

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

**МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ЮЖНОМУ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ**

**Доклад на тему:**

"Итоги надзорной деятельности в рамках осуществления федерального государственного контроля (надзора) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта за соблюдением контролируемыми лицами обязательных требований к обеспечению безопасности портовых гидротехнических сооружений"

**Докладчик:**

Заместитель начальника

МТУ Ространснадзора по ЮФО Заглада Антон Александрович

**г. Мариуполь**

**2024**

МТУ Ространснадзора по ЮФО в истекшем периоде 2024 года в рамках осуществления федерального государственного контроля (надзора) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта было проведено 311 постоянных рейда, за аналогичный период 2023 года проведено 298 постоянных рейда.

Контрольные (надзорные) мероприятия в 2024 годе не проводились в связи с ограничениями, введенными постановлением Правительства РФ от 10 марта 2022 г. № 336 «Об особенностях организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля».

По результатам проведенных постоянных рейдов в 2024 годы было возбуждено и рассмотрено 41 дело об административном правонарушении, предусмотренном статьей 14.43 КоАП РФ, за аналогичный период 2023 года возбуждено и рассмотрено 99 дел об административных правонарушениях.

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 швартовых и отбойных устройств;

- повреждение или отсутствие колесотбойного бруса;

- нарушение установленного режима эксплуатации и назначения причалов;

- отсутствие обозначенных границ причалов и схем эксплуатационных нагрузок;

- отсутствие нумерации швартовых устройств;

- 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;

- отсутствие декларации о соответствии причального сооружения требованиям Технического регламента;

- не осуществление своевременных ремонтно-восстановительных мероприятий в необходимых объемах.

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

Отдельно можно выделить, такое нарушение, как не осуществление оператором причала должного технического надзора за объектом инфраструктуры морского транспорта.

В целях осуществления подтверждения гидротехнических сооружений соответствия требованиям Технического регламента разработан ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния».

Исходя из названного ГОСТа, технический надзор, осуществляется путем обследования и мониторинга технического состояния портовых гидротехнических сооружений, которые образуют комплексную систему технического контроля этих 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. Результаты оформляются актом.

Следует отметить, что такие осмотры могут проводиться с привлечением аккредитованного испытательного центра, но участие аккредитованных компаний при проведении осмотров не является обязательным.

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.

Федеральным законом №184-ФЗ "О техническом регулировании", абз.14 ст.2, (далее-Федеральный закон №184-ФЗ) определено, что юридические лица, индивидуальные предприниматели, выполняющие работы по оценке соответствия должны быть аккредитованы, в соответствии с Федеральным законом от 28.12.2013 № 412-ФЗ «Об аккредитации в национальной системе аккредитации» (далее-Федеральный закон №412-ФЗ).

Кроме того, по смыслу пунктов 189, 190, 195, 224, 230 Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, работы связанные с установлением величины предельных смещений и деформаций сооружения, его обследованием, изменением режима эксплуатации, планированием и выполнением ремонтных работ, реконструкцией сооружения, осуществляются исключительно аккредитованным испытательным центром.

Согласно п. 4 ч. 1 ст. 8 Федерального закона № 412-ФЗ к полномочиям национального органа по аккредитации относятся формирование и ведение реестра аккредитованных лиц, реестра экспертов по аккредитации, реестра технических экспертов, реестра экспертных организаций, предоставление сведений из указанных реестров.

В свою очередь Реестр аккредитованных лиц размещен в открытом доступе на официальном сайте Росаккредитации по адресу: https://pub.fsa.gov.ru/ral.

Вместе с тем имеют место нарушения законодательства об аккредитации, когда работы по оценке (подтверждению) соответствия гидротехнических сооружений установленным требованиям, связанным с обследованием, изменением режима эксплуатации и планированием ремонтных работ объектов инфраструктуры морского транспорта, осуществляют организации, не имеющие аккредитации в национальной системы аккредитации, не зарегистрированные в реестре аккредитованных лиц.

С внесением изменений в статью 171 Уголовного кодекса Российской Федерации, согласно Федеральному закону от 26 июля 2019 г. N207-ФЗ, предусмотрена уголовная ответственность за выполнение работы по оценке соответствия без аккредитации в национальной системе аккредитации, в случаях, когда такая аккредитация обязательна.

Многие операторы терминалов, ошибочно полагают, что ГОСТы разработаны исключительно для применения на добровольной основе и неприменение таких ГОСТов не может оцениваться как несоблюдение требований технического регламента о безопасности объектов морского транспорта.

Действительно, в части 4 статьи 16.1 Федерального закона № 184-ФЗ указанно, 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.

Практически в каждой проверке операторов причалов морских портов Азово-Черноморского бассейна были выявлены нарушения требований законодательства о техническом регулировании. По всем таким проверкам виновные лица были привлечены к административной ответственности в виде штрафа на сумму от 100 000 рублей.

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

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

- недостаточное финансирование деятельности по устранению отклонений технического характера от проектного состояния (не проводятся ремонтные (восстановительные) работы, не закупается специализированное оборудование и т. д);

- также причинами несоблюдения требований тех. регламента является отсутствие квалифицированного персонала, обслуживающего гидротехническое сооружение.

Для устранения вышеуказанных причин, необходимо проводить следующие мероприятия:

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

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

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

- 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;

- планировать восстановительный ремонт гидротехнических сооружений, планировать и выделять под эти мероприятия необходимые финансовые средства.