

УДК 656.6

АНАЛИЗ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ ГОСУДАРСТВЕННЫМ ПОРТОВЫМ КОНТРОЛЕМ

Фомин Андрей Александрович¹, заместитель начальника отдела Государственного портового контроля
e-mail: pscogbu@yandex.ru

¹ Федеральное бюджетное учреждение «Администрация Обь – Иртышского бассейна внутренних водных путей», Омск, Россия

Аннотация. В статье поднят вопрос о несовершенстве нормативной и правовой базы Государственного портового контроля. Проанализированы случаи работы компаний и обоснован вывод о необходимости усиления законодательства в отношении задержанных судов. Предложены возможные меры воздействия.

Ключевые слова: техрегламент, министерство транспорта.

ANALYSIS OF THE NAVIGATION SAFETY SYSTEM BASED ON GDP STATE PORT CONTROL

Fomin Andrey Aleksandrovich¹, Deputy Head of the Department of State Port Control
e-mail: pscogbu@yandex.ru

¹ Federal Budgetary Institution «Administration of the Ob–Irtysk Basin of Inland Waterways», Omsk, Russia

Abstract. The article raises the issue of the imperfection of the regulatory and legal framework of the State Port Control. The cases of the companies' work is analyzed and the conclusion about the need to strengthen legislation in relation to detained vessels is substantiated. Possible measures of influence are proposed.

Keywords: technical regulations, ministry of Transport.

Система государственного портового контроля (далее: ГПК) введена на внутренних водных путях РФ с августа 2012 года. В систему включены 13 администраций бассейнов внутренних водных путей, обеспечивающих проверки судов внутреннего водного транспорта. Деятельность государственного портового контроля на внутренних водных путях регламентирована Федеральным законом от 07.03.2001 №24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» [1]. В Обь-Иртышском бассейне внутренних водных путей инспекции государственного портового контроля находятся в девяти районах водных путей и судоходства. В зону обслуживания попадают: озеро Телецкое, Новосибирское водохранилище и шлюз, река Иртыш и река Обь с притоками.

В 2023 году выявлено 4666 нарушений. Из них 2150 нарушений, влекущих за собой задержание судна. Доля нарушений, подпадающих под задержание судна 50% от общего количества выявленных нарушений. Основной причиной задержания судов, как и в предыдущие годы, является отсутствие судовых документов – 1201, что составляет 60% от общего числа запретных нарушений. Однако в настоящее время имеется ряд проблем, связанных с несовершенством законодательного регулирования указанной сферы деятельности.

Рассмотрим вначале аварийный случай.

29.08.2017 г. на 1813 км р. Обь перевал Нижний Мегипугольский при следовании состава т/х «РТ-770» с баржей «Луна-5» по маршруту карьер остров Казачий – г. Нижневартовск произошло опрокидывание баржи на борт, в результате чего баржа «Луна-5» частично затонула (носовая часть затоплена полностью) на правой кромке судового хода.

Суда «РТ-770» и «Луна-5» эксплуатируются ООО «ПЧС». В течение навигации 2017 г. суда «РТ-770» и «Луна-5» четыре раза задерживались инспекторами государственного портового контроля за нарушения обязательных требований, в том числе за отсутствие документов, подтверждающих техническое состояние судов. Материалы проверок направлялись в адрес Обского управления Ространснадзора.

Несмотря на имеющиеся неснятые запреты, суда продолжали эксплуатироваться, что привело к аварии.

Так же, в соответствии с Приказом Минтранса Российской Федерации от 19.01.2018 г. №19 «Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям» [2] на судне, зарегистрированном в Государственном судовом реестре РФ и осуществляющем судоходство по внутренним водным путям, должны находиться документы, предусмотренные ст. 14 Кодекса внутреннего водного транспорта (далее: КВВТ) РФ [1]. Как показали проведенные инспекторами ГПК на судах «РТ-770» и «Луна-5» проверки, перечисленные в ст. 14 КВВТ РФ [2] судовые документы отсутствовали. Теплоход «РТ-770» и баржи состава не соответствовали требованиям нормативных документов, регламентирующих безопасность плавания:

1. Теплоход буксир-толкач «РТ-770» – без документов;
2. Несамостоятельная баржа-площадка «Луна-5» – без документов;
3. Баржа «ТСКП-1501» – без документов;
4. Баржи состава были загружены с превышением установленной для данных судов грузоподъемности.

Перечисленные суда без действующих документов Российского Классификационного Общества (далее: РКО) [3].

Результат: Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по сибирскому федеральному округу (далее: МТУ Ространснадзора СФО) г. Новосибирск вынес наказание согласно Федерального закона от 30.12.2001 г. 195-ФЗ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [4]:

- капитану по ст. 11.8. ч. 1 не имеющих действительных документов на т/х РТ-770 – 1000 рублей;
- капитану по ст. 11.8. на баржу ТСКП-1501 не имеющих действительных документов – 1000 рублей;
- ответственному за безопасность судоходства, директору ООО «ПЧС» – 2000 рублей.

Рассмотрим второй аварийный случай.

Согласно заключения Обского УГРН Ространснадзора 12.08.2019 на 1220,0 км р. Обь при движении вниз толкаемого состава, состоящего из теплохода буксира-толкача «БТМ-618» и гружённого несамостоятельного судна – баржи «НС-3016», выполняющих рейс г. Томск – г. Стрежевой произошел удар баржи о подводное препятствие (предположительно – затонувший в 1961 году пароход «Пожарский»).



Как следует из представленных материалов, причиной транспортного происшествия явилось нарушение судовладельцем ООО «СК СТРОЙИНВЕСТ» требований нормативных правовых документов.

Теплоход «БТМ-618» 11.08.2019 г. вышел в рейс с баржей «НС-3016», гружёной железобетонными блоками для подводных переходов, с осадкой 234 см, что было предельно допустимо при движении по реке Томь, где на это время гарантированная глубина составляла 250 см. Согласно Правилам плавания на внутренних водных путях (далее: ВВП) (п.п. 79, 81, приложение № 5) при такой глубине запас под днищем должен быть не менее 15 см [2].

На реке Обь («Сведения по габаритам пути в Обском бассейне 2019г») гарантированные глубины на момент транспортного происшествия 12.08.2019 составляли на участке следования состава 300 см. Состав двигался по Баранакловскому перекату со скоростью 12,5 км/ч вниз по течению, относительно берега (скорость судна с учетом скорости течения) скорость составляла 16 км/ч. При движении с такой скоростью возможно возникновение такого явления как «просадка», а поэтому судоводитель, управляющий составом, должен был сбавлять скорость, проходя перекаты, в том числе Барановский перекат, соблюдая меры безопасности, чего сделано не было. На теплоходе «БТМ-618» находилась некорректированная карта реки Обь от устья реки Томь до селения Соснино.

В связи с тем, что имеющаяся на судне карта не была откорректирована, судоводитель, основываясь на указанных в ней сведениях, вёл состав, придерживаясь левого берега, идя правой кромкой старого несуществующего судового хода и после расхождения с встречным составом правым бортом и видимо понял, что оказался за пределами судового хода, можно предположить, стал резко переваливать к правому берегу на перевальный знак; при резком повороте состава появился крен на левый борт от течения и центробежной силы инерции, в связи с этим увеличилась осадка по левому борту, и в это время и произошёл удар баржи «НС-3016» о подводное препятствие на 1220,0 км реке Обь.

Как следует из материалов, транспортное происшествие произошло за пределами существующего судового хода.

В настоящее время наличие откорректированной карты на судне не прописано ни в одном документе. Ранее это было отражено в Правилах плавания судов по ВВП.

Своими действиями судоводитель состава грубо нарушил Правила плавания на ВВП [2], а именно:

п. 82 – при прохождении участков ВВП, для которых введено ограничение по осадке судов, судоводители должны учитывать явление просадки судна и принимать меры для её уменьшения путём снижения скорости судна, а также осуществлять наблюдение с помощью имеющихся технических средств;

п. 112 – при плавании на участках ВВП с двухсторонним движением, где ось судового хода не обозначена осевыми знаками навигационного оборудования, судно (состав) должно следовать правой по ходу стороной судового хода, а там, где это затруднено по путевым, гидрометеорологическим или иным условиям – придерживаясь оси судового хода и обеспечивая готовность к безопасному расхождению со встречным судном (составом) левыми бортами;

п. 121 – судоводители должны постоянно вести визуальное и слуховое наблюдение, а также наблюдение с помощью имеющихся технических средств применительно к существующим обстоятельствам и условиям для того, чтобы полностью оценить ситуацию, в которой находится судно;

п. 122 – в случае неуверенности в оценке ситуации (неясность в действиях других судов, неподдача или неправильное подтверждение сигналов, сомнение в безопасности маневра, потеря ориентировки, отсутствие или неправильность знаков навигационной оборудования) судоводитель должен уменьшить ход или прекратить движение судна до выяснения ситуации. В случае неуверенности в правильности своих действий, а также в



оценке действий других судов судоводитель должен вызвать на пост управления судном капитана судна;

Судоводителем неверно дана оценка, не оценена ситуация, в которой находился состав, а именно – проигнорирован факт несоответствия информации в имеющейся на судне (не корректированной) карте знакам навигационного оборудования на местности.

Так же судоводителем состава грубо нарушены требования Устава службы на судах п. 466 п. 47 – проигнорирована информация бюллетеня № 113 от 12.08.2019 г. о габаритах судового хода на участке пережат Баранакровский [5].

Также необходимо отметить, что судоводитель не знал спецлоции данного участка, так как должен был знать и видеть на своей старой лоцманской карте, что раньше на данном участке судового хода выставлялся красный буй опасности на старом судовом ходу. Не найдя этого буя на местности, судоводитель должен был сбавить ход до минимального либо остановиться до выяснения обстановки.

Как показали проверки Службы государственного портового контроля теплоход «БТМ-618» не был пригоден к эксплуатации в навигацию 2019 г., так как не имел действующих судовых документов, обязательное нахождение которых на борту установлено ст. 14 КВВТ РФ [1].

Несмотря на это теплоход «БТМ-618» эксплуатировался в навигацию 2019 года и, имея неоднократные предписания службы государственного портового контроля о задержании судна [6] руководство ООО «СК СТРОЙИНВЕСТ» продолжало эксплуатацию теплохода «БТМ-618».

Однако судовладелец ООО «СК СТРОЙИНВЕСТ» указанные требования не выполнил, вовремя не сдал судно в эксплуатацию, не подготовил экипаж к управлению безопасной эксплуатацией судна «БТМ-618».

Халатное отношение судовладельца ООО «СК СТРОЙИНВЕСТ» к подготовке теплохода «БТМ-618» и его экипажа к навигации и его эксплуатации вопреки предписаниям Службы государственного портового контроля явилось причиной транспортного происшествия и как следствие: неправильные действия судоводителя состава при движении и ориентировании, уход состава за судовой ход, привели к наезду баржи «НС-3016» из состава теплохода «БТМ-618» на подводное препятствие.

Анализ обстоятельств транспортного происшествия позволяет сделать вывод, что экипаж судна оказался не готов к борьбе за живучесть судна. Борьба за живучесть судна является составной частью повседневной организации службы и направлена на рациональное использование судовой техники и наиболее эффективную деятельность экипажа по сохранению и восстановлению живучести судна при аварийных обстоятельствах.

При получении баржей пробоины и поступлении воды в отсеки баржи экипажем не были предприняты меры по откачке поступающей в отсеки баржи воды (по причине отсутствия либо неисправности аварийного оборудования). Как видно из предписаний Службы государственного портового контроля пожарные рукава и спасательные жилеты были не испытаны.

Результат: штраф капитану судна согласно Кодекса об административных правонарушениях (далее: КоАП) ст. 11.8. ч. 1 в размере 5000 рублей [4].

Следующий случай – работа ООО «Колпашевский речпорт».

В Колпашевском районе Томской области на реках Обь, Васюган, Нюролька осуществляет деятельность ООО «Колпашевский речпорт», перевозящее на судах внутреннего водного транспорта сжиженный природный газ, являющийся опасным грузом.

Суда указанного судовладельца эксплуатируются в отсутствие судовых документов, предусмотренных ст. 14 КВВТ РФ [2], на судах, техническое состояние которых не подтверждено документами РКО (документы утратили силу) [4] и не укомплектованных квалифицированным экипажем.



В 2016 г. в адрес Западно-Сибирского следственного управления на транспорте России была направлена информация по 40 судам, эксплуатируемым ООО «Колпашевский речпорт», задержанным за многочисленные нарушения обязательных требований инспекторами ГПК по результатам проверок. Аналогичная информация была направлена в Томскую транспортную прокуратуру.

В 2017 г. инспекторами ГПК было проверено 30 судов ООО «Колпашевский речпорт», выявлено 161 нарушение обязательных требований, все суда задержаны. Материалы проверок направлены для рассмотрения в Обское УГРН Ространснадзора для решения вопроса о возбуждении дел об административных правонарушениях.

В 2018 г. проверено 27 судов, выявлено 275 нарушений обязательных требований, все суда также задержаны инспекторами ГПК, материалы направлены для рассмотрения в Обское УГРН Ространснадзора.

В 2019 г. проверено 59 судов, выявлено 515 нарушений обязательных требований, все суда также задержаны инспекторами ГПК, материалы направлены для рассмотрения в Томскую транспортную прокуратуру.

В 2020 г. проверено 64 судна, выявлено 523 нарушения обязательных требований, все суда также задержаны инспекторами ГПК, материалы направлены для рассмотрения в Томскую транспортную прокуратуру.

В 2021 г. проверено 73 судна, выявлено 428 нарушений обязательных требований, все суда также задержаны инспекторами ГПК, материалы направлены для рассмотрения в Томскую транспортную прокуратуру.

В 2022 г. проверено 27 судов, выявлено 82 нарушения обязательных требований, все суда также задержаны инспекторами ГПК, материалы направлены для рассмотрения в Томскую транспортную прокуратуру.

В 2023 г. проверено 27 судов, выявлено 275 нарушений обязательных требований, все суда также задержаны инспекторами ГПК, материалы направлены для рассмотрения в Томскую транспортную прокуратуру.

Эксплуатируемые судовладельцем суда в течение навигаций подвергались неоднократным (до 4-х раз за навигацию) задержаниям.

Материалы проверок для принятия решений в пределах компетенции направлялись службой ГПК в МТУ Ространснадзора по СФО, Томскую транспортную прокуратуру; информационные письма о перевозимых с многочисленными грубыми нарушениями требований безопасности судоходства опасных грузах были направлены в Западно-Сибирскую транспортную прокуратуру, УТ МВД РФ по СФО, УФСБ по Новосибирской области.

Так, 07.05.2019 г. на 22 км р. Нюролька затонуло самоходное судно «СБП-151», из состава буксира-толкача «Ангара-113», следующего рейсом Мыльджино – Жуково, перевозящее сжиженный природный газ.

Судовладельцем информация о происшествии в установленном порядке передана не была.

Все перечисленные выше обстоятельства указывают на безответственное отношение судовладельца к вопросам безопасной эксплуатации судов и безопасности судоходства в целом.

Действенных мер, направленных на пресечение противоправной деятельности судовладельца ООО «Колпашевский речпорт» со стороны компетентных органов принято не было, все эксплуатируемые суда не имеют документов Российского Классификационного Общества (РКО) [3], судовладелец продолжает эксплуатацию судов, несмотря на задержания их инспекторами ГПК. Как положительный пример наказание «рублём» сыграло в отношении маломерных судов. В своё время руководство Администрации «Обского бассейна ВВП» и ГПК вышли с предложением усилить наказания в ст. 11.8 [4]. Добились, что штрафы увеличились от 5 тысяч до 20 тысяч рублей.



Но законодатели не разделили суда маломерные и суда, стоящие в государственном судовом реестре. Эффект был для Государственной инспекции по маломерным судам. Такие штрафы для судоводителей маломерных судов сыграли в положительную сторону. Число лодок, катеров и гидроциклов без ТО и регистрации свелось к нулю.

За период навигации 2023 г. задержано 552 судно. В транспортные прокуратуры направлен 401 материал для принятия мер прокурорского реагирования или мер административного воздействия.

Инспектор государственного портового контроля, являясь государственным транспортным инспектором, обладает значительными полномочиями в части применения мер к судам, на которых выявлены нарушения обязательных требований. В зависимости от характера нарушения инспектор в составляемом предписании указывает срок устранения каждого конкретного нарушения.

Нормативной базой, регулирующей осуществление государственного портового контроля на внутренних водных путях, определены три вида результатов осмотра судов:

- без нарушений обязательных требований по безопасности судоходства;
- с нарушениями, но без временного задержания;
- с нарушениями, приводящими к временному задержанию.

Наиболее жесткой мерой является временное задержание судна или плавучего объекта, которое применяется в случае выявления нарушений обязательных требований, создающих угрозу жизни, здоровью людей, безопасности плавания или окружающей среде. Исполнение судоводителем и судовладельцем именно этого решения инспектора государственного портового контроля вызывает наибольшие проблемы, т.к. судно, подвергнувшееся временному задержанию, уходит с места задержания и продолжает эксплуатироваться и у инспектора государственного портового контроля отсутствуют рычаги воздействия на судоводителя и судовладельца – нарушителей.

В основном, проблема с задержанными судами возникает на свободных реках, где нет системы шлюзов.

Это Байкало-Ангарский бассейн ВВП, Обь-Иртышский бассейн ВВП, Ленский бассейн ВВП.

Существует проблема недостаточного контроля за задержанными судами. Согласно статистическим данным процент снятия задержаний очень низкий – 23% от количества задержаний. С учётом полученных уведомлений о постановке судов на холодный отстой – 26,3%. То есть, судовладельцы игнорируют предписания портового контроля и не принимают мер к устранению нарушений, продолжая эксплуатировать суда в запрещённом состоянии, либо с истекшим сроком задержания, но без устранения выявленных нарушений. Необходимо усилить работу в этом направлении. При направлении материалов в прокуратуры необходимо обращать их внимание на повторность задержаний для принятия мер прокурорского реагирования, а не просто составления протоколов об административных правонарушениях с чисто символическими штрафами.

Эффективность принятых административных мер прокуратурами очень низкая. Обратная связь от прокуратур практически отсутствует. Отработано не более 30% от переданных материалов. И это с учётом того, что порядка 140 случаев, подпадающих под административное наказание, не передавалось в прокуратуры. Прокуратуры не успевают отработать материалы и принимаются попытки переложить составление протоколов на инспекторский состав, но пока это не позволяют сделать несовершенства в нормативной базе. Учитывая неэффективность принимаемых мер, можно законодательно закрепить составление и рассмотрение протоколов за инспекторским составом. С точки зрения здравого смысла так оно и должно быть, но в настоящее время возникнут проблемы. Во-первых, этому нужно обучить инспекторов, а это не простое дело. Во-вторых, составление протоколов трудоёмкий по времени процесс. Время на проведение проверок будет существенно ограничено. Необходимо будет увеличение штатов.



Проанализировав вышеперечисленные случаи работы компаний, приходим к выводу, что необходимо усиливать наказания в отношении задержанных судов.

Возможные меры воздействия:

1. Ввести талоны на дипломы судоводителей. При нарушениях талоны изымаются инспектором ГПК и судоводитель идёт на пересдачу.

2. Второй способ – можно печатывать рулевое управление (инспектора Ространснадзора).

3. Ввести в КоАП в ст.11.8 Нарушение правил эксплуатации судов, а также управление судном лицом, не имеющим право управления [4]. П.4. суда (кроме маломерных) задержанные в течении месяца повторно по ст.11.8 п.1. влечёт наложение штрафа в размере от 50 тысяч до 100 тысяч рублей [4].

4. Вернуть в Правила плавания судов по ВВП требование о наличии на борту откорректированной карты судоходного участка.

5. Ввести уголовную ответственность за неоднократное нарушение требований инспектора ГПК о запрете движения судна.

Всё это оправданно, потому что судовладельцы не видят за своей спиной существенных наказаний и не занимаются должным образом обеспечением надлежащего технического состояния флота.

Список литературы:

1. Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650 (дата обращения: 26.04.2024)

2. Приказ Минтранса Российской Федерации от 19.01.2018 №19 «Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям». – URL: <https://base.garant.ru/71894832/> (дата обращения: 26.04.2024)

3. Распоряжение Минтранса от 05.05.2020 № ВС-117-р Об утверждении Устава федерального автономного учреждения «Российское Классификационное Общество» <https://rulaws.ru/acts/Rasporyazhenie-Mintransa-Rossii-ot-05.05.2022-N-VS-117-r/> (дата обращения: 22.04.2024)

4. Федеральный закон от 30.12.2001 №195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/ (дата обращения: 22.04.2024)

5. Приказ Министерства Речного Флота РСФСР от 30.03.1982 № 30 «Об утверждении Устава службы на судах Министерства речного флота РСФСР» <https://docs.cntd.ru/document/9010545> (дата обращения: 22.04.2024)

6. Приказ Министерства транспорта РФ от 11.09.2013 № 287. – URL: <https://rulaws.ru/acts/Prikaz-Mintransa-Rossii-ot-11.09.2013-N-287> (дата обращения: 21.04.2024)

