**Доклад по итогам правоприменительной практики в области Государственного железнодорожного надзора за 6 месяцев 2024 года**

Общее количество субъектов контроля в границах Южно-Уральской дороги 1142 юридических лица и индивидуальных предпринимателя. Столько, конечно, в такой зал не влезет, а стремиться провести со всеми публичные слушания будем. Распределение по категориям риска отражено на слайде.

За 8 месяцев этого года на полигоне Южно-Уральской дороги количество транспортных происшествий по ответственности контролируемых лиц и с учетом скрытых от надзора увеличилось в два раза.

Так, в апреле этого года комиссией Ространснадзора расследовано скрытое в августе прошлого года крушения на путях необщего пользования ПАО «ЧМК». Причиной допущенного транспортного происшествия явилось уширение колеи железнодорожного пути более 1548 мм, вследствие «кустовой» гнилости шпал. В результате крушения повреждены 6 вагонов, один до степени исключения из инвентарного парка, что причинило ущерб собственнику в размере более 4.5 млн рублей, материалы переданы в Уральскую транспортную прокуратуру для возбуждения уголовного дела по ч. 1 ст. 263 УК РФ.

12 февраля этого года на станции Бердяуш Южно-Уральской железной дороги машинистом хозяйственного поезда, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, допущен проезд запрещающего сигнала с последующим боковым столкновением с грузовым поездом. Повреждено 7 грузовых вагонов до степени исключения.

02 мая этого года при подаче группы вагонов со станции Потанино ЮУЖД на ст. Первоозерная на подъездных путях ООО «Фирма Трансгарант» произошел сход двух вагонов, один из которых – цистерна, груженая едким натрием, повреждена в объеме капитального ремонта, что является аварией и расследовано комиссией Ространснадзора. Следует отметить, что это транспортное происшествие, как и в прошлом году было скрыто владельцами путей необщего пользования. О фактах сокрытия сходов я остановлюсь чуть попозже.

Общее количество принятых к учету транспортных происшествий и событий, связанных с обеспечением безопасности движения на железнодорожном транспорте за 8 месяцев 2024 года на поднадзорной территории, увеличилось на 12% и составило 123, против 109 за аналогичный период 2023 года, в том числе:

- 43 случая сходов железнодорожного подвижного состава (30 в АППГ) из них 11 на путях общего пользования и 32 на путях необщего пользования (8 и 22 в АППГ соответственно);

-6 вынужденных остановок поездов (в том числе по неисправности локомотива) (8 в АППГ);

- 13 происшествий при перевозке опасных грузов (10 в АППГ);

- 44 отцепок вагонов от поездов (в том числе по нагреву буксового узла, неисправности вагонов) (47в АППГ);

- 11 иных событий (повреждения, отказы, изломы и др.) (8 в АППГ);

- 2 пожара на подвижном составе (3 АППГ).

Тревожная картина складывается с ростом в 1,5 раза количества дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах Южно-Уральской дороги – с 4 до 6. Все дорожно-транспортные происшествия произошли вследствие нарушений правил дорожного движения физическими лицами - водителями автотранспортных средств, однако следует обратить внимание на действия работников РЖД по долговременной занятости переездов, вплоть до привлечения к дисциплинарной ответственности.

Государственными инспекторами Управления принято участие в комиссионном обследовании 226 железнодорожных переездов на Южно-Уральской железной дороге. При этом проведено комиссионное обследование 6 железнодорожных переездов, где за последние три года были допущены ДТП.

По результатам комиссионных обследований железнодорожных переездов выявлено 1020 нарушений установленных требований. В адрес ОАО «РЖД» объявлено 29 предостережений о недопустимости нарушения обязательных требований. Проведено 26 консультирований по соблюдение обязательных требований по эксплуатации железнодорожных переездов.

Устранение выявленных нарушений взято на контроль.

Информирую, что в настоящее время совместно с территориальным управлением Росжелдора по УФО проводится работа по составлению актуального реестра жд переездов на путях общего и необщего пользования.

На протяжении последних двух лет акцент в деятельности Управления смещен в сторону организации и проведения профилактических мероприятий.

Так, общее количество проведенных профилактических мероприятий за первое полугодие 2024 года выросло на 41 % в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, что позволило без ущерба безопасности движения снизить контрольную (надзорную) и административную нагрузку на бизнес.

Редко, но иногда субъекты железнодорожного транспорта сами обращаются в Управление с просьбами о проведении профилактических визитов с целью разъяснения норм действующего законодательства. Также поступают и письменные обращения.

Хотелось бы отметить, что Управление не наделено полномочиями по официальному разъяснению нормативно-правовых актов, но в помощи мы никогда не отказываем.

Также отмечу, что Управление в соответствии с Положением об его деятельности наделено полномочиями только в сфере безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, по этой причине мы не можем рассматривать обращения, связанные с защитой прав потребителей и споров, требующих разрешения в судебном порядке.

**Работа по новым индикаторам риска**

В связи с вступлением с 6 мая 2024 года в силу Приказа Министерства транспорта России № 113 нами продолжена практика мониторинга установленных индикаторов риска, число которых увеличилось с 3-х до 19.

Эффективность проверок на основании индикаторов риска растет. Посыл риск-ориентированного контроля и надзора – с одной стороны, обеспечить безопасность граждан и сохранность ресурсов государства, а с другой – не перегружать отечественных предпринимателей и организации административной нагрузкой. Сработавшие индикаторы риска послужили основанием для проведения 19 внеплановых проверок, из них четыре по требованию Уральской транспортной прокуратуры. На территории Южного Урала проведено 10 внеплановых проверок (3 проверки Уральская сталь, по одной на ЧМК, Южно-Уральская дирекция инфраструктуры, ММК, ЧВРЗ, Южно-Уральское СЛД, Уралгоршахткомплект, Трансгарант). В этом и прошлом месяце сработали индикаторы риска и будут проведены в сентябре-октябре внеплановые проверки на ММК, ЧЭРЗ, ВРД Бузулук, СЛД Таганай, а также в ноябре плановая проверка Южно-Уральской дирекции тяги. Таким образом, число внеплановых проверок при риск-ориентированном подходе при оценке деятельности субъектов железнодорожного транспорта кратно возросло.

Работа по новым индикаторам риска вскрывает некоторые проблемы. Так, например, случаи повреждения или отказа тягового подвижного состава по причине действий (бездействия) контролируемого лица, осуществляющего деятельность по обслуживанию и ремонту подвижного состава и его составных частей, вызвавших вынужденную остановку грузового поезда на перегоне или жд станции, если дальнейшее движение поезда продолжено с помощью вспомогательного локомотива*)* (10 индикатор), в соответствии с п. 5 Приказа Минтранса № 344 не являются событиями, связанными с нарушением безопасности движения и классифицируется как отказ технических средств и учитываются в системе **КАСАНТ** (комплексная автоматизированная система учёта, контроля устранения отказов технических средств и анализа их надёжности). Соответственно расследование не проводится и составляется акт-рекламация, что не позволяет влиять на качество разбора этого отказа.

По нашей просьбе Южно-Уральская дорога начала предоставлять технические заключения по отказам технических средств в части отцепок локомотивов вместо актов-рекламаций и в большинстве этих заключений виновниками назначался ООО «Торговый дом СТМ» по причине несоблюдения гарантийных обязательств. Непонятно кем является ООО «Торговый дом СТМ» - производителем или лицом, осуществляющим деятельность по обслуживанию и ремонту. С целью определения по какому всё-таки индикатору (10 или 18) оценивать виновное лицо, нами запрошены и Торговый дом СТМ и Южно-Уральская дорога. Поступившие ответы нас, прямо скажем, не удовлетворили и в адрес начальника Департамента безопасности движения Шайдуллина Шевкета Нургалиевича направлено письмо о необходимости пересмотра направленных в наш адрес технических заключений.

При этом отказы технических средств «сыплются» к нам преимущественно с Южно-Уральской дороги, со Свердловской дороги такой интенсивности поступления мы не наблюдаем, что позволяет предположить о их сокрытии там, так как информацию мы берем от аппарата РБ дорог, а отказы технических средств находятся в ведении главных инженеров дорог и не являются нарушением безопасности движения.

Начали разбираться почему не срабатывают 12 и 13 индикаторы (отцепка от пассажирского или пригородного поезда в пути следования и отмена отправления пассажирского поезда или высадка пассажиров из поезда из-за технической неисправности подвижного состава). По-видимому, аппаратами РБ вместе с ФПК происходит подмена понятий события на отказ 1 категории. Запросили материалы отказов, проведем анализ.

**И здесь перехожу к одной из актуальных, по моему мнению, проблеме:**

**Выявление скрытых сходов**

В начале своего выступления я привел статистику по сходам, однако следует отметить, что в нее не вошли сходы, скрытые от учета владельцами путей необщего пользования в 2023 году.

В рамках межведомственного взаимодействия с органами ФСБ и Уральской транспортной прокуратурой в первом квартале этого года Управлением выявлены факты сокрытия субъектами железнодорожного транспорта случаев сходов грузовых вагонов, произошедших на путях необщего пользования.

Методом сравнительного анализа исследованы данные Южно-Уральской дирекции инфраструктуры (отчеты о повреждениях вагонного парка (форма ВО-15), и данные о сходах вагонов, предоставленные владельцами путей необщего пользования, принятые к учету в АИС РПТ. На вагоны, по которым отсутствуют сведения о сходах вагонов от предприятий запрошены акты о повреждении вагонов ф. ВУ-25.

По актам, где имелись признаки схода вагона или прямо указана причина-сход вагона, инициировано получение от предприятий пояснения о причинах непредоставления информации и технические заключения.

Вид транспортного происшествия определяется посредством анализа раздела - «вагон подлежит», где указан вид требуемого ремонта или исключение из инвентаря.

Таким образом, исследования документов прошлого года показали, что имеет место 63 случая повреждения вагонов в результате скрытых сходов на Южно-Уральской железной дороге (для сравнения 21 – на Свердловской).

Всего Управлением установлено 10 предприятий, скрывших в 2023 году одно транспортное происшествие и 43 схода на своих подъездных путях.

В качестве негативного примера могу привести ПАО «ЧМК», которое скрыло 21 сход и одно крушение в прошлом году, в результате чего на подъездных путях этого предприятия повреждено 37 вагонов, из них два – в объеме деповского ремонта, а один вагон исключен из инвентарного парка.

Как результат, указанные события не получили должной правовой оценки, владельцы путей необщего пользования своими действиями препятствовали выявлению, предупреждению и пресечению фактов, угрожающих безопасности движения, избежали проведения в их отношении контрольных (надзорных) мероприятий, что могло предотвратить последующие сходы, а также исказило федеральную статистику.

Вскрыты угрозы безопасности личности, общества и государства, негативно влияющие на обеспечение обороноспособности страны в условиях проведения специальной военной операции.

Каждый из выявленных случаев скрытых сходов получил должную правовую оценку, по всем фактам проведены контрольные (надзорные) мероприятия.

По шести предприятиям из десяти выявлены индикаторы риска, проведены внеплановые выездные проверки.

По одному из предприятий (ВГОК), с учетом вступления в силу изменений в перечень индикаторов риска (Приказ Министерства транспорта от 08.04.2024 № 113) проведена внеплановая выездная проверка по требованию Уральского транспортного прокурора.

По двум предприятиям (ВГОК и ЧМК), на основании переданных нами материалов следственными органами на транспорте возбуждены уголовные дела по признакам состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ. Приняты меры по недопущению в дальнейшем попыток сокрытия транспортных событий.

В настоящее время Управлением, в тесном взаимодействии с Уральской транспортной прокуратурой, Южно-Уральской и Свердловской железных дорог продуман и реализуется комплексный подход по выявлению таких событий.

Так, благодаря такому подходу нами выявлено еще 4 предприятия, скрывшие сходы.

Одно из таких предприятий (ООО «Фирма Трансгарант») скрыло сход, в результате которого повреждена цистерна в объеме капитального ремонта, что классифицируется как «авария». Комиссией Ространснадзора проведено расследование транспортного происшествия. Кроме того, Управлением по требованию Уральской транспортной прокуратуры проведена внеплановая выездная проверка предприятия.

Нельзя не отметить пассивную роль сотрудников РЖД: по всем случаям скрытых сходов вагонов на путях необщего пользования предприятий (21 сход и крушение только на одном ПАО «ЧМК») были осведомлены работники филиала ОАО «РЖД», однако обязанность информирования контрольно-надзорных органы со стороны ОАО «РЖД» не предусмотрена действующим законодательством. А то, что эти вагоны с признаками схода появятся на путях общего пользования об этом не думаем. Помимо этого, нужно учитывать и тот материальный ущерб, который был нанесен в результате этих сходов, ведь запрету использования подлежат все литые детали тележек, имевших сход с рельс, что в пересчете только на один вагон составляет внушительную сумму, а напомню, что для вменения обвинения по ч. 1 ст. 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, если эти деяния повлекли причинение крупного ущерба» достаточно суммы в один миллион рублей.

Как видно из представленной информации ситуация требует незамедлительной перестройки взаимодействия всех субъектов железнодорожного транспорта, иначе мы «погрязнем» в уголовных делах и других мерах «карательного» характера, иных слов, к сожалению, не нахожу.

В завершение этой темы обращусь к представителям владельцев путей необщего пользования: мы видим как несерьезно руководители предприятий относятся к содержанию путей необщего пользования, раз это не основное производство, то и деньги вкладывать не нужно. Ваша задача, как лиц, ответственных за состояние безопасности на объектах железнодорожного транспорта, убедить своих руководителей в необходимости соблюдения федерального законодательства. Произошел у вас сход – уведомите не позднее 3 часов по телефонным, телеграфным или электронным средствам связи МТУ Ространснадзора по УФО (п.4 Приказа Минтранса от18.12.2014 № 344). Проходит на вашем предприятии проверка Ространснадзора - берите путейскую бригаду и идите вслед за нами, устраняйте выявленные нарушения.

Предупреждаем руководителей предприятий, допустивших сходы вагонов и сокрывших их от органов государственного контроля (надзора), об административной ответственности, а в случае сокрытия крушений или аварий речь может идти и об уголовной ответственности при нанесения значительного ущерба.

Если не можете сами донести меру ответственности до руководителей – приглашайте наших сотрудников на проведение профилактических визитов. Усиливайте внутренний контроль на предприятии.

В идеале мы должны в разы снизить количество проводимых проверок, благодаря введенному недавно механизму мотивации контролируемых лиц к соблюдению обязательных требований (мер стимулирования добросовестности) - присвоение контролируемому лицу репутационного статуса, обозначающего добросовестное соблюдение обязательных требований, снижение категории риска объекта контроля до низкой, исключающей проведение плановых контрольных (надзорных) мероприятий, что предоставляет право контролируемому лицу размещать эту информацию в открытых источниках, в том числе в информационных и рекламных целях (п. 16.1 подраздела 6, раздела V постановления Правительства Российской Федерации от 25.06.2021 № 991).

Отдельно остановлюсь на расследовании событий, содержащих особое мнение. Намечается непонятная для нас тенденция перекладывания ответственности за результат расследования на органы Ространснадзора, зачастую спор ведется в рамках одной дороги (где есть единоначалие-начальник дороги), например, Дирекция инфраструктуры ЮУЖД с Дирекцией путевых машин ЮУЖД или в рамках одной организации ОАО «РЖД» (где тоже решает начальник Департамента безопасности движения ОАО «РЖД»). Может поставить вопрос перед руководством ОАО «РЖД» такого рода споры решать в рамках Департамента безопасности движения ОАО «РЖД», а не направлять их в Управление, что прямо прописано п. 22 главы 5 Распоряжения ОАО РЖД № 1560/р. *Все разногласия о причинах, причинно-следственных связях и классификации нарушения безопасности движения, возникшие у членов комиссии ОАО "РЖД", являющихся работниками ОАО "РЖД", должны быть урегулированы до оформления технического заключения.*

Еще хочу остановиться на наиболее сейчас актуальной теме – теме надзора за обеспечением транспортной безопасности.

Вы знаете, что в начале года на ст. Сан-Донато Свердловской ж.д. агентами украинских спецслужб совершена попытка диверсионно-террористического акта в отношении жд состава с опасными грузами. В связи с непринятием мер по обеспечению транспортной безопасности Следственным комитетом на транспорте возбуждено два уголовных дела по ст. 293 УК РФ «Халатность» и ст. 263.1. «Нарушение требований в области транспортной безопасности», в рамках расследования которых внимательнейшим образом изучаются действия (бездействие) должностных лиц ОАО РЖД.

В соответствии с требованием Первого заместителя Генерального прокурора Российской Федерации проверены 42 объекта транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта расположенных на территории Челябинской области:

Из них:

- 31 железнодорожная станция;

- 11 железнодорожных металлических мостов.

Выявлены 184 нарушения требований законодательства по обеспечению транспортной безопасности.

Характерные нарушения на железнодорожных станциях представлены на слайде.

Так, при проведении контрольного (надзорного) действия «эксперимент» на 16 ж-д станциях установлена возможность проникновения условного нарушителя в зону транспортной безопасности станции без наличия законных оснований.

При проверках объектов Южно-Уральской дирекции инфраструктуры - железнодорожных металлических мостов были установлены аналогичные нарушения.

Всего при проведении проверок было проведено 38 контрольных (надзорных) действий «эксперимент», в 27 случаях эксперимент имел положительный результат.

По результатам проведенных проверок приняты следующие меры:

ОАО «РЖД» - в лице Южно-Уральской дирекции инфраструктуры и Южно-Уральской дирекции управления движением выдано - 7 предписаний, со сроками исполнения до конца текущего года.

В отношении юридического лица и должностных лиц ОАО «РЖД» вынесено 4 постановления о привлечении к административной ответственности, составлены 4 протокола о привлечении к административной ответственности.

В адрес ОАО «РЖД» внесено представление об устранении причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений.

Дополнительно информируем, что с первого сентября вступают в силу изменения законодательства в области транспортной безопасности, утвержденные постановлением Правительства РФ от 11.09.2024 № 1234 «О внесении изменений в постановление Правительства РФ от 10.03.2022 № 336».

В соответствии с указанными изменениями контрольно-надзорные органы смогут проводить КНМ по информации ФСБ, о возможном нарушении в области транспортной безопасности без согласования с органами прокуратуры, а также выдавать предписания по итогам проведения КНМ без взаимодействия с контролируемым лицом.

Кроме того, благодаря участию сотрудников отделов госжелдорнадзора в проводимых в июле мероприятий по транспортной безопасности на территории Свердловской области в рамках межведомственной операции «Патруль» оказано необходимое профилактическое воздействие, позволившее сотрудникам УФСБ России по Свердловской области задержать группу подростков, осуществивших по заданию украинских спецслужб попытки поджогов локомотивов и релейных шкафов на ж.д. станции Первоуральск Свердловской ж.д.

В заключение хочу сказать, что у нас с вами задача одна – обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте, особенно в условиях проведения специальной военной операции.