

УДК 34.096

ПУТИ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОЦЕДУРЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Севастьянов Игорь Николаевич¹, магистрант

e-mail: kyrs-nnn@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье приводится анализ компетенции должностных лиц Федеральной службы по надзору в сфере транспорта при расследовании транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации и определении главных причин происшествий. Рассмотрен конкретный случай транспортного происшествия, произошедшего 12 сентября 2025 года на 1799 км. р. Кама между составом теплохода (далее – т/х) «Кавказ» и т/х «Волгонефть-266» и выявлены проблемы при расследовании транспортного происшествия. Определены пути решения по недопущению подобных ошибок в расследовании должностными лицами Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, государственный инспектор, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, транспортное происшествие, расследование.

IMPROVING THE INVESTIGATION PROCEDURE FOR INLAND WATERWAY ACCIDENTS

Igor N. Sevastianov¹, Master's degree Student

e-mail: kyrs-nnn@yandex.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article provides an analysis of the competence of officials of the Federal Service for Supervision of Transport in the investigation of transport accidents on the inland waterways of the Russian Federation and the determination of the main causes of accidents. A specific case of a transport accident that occurred on September 12, 2025, at 1799 km of the Kama River, between the ships "Kavkaz" and "Volgoneft-266", is examined, and inaccuracies in the investigation of the transport accident are identified. Solutions are proposed to prevent similar errors in the investigation by officials of the Federal Service for Supervision of Transport.

Keywords: inland water transport, state inspector, Federal Service for Transport Supervision, traffic accident, investigation.

Перевозка грузов и пассажиров по внутренним водным путям Российской Федерации является одной из основных частей транспортной инфраструктуры России. В сегменте перевозок на внутренних водных путях работает свыше 34 тысяч единиц судов различных

типов и назначения, 105 промышленных предприятий, 125 портов и 23 высших и средних учебных заведений. Перевозочную деятельность осуществляют более 1600 судоходных компаний [1].

Одним из важнейших факторов является безаварийная работа судов при осуществлении перевозок грузов и пассажиров на внутренних водных путях. Ежегодно Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, уполномоченный орган на осуществлении расследования и классификацию транспортных происшествий, публикует обзор аварийности судов на море и внутренних водных путях Российской Федерации, а также рекомендации по предупреждению подобных случаев в будущем. Статистический анализ транспортных происшествий на внутренних водных путях показывает, что наиболее распространённым видом транспортных происшествий является невыполнение командным составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства. В первую очередь это касается нарушение правил плавания судов по внутренним водным путям.

Процедуры расследования транспортных происшествий можно привести на примере транспортного происшествия, произошедшего 12 сентября 2025 года на 1799 км. р. Кама между составом т/х «Кавказ» и т/х «Волгонефть-266»,

Государственным инспектором было установлено, что столкновение судов произошло в пределах судового хода на полосе движения, предназначенной для судов, идущих вверх. Перед столкновением суда следовали встречными курсами, придерживаясь оси судового хода. Состав т/х «Кавказ» следовал вверх, т/х «Волгонефть-266» следовал вниз. До момента столкновения т/х «Волгонефть-266» осуществлял движение с неработающим и/или отключенным оборудованием автоматической идентификационной системы, что не позволяло другим судоводителям на судах с рабочей автоматической идентификационной станцией получать информацию о т/х «Волгонефть-266». Перед непосредственным столкновением состав т/х «Кавказ» управлялся старшим мотористом-рулевым. Вахтенный начальник капитан-механик т/х «Кавказ» на посту управления судном отсутствовал. Старший моторист-рулевой т/х «Кавказ» визуально не наблюдал следовавшего во встречном направлении т/х «Волгонефть-266». По его словам, ходовые огни танкера были не видны из-за упорной балки порожней секции, ограничивающей обзор и сложно отличимыми на фоне скопления огней с берега со стороны водозабора. По информации с автоматической идентификационной станции т/х «Волгонефть-266» не идентифицировался. Во время несения вахты старший моторист-рулевой т/х «Кавказ» должен находится в распоряжении вахтенного начальника и не имел права осуществлять судовождение самостоятельно.

В расследовании главный инспектор Федеральной службы по надзору в сфере транспорта определил, что главной причиной транспортного происшествия явилось невыполнение командным (судоводительским) составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства со стороны капитана-механика т/х «Кавказ», а второстепенной причиной – невыполнение командным (судоводительским) составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства со стороны капитана т/х «Волгонефть-266».

Парадоксальным фактом является то, что государственный инспектор Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, в ходе расследования данного транспортного происшествия, определил, что главная причина транспортного происшествия явилось невыполнение командным (судоводительским) составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства со стороны капитана-механика т/х «Кавказ», хотя само столкновение произошло на полосе движения данного теплохода. Кроме того, государственный инспектор в заключении о транспортном происшествии



установил тот факт, что рулевой – моторист не имел права осуществлять судовождение самостоятельно, тем самым выражая свои личные рассуждения, не подкрепленные никаким нормативно-правовым актом. Данное изложение мысли государственного инспектора в заключении о расследовании транспортного заключения послужило основанием страховой компании об отказе в выплате страховой суммы за вред причинённым третьим лицам.

Таким образом, вызывает сомнения уровень профессиональной компетентности должностного лица. Расследование транспортных происшествий с судами на внутренних водных путях возложено на Федеральную службу по надзору в сфере транспорта и её территориальные органы [2]. В ходе расследования транспортных происшествий, государственный инспектор Федеральной службы по надзору в сфере транспорта на месте производит сбор и анализ информации о транспортном происшествии, устанавливает факторы влияющие на причины происшествия и подготавливает рекомендации по предупреждению транспортных происшествий в будущем, а так же рекомендации по вопросам обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях. Основной целью при расследовании является установление причин, при которых произошло транспортное происшествие [3].

Должностное лицо Федеральной службы по надзору в сфере транспорта является государственным инспектором, в полномочия которого помимо расследования транспортных происшествий входят контрольные (надзорные) функции [2]. Должность государственного инспектора внесена в реестр должностей федеральной государственной гражданской службы под кодом 08-3-4-062 [4]. Для замещения должностей гражданской службы всех категорий установлены квалификационные требования к профессиональному уровню в зависимости от категории и группы должностей или направлению подготовки, работы по специальности, который необходим для должностей федеральной гражданской службы [5]. Установлены критерии по поступлению на гражданскую службу. Такими критериями кроме наличия высшего образования, является наличие стажа государственной гражданской службы или стажа работы по специальности, направлению подготовки [6]. Поступление гражданина на гражданскую службу осуществляется по результатам конкурса, при котором оценивается профессиональный уровень гражданина и соответствие его установленным квалификационным требованиям к должности гражданской службы [7].

По сути, для занятия должности государственного инспектора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, на которого возложены обязанности по расследованию транспортных происшествий на внутренних водных путях и на морском транспорте, достаточно наличия высшего образования и стаж государственной гражданской службы.

Для всестороннего объективного расследования транспортных происшествий указанных требований для государственного инспектора недостаточно. Наряду со знанием и применением нормативно-правовых актов необходимо применять знание и умение в управлении судов, навигации и лоции места транспортного происшествия, тактико-технические характеристики судов, влияние внешних факторов на транспортные средства такие как ветер, течение и прочее. Все эти знания и умения могут быть приобретены только на практическом опыте управления и маневрированием судов.

Нередко причинами оспаривания расследований транспортных происшествий в Арбитражных судах является несогласия судовладельца с решением и постановлением Федеральной службы по надзору в сфере транспорта на заключение по результатам расследования транспортного происшествия из-за недостаточного приведённого анализа информации о судах, их характеристики, гидрометеорологической обстановки во время транспортного происшествия и влияние ее на участников происшествия, маневренные характеристики судов. Все эти навыки и умения могут быть извлечены только из



практической работы государственного инспектора на судах внутреннего водного транспорта.

Решением данной проблемы может послужить внесение изменения в п. 1 указа Президента РФ от 16 января 2017 г. N 16 "О квалификационных требованиях к стажу государственной гражданской службы или стажу работы по специальности, направлению подготовки, который необходим для замещения должностей федеральной государственной гражданской службы» в части установления квалификационных требований для высших и главных должностей федеральной государственной гражданской службы - не менее четырех и двух лет стажа государственной гражданской службы соответственно и стажа работы по специальности, направлению подготовки не менее 3-х лет в должности капитана или старшего помощника капитана.

Список литературы:

1. Справка к заседанию Коллегии Минтранса России «О мерах по повышению эффективности использования внутренних водных путей и судоходных сооружений». режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/2585?ysclid=mng1k46jmw65193493> (дата обращения: 17.03.2026).

2. Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. N398 "Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта", с изменением на 07 марта 2025 года. Режим доступа: <https://ovmf2.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=500414&cacheid=46E0B5B3823AD5EB4B0504390B3BB0AF&mode=splus&rnd=qD8RZg#wWBEzFVSFY1b5ar1> (дата обращения: 17.03.2026).

3. Положение по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации утв. [приказом](#) Минтранса РФ от 29 декабря 2003 г. N221, изменением на 27 декабря 2010 года – Режим доступа: <https://ovmf2.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=113659&cacheid=D205DF08381B7CB03A37CF13C52C3728&mode=splus&rnd=qD8RZg#LR9CzFVCmdfUlneq> (дата обращения: 17.03.2026).

4. Указ Президента РФ от 31 декабря 2005 г. N1574 "О Реестре должностей федеральной государственной гражданской службы", с изменением на 26 февраля 2026 года. – Режим доступа: <https://ovmf2.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=527621&cacheid=D27CFB42CEB9E1CD71E16BA430843D99&mode=splus&rnd=qD8RZg#G9PEzFVqmadoAKzu> (дата обращения: 17.03.2026).

5. Федеральный закон от 27 июля 2004 г. N79-ФЗ "О государственной гражданской службе Российской Федерации", с изменением на 10 октября 2024 года. – Режим доступа: <https://ovmf2.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=523293&dst=1000000001&cacheid=81AB900C5A2092CD5DF8EE32F284B005&mode=splus&rnd=qD8RZg#lZgEzFvj4VzvXmDA> (дата обращения: 17.03.2026).

6. Указ Президента РФ от 1 февраля 2005 г. N112 "О конкурсе на замещение вакантной должности государственной гражданской службы Российской Федерации", с изменением на 10 октября 2024 года. – Режим доступа: <https://ovmf2.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=487905&cacheid=BF9CF4F04A30C3E7D45598E8A5EEFFA0&mode=splus&rnd=qD8RZg#GPrEzFVqcoFlbXHm2> (дата обращения: 17.03.2026).

7. Указ Президента РФ от 16 января 2017 г. N16 "О квалификационных требованиях к стажу государственной гражданской службы или стажу работы по специальности,



направлению подготовки, который необходим для замещения должностей федеральной государственной гражданской службы" – Режим доступа: <https://ovmf2.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=280235&cacheid=77FD52BCEA5D91C95FD5EA6D1D10B75A&mode=splus&rnd=qD8RZg#kt3FzFVz6bd8jhNT> (дата обращения: 17.03.2026).

