



**ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО НАДЗОРА  
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ  
ТРАНСПОРТА  
(ДВУ Госморнадзора)**

**ДОКЛАД**

**с руководствами по соблюдению обязательных требований  
по видам контрольной деятельности:**

- государственный морской надзор в рамках федерального  
государственного транспортного надзора;**
- федеральный государственный надзор в области безопасности  
гидротехнических сооружений;**
- лицензионный контроль деятельности по перевозкам морским  
транспортом опасных грузов;**
- лицензионный контроль деятельности по перевозкам морским  
транспортом пассажиров;**
- лицензионный контроль деятельности по морской или портовой  
буксировки морским транспортом;**
- лицензионный контроль погрузочно-разгрузочной деятельности  
применительно к опасным грузам в морских портах**

**Владивосток**

## Оглавление

Введение.....	3
Предложения по правоприменению.....	3
Проблемы и противоречия .....	4
Информация о нормативно-правовых актах .....	5
Разъяснения новых обязательных требований.....	5
Рекомендации по мерам .....	9
Анализ судебной практики.....	10
Информация о принятых решениях КС и ЕСПЧ в сфере КНД.....	10
Анализ обращения граждан и организаций.....	11

## **Введение**

В соответствии с требованиями статьи 8.2 Федерального закона от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» на официальных сайтах органов государственного контроля (надзора) в сети «Интернет» для каждого вида государственного контроля (надзора) размещаются перечни нормативных правовых актов или их отдельных частей, содержащих обязательные требования, оценка соблюдения которых является предметом государственного контроля (надзора), а также тексты соответствующих нормативных правовых актов.

Перечень нормативных правовых актов, исполнение которых проверяется Ространснадзором, утвержден приказом Ространснадзора от 18.10.2016 № СС-1097фс «Об утверждении перечня актов, содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении федерального государственного транспортного надзора Федеральной службой по надзору в сфере транспорта» (в редакции приказа Ространснадзора от 14.12.2016 № СС-1295фс).

Данный перечень размещен на официальном сайте Ространснадзора в разделе «Перечни обязательных требований» по адресу <http://rostransnadzor.ru/normativnaya-baza/pravila-trebovaniya-yavlyayushhiesya-predmetom-provodimy-h-proverok/>

## **Предложения по правоприменению**

ДВУ Госморнадзора в установленном порядке производит анализ поступивших вопросов и предложений от подконтрольных субъектов и, в случае выявления несовершенных норм, направляет предложения в Ространснадзор. Комментарии и предложения в отношении содержания перечня правовых актов, содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при

осуществлении государственного надзора в области морского и внутреннего водного транспорта, могут быть направлены заинтересованными лицами через Интернет-приемную Ространснадзора по адресу <http://rostransnadzor.ru/obrashheniya-grazhdan/e-lektronnaya-forma-priema-obrashhenij-i/>

Также информируем о том, что возможность обратиться с заявлением, жалобой или предложением реализована в Дальневосточном Управлении государственного морского надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по адресу <http://dugmrn.tu.rostransnadzor.ru/обращения-граждан/электронная-форма-приема-обращений-и/>

### **Проблемы и противоречия**

Приказ Минтранса РФ от 06.04.2009 N 53 "Об утверждении Положения о функциональной подсистеме организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 13.05.2009 N 13917) нуждается в корректировке в связи с выходом Постановления Правительства РФ от 14.11.2014 N 1189 "Об организации предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации" (вместе с "Правилами организации мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации") и изменениями в ст. 16.1 Особенности эксплуатации, использования искусственных островов, установок, сооружений, подводных трубопроводов, проведения буровых работ при региональном геологическом изучении, геологическом изучении, разведке и добыче углеводородного сырья, а также при транспортировке и хранении нефти и нефтепродуктов, особенности осуществления деятельности по

перевалке нефти и нефтепродуктов, бункеровке (заправке) судов во внутренних морских водах и в территориальном море Федерального закона от 31.07.1998 N 155-ФЗ (ред. от 05.02.2018) "О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации".

### **Рекомендации**

Необходимо руководствоваться в первую очередь требованиями Федеральных законов и Постановлений Правительства.

### **Информация о нормативно-правовых актах**

Законодательные новшества в области торгового мореплавания и эксплуатации портовых гидротехнических сооружений нередко вызывают затруднения исполнения тех или иных норм права у подконтрольных субъектов. В силу пробелов или коллизий в нормативных правовых актах ряд неоднозначных или не ясных для подконтрольных лиц обязательных требований нуждается в разъяснении.

В апреле 2018 года вступил в силу приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 октября 2017 г. N 463 Об утверждении общих Правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним.

### **Разъяснения новых обязательных требований**

Отдельного внимания заслуживают нововведения, перечисленные в статьях 59-61 Общих Правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, регламентирующие условия осмотра судов в морском порту.

Для судов, зарегистрированных под Государственным флагом Российской Федерации, в информационной системе портового контроля (ИСГПК) рассчитывается оценка рисков с начислением баллов.

Баллы для оценок рисков начисляются следующим образом:

тип судна - нефтяной танкер, танкер-химовоз, газовоз, навалочное судно, пассажирское судно - 2 балла;

возраст судна: от 12 до 39 лет - 1 балл; от 40 лет и старше - 5 баллов;

каждое нарушение обязательных требований, выявленное при проверках судна в течение предыдущих 24 месяцев, - 1 балл;

при одном отказе в выходе из российского порта в течение 24 месяцев - 5 баллов;

при двух отказах в выходе из российского порта в течение 24 месяцев - 10 баллов;

при трех отказах в выходе из российского порта в течение 24 месяцев - 20 баллов;

при одном задержании в иностранном порту в течение 24 месяцев - 10 баллов;

при двух задержаниях в иностранных портах в течение 24 месяцев - 20 баллов;

при трех и более задержаниях в иностранных портах в течение 24 месяцев - 30 баллов;

при отсутствии данных о проверке судна в ИСПК - 70 баллов.

Осмотр судна очень высокого риска с суммой баллов оценок рисков в пределах от 101 и более проводится при каждом отходе судна из морского порта.

Осмотр судна высокого риска с суммой баллов оценок рисков в пределах от 70 до 100 проводится по истечении двух месяцев со дня проведения последнего осмотра.

Осмотр судна стандартного риска с суммой баллов оценок рисков в пределах от 11 до 69 проводится по истечении шести месяцев со дня проведения последнего осмотра.

Осмотр судна малого риска с суммой баллов 10 и менее проводится по истечении 12 месяцев со дня проведения последнего осмотра.

Независимо от суммы баллов оценок рисков, осмотр судна проводится в случае, если такое судно было задержано в иностранном порту в последнем рейсе.

Суда, зарегистрированные под иностранными флагами, отбираются к осмотру соответственно оценке риска судна и необходимой периодичности осмотра. Оценка риска судна и периодичность осмотра вычисляются международными информационными системами Токийского меморандума - Меморандума о взаимопонимании о контроле за судами со стороны государства порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Парижского меморандума о взаимопонимании о контроле судов государством порта, и Черноморского меморандума о взаимопонимании и контроле со стороны государства порта в регионе Черного моря. Капитан морского порта отбирает судно к осмотру в соответствии с представленными международной информационной системой рекомендациями.

Независимо от требований баллов риска осмотр судна проводится в следующих случаях:

- после транспортного происшествия с судном;

- при наличии запросов со стороны государства флага или других государств;

- по заявлению капитана судна, судовладельца или представителя судовладельца;

- с целью проверки устранения выявленных при проверке в предшествующих портах захода и не устраненных несоответствий обязательным требованиям;

- на основании информации о нарушениях судном международных договоров Российской Федерации, предоставленной в устной или письменной форме лоцманом, диспетчером терминала морского порта, СУДС, членом экипажа, профессиональным органом, ассоциацией, профессиональным союзом или любым другим лицом, заинтересованным в безопасности судна, его экипажа и пассажиров и/или в защите окружающей среды;

- на основании запроса органов государственного контроля (надзора);

- перед выходом из морского порта в составе барже-буксирного состава.

## Отмена приказа Минтранса РФ о ЛОБС

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации и Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 12 апреля 2018 г. N 142/230н признаны утратившими силу приказы Минтранса России и Минтруда России по вопросам аттестации должностных лиц предприятий транспорта по перечню согласно приложению, а именно приказ Минтранса России и Минтруда России от 11 марта 1994 г. N 13/11 "Об утверждении Положения о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов организаций и их подразделений, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов", а также приказы о внесении изменений в приказ от 11 марта 1994 г. N 13/11 и утвержденное им Положение, в частности приказ Минтранса России и Минтруда России от 8 июня 2015 г. N 183/365н "О внесении изменений в Положение о порядке проведения аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов организаций и их подразделений, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов, утвержденное приказом Минтранса России и Минтруда России от 11 марта 1994 г. N 13/11".

Приказом Минтранса РФ от 24.04.2018 № 161 «Об установлении Порядка проведения тренировочных учений перед утверждением плана предупреждений и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов при осуществлении деятельности по перевалке нефти и нефтепродуктов, бункеровке (заправке) судов с использованием специализированных судов, предназначенных для бункеровки (судов-бункеровщиков)» утвержден Порядок с одноименным названием.

Верховный Суд Российской Федерации решением от 29 октября 2018 г. № АКПИ18-954 отменил приказ Министерства транспорта Российской Федерации и Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 12 апреля 2018 г. N 142/230н "О признании утратившими силу некоторых приказов Минтранса России и Минтруда России по вопросам



аттестации должностных лиц предприятий транспорта" в части признания недействительным Порядка аттестации лиц, ответственных за безопасность судоходства.

### **Рекомендации по мерам**

Рекомендации ДВУ Госморнадзора судовладельцам в части исполнения требований Общих Правил плавания и стоянки в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним заключаются в следующем. Анализ причин аварийности в подконтрольной Управлению сфере показал, что предпосылки к аварийному происшествию создаются в большинстве случаев действиями экипажа или берегового персонала. Сюда входят: неверная оценка погодных условий, неверный выбор маршрута следования, неукомплектование судна минимальным безопасным количеством экипажа или эксплуатация судна и судовых технических средств персоналом, не имеющим надлежащей квалификации, отсутствие регулярных учений и тренировок экипажа, предписываемых обязательными требованиями и другие причины. В основе таких нарушений лежит «человеческий фактор».

Если судовладелец ставит целью снизить число осмотров своих судов, а, следовательно, и баллов риска, ему необходимо обратить особое внимание на квалификацию, подготовку и тренировки береговых служб и судовых экипажей.

По результатам осмотра судна с выявленными несоответствиями, особенно с существенными (код 30), необходимо принимать адекватные меры (техническую учебу, тренировки или иные), направленные на недопущение подобных нарушений в будущем.

Нарушенные нормы обязательных требований указываются инспекторами портового контроля в акте осмотра судна.

Одной из причин для осмотра судна согласно Общим Правилам плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации является информация о нарушениях экипажами судов или работниками компаний

обязательных требований от заинтересованных в безопасности мореплавания лиц или организаций, а также из средств массовой информации.

В ДВУ Госморнадзора ежегодно поступают обращения граждан с доводами о подобных нарушениях. В рамках рассмотрения обращений Управление может в соответствии с Правилами запросить капитана порта о проведении осмотра судна, что повышает вероятность заработать баллы риска.

Таким образом, совершенствование работы судовладельца с «человеческим фактором» позволит снизить факторы риска в области безопасности мореплавания.

Рекомендации поднадзорным юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям в части аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов организаций и их подразделений, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов: аттестацию указанных лиц производить по требованиям приказа, действующего до отмены.

#### **Анализ судебной практики**

Анализ административной практики ДВУ Госморнадзора за 11 месяцев 2017/2018 г. показал следующее.

Всего за отчетный период составлено 163, рассмотрено 168 протоколов, из них ни один не оспорен. К административной ответственности привлечено 159 юридических и должностных лиц, в 9 случаях (менее 6%) в привлечении к административной ответственности было отказано в связи с истечением срока давности.

#### **Информация о принятых решениях КС и ЕСПЧ в сфере КНД**

Обращений в Конституционный Суд Российской Федерации или Европейский суд по правам человека в сфере контрольно-надзорной деятельности Управления за отчетный период не поступало.

## **Анализ обращения граждан и организаций**

В ДВУ Госморречнадзора на конец ноября 2018 года поступило 145 обращений граждан, что в сравнении с 2017 годом составляет 114%.

Своевременное и объективное рассмотрение обращений граждан проводится в форме разъяснений юридическим лицам и физическим лицам порядка оформления и лицензирования индивидуальной деятельности, внеплановых документарных проверок и административных расследований в отношении юридических лиц и физических лиц, на деятельность которых поступили жалобы граждан, а также в форме запросов о предоставлении информации иными юридическими лицами, участвующими в процессе выполнения морских и речных перевозок.

Во исполнение поручения Президента РФ от 26.04.2013 о ежегодном проведении общероссийского дня приема граждан, управлением в установленные сроки посредством специального программного обеспечения устанавливается связь с другими государственными органами, функционирующими в аналогичном режиме. В такой день гражданин может обратиться с «морским» вопросам в любой государственный орган, осуществляющий публично значимые функции, при этом обращение в режиме онлайн будет переадресовано в тот же день в Госморречнадзор или его подразделения. В настоящее время данная форма гражданами почти не используется.

При необходимости для получения необходимой информации при рассмотрении обращений граждан Управлением направляются запросы в компетентные в предметной области органы. В случае если в ходе рассмотрения обращения выявляются нарушения обязательных требований к нарушителям применяются меры административного воздействия, осуществляются проверочные действия или иные мероприятия без взаимодействия с субъектом.

Зачастую поводом подачи обращений граждан служат хозяйственные споры двух субъектов. Характерным примером является спор ООО

«Терминал-Авто» и Теличикский портпункт, который подал 27 обращений по факту выгрузки опасных грузов (в основном нефтепродукты) на причале ООО «Терминал-Авто» или между ФГУП Нацрыбресурсы и Востокморсервис по вопросу причалов в Диомидовском рыбном порту.

Значительное количество обращений составляют обращения, которые уже рассматривались. Так только от одного гражданина Г. поступило 12 жалоб о нарушениях на морском терминале «Северо-Курильск», при этом Управлением были приняты меры в части подтвержденных доводов, однако заявитель продолжает нагружать государственный орган все новыми несущественными деталями.

К упомянутой категории обращений следует отнести дубликаты, когда одно и то же обращение, направленное в адреса различных контролирующих органов и, особенно, органов прокуратуры различного уровня, поступает в Управление с лагом по времени, при этом каждое из них регистрируется в соответствующей информационной системе как новое. Вышеперечисленные категории обращений создают избыточную нагрузку на надзорный орган и никак не способствуют безопасности торгового мореплавания.

Значительное количество обращений касается невыплаты заработной платы: например на судах ООО «Находка - Портбункер» — 8 обращений.

Рассмотрение обращений с указанной тематикой согласно Кодексу торгового мореплавания входит в полномочия капитана морского порта (ст. 76 КТМ) или Минтруда. Такие обращения подлежат перенаправлению по компетенции, при этом доводы заявителей подлежат учету при осуществлении в дальнейшем мероприятий без взаимодействия с подконтрольными субъектами.

Часть обращений за отчетный период было от родственников погибших членов экипажа т/х Восток (судовладелец ООО ДВ-Флот) с просьбой помочь в поиске своих родных. Следует пояснить, что Управление при расследовании аварийности на море определяет только ее причины, но не

занимается спасением людей, а стало быть, не имеет возможностей для их поиска.

Отдельной темой обращений является деятельность компаний, не согласных с обязательными требованиями в части ЛАРН и не желающих их исполнять (бункеровщики ООО Павино-Танкер и ООО Нико), или в части швартовки судов к причалам меньшего размера в портах Дальнегорск и Корсаков.

Структурный анализ обращений граждан за отчетный период показал, что непосредственно к полномочиям Управления по установленным видам государственного контроля относится 31% из общего числа с учетом дубликатов.

Тем не менее, в каждом из перечисленных случаев ДВУ Госморнадзора действует в соответствии с законодательством и принимает, если необходимо, установленные законом меры.