

**ПРОТОКОЛ № 2**  
**заседания Общественного Совета Обь-Иртышского бассейна**

г. Омск

08 июня 2018г.

**ПРИСУТСТВОВАЛИ:**

**Члены Общественного Совета:**

1. Чесноков Р.А.- руководитель ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», председатель Общественного Совета;
2. Вирютин Э.В.- первый заместитель руководителя ФБУ «Администрация Обь-Иртышводпуть»;
3. Сидло В.В. – первый заместитель руководителя ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», капитан Обь-Иртышского бассейна;
4. Чумарин А.Р. - исполнительный директор ОАО «Иртышское пароходство»;
5. Кузнецов А.С. – врио начальника Обь-Иртышского управления Госморречнадзора;
6. Вишнягов М.Г. - директор Обь-Иртышского филиала «Российский Речной Регистр»;
7. Бабичев А.Г. - генеральный директор ЗАО «Омтранснефтепродукт»;
8. Сандулов С.Г. - председатель Совета Югорского филиала АПСРТ;
9. Макушина Е.А. - главный специалист отдела надзора на транспорте и санитарной охраны Управления Роспотребнадзора Омской области;
10. Леонов С.Ф. - генеральный директор ОАО «Сургутское судоремонтное предприятие»;
11. Бертрам Е.В. - начальник службы перевозок ООО «Реском –Тюмень»;
12. Сайфуллин Д.С. - коммерческий директор ООО «Южная Судоходная Компания»;
13. Бабич Н.И. - начальник рейдового района, заместитель генерального директора ОАО «Тобольский речной порт», член рабочей группы;
14. Литовкина Л.А. – начальник гидрометцентра ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС»;
15. Румянцев Е.П.- секретарь Общественного Совета, главный специалист по безопасности судоходства ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

В заседании по видеоконференцсвязи приняли участие:

1. Костокрыз А.Н. - начальник отдела развития водного транспорта Департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО;
2. Мочернюк. Н.Д. - заместитель генерального директора по ОБС ОАО «Северречфлот».

**Приглашенные:**

- Полозов Д.С. - помощник Омского транспортного прокурора;  
Кулманакова Г.В. - начальник службы пути ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»

**ПОВЕСТКА ЗАСЕДАНИЯ:**

1. Комплексный мониторинг и анализ состояния внутренних водных путей бассейна, предложения по их содержанию и перспективному развитию по информации, полученной от органов исполнительной власти субъектов РФ и других участников транспортного процесса, определение наиболее затруднительных участков ВВП бассейна, выработка решений по улучшению условий судоходства на этих участках. Определение объема путевых работ и финансовых затрат на их проведение (по необходимости). Расширение географии перевозок пассажиров и грузов, включая боковые и малые реки, в целях увеличения их объема.

*Первый заместитель руководителя Э.В. Вирютин.*

2. Выполнение государственного задания по содержанию судовых ходов Обь-Иртышского бассейна. Обслуживание боковых и малых рек бассейна. Предложение о внесении в Решение Общественного Совета.

*Начальник службы пути Г.В. Кулманакова.*

3. Итоги работы инспекции портового контроля за истекший период навигации.

*Капитан Обь-Иртышского бассейна В.В. Сидло.*

4. Информация о внедрении электронных карт рек Обь-Иртышского бассейна.

*Первый заместитель руководителя Э.В. Вирютин.*

5. Анализ санитарно-технического состояния и качества подготовки судов к навигации 2018 года. Новые требования, установленные в области санитарно-технического состояния судов.

*Главный специалист отдела надзора на транспорте и санитарной охраны Управления Роспотребнадзора Е.А. Макушина.*

6. Организация совместных действий Госморречнадзора с Госпортконтролем по обеспечению безопасности судоходства в бассейне.

*Врио начальника Обь-Иртышского управления Госморречнадзора А.С. Кузнецов.*

7. Разное.

Информация: о классификации и освидетельствовании судов, о диспетчерском регулировании движения судов, об экологическом флоте в границах бассейна, о вымпелах Минтранса РФ и Росморречфлота, о Государственном природном заказнике регионального значения «Нижне-Обский, о вирусе африканской чумы свиней, о деятельности Рабочей группы, о водности на реках бассейна, предложения членов Совета для рассмотрения на последующих заседаниях.

На заседание Общественного Совета Обь-Иртышского бассейна из 23 членов не прибыли 6, из них по уважительной причине отсутствуют 3.

Решение об открытии заседания принято единогласно.

Открыв очередное заседание Общественного Совета, председатель **Чесноков Р.А.** коротко информировал присутствующих:

- о рабочей поездке заместителя руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта В. Вовка по вопросам развития внутреннего водного транспорта и возможности переориентации навалочных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов с автомобильного на речной транспорт;
- о работе ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» по выполнению Государственного задания;
- об особенностях весеннего ледохода на реках Обь-Иртышского бассейна и др.

### 1. По первому вопросу:

В рамках исполнения распоряжения Федерального агентства морского и речного транспорта (ФАМРТ) о проведении комплексного мониторинга и анализа состояния внутренних водных путей бассейна и создании единой системы отраслевого информационного мониторинга ФБУ «Администрация Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей» обратилось (письмо № 07-26-103 от 02.04.2018) к судовладельцам всех форм собственности с предложением о предоставлении информации по движению судов и характере перевозимых грузов и пассажиров. Обращение было направлено 165 предприятиям речной отрасли. На сегодняшний день запрашиваемую информацию предоставляют ООО «Томская судоходная компания, АО «Северречфлот», АО «Тобольский речной порт» и несколько владельцев паромных переправ, остальные судовладельцы игнорируют наше обращение.

Сбор информации о грузоперевозках, их объёмах в границах бассейна осуществляется в основном, силами обстановочных бригад посредством визуального определения, радиообмена и запросов диспетчеров. Данная информация относится к ключевым показателям работы флота, использования пропускной способности водных путей бассейна и провозной способности эксплуатируемого транспортного флота.

К сведению присутствующих Федеральным агентством морского и речного транспорта издан целый ряд распорядительных документов, направленных на всестороннее изучение и решение этих вопросов:

- задание Министерства транспорта РФ на выполнение научно-исследовательской работы по переключению грузов на водный транспорт;
- запрос предложений о внесении изменений в программу по раннему открытию ВВП;
- определение факторов, влияющих на пропускную способность ВВП.

Отдельные судовладельческие предприятия подали свои предложения, но в них отсутствуют экономические обоснования. Некоторые органы власти в сфере транспорта субъектов РФ вообще

не заинтересовались данной проблемой. Все представленные материалы систематизированы и направлены в Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Кроме того, ежеквартально Учреждение направляет в ФАМРТ актуализированные показатели по перевозкам грузов и пассажиров с указанием причин снижения объёмов, с разделением по грузопотокам, родам грузов, определением перспективных направлений с устойчивым объёмом перевозок.

Анализ перевозок речным транспортом грузов и пассажиров в Обь-Иртышском бассейне за последние три года выявил недостоверные сведения об объёмах перевозок. Фактические объёмы превышают предоставляемые.

В докладе для наглядности использованы видеоматериалы и слайды.

*В прениях выступили: Сандулов С. Г., Чесноков Р.А. и др.*

#### **Решение:**

1. Принять информацию к сведению.
2. Югорскому филиалу АПСРТ, судовладельцам, организовать регулярное предоставление сведений в Администрацию Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей о перевозках пассажиров и грузов, с делением их по видам и указанием объёмов.
3. Рабочей группе при Общественном Совете рассмотреть на заседаниях рабочих подгрупп вопрос о необходимости предоставления судовладельцами сведений о перевозках грузов и пассажиров в Администрацию Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей.

#### **2. По второму вопросу:**

В рамках государственного задания на 2018 год навигационные знаки по состоянию на 7 июня должны действовать на 4386 км водных путей бассейна с гарантированными габаритами судовых ходов. Фактически средства навигационного оборудования выставлены и действуют на 3932 км. (реки Иртыш, Казым и Обь от 1743 км до острова Пароходский).

На всех обслуживаемых в текущее время реках навигационные знаки, как на основных магистралях, так и на боковых реках, выставляются сразу за прохождением ледовых явлений, но при этом начальные даты действия навигационных знаков задерживаются от 2 до 12 суток относительно сроков, установленных государственным заданием. Общее отставание от установленных сроков начала действия судоходных знаков на водных путях 1-3 категорий, обслуживаемых в настоящее время, составило 4,3 суток.

Знаки выставляются в соответствии со схемами, принятыми на текущую навигацию. Сбор, состав и передача информация о путевых и гидрометеорологических условиях плавания в Обь-Иртышском бассейне осуществляется в соответствии с Положением об обеспечении информацией судовладельцев и судоводителей о путевых условиях плавания на внутренних водных путях Российской Федерации.

К настоящему времени проведён первый инспекторский осмотр состояния судовых ходов и содержания навигационных знаков на трансграничном участке Иртыша от 2048 до 1795 км, по итогам которого замечаний не выявлено. Осмотр выполнен при участии инспектора Омского линейного отдела Обь-Иртышского управления Госморречнадзора.

В целях обеспечения безопасных пассажиро- и грузоперевозок в населенные пункты, расположенные на боковых реках, к настоящему времени заключены контракты с Администрациями Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, Гаринского муниципального образования на обслуживание навигационными знаками боковых рек и протоков, протекающих по территориям этих субъектов и отнесённых к 7 категории ВВП.

Общая протяжённость водных путей, обслуживаемых в 2018 году по контрактам, составила 2518 км, из них 2398 км входят Перечень ВВП РФ и 120 км боковых рек и протоков, которые не включены в этот Перечень, но по которым осуществляется судоходство. К настоящему времени протяжённость водных путей, обслуживаемых согласно вышеуказанным контрактам, составляет

1784 км. Кроме того, Сургутский район водных путей и судоходства по договорам обслуживает 20 км проток и боковых рек, не входящих в общероссийский Перечень ВВП.

Администрация Обь-Иртышского бассейна ВВП ещё раз обращается к членам Общественного Совета с просьбой о внесении в Решения настоящего заседания результата голосования по вопросу снижения гарантированных глубин на 20 см на участках реки Казым от Белоярского до устья и реки Пур от истока до Уренгоя, общей протяжённостью 218 км, 80 км и 138 км соответственно, в целях переориентации части государственного финансирования на участки ВВП бассейна с более интенсивным судоходством.

Предложение по реке Казым основано на значительном, согласно официальным отчётам, снижении показателей объёмов перевозок за последние 5 навигаций (2013-2017г.г.), в том числе объёмы пассажирских перевозок снизились в 5 раз, грузоперевозок - в 17 раз, основной причиной которых явилось строительство и ввод в действие автомобильной дороги от города Белоярский до населённого пункта Андра. В целях обеспечения социальных пассажирских перевозок по реке Казым, осуществляемых т/х «Заря», гарантированной глубины 100 см при осадке теплохода 60 см достаточно. При необходимости перевозку больших объёмов грузов планировать на 1-ый период навигации – по «большой» воде.

Предложение по верхнему участку реки Пур от истока до Уренгоя практически основано на отсутствии сведений о выполнении грузоперевозок, а также на очень небольшом пассажиропотоке, состоящим из вахтовых бригад, перевозимых теплоходом типа КС из Уренгоя на небольшие расстояния – к производственным местам.

*В прениях выступили: Сандулов С. Г., Бабичев А.Г., Чесноков Р.А. и др.*

#### **Решение:**

1. Принять информацию к сведению.
2. Департаментам транспорта ЯНАО и ХМАО, Югорскому филиалу АПСРТ, ЗАО «Омтранснефтепродукт», ООО «Южная Судоходная Компания», как участникам транспортного процесса:
  - 2.1. Провести анализ осуществляемых объёмов пассажиро- и грузоперевозок, периодов завоза, максимальной осадки и количества судов, на вышеуказанных участках рек Пур, Казым.
  - 2.2. Рассмотреть возможность снижения гарантированных глубин на 20 см. и направить соответствующие предложения в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».
3. Рабочей группе при Общественном Совете.
  - 3.1. Рассмотреть на заседаниях рабочих подгрупп возможность снижения гарантированных глубин на 20 см на вышеуказанных участках рек Пур, Казым с целью перераспределения средств на другие участки ВВП Обь-Иртышского бассейна и направить соответствующие предложения в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».
4. ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».
  - 4.1. Обобщить полученные сведения по объёмам пассажиро – и грузоперевозок, поступившие предложения по вопросу снижения гарантированных глубин на вышеуказанных участках рек Пур и Казым и при положительном решении направить соответствующие предложения в Федеральное агентство морского и речного транспорта.

#### **3. По третьему вопросу:**

За второй квартал произошли изменения в нормативной базе по безопасности судоходства:

1. Приказом Минтранса от 19.01.2018 № 19 утверждены новые Правила плавания судов по ВВП, действие которых начинается с 9 сентября 2018 года.
2. Со 02 июня вступило в действие новое Положение о дипломировании членов экипажей судов ВВП, утверждённое приказом Минтранса от 12.03.2018 № 87. В настоящее время проведение процедуры дипломирования невозможно по техническим причинам - отсутствуют вопросы и программа тестирования, отсутствуют программы обучения для образовательных организаций и т.д.

3. С 10.06.2018 вступают в действие Правила учета плавучих объектов, утверждённые приказом Минтранса от 01.11.17 № 470. Реестр не привязан к базе портового контроля.
4. С 25.05.18 вступили в действие Правила ведения судового журнала и машинного журнала на судах ВВТ, утверждённые приказом Минтранса от 13.02.18 № 59. Судовые журналы и машинные журналы подлежат регистрации и учету капитаном бассейна. Кроме того, обращено внимание на оформление титульного листа судового журнала (п.50 Правил) и машинного журнала (п.11) - необходимо учесть эти требования при заказе журналов в типографии.
5. С 25.05.18 вступили в действие Правила ведения судовой роли на судах ВВТ, утверждённые приказом Минтранса от 26.02.18 № 72.
6. С 01.01.2018 взамен Свидетельства о годности судна к плаванию Российским Речным Регистром выдается Перечень судового оборудования, допущенного к работе на судне. Содержание этих документов практически идентично, но для портового контроля Перечень не имеет юридической силы, так как он нигде не зарегистрирован. Необходимо внести изменения в п.72 приказа Минтранса № 102. В связи с этим на судах должны быть в наличии и Свидетельство и Перечень.
7. С 22.05.2018 года утратило силу «Положение об аттестации на соответствие занимаемой должности», утверждённое приказом Минтранса и Минтруда №13/11 от 11.03.94г.)

За истекший период навигации инспекторским составом службы ГПК проведено осмотров судов, в том числе пассажирских:

	2018 (2017)		2018 (2017)
Осмотрено судов всего –	615 (760)	пассажирских -	47 (78)
Нарушений –	651 (887)		45 (85)
Задержано –	56 (74)		7 (8)

Уменьшение показателей на 20% связано с поздним открытием навигации.

В прениях выступили: Сандулов С.Г., Чесноков Р.А., Вишнягов М.Г. и др.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

#### 4. По четвёртому вопросу:

На современном этапе в рамках реализации федеральных целевых программ (ФЦП) «Глобальная навигационная система» и «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012-2020 годы» осуществляется активная деятельность по созданию и обновлению баз данных навигационной информации и электронных навигационных карт (ЭНК) ВВП РФ. Первая и основная составляющая навигационно-картографического обеспечения – безопасность судоходства. Электронные навигационные карты (ЭНК) создаются именно с этой целью, поскольку предоставляют превосходную возможность оперативно вносить в них изменения и дополнения через Интернет. Для практического применения ЭНК в судовождении требуется оснащение речных судов навигационным оборудованием СОЭНКИ/ЭКНИС/ЭКС, с использованием спутниковых навигационных систем (ГЛОНАСС/GPS) для определения координат судна и отображения ЭНК.

Электронная навигационная карта (ЭНК) содержит всю картографическую информацию, необходимую для обеспечения безопасного судовождения, и наряду с той информацией, которая содержится на бумажной карте, может содержать дополнительные сведения (например, его курс относительно северного направления, его скорость, точные координаты местоположения судна, позволяющие производить постоянный контроль, и т.д). Также с помощью автоматической идентификационной системы можно получить информацию обо всех окружающих теплоходах, включая находящиеся вне зоны радиолокационной видимости. Активное развитие электронной навигации и картографии возможно только при комплексном использовании всех видов такого оборудования.

С помощью ЭНК можно оперативно решать многие вопросы восстановления навигационной информации при разборе аварий и использовать её возможности для обучения плавсостава в судоходных компаниях и тренажерных центрах.

Продолжается выполнение работ по созданию и обновлению баз данных навигационной информации для картографического обеспечения внутренних водных путей (ВВП) с использованием сигналов навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

Помимо положительных моментов, возникают некоторые проблемные вопросы по внедрению и использованию ЭНК на ВВП РФ, такие как:

1. Высокая стоимость оборудования для отображения ЭНК. Если сами ЭНК стоят в пределах 3-5% от стоимости оборудования на весь бассейн, то стоимость оборудования колеблется от 470 тысяч рублей и выше, в зависимости от класса и функциональности;
2. Отсутствие нормативной документации, обязывающей судовладельцев официально использовать ЭНК совместно с традиционными бумажными картами;
3. В обязательных требованиях Правил Российского Речного Регистра не определён вид используемого навигационного оборудования для различных классов судов.
4. Для обеспечения высокой точности требуется оперативная актуализация (корректурa) изданных ячеек ЭНК реальной судоходной обстановки, которая меняется по 2-3 раза за навигацию и более, а также каналы связи для доведения откорректированной навигационной обстановки до судоводителя;
5. Нет действующих нормативно-правовых актов, регламентирующих заключительный этап создания ЭНК: камеральная проверка-верификация-передача конечному потребителю.

Электронные цифровые карты в настоящее время составляют широким потоком и в будущем заменят карты, созданные на бумаге. Накапливается опыт создания карт, совершенствуются методические приемы их составления. Интенсивно развиваются новые версии программных пакетов, используемых для создания электронных карт.

С внедрением электронной картографии в речную сферу и учетом увеличивающегося грузопотока безопасность водного транспорта значительно повысится.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

## **5. По пятому вопросу:**

Надзор за объектами водного транспорта Омской области в 2015 году осуществляется в соответствии с положениями Федерального закона РФ от 30.03.1999 г. № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», ведомственной целевой программы «Гигиена и здоровье Омской области» по разделу «Надзор на транспорте», техническим регламентом от 12.08.2010 г. № 623 «Об утверждении технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта», санитарными нормами и правилами. Далее проведён сравнительный анализ по приёмке судов в эксплуатацию специалистами отдела надзора на транспорте с навигацией 2017 года.

Транспортная инфраструктура по прежнему формирует комплекс рисков, связанных с причинением вреда здоровью работникам транспорта, которые обусловлены особыми условиями осуществления транспортного процесса, сосредоточением на объектах транспорта большого количества сооружений и устройств, пассажиров и грузов, а также применением различных технологий по их обслуживанию. В связи со старением транспорта происходит усиление воздействия вредных и опасных факторов.

Федеральная целевая программа развития транспортной системы России призвана исправить ситуацию, складывающуюся с эксплуатацией устаревшего флота, за счёт постройки новых судов. Специалистами отдела проведён осмотр 137 единиц водного транспорта, некоторые из них осматривались повторно после устранения замечаний.

В соответствии с СанПиН 2.1.5.980-00 «Гигиенические требования к охране поверхностных вод», пункт 4.1.6. гласит: не допускаются утечки от нефте- и продуктопроводов, нефтепромыслов, а также сброс мусора, неочищенных сточных, подсланевых, балластных вод и утечки других веществ, с плавучих средств водного транспорта.

Ситуация по проведению медицинских осмотров стабилизировалась. Хотелось бы заострить внимание на следующем:

- несвоевременно приглашаются специалисты Роспотребнадзора для осмотра судов;

- выявляются грубые нарушения по ведению судовой документации (СД-36) по всем разделам;
- регулярное нарушение сроков хранения сточных вод в сборных цистернах;
- недостаточность водоохраных средств, предназначенных для приёма сточных и нефтесодержащих вод, сухого мусора и твёрдых пищевых отходов;
- отсутствие документов, подтверждающих факт сдачи отходов, не указываются транспортные средства (гос. номер) если отходы сдаются на автотранспорт, название организации, принимающей отходы;
- отсутствие квитанций, подтверждающих сдачу судовых отходов и т.д.

Далее коротко были доведены требования «Технического регламента», касающиеся обеспечения экологической безопасности судов внутреннего и смешанного (река–море) плавания.

Анализ профессиональной заболеваемости показывает, что количество случаев хронических профессиональных заболеваний не уменьшается. На 08.06.2018 выдано 7 СГХ рабочих мест условий труда.

Контроль за состоянием условий труда, проведения предварительных и периодических медицинских осмотров работников водного транспорта, работающих во вредных и опасных условиях труда, реализации комплекса оздоровительных мероприятий являются неотъемлемой частью государственного санитарно-эпидемиологического надзора и направлены на улучшение условий труда работников водного транспорта, профилактику профессиональных заболеваний.

Но, несмотря на все трудности, большинство судовладельцев и члены экипажей судов стремятся провести подготовительные работы на судах на должном уровне и поддерживают санитарное состояние в течение всей навигации, от этого зависит экологическая безопасность флота, охрана окружающей среды в бассейне и качество работы в навигационный период.

*В прениях выступили: Чесноков Р.А., Чумарин А.Р., Сандулов С.Г. и др.*

**Решение:** Принять информацию к сведению.

#### **6. По шестому вопросу:**

Доложено членам Совета о работе, проделанной Обь-Иртышским УГМРН, в том числе совместно со службой Государственного портового контроля, направленной на обеспечение безопасных условий судоходства в бассейне за истекший период навигации 2018 года.

По выявленным инспекторским составом ГПК нарушениям, подпадающим под действие Кодекса РФ об административных правонарушениях, материалы передаются в линейные отделы Обь-Иртышского управления Госморречнадзора для принятия решения о возбуждении дела в отношении виновных лиц.

Основные нарушения:

1. Отсутствие на борту судовых документов;
2. Просрочены сроки действия первичных средств пожаротушения.

Осуществляются совместные со службой ГПК (в границах рейдов и на плесах) выезды на суда, работающие на переправах, в целях проверки выполнения лицензионных требований.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

#### **7. Разное:**

**Вишнягов М.Г.** (о классификации и освидетельствовании судов):

Информировал присутствующих об осуществляющейся Российским Речным Регистром работе по изменению форм и вида документов, выдаваемых на суда по результатам классификационной деятельности:

- Вместо Свидетельств о годности судна к плаванию, которые будут поддерживаться в актуальном состоянии, выдается документ «Основные технические данные»;
- Увеличение объёма содержания и срока действия «Свидетельства о классификации»;
- Прекращение выдачи Свидетельств на оборудование и снабжение и Свидетельств на радиооборудование на суда смешанного река-море плавания.

Далее были раскрыты темы: о требованиях Технического регламента к однокорпусным судам и об оснащении самоходных танкеров и самоходных комбинированных судов, эксплуатируемых в морских районах средствами контроля остойчивости.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

**Вирютин Э.В.** (об экологическом флоте в границах бассейна):

Согласно статье 39. КВВТ РФ обеспечение экологической безопасности при эксплуатации судов, предотвращение загрязнения с судов хозяйственно-бытовыми, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и другими веществами, вредными для здоровья людей и водных биологических ресурсов, являются обязанностью судовладельцев.

При этом Администрации бассейнов внутренних водных путей совместно с территориальными органами исполнительной власти в области охраны окружающей среды осуществляют контроль над размещением и функционированием объектов природоохранного назначения и информационное обслуживание судовладельцев по вопросам экологической безопасности.

В преддверии навигации Администрацией «Обь-Иртышского» бассейна составлен соответствующий перечень «Расстановка природоохранных объектов в Обь-Иртышском бассейне на навигацию 2018 года» и размещён на сайте Администрации для пользования судовладельцами и другими заинтересованными лицами.

Анализ расходов на эксплуатацию экологических судов, выполненный только за две последние навигации 2016-2017 годов, показывает что, Администрация бассейна в лице филиала - Ямало-Ненецкого ОУВПиС понесла убытки от эксплуатации экологических судов. На сегодняшний день заключены 12 договоров на КОФ (25 ед. флота) на сумму 400 т. руб., а затраты на содержание составляют 18 млн. руб. Не лучшая ситуация в данном вопросе и у других владельцев эксплуатируемого экологического флота.

Проблема охраны окружающей среды и экологической безопасности на ВВП находится у надзорных органов на особом контроле.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

**Вирютин Э.В.** (о диспетчерском регулировании движения судов):

В зону диспетчерского регулирования движения судов входят Обская и Тазовская губы с разрядами внутренних водных путей «О» и «М» и участок реки Обь с разрядом «О».

Контрольно-диспетчерский пункт расположен в городе Салехард - по месту нахождения Ямало-Ненецкого окружного управления водных путей и судоходства. Услуга по регулированию движения судов в указанной зоне осуществляется на основании договоров, которые заключаются ежегодно с Ямало-Ненецким ОУВПиС. Плата за услуги осуществляется по ставкам сборов с судов, утверждённых Приказом Федеральной службы по тарифам от 31 августа 2010 года № 206-т/9 конкретно для этого участка водного пути.

Согласно требованиям нормативных документов, на сегодняшний день договорным отделом ЯНОУВПиС разработаны и направлены судовладельцам, по их заявкам, 27 договоров на диспетчерское регулирование. Из них заключено всего 16.

Согласно проведённому анализу оказания услуг по диспетчерскому регулированию движения судов в обязательной зоне, данных системы «КИСС-МОРЕ», позволяющей отслеживать местоположение судов, количество договоров и количество судов в этих договорах приводит к выводу, что судовладельцы не хотят заключать вышеуказанные договоры, в большинстве случаев ссылаясь на отсутствие в этом необходимости.

В настоящее время для усиления контроля за судами, выходящими в повышенные районы плавания «О» и «М», осуществляется установка камеры видео-фиксации с привязкой к местности. Материалы видео-фиксации будут передаваться в контрольно-надзорные органы.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

**Румянцев Е.П.** (о выпелах Минтранса РФ и Росморречфлота):

Доведена информация о наличии в судоходных компаниях, учреждениях всех форм собственности эксплуатирующих суда, плавающих под государственным флагом Российской



Федерации, и использовании вымпела Министерства транспорта Российской Федерации в соответствии с приказом Минтранса России от 04.10.2017 № 406 «Об утверждении вымпела Министерства транспорта Российской Федерации» а также эмблемы, флага и вымпела Федерального агентства морского и речного транспорта утверждённых Постановлением Правительства РФ от 27.10.2008 № 796.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

**Вирютин Э.В.** (о заказнике Нижне-Обский):

В преддверии навигационного периода специалистами ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» был сделан запрос в транспортную прокуратуру о даче правовой оценки действиям Департамента ПРРЛОиРНГК ЯНАО о необходимости получения разрешения на проход и стоянку судов по протоке Большая Наречинская Обь, которая расположена на территории государственного природного заказника регионального значения «Нижне-Обский».

На запрос был получен ответ - требования совершаются в рамках полномочий.

Порядок получения разрешений осуществляется в соответствии с Административным регламентом департамента, по предоставлению государственной услуги, утверждённым постановлением Правительства ЯНАО от 14.06.2016 № 673-п.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

**Сандулов С.Г.** (о деятельности Рабочей группы):

В своём докладе ознакомил присутствующих с составом Рабочей группы и рабочих подгрупп (Омск, Тобольск, Ханты-Мансийск, Сургут, Салехард). Рабочими подгруппами ведётся работа по ведению постоянного мониторинга и анализа состояния внутренних водных путей бассейна в соответствии с Планом работы на 2018 год.

На ежемесячных заседаниях подгрупп рассматриваются наиболее актуальные вопросы, касающиеся безопасности судоходства, как на магистральных, так и на малых реках. Составляются протоколы и направляются председателю Рабочей группы.

Ежеквартальные отчёты с дачей оценки содержания внутренних водных путей бассейна направляются в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» и Федеральное агентство морского и речного транспорта.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

**Румянцев Е.П.** (о вирусе африканской чумы свиней):

Информировал присутствующих, в целях реализации Плана мероприятий по предупреждению распространения и ликвидации вируса африканской чумы свиней на территории Российской Федерации, о недопущении принятия к перевозке и перегрузке грузов без ветеринарных сопроводительных документов, а также по ветеринарным сопроводительным документам, выданным с нарушением законодательства Российской Федерации.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

**Литовкина Л.А.** (о водности на реках бассейна):

Дан краткий обзор по водности на реках бассейна, освободившихся от ледяного покрова. Весенний паводок на р. Иртыш пошёл на спад, объёмы ежесуточных сбросов из водохранилищ Республики Казахстан увеличены, падение уровня воды постепенно стабилизируется, но навигация будет маловодной.

*В прениях выступили:* Чесноков Р.А., Сандулов С. Г., Бабичев А.Г., Кулманакова Г.В. и др.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

**Румянцев Е.П.** поступило устное предложение от председателя Югорского филиала АПСРТ Сандулова С.Г. о внесении изменений в состав Совета.

**Решение:**

1. Принять информацию к сведению.
2. Председателю Югорского филиала АПСРТ Сандулову С.Г. подготовить предложения по кандидатам для вывода и введения в состав Совета с приложением кратких характеристик и направить их в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».
3. ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» направить Протокол № 2 от 08.06.2018 г. заседания Общественного Совета членам Совета;

В заключительном слове Чесноков Р.А. поблагодарил присутствующих за активную работу.

Заместитель председателя  
Общественного Совета



Э.В. Вирютин