

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

**МТУ Ространснадзора по ЮФО**

**Доклад на тему:**

"Итоги надзорной деятельности в рамках осуществления федерального государственного надзора в области безопасности гидротехнических сооружений"

**Докладчик:**

Начальник отдела надзора за портовой деятельностью МТУ Ространснадзора по ЮФО

Григорян Михаил Рафаэльович

**г. Ростов-на-Дону**

**2024**

**Итоги по контрольно-надзорным мероприятиям по ГТС за 2023 год и истекший период 2024 года.**

**МТУ Ространснадзора по ЮФО**

Управлением проводятся контрольные (надзорные) мероприятия с учетом особенностей, установленных федеральным законом о виде контроля.

(Федеральный закон от 31 июля 2020 г. N 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации" (с изменениями и дополнениями).

Портовые ГТС в границах ответственности МТУ Ространснадзора по ЮФО:

Всего портовых ГТС - 1026, в эксплуатации – 970, в т.ч.:

- в морских портах – 835, в эксплуатации – 788, эксплуатирующих организаций -317;

- на ВВП – 191, в эксплуатации - 183, эксплуатирующих организаций -110;

Судоходные ГТС в границах ответственности МТУ Ространснадзора по ЮФО в т.ч.:

- кол-во гидроузлов – 31;

- количество судоходных шлюзов – 34;

- количество сооружений на гидроузлах – 92.

Проведение контрольно-надзорным мероприятиям на ГТС в 2023 году:

Плановые проверки – 5 в отношении организаций, эксплуатирующих ГТС, относящиеся к объектам высокого риска по соответствующим критериям, в соответствии с ограничениями, установленные Постановлением Правительства РФ от 10 марта 2022 г. N 336 "Об особенностях организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля" (с изменениями и дополнениями);

Плановые проверки в отношении операторов портовых ГТС – 4;

Осмотрено 12 причальных ГТС на соответствие требований технических регламентов о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, морского транспорта;

Плановые проверки в отношении эксплуатанта судоходных ГТС – 1;

Проверено 6 гидроузлов, осмотрено 19 сооружений на соответствие требований 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений»;

По результатам проведенных проверок выявлено 37 нарушений.

Выдано 5 предписаний.

В рамках [Федерального закона от 31 июля 2020 г. N 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации"](http://mobileonline.garant.ru/document/redirect/74449814/0) в 2023 году в отношении организаций, эксплуатирующих ГТС также были проведены контрольные (надзорные) мероприятия:

- наблюдения (мониторинг безопасности) – 52 (на море -42, на ВВП -10);

в качестве профилактических мероприятий:

- профилактический визит - 13;

а также проведен специальный режим государственного контроля (надзора):

- постоянные рейды – 174 (на море – 162, на ВВП – 12).

Участие в проверках прокуратуры: проверки – 13, осмотрено сооружений - 39

По выявленным нарушениям на ГТС Управлением было возбуждено 47 административных дел:

Вынесено 47 постановлений об административных наказаниях, в т.ч.:

- 21 предупреждение;

- по 26 постановлениям наложены штрафы в сумме: 4 455 000 рублей, взыскано 100 %.

Судом наложено 644 000 рублей, взыскано 100 %.

**Характерными нарушениями в области безопасной эксплуатации портовых ГТС можно выделить следующие:**

- несоответствие гидротехнических сооружений требованиям Технических регламентов о безопасности объектов морского транспорта и внутреннего водного транспорта, утвержденных постановлениями Правительства РФ от 12.08.2010 № 620 и № 623 соответственно, а именно:

- повреждение конструкции гидротехнических сооружений;

- отсутствие или повреждение швартовных и отбойных устройств;

- повреждение или отсутствие колесоотбойного бруса;

- нарушение установленного режима эксплуатации и назначения причалов;

- отсутствие обозначенных границ причалов и схем эксплуатационных нагрузок;

- отсутствие нумерации швартовных тумб и электроколонок;

- отсутствие схемы эксплуатационных нагрузок, которые должны быть указаны на плакате, установленном на видном месте объекта регулирования;

- отсутствие паспорта (технического паспорта) причального сооружения или ненадлежащее его ведение;

- отсутствие в паспорте ГТС сведений о величинах смещений и деформации причалов;

- не обозначены границы причального сооружения;

- несоответствие глубин у причалов проектным значениям;

- отсутствие периодического обследования и освидетельствования гидротехнических сооружений;

- обследование и освидетельствование гидротехнических сооружений неаккредитованной организацией;

- отсутствие декларации о соответствии причального сооружения требованиям Технического регламента;

- невыполнение ремонтно-восстановительных работ в необходимых объемах, в соответствие с извещениями.

По указанным нарушениям вина оператора причала является безусловной, так как на него, как на эксплуатирующую организацию, возложена обязанность по соблюдению требований Технического регламента.

Безопасность эксплуатации объектов инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта обеспечивается эксплуатирующими организациями на основе выполнения соответствующих требований Технических регламентов.

Одним из таких требований является ведение технического надзора за объектами инфраструктуры, которое осуществляется как со стороны операторов ГТС, так и со стороны аккредитованных специализированных организаций, осуществляющих обследования портовых сооружений и их освидетельствование согласно ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния».

ГОСТ Р 54523-2011 разработан для установления порядка обследований и освидетельствований ГТС, оформления результатов обследований и освидетельствований, устанавливает конкретные формы документов, выдаваемых по результатам обследований и освидетельствований, в целях определения соответствия ГТС требованиям безопасности.

Указанные мероприятия образуют комплексную систему технического контроля объектов, обеспечивающую эффективное использование, сохранность и безопасность эксплуатации сооружений в течение установленного срока их службы.

В свою очередь, мониторинг технического состояния сооружений проводится эксплуатирующими организациями путем их регулярных (не реже 1-го раза в месяц) и периодических (не реже 1-го раза в год) технических осмотров.

Осмотры проводит комиссия, назначаемая приказом по организации, эксплуатирующей сооружения, с возможным привлечением аккредитованного испытательного центра (лаборатории). Результаты оформляются актом.

Очередные комплексные обследования гидротехнических сооружений проводятся не реже 1-го раза в 5 лет (по истечении срока действия свидетельства о годности сооружения к эксплуатации), при этом участие в обследовании аккредитованного испытательного центра является обязательным.

В соответствии с требованиями Федерального закона № 412-ФЗ "Об аккредитации в национальной системе аккредитации", в соответствии с Федеральным законом № 184-ФЗ "О техническом регулировании" аккредитованные лица должны быть аккредитованы в соответствующей области аккредитации.

Однако не все соглашаются с тем, что требования ГОСТА являются обязательными для исполнения, считая возможность их применения только на добровольной основе, и не может оцениваться, как несоблюдение требований технических регламентов.

При этом под понятием «применение на добровольной основе» документов, направленных на соблюдение требований принятого технического регламента, как указано в ст. 16.1 № 184-ФЗ, понимается лишь возможность свободного выбора того или иного документа из соответствующего перечня, а не право отказаться от применения их в целом.

Таким образом ГОСТ Р 54523-2011 является обязательным для соблюдения организациями, эксплуатирующими портовые гидротехнические сооружения (причалы), поскольку выбрать какой-либо другой стандарт не представляется возможным.

Действительно, в части 4 статьи 16.1 Федерального закона № 184-ФЗ указано, что применение на добровольной основе стандартов и (или) сводов правил, является достаточным условием соблюдения требований соответствующих технических регламентов. Неприменение таких стандартов и (или) сводов правил не может оцениваться как несоблюдение требований технических регламентов.

Вместе с тем, в указанной статье также сказано, что в случае неприменения национальных стандартов допускается применение предварительных национальных стандартов, стандартов организаций и (или) иных документов для оценки соответствия требованиям технических регламентов.

Таким образом, под понятием «применение на добровольной основе» документов, направленных на соблюдение требований принятого технического регламента, как указано в статье 16.1 Федерального закона № 184-ФЗ, понимается лишь возможность свободного выбора того или иного документа из соответствующего перечня, а не право отказаться от применения их в целом.

Следовательно, в случае неприменения оператором причала ГОСТа Р 54523-2011 ему необходимо применять иной национальный стандарт или стандарт организации.

Аналогичная правовая позиция относительно того, что применение ГОСТ Р 54523-2011 является обязательным требованием, изложена в постановлении Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 15 июня 2020 г. N Ф08-4090/20 по делу № А53-31491/2019, постановлении Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 19 февраля 2020 г. № 15АП-22808/19.

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

- незнание либо не в должной мере исполнение положений Технических регламентов;

- недостаточное финансирование на выполнение ремонтно-восстановительных работ на ГТС;

- отсутствие квалифицированного персонала, обслуживающего гидротехническое сооружение.

Для устранения вышеуказанных причин руководителям организаций, эксплуатирующих ГТС необходимо:

- для сохранения и восстановления технических и эксплуатационных характеристик объекта инфраструктуры, подвергшегося физическому износу в процессе его технической эксплуатации, следует планировать и реализовывать ремонтные работы (текущий и капитальный ремонт);

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

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

- усилить персональную ответственность ответственных лиц за невыполнение требований законодательства по безопасной эксплуатации гидротехнического сооружения;

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

ДОКЛАД ОКОНЧЕН, ВСЕМ СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!