствии с ГОСТ Р 57479-2017. Использование грузоотправителями знаков опасности не надлежащего качества, изготовленных не в соответствии с ГОСТ Р 57479-2017 приводит к частичной или полной утрате опасных знаков, что недопустимо.

**3.2 Профилактическая работа.**

За 8 месяцев 2025 г. осуществлено 1168 консультирований контролируемых лиц по вопросам осуществления лицензирования и лицензионного контроля в области железнодорожного транспорта, обеспечения безопасности движения на путях общего и необщего пользования, пожарной безопасности на железнодорожном транспорте и др.

Проведён один профилактический визит по инициативе контролируемого лица (ДНР). Важно отметить, что обязательные профилактические визиты на текущий момент не проводятся, т.к. не внесены изменения в Положение о виде контроля после вступления в силу с 01.01.2025 года изменений в Федеральный закон № 248-ФЗ.

С 05.08.2024 года реализован функционал записи на профилактический визит и консультирование через портал Госуслуг.

Согласно ФЗ-248, статья 52.2 профилактический визит по инициативе контролируемого лица может быть проведен по его заявлению, если такое лицо относится к субъектам малого предпринимательства.

Руководителям предприятий всего объявлено 633 предостережения о недопустимости нарушения обязательных требований.

Внесено 43 представления об устранении причин и условий, способствовавших совершению административного правонарушения.

Контролируемым лицам направлено 412 информационных письма о фактах транспортных происшествий.

За 8 месяцев 2025 г. в СМИ (телеграмм-канал) опубликовано 4 публикации в газете «Железные дороги Новороссии».

**3.3 Административная практика**

За 8 месяцев 2025 г. должностными лицами МТУ Ространснадзора по ЮФО рассмотрено 43 дела об административных правонарушениях, все дела были получено из транспортной прокуратуры.

За нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на железнодорожных путях общего пользования, железнодорожных путях необщего пользования по ч. 6 ст.11.1 КоАП РФ привлечено к административной ответственности 43 должностных лица, сумма наложенных штрафов составила 44,9 тыс. руб.

Сумма поступивших в бюджет штрафов составила 24,05 тыс. руб. В размере половины суммы наложенного административного штрафа в соответствии с ч.1.3-3 ст.32.2 КоАП РФ было уплачено 43 административных штрафа (сумма выпадающих доходов по упомянутым административным штрафам составила 20,85 тыс. руб.).

**4. Состояние безопасности движения**

За 9 месяцев 2025 года на железнодорожных путях необщего пользования допущен 1 случай столкновения железнодорожного подвижного состава с другим составом и 8 случаев схода подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования.

Важно отметить обстоятельства, которые привели к сходам железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования:

- 08 января 2025 года в 18 часов 15 минут при выполнении маневровой работы по станции Сортировочная, а именно следования на участок гаражей размораживания группы из 5-и груженых полувагонов, локомотивом ТЭМ2 - № 9272 под управлением машиниста тепловоза Анищенко А.Н. в составе 20 осей, при осаживании состава на путь № 5, на стрелочном переводе № 19 на участке левого рамного рельса с остряком, допущен сход с рельс третьего с головы маневрового состава груженого полувагона №61338620 двумя осями на скорости движения не более 5 км/ч. Причиной схода подвижного состава явилось уширение рельсовой колеи более 1548 мм. **Случай учтен за ООО «ЮГМК Донецк» Филиал № 2 «ЕМЗ»;**

- 08 января 2025года в 14 часов 30 минут при следовании поезда (локомотив ТЭМ 2УМ № 502, в составе 8 груженных вагонов) под управлением локомотивной бригады в составе машиниста тепловоза Лесникова В.Г., помощника машиниста тепловоза Крусира Е.Г. по перегону ш. «им. Н.П.Баракова» - станция Узловая произошел толчок. Машинист тепловоза произвел экстренное торможение для остановки поезда. При осмотре железнодорожного состава, установлен сход с рельсов 7-ми вагонов. Причиной схода подвижного состава явилось неудовлетворительное состояние ж.д. пути, в части наличия кустовой гнилости шпал (куст из 7-ми шпал), чем нарушены требования п.п. 41, 45 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утв. приказом Минтранса РФ от 23.06.2022 № 250. **Случай учтен за ООО «Торговый Дом» Донские Угли»;**

- 15 января 2025 года в 08 часов 20 минут при выполнении маневровой работы по станции Конвертерная, а именно во время следования на весовой путь №7 маневрового состава из б-и груженных полувагонов локомотивом TГM4 № 2626 под управлением машиниста тепловоза Горовой М.Ю., в составе 24 осей, при проследовании стрелочного перевода №102 допущен сход с рельс третьего с головы маневрового состава груженного полувагона №60462652 четырьмя осями на скорости движения не более 5 км\час. Причиной схода подвижного состава явилось уширение колеи более 1548 мм, чем нарушены требования п.п. 41, 45 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утв. приказом Минтранса РФ от 23.06.2022 № 250. **Случай учтен за ООО «ЮГМК Донецк» Филиал № 2 «ЕМЗ»;**

- 2 марта 2025 года в 17 часов 10 минут при выполнении маневровой работы по станции Сортировочная, а именно во время формирования состава поезда для вывоза на станцию Енакиево на 16-м тупике верхнего парка 55 груженных полувагонов локомотивом ТЭМ7А № 0498 под управлением машиниста тепловоза Толкач Г.П., при осаживании вагонов в тупик допущен выезд 2-х хвостовых вагонов №№ 60275955, 55293310 за пределы полезной длины пути с наездом на насыпную тупиковую призму. Причиной схода подвижного состава явилось несоблюдение работниками участвовавших в производстве маневров, требований порядка организации маневровой работы, а именно: помощник машиниста тепловоза Шкиренко М.А. не находился в месте, откуда обеспечивается лучшая видимость маршрута передвижения маневрирующего состава при движении по станционным путям вагонами вперёд; и.о. диспетчера станционного станции Сортировочная Самусенко Л.С. не убедилась с помощью средств радиосвязи в правильном восприятии указаний на маневровую работу машинистом тепловоза ТЭМ7А №498; машинист тепловоза Толкач Г.П. не повторил с помощью средств радиосвязи полученное указание от диспетчера поездного, чем не убедился в правильном восприятии по радиосвязи плана маневровых работ, а так-же не проконтролировал место нахождения помощника машиниста тепловоза, который не сопровождал маневровый состава движущийся вагонами вперед, чем нарушены требования Приложения № 10 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте РФ, утв. приказом Минтранса РФ от 23.06.2022 г. № 250 «Об утверждении Правил технической эксплуатации». **Случай учтен за ООО «ЮГМК Донецк» Филиал № 2 «ЕМЗ»;**

- 18 марта 2025 года в 09 часов 25 минут на железнодорожном пути необщего пользования, при выполнении маневровой работы локомотивом ЧМЭ-3 принадлежности к станции Горловка ФГУП «Железные дороги Новоросии», в составе из 10-и груженых полувагонов, при проследовании на перегоне между станциями Горловка Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новоросии» - Весовая Филиала № 1 ООО «Хим Стил Инвест» за стрелочным переводом № 6, допущен сход с рельс 3-х полувагонов (8, 9 и 10-го по ходу движения) №№ 56816457, 54195078, 55566053. Причиной схода подвижного состава явилось наличие на перегоне между станциями Горловка-Весовая за стрелочным переводом № 6, выхода из реборд подкладок подошвы рельса на 10 шпалах и уширения колеи 1570 мм, чем нарушены требования п.п. 41, 45, 68 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утв. приказом Минтранса РФ от 23.06.2022 № 250. **Случай учтен за ООО «Хим Стил Инвест» Филиал № 1;**

- 26 марта 2025 года в 10 часов 50 минут на железнодорожном пути необщего пользования, при выполнении маневровой работы локомотивом ЧМЭ-3 принадлежности к станции Горловка ФГУП «Железные дороги Новоросии», в составе из 10-и груженых полувагонов, при проследовании на перегоне между станциями Горловка Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новоросии» - Весовая Филиала № 1 ООО «Хим Стил Инвест», допущен сход с рельс одного полувагона № 52235371. Причиной схода подвижного состава явилось наличие на перегоне между станциями Горловка-Весовая уширения колеи более 1548 мм, чем нарушены требования п.п. 41, 45 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утв. приказом Минтранса РФ от 23.06.2022 № 250. **Случай учтен за ООО «Хим Стил Инвест» Филиал № 1;**

- 14 апреля 2025 года в 04 часа 20 минут при выполнении маневровой работы по станции Сортировочная, а именно во время формирования состава поезда для отправления на станцию Восток на пути №5 среднего парка 13 порожних полувагонов локомотивом ТЭМ7А № 0498 под управлением машиниста тепловоза Серенко Л.И. в составе 52 осей, при оставлении вагонов без локомотива на уклоне 11,3 промилле., допущено самопроизвольное движение вагонов по направлению СП № З2 с дальнейшим уходом неуправляемого подвижного состава на Заводской перегон в направлении станции Восток, далее через пост Шлаковый на станцию Доменная с последующим столкновением на пути № 11 станции Доменная с 2-мя платформами собственности Филиала № 2 «ЕМЗ» ООО «ЮГМК Донецк». Причиной схода подвижного состава явилось: не исполнение должностных обязанностей локомотивной бригадой, в части правильности выполнения маневровых работ по закреплению подвижного состава на путях станции, в соответствии с требованиями TPA станции Сортировочная; не исполнение должностных обязанностей диспетчера станционного станции Сортировочная, в части контроля над подчинённым персоналом при выполнении маневровых работ на станции Сортировочная, чем были нарушены требования Приложения № 10 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте РФ, утв. приказом Минтранса РФ от 23.06.2022 г. № 250 «Об утверждении Правил технической эксплуатации». **Случай учтен за ООО «ЮГМК Донецк» Филиал № 2 «ЕМЗ»;**

- 15 апреля 2025г. в 17 часов 00 мин. по станции Гвардейская при выполнения маневровой работы тепловозом ТЭМ2 № 6003 под управлением машиниста Хляна С.Ф., при перестановке двух груженых полувагонов с третьего пути на первый путь на стрелочном переводе №14 допущен сход двух груженых полувагонов. Причиной схода подвижного состава явилось наличие на перегоне между станциями Горловка-Весовая уширения колеи более 1548 мм, чем нарушены требования п.п. 41, 45 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утв. приказом Минтранса РФ от 23.06.2022 № 250. **Случай учтен за ГУП ДНР «Макеевпогрузтранс»;**

- 24 апреля 2025 года в 10 часов 05 минут при выполнении маневровой работы по станции Сортировочная, а именно при выборке груженного полувагона с известняком с пути №8 на путь №5 среднего парка, локомотивом ТГМ6А № 524 под управлением машиниста тепловоза Черкасова Д.Н., при осаживании группы вагонов на путь №8 среднего парка, произошло боковое столкновение первого по ходу движения груженного полувагона № 60189974 с груженным полувагоном №60843208 находящегося в группе вагонов закрепленных на пути № 10 за пределами полезной длины ж.д. пути в направлении стрелочного перевода № 25, с последующим сходом груженного полувагона №60843208. Причиной столкновения подвижного состава явилось неисполнение должностных обязанностей локомотивной бригадой и ДСП станции, в части правильности производства маневровых работ, в соответствии с требованиями TPA станции Сортировочная, чем нарушены требования Приложения № 10 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте РФ, утв. приказом Минтранса РФ от 23.06.2022 г. № 250 «Об утверждении Правил технической эксплуатации». **Случай учтен за ООО «ЮГМК Донецк» Филиал № 2 «ЕМЗ».**

По материалам расследования 1 случая столкновения и 8 случаев схода подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования, сотрудниками МТУ Ространснадзора по ЮФО проведено 9 наблюдений за соблюдением обязательных требований, по результатам которых составлено 9 актов, контролируемым лицам вынесены 9 предостережений о недопустимости нарушения обязательных требований.

За 8 месяцев 2025 года в границах ФГУП «ЖДН» допущено 4 случая сходов с рельс колесных пар подвижного состава на железнодорожном пути общего пользования и 3 случая столкновения железнодорожного подвижного состава с транспортными средствами на железнодорожных переездах.

Важно отметить обстоятельства, которые привели к сходам железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях общего пользования и столкновению железнодорожного подвижного состава с транспортными средствами на железнодорожных переездах:

- 7 января 2025 года в 18 часов 55 минут на перегоне Щебеночный - Камыш-Заря при следовании поезда № 1806 (локомотив 2 ТЭ116-1609А/Б приписки локомотивного депо Волноваха, под управлением локомотивной бригады в составе машиниста Баландина А.М., помощника машиниста Соколова В.О. приписки Мелитопольского локомотивного депо, в составе 47 груженых вагонов, вес 4327 т, 188 осей) на 1 км ПК 8 допущен сход с рельсов 29-го по счету от локомотива вагона № 63267322 2-й по направлению движения поезда колесной парой. Основной причиной схода подвижного состава явилось некачественное проведение текущего ремонта колесной пары в **вагонном депо Коммунарск Луганского филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии»;**

- 05 марта 2025 года в 14 часов 25 минут на перегоне Сердитая - Сорочье после остановки поезда № 8603 (мотовоз МПТ-6 № 846 под управлением машиниста мотовоза Моторко Д.А. и помощника машиниста мотовоза Липенко Е.В., вес 32 т, 2 оси, приписки Иловайской дистанции пути) на 57 км ПК 7 для выгрузки и погрузки материалов верхнего строения пути и приведения мотовоза в движение для дальнейшего следования на станцию Сорочье допущен сход с рельсов мотовоза МПТ-6 № 846 первой по направлению движения колесной парой. Основной причиной схода подвижного состава явилось несоблюдение параметров, характеризующих положение рельсовых нитей в профиле, плане, по уровню и по ширине колеи **Иловайской дистанцией пути Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии»;**

- 13 марта 2025 года в 02 часа 11 минут на станции Иловайск при приеме поезда № 3986 (локомотив ВЛ80-994 под управлением машиниста электровоза Егорова Д.В. и помощника машиниста электровоза Довженко С.В., приписки локомотивного депо Иловайск) со второго четного пути перегона Кутейниково - Иловайск па путь № 17 Южного парка отправления на стрелочном переводе № 312 допушен сход с рельсов 4-го с хвоста поезда вагона № 60221405 (20) всеми четырьмя колесными парами. Основной причиной схода подвижного состава явилось некачественное проведение среднего ремонта колесной пары в **вагонном депо Егоршино АО «ОМК Стальной путь»;**

- 24 июня 2025 года в 18 часов 57 минут при следовании поезда 2108 (локомотив 2ТЭ116-1622А/Б приписки локомотивного депо Волноваха под управлением локомотивной бригады в составе машиниста Ваитова Р.Н., помощника машиниста Гапоненко А.А. приписки Мелитопольского локомотивного депо, в составе 47 груженых вагонов, вес 4444 т, 184 оси) по пути № 3 станции Камыш-Заря на четный путь № 2 перегона станция Камыш-Заря - станция Розовка на стрелочном переводе № 9 допущен сход с рельсов платформы прикрытия № 19411396, расположенной перед локомотивом, третьей и четвертой по направлению движения поезда колесными парами. Основной причиной схода подвижного состава явилось несоблюдение требований порядка приготовления маршрута следования поездов, работником **станции Камыш-Заря Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии»;**

- 04 апреля 2025 года в 20 часов 16 минут на перегоне Янисоль - Урзуф при следовании поезда № 8854 с железнодорожной станции Янисоль на железнодорожную станцию Урзуф (локомотив ЧМЭЗ-01З приписки Мелитопольского локомотивного депо под управлением локомотивной бригады в составе машиниста тепловоза Бутенко А.В., помощника машиниста тепловоза Пайкова СЛ. локомотивное депо Волноваха) на железнодорожном переезде 8 км ПК 4 перегона Янисоль - Урзуф Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии», не обслуживаемым дежурным работником, допущено столкновение транспортного средства (легковой автомобиль Mitsubishi Pajero Sport гос. номер Н598ЕУ 180 регион) с тепловозом ЧМЭЗ013. В результате столкновения железнодорожного подвижного состава с транспортным средством погибших и пострадавших нет, тяжкий вред здоровью людей не причинен условия жизнедеятельности людей не нарушены. Основной причиной ДТП на железнодорожном переезде явилось нарушение водителем легкового автомобиля Правил дорожного движения Российской Федерации, в части не соблюдения требований дорожных знаков при подъезде к нерегулируемому железнодорожному переезду, а также требований проезда через нерегулируемый железнодорожный переезд, если к переезду в приделах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина). **Данный случай учтен, как допущенный на территории Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» по причинам не зависящим от железной дороги;**

- 25 июня 2025 года в 13 часов 00 минут на перегоне Карбидный - Кичиксу при следовании поезда № 8601 (дрезина грузовая крановая ДГКу-5091, под управлением машиниста мотовоза Подгайного А.А., приписки Иловайской дистанции пути Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии»; вес 32 т, 2 оси) с поста Карбидный на пост Кичиксу на нерегулируемом железнодорожном переезде 32 км ПК 6 допущено столкновение дрезины грузовой крановой ДГКу-5091 с транспортным средством - грузовым автомобилем УРАЛ государственный номер 65-74 АК, 76 регион. В результате столкновения железнодорожного подвижного состава с транспортным средством на железнодорожном переезде погибших нет, тяжкий вред здоровью людей не причинен, условия жизнедеятельности людей не нарушены. Основной причиной ДТП на железнодорожном переезде явилось нарушение водителем грузового автомобиля Правил дорожного движения Российской Федерации, в части пересечения железнодорожного пути по железнодорожному переезду не уступая дорогу поезду, не руководства требованиями дорожных знаков (2.5 «Движение без остановки запрещено») при подъезде к железнодорожному переезду, выезда на железнодорожный переезд при приближающемся поезде. **Данный случай учтен, как допущенный на территории Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» по причинам не зависящим от железной дороги;**

- 04 июля 2025 года в 11 часов 30 минуты на 1099 км пк 2 перегона Щебенка - Криничная Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии»,   
на регулируемом, не обслуживаемом дежурным работником железнодорожном переезде при скорости 43 км/ч допущено столкновение пригородного поезда   
№ 6104 с легковым автомобилем марки ВАЗ 21099 государственный регистрационный номер У998ЕН 180 регион под управлением водителя  
Валагура Н. Н. После столкновения автомобиль отброшен на обочину железнодорожного пути перегона Щебенка – Криничная. По результатам расследования установлено, при следовании по перегону Щебенка - Криничная перед кривым участком пути на 1098 км машинист электровоза Бондарь В. С. подавал оповестительные сигналы большой громкости. За 350 м до железнодорожного переезда расположенного на 1099 км ПК 2 перегона Щебенка - Криничная локомотивная бригада увидела внезапно выехавший на железнодорожный переезд легковой автомобиль, который после остановки отъехал назад освободив железнодорожного переезд. При подъезде к железнодорожному переезду расположенному на 1099 км ПК 2 перегона Щебенка - Криничная за 50 м машинист электровоза Бондарь В. С. увидел что легковой автомобиль начал движение и выехал на железнодорожный переезд. Электровоз ВЛ10-800 следовал в режиме тяги на 16-й позиции контролера машиниста, реверсивная рукоятка контролера машиниста находилась в положении «Вперед», ручка крана машиниста усл. № 395 в положении II, ручка крана вспомогательного тормоза усл. № 254 в положении II, давление в тормозных цилиндрах 0 кгс/см², давление в тормозной магистрали - 5,1 кгс/см². В 11:30 машинист электровоза Бондарь В. С., применил экстренное торможение на 1099 км ПК 2 путем постановки ручки крана машиниста усл. № 395 в VI положение с разрядкой тормозной магистрали с 5,1 кгс/см² до 0 кгс/см² с подачей песка под колесные пары и подачей звукового сигнала большой громкости. Из-за малого расстояния до автомобиля предотвратить столкновение не удалось. Поезд остановился на 1099 км ПК 3 перегона Щебенка - Криничная проследовав железнодорожный переезд всем составом. После остановки поезда машинист электровоза Бондарь В.С. по поездной радиосвязи доложил машинистам вслед идущих поездов об остановке на перегоне. И.о. машиниста-инструктора локомотивных бригад Кулинченко А. А. совместно с помощником машиниста электровоза Закон В. С. произвели осмотр места происшествия и выявили поврежденный легковой автомобиль марки ВАЗ 2199 гос. номер У998ЕН 180 с травмированным водителем, который на момент проверки находился на переднем сидении пассажира. **Данный случай учтен, как допущенный на территории Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» по причинам не зависящим от железной дороги;**

- 15 августа 2025 года в 07 часов 34 минуты на железнодорожной станции Волноваха Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» при маневровой работе - заезде со стороны железнодорожной станции Велико - Анадоль секции тепловоза 2ТЭ116-1З18Б (управлением назад; о платформой, расположенной со стороны кабины управления) приписки Мелитопольского локомотивного депо Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «Железное дороги Новороссии» (под управлением локомотивной бригады локомотивного депо Волноваха Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» в составе машиниста тепловоза Соляник В.С. и помощника машиниста тепловоза Острый С.В.) под состав из 65 вагонов, находящийся по пути № Х Главного парка, на скорости движения 10 км/ч допущено столкновение (жесткое сцепление) секции тепловоза 2ТЭ116-1318Б с группой вагонов. **Случай учтен за локомотивным депо Волноваха Донецкого филиала ГУП «Железные дороги Новороссии»;**

- 19 августа 2025 года в 05 часов 25 минут на 72 км ПK 10 перегона Стульнево - Большой Токмак при следовании поезда № 3601 (секция локомотива 2ТЭ116-1634A (в голове поезда) приписки локомотивного депо Волноваха под управлением локомотивной бригады в составе машиниста Буканова А.Ю., помощника машиниста Остапенко Б.Н. приписки локомотивного депо Волноваха, секция локомотива 2ТЭ116-1бЗ4Б (в хвосте поезда) приписки локомотивного депо Волноваха под управлением локомотивной бригады в составе машиниста-инструктора Тилькиева Н.В., машиниста Очеретнюка С.В., помощника машиниста Сергеева М.В. приписки Мелитопольского локомотивного депо; в составе 24 груженых вагона и 4 порожних вагона, вес 2004 т, 112 осей) допущен сход с рельсов 13-ти вагонов. Комиссия, изучив материалы расследования, пришла к выводу, что причиной схода с рельсов 13-ти вагонов и хвостовой секции локомотива 2ТЭ116-16З4Б поезда № 3601 на 72 км ПK 10 перегона Стульнево - Большой Токмак явилось отсутствие части рельса по правой по направлению движения поезда рельсовой нити, в следствии детонации взрывного устройства во время движения поезда. **Данный случай классифицирован как крушение сход железнодорожного подвижного состава на перегоне при поездной работе по причине акта незаконного вмешательства.**

По материалам расследования 4 случаев схода подвижного состава на железнодорожных путях общего пользования, сотрудниками МТУ Ространснадзора по ЮФО проведено 4 наблюдения за соблюдением обязательных требований, по результатам которых составлено 4 акта, контролируемому лицу вынесено 4 предостережения о недопустимости нарушения обязательных требований.

**Крушения**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Субъекты ж/д транспорта** | **За 8 месяцев** | | | |
| **Общего пользования** | | **Необщего пользования** | |
| **2024** | **2025** | **2024** | **2025** |
| ФГУП «ЖДН» | 0 | 1 | 0 | 0 |

**Аварии**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Субъекты ж/д транспорта** | **За 8 месяцев** | | | |
| **Общего пользования** | | **Необщего пользования** | |
| **2024** | **2025** | **2024** | **2025** |
| ФГУП «ЖДН» | 0 | 0 | 0 | 0 |

**Столкновения и сходы с рельс колёсных пар подвижного состава**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Субъекты ж/д транспорта** | | **За 8 месяцев** | | | |
| **Общего пользования** | | **Необщего пользования** | |
| **2024** | **2025** | **2024** | **2025** |
| ФГУП «ЖДН» | | 3 | 5 | 7 | 9 |
|  |  | | | | | |  |  |  |
|  | |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Учётные причины** | **с начала года** | | | **Общего пользования** | **Необщего пользования** | | Нарушения в содержании пути | 1 | 6 | | Нарушения технологии маневровой работы | 2 | 3 | | Нарушения правил ремонта подвижного состава | 1 |  | | Нарушение технологии поездной работы |  |  | | Наезд на посторонний предмет |  |  | | ДТП |  |  | | Излом оси колёсной пары, литых деталей тележки, диска колеса | 1 |  | | Внешний фактор | 1 |  | | Прочие причины |  |  | | **Итого:** | 6 | 9 | | | | | | |  |  |  |
|  |

**Столкновения на железнодорожных переездах**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Субъекты ж/д транспорта*** |  | | | | | | | |
| **Столкновений на переездах** | | | | **Погибших в результате столкновений** | | **Здоровью которых причинён вред** | |
| 2024 | | 2025 | | 2024 | 2025 | 2024 | 2025 |
| общ | необщ | общ | необщ |
| Новороссия | 3 | 0 | 3 | 0 | 5 | 1 | 3 | 1 |

Основной причиной столкновения поездов с автотранспортом на железнодорожных переездах по-прежнему остается низкий уровень дисциплины водителей автотранспортных средств, продолжающих грубо нарушать ПДД, что приводит к трагическим последствиям – гибели и увечью большого числа граждан, вызывает широкий общественный резонанс и требует принятия незамедлительных мер.

**5. Итоги рассмотрения обращений граждан.**

За 8 месяцев 2025 г. в Управление (по новым территориям) поступило 1 обращение от гражданина ДНР.

По поступившим обращениям проведено 1 выездное обследования.

По результатам объявлено 1 предостережение о недопустимости нарушения обязательных требований.

6. Руководство по соблюдению обязательных требований

(«как делать нужно»).

На контролируемых лиц, которые подали уведомления о начале осуществления определенных видов деятельности, в соответствии с [частями 6](garantf1://12064247.86) и 7 ст.8 Федерального закона № 294-ФЗ возлагается обязанность сообщать об изменении места фактического осуществления деятельности или прекращение заявленного вида деятельности. Данные сведения направляются в таком же порядке, как и при подаче уведомления, через Госуслуги.

Сведения об изменении места жительства индивидуального предпринимателя, изменении юридического адреса, реорганизации юридического лица обновляются в ЕРВК в автоматическом режиме.

Согласно ч. 9 ст. 8 Федерального закона № 294-ФЗ юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие предусмотренные виды деятельности, в случае непредставления уведомлений о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности или представления таких уведомлений с содержанием в них недостоверных сведений несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

***Концепция совершенствования контрольной (надзорной) деятельности до 2026 года***

Основной информационной системой стал Единый реестр контрольных (надзорных) мероприятий (оператор - Генеральная прокуратура Российской Федерации), в котором учитываются каждое проводимое контрольное (надзорное) мероприятие с взаимодействием с контролируемым лицом и 2 вида профилактических мероприятий (профилактический визит и предостережение). Федеральным законом "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации" предусмотрено право контролируемых лиц на досудебное обжалование решений контрольных (надзорных) органов, действий (бездействия) их должностных лиц (ГИС ТОР КНД), которое осуществляется посредством федеральной государственной информационной системы "Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)" (далее - портал Госуслуг).

Важная роль в Федеральном законе "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации" отведена внедрению индикаторов риска в качестве инструмента риск-ориентированного подхода при осуществлении внепланового контроля.

Разработка новых индикаторов риска по наиболее часто нарушаемым требованиям, охватывающим все виды объектов контроля, позволило минимизировать число внеплановых контрольных (надзорных) мероприятий, по итогам которых не выявлено нарушений. Индикаторы риска сигнализируют не только о вероятности нарушения обязательных требований, они связаны с массовыми и критическими нарушениями, имеющими наиболее негативные последствия.

Градация индикаторов риска по степени возможных негативных последствий является следующим шагом в развитии риск-ориентированного подхода. Это позволит на ранних этапах выявлять тенденции к недобросовестному поведению, влекущему причинение вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям в будущем, предотвращать нарушения и оперативно реагировать в случае их возникновения. Таким образом, приоритетными направлениями работы являются расширение количества и более точечная настройка индикаторов риска, в том числе с целью увеличения доли внеплановых контрольных (надзорных) мероприятий, проводимых на основании индикаторов риска.

Значительные усилия контрольных (надзорных) органов сосредоточены на профилактике рисков причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям. Профилактическая работа должна обеспечить понимание контролируемыми лицами всех обязательных требований. Основной задачей является стимулирование добросовестного поведения контролируемых лиц, которое строится на взаимном уважении и взаимной выгоде бизнеса, граждан и государства. Важную роль в решении этой задачи играет трансформация контрольных (надзорных) органов от упреждающе-карательной к сервисной, клиентоориентированной модели поведения. Контрольные (надзорные) органы должны проводить широкую разъяснительную кампанию, выпуская доступные для понимания руководства по соблюдению обязательных требований, видеоматериалы, проводя консультирования и давая практические советы в рамках профилактических визитов.

Разработан сервис самообследования с возможностью подачи декларации соблюдения обязательных требований (далее - декларация). Также инструменты самообследования должны быть интегрированы в системы поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства и учитываться при выделении государственной поддержки таким предприятиям. Листы самообследования содержат понятные контролируемым лицам вопросы, отражающие соблюдение обязательных требований. Высокий уровень безопасности и иных качественных характеристик объектов контроля при одновременном снижении административной нагрузки на бизнес является приоритетной задачей контрольных (надзорных) органов. Достижение такого результата возможно посредством стимулирования контролируемых лиц самостоятельно поддерживать высокий уровень соответствия объектов контроля установленным обязательным требованиям.

Регулярное прохождение самообследования позволит контролируемым лицам своевременно предупреждать риски причинения вреда (ущерба), а в случае возникновения у контрольного (надзорного) органа оснований для проведения контрольного (надзорного) мероприятия - быть полностью готовым к проверке соблюдения требований законодательства.

7. Стимулирование добросовестности

На сайте Ространснадзора в личном кабинете проверяемого лица реализован механизм прохождения контролируемыми лицами в автоматизированном режиме процедуры «Самообследования» и подачи декларации соблюдения обязательных требований (далее – Декларация).

В настоящее время контролируемые лица могут провести самостоятельную оценку соблюдения обязательных требований (самообследование) в целях добровольного определения уровня соблюдения ими обязательных требований. Для прохождения самообследования, контролируемому лицу необходимо авторизоваться через систему ЕАИС в личном кабинете проверяемого лица на сайте Ространснадзора.

После авторизации в личном кабинете в разделе «Самообследование» необходимо выбрать те виды деятельности на железнодорожном транспорте, которые осуществляет контролируемое лицо, и по чек-листу заполнить нужные ответы («Да», «Нет», «Не применимо»). По итогам самообследования контролируемое лицо, получившие высокую оценку соблюдения им обязательных требований, вправе принять Декларацию. Оформление осуществляется тут же в личном кабинете.

Сформированная Декларация автоматически отправляется в Ространснадзор. Должностные лица Ространснадзора рассматривают Декларацию и регистрируют её при отсутствии замечаний. Сведения о рассмотрении и регистрации Декларации автоматически отражаются в личном кабинете проверяемого лица. Срок действия Декларации соблюдения обязательных требований составляет 3 года со дня регистрации Ространснадзором.

Объектам контроля контролируемого лица имеющего Декларацию присваивается низкая категория риска. Эти объекты контроля освобождаются от плановых контрольных (надзорных) мероприятий в период действия Декларации.

На сайте Ространснадзора также размещены Методические рекомендации по проведению самообследования и подготовке Декларации.

Утверждаю

Заместитель начальника

МТУ Ространснадзора по ЮФО Р.П. Агевнин