|  |  |
| --- | --- |
| **г. Новороссийск** | **17 сентября 2021 г.** |

**ИТОГОВАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ**

**участников II межотраслевой конференции**

«Государственное регулирование в области предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на морских акваториях и территории Российской Федерации»

По результатам состоявшейся в период с 15 по 17 сентября 2021 г. в г. Новороссийске II межотраслевой конференции «Государственное регулирование в области предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на морских акваториях и территории Российской Федерации», на итоговом заседании круглого стола, нами, участниками конференции были совместно сформулированы и согласованы нижеследующие проблемы нормативно-правового и государственного регулирования в предметной области.

1. **Проблема коллективного водопользования и очистки акватории морского порта от плавающих загрязнений и бытового мусора**

Краткое изложение сути проблемы

В соответствии с Водным кодексом РФ от 26 июля 2017 г. № 208-ФЗ, до 1 января 2007 г. ликвидация плавающих загрязнений в судоходной зоне акватории морского порта осуществлялась операторами причалов на условиях лицензий Минприроды России и договоров на водопользование с субъектом ТО, которыми предусматривались природоохранные мероприятия, а также платы за пользование водными объектами.

На этом основании была выстроена комплексная система очистки акватории морского порта от заносов плавающих загрязнений силами и за счёт операторов причалов, сохранены технические средства для проведения регулярной или целевой, в случаях образования скоплений, ликвидации плавающих загрязнений и бытового мусора.

С 1 января 2007 г. процедура лицензирования была заменена нормой пользования водными объектами на основании договоров или решений о предоставлении водных объектов. Дальнейшими поправками в Водный кодекс РФ субъекты водопользования наделены правом пользования водными объектами в отношении судоходства без оформления договоров и решений. В настоящее время согласно ст. 47 Водного кодекса РФ использование поверхностных водных объектов «для плавания и стоянки судов, эксплуатации гидротехнических сооружений, проведения дноуглубительных и других работ на территории морского порта» осуществляется без предоставления водных объектов в пользование.

Таким образом, нормативная база, обязывающая операторов причалов проводить в операционной зоне водопользования специальные работы по очистке акватории от заносов плавающего бытового мусора, не являющегося отходом предприятия, в настоящее время не предусмотрена. Это приводит к отказам хозяйствующих субъектов от исполнения данных функций и постепенному отказу от имеющихся технических средств соответствующего назначения.

Краткое изложение путей решения

Согласно п.5.6.1 Положения о Федеральном агентстве водных ресурсов (утв. постановлением Правительства РФ от 16.06.2004 № 282), «владение, пользование и распоряжение водными объектами, отнесёнными к федеральной собственности» является функцией данного ведомства, в компетенцию которого входит распоряжение условиями водопользования, однако в практической деятельности данная управленческая функция не работает.

В части компетенций капитанов морских портов, согласно ст.11.п.5 Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», капитан морского порта «руководит мероприятиями по предотвращению загрязнения морского порта с судов отходами производства и потребления, сточными и (или) нефтесодержащими водами, нефтью и другими опасными и (или) вредными для здоровья человека и (или) окружающей среды веществами и ликвидации последствий такого загрязнения». Однако, в условиях расформирования хозяйствующими субъектами технических средств для очистки плавающего мусора и загрязнений, осуществление руководства ими невозможно.

Требуется внесение изменений в законодательство для решения вопроса заносов плавающих загрязнений в акватории морских портов (в том числе нефтью и нефтепродуктами) путём возврата ответственности хозяйствующих субъектов за содержание в чистоте используемой акватории водных объектов.

Одновременно с этим, требуется внедрение систем портового видеомониторинга для облегчения поиска виновника разлива и компенсации хозяйствующим субъектам возникших расходов.

1. **Отсутствие нормативно-технических норм по выбору стратегии реагирования на разливы нефти и нефтепродуктов и мониторингу при их возникновении**

Краткое изложение сути проблемы

В настоящее время отсутствует стандарт разработки и использования анализа суммарной экологической выгоды (далее – АСЭВ), который бы позволял по утверждённым процедурам оценивать совокупный экологический эффект от мер, принимаемых по борьбе с разливом нефти и нефтепродуктов. В результате, некоторые стратегии (в частности, применение диспергентов) оказываются вне закона, в то время, как в мировой практике они являются не только приемлемыми, но и наиболее распространёнными.

Краткое изложение путей решения

Необходимо создание дискуссионной площадки, на которой публично поочерёдно должны рассматриваться наиболее важные и принципиальные аспекты ЛРН, такие, как порядок применения АСЭВ и разрабатываться стандартные комплекты стратегий (протоколов) для различных ситуаций, особенно в сложных условиях замерзающих морей.

1. **Отсутствие нормативно-правовой базы по Арктическому региону в части реагирования на разливы нефти и нефтепродуктов**

Краткое изложение сути проблемы

Выполнение работ по ЛРН в Арктическом регионе имеет ряд нижеследующих особенностей, которые не актуальны для других морских бассейнов:

1. Лёд может выполнять функции и локализующего барьера, и консерватора нефти, и платформы для организации операций по ЛРН.
2. Имеются мигрирующие зоны повышенной чувствительности.
3. Имеются труднодоступные участки не только из-за льдов, но и из-за мелководий.
4. Низкая активность хозяйственной деятельности и, как следствие, недостаточное количество судов, которые могут быть привлечены к аварийно-спасательной операции.

Для учёта всех указанных особенностей требуется разработка типовых стратегий для набора стандартных ситуаций и выполнения АСЭВ.

Краткое изложение путей решения

Необходимо создание дискуссионной площадки, на которой публично поочерёдно должны рассматриваться наиболее важные и принципиальные аспекты ЛРН, такие, как порядок применения АСЭВ и разрабатываться стандартные комплекты стратегий (протоколов) для различных ситуаций применительно к особенностям Арктического региона.

1. **Рисковый подход и распределение ответственности как основа взаимодействия государства и бизнеса в сфере ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов**

Краткое изложение сути проблемы

Действующий в настоящее время порядок организации мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на морских акваториях устанавливает ответственность хозяйствующих субъектов на уровне так называемых максимальных расчётных объёмов разливов нефти и нефтепродуктов (далее – МРР), которые определяются требованиями в соответствии с п. 5 Правил (утв. постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2020 г. № 2366). Существующий порядок устанавливает МРР в количественном выражении соответствующими последствиям морских катастроф (ориентировочно несколько тысяч тонн нефти и нефтепродуктов). При этом подразумевается, что эксплуатирующая организация должна обеспечивать ликвидацию таких катастрофических разливов полностью за свой счёт без какой-либо государственной поддержки.

В тоже время, в соответствии с общемировой практикой (Руководства ИМО, ITOPF, IPIECA), реагирование на разливы нефти и нефтепродуктов производится с применением рискового подхода, основанного на результатах оценки риска и последствий аварийных происшествий для людей и окружающей среды. Обычно применяется трёхуровневый подход, когда разливы делят условно на три категории: 1-го уровня (локальный), 2-го уровня (региональный) и 3-го уровня (национальный). При этом на хозяйствующие субъекты возлагается в полном объёме вопросы ликвидации разливов исключительно локального (местного) уровня. Вопросы ЛРН регионального уровня относятся обычно к компетенции портовых властей, которые формируют силы и средства из имеющихся в морском порту и близлежащих районах. Вопросы же ЛРН федерального уровня относятся к исключительной компетенции национальных (центральных, федеральных) властей и решаются за счёт группировки, сформированной из сил и средств собственно национальных, региональных и локальных.

Таким образом, существующий в РФ подход противоречит не только международной практике, но и п. 30 действующего в настоящее время Положения об РСЧС (утв. постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2003 г. № 794), в котором сказано о том, что ликвидация ЧС локального характера осуществляется силами и средствами организаций, муниципального – силами с средствами органов местного самоуправления, регионального – силами и средствами органов исполнительной власти субъектов РФ и так далее. При этом классификация разливов нефти и нефтепродуктов и деление их по уровням ответственности (локальный, муниципальный, региональный, межрегиональный, федеральный) отменена полностью с 1 января 2021 г. как на море, так и на суше.

Краткое изложение путей решения

Предлагается, взяв за основу требования МК БЗНС-90 и рекомендации международных структур по реализации её положений (ИМО, ITOPF, IPIECA):

* переработать весь комплекс нормативно-правовых актов по вопросам ЛРН на море с применением рискового подхода и;
* разработать классификацию разливов нефти и нефтепродуктов, основанном на анализе и оценке риска возникновения разлива и его последствий, законодательно закрепив количественные показатели классификации уровней разливов;
* снизить порог ответственности хозяйствующих субъектов до локального уровня разлива нефти и нефтепродуктов в соответствии с международной практикой и п. 30 Положения об РСЧС (утв. постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2003 г. № 794);
* распределить ответственность за ликвидацию последствий катастрофических (превышающих локальный уровень) разливов между компетентными органами государственной власти;
* определить порядок привлечения сил и средств организаций к реагированию на катастрофические разливы;
* разработать порядок финансового обеспечения всех уровней функциональной подсистемы на разливы любых объёмов нефти – от минимального до максимального.

В связи с тем, что данная работа требует проведения большого количества научных исследований и обоснований, представляется необходимой инициация Минтрансом России соответствующих прикладных научно-исследовательских работ.

1. **Устранение избыточных требований Росморречфлота в части включения в планы ПЛРН морских терминалов разливов двух танков нефтеналивного судна**

Краткое изложение сути проблемы

Эксплуатирующие организации в рамках действующего законодательства перед утверждением Планов ПЛРН направляют в Росморречфлот планы тренировочных учений и сопроводительные материалы. На основании требований п. 7 Порядка (утв. приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 г. № 522), Росморречфлот должен рассмотреть документы на предмет их соответствия пп. 3 – 6 Порядка и наличия недостоверной информации.

При этом, в ходе рассмотрения материалов, представленных эксплуатирующими организациями объектов портовой инфраструктуры (нефтяные терминалы, причальные сооружения и пр.), Росморречфлот неправомерно требует обязательного включения в Планы ПЛРН таких объектов максимального расчётного разлива с нефтеналивного танкера, осуществляющего погрузку/разгрузку у данного объекта. Объём такого разлива установлен как 50 % объёма двух наибольших грузовых танков (для двухкорпусных судов).

В своих разъяснения Росморречфлот в качестве основания вышеуказанного неправомерного требования приводит п. 19 Положения о функциональной подсистеме (утв. приказом Минтранса России от 30 мая 2019 г. № 157). При этом не учитывается то обстоятельство, что в соответствии с частями 1, 2, 3, 4 статьи 15 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» содержащиеся в не переизданных в ходе регуляторной гильотины и отсутствующих в утверждённом постановлением Правительства РФ от 31 декабря 2020 г. № 2467 перечне нормативных правовых актов обязательные требования не могут с 1 января 2021 г. быть предметом оценки при осуществлении государственного контроля (надзора) и их невыполнение не может являться основанием для привлечения к административной ответственности. Приказ Минтранса России от 30 мая 2019 г. № 157 относится именно к таким актам, не переизданным в ходе регуляторной гильотины, отсутствующим в утверждённом постановлением Правительства РФ от 31 декабря 2020 г. № 2467 перечне нормативных правовых актов, и, соответственно, не имеющим обязательной силы.

Для глубоководных терминалов объём разлива с нефтеналивного судна, установленный таким образом (с учётом максимального расчётного объёма разлива с обслуживаемого нефтеналивного танкера), составляет несколько тысяч тонн нефти/нефтепродуктов, что на порядок превышает максимальный расчётный разлив, установленных для нефтяных терминалов п. 5(г) Правил (утв. постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2020 г. № 2366). Таким образом, исполнение неправомерных требований Росморречфлота приводит к избыточной дополнительной и практически невыполнимой нагрузке на хозяйствующие субъекты портового комплекса.

Краткое изложение путей решения

Призвать Росморречфлот исполнять требования законодательства РФ в области обеспечения готовности к предупреждению и ликвидации нефти и нефтепродуктов (п. 5 Правил (утв. постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2020 г. № 2366) в части максимально расчётных разливов для морских нефтяных терминалов) и недопущения неправомерного возложения на эксплуатирующие организации избыточного, неподъёмного для подавляющего большинства эксплуатирующих организаций финансового обременения в отношении объектов (нефтеналивных судов), которые им не принадлежат и ими не эксплуатируются. Несение готовности к предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов с обслуживаемых у терминалов нефтеналивных судов должно быть обеспечено планом ПЛРН морского порта во взаимодействии с судовладельцем.

В отношении разливов нефти и нефтепродуктов с нефтеналивных судов, находящихся у нефтяных терминалов, на последние могут быть возложены функции первоначальных действий по реагированию на такие разливы имеющимися в наличии и привлекаемыми силами и средствами. При этом расчёт количества этих сил и средств должен выполняться в рамках плана ПЛРН нефтяного терминала для максимального расчётного разлива, установленного п. 5(г) Правил (утв. постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2020 г. № 2366).

1. **Отсутствие в действующей нормативно-правовой базе оснований для применения диспергентов для борьбы с разливами**

Краткое изложение сути проблемы

Применение физико-химических средств ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, а именно диспергентов, в РФ разрешено и регламентировано нормативным документом СТО 318.4.02-2005 «Правила применения диспергентов для ликвидации разливов нефти», требующим актуализации на 2021-2022 гг.

Одним из условий применения диспергентов в соответствии с СТО, является проведение предварительного анализа суммарной экологической выгоды (далее – АСЭВ) на стадии разработки планов ЛРН. Однако в действующей нормативно-правовой базе требования к порядку рассмотрения, согласования и утверждения предварительного АСЭВ отсутствуют.

Краткое изложение путей решения

1. Актуализировать СТО 318.4.02-2005 «Правила применения диспергентов для ликвидации разливов нефти» на 2021-2022 гг.
2. Рекомендовать органам Минприроды или иным полномочным органам дополнить Правила (утв. постановлением Правительства РФ № 2366 от 30 декабря 2020 г.) требованиями к разработке АСЭВ в составе Планов по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов.
3. Внести в действующие нормативные документы в области предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов формулировки возможности применения диспергентов, собирателей нефти и иных перспективных технологий. В частности:
	1. Изложить п. 19 (д) Правил в следующей редакции: «Проведение локализации разлившейся нефти (нефтепродуктов) механическими и (или) физико-химическими средствами».
	2. Изложить п. 19 (е) Правил в следующей редакции: «Применение механических и (или) физико-химических (диспергенты, сорбенты и др.) средств ликвидации нефти и (или) нефтепродуктов».
	3. Изложить п.19 (з) Правил в следующей редакции: «Проведение мероприятий по доочистке акватории механическими и (или) физико-химическими средствами (диспергенты, сорбенты и др.)».
	4. Изложить 3-й абзац п.3 Порядка (утв. приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 г. № 522) в следующей редакции: «Применение механических и физико-химических (диспергенты, сорбенты и др.) средств должно обеспечивать ликвидацию нефти и нефтепродуктов на открытой воде в условиях, характерных для акваторий, на которых осуществляют деятельность силы и средства постоянной готовности, включая ликвидацию нефти во льду и ликвидацию нефти с поверхности льда (при наличии)».
4. Рекомендовать включение в состав сил и средств функциональной подсистемы организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности Росморречфлота запасов диспергентов в соответствии с разрабатываемыми Региональными планами по предупреждению и ЛРН морских акваторий (п. 6 приказа Минтранса от 30 мая 2019 г. № 157), в целях реагирования на разлив нефти и нефтепродуктов в объёмах, превышающих максимально расчётный объем разлива нефти и нефтепродуктов, указанный в плане предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов и не позволяющем обеспечить его устранение на основе плана предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов эксплуатирующих организаций.
5. Предложить Минприроды России инициировать проведение научных исследований для установления (утверждения) районов в пределах акваторий РФ, где использование диспергентов целесообразно / является единственно рабочей стратегией».
6. **Отмена существующих требований о государственной экологической экспертизе планов ПЛРН предприятий и организаций морской отрасли**

Краткое изложение сути проблемы

Необходимость прохождения государственной экологической экспертизы (далее – ГЭЭ) планов ПЛРН определяется требованиями п. 2 ст. 16.1 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ. При этом в настоящее время позиция Росприроднадзора такова, что под требования о ГЭЭ планов ПЛРН подпадают только организации, эксплуатирующие соответствующие объекты портовой инфраструктуры (нефтяные терминалы, нефтеналивные причалы и пр.).

При этом несовершенство формулировок п. 2 ст. 16.1 и п. 2 ст. 4.1 ФЗ-155 позволяет надзорным органам в любой момент изменить позицию таким образом, что под действие п. 2 ст. 16.1 подпадают буквально все объекты морского транспорта и портовой инфраструктуры (включая суда, причалы, терминалы и пр.).

Вместе с тем, проведение ГЭЭ применительно к планам ПЛРН бессмысленно по ряду причин:

* План ПЛРН – это по сути оперативный документ, он представляет собой организационный алгоритм действий в случае ЧС и к нему не могут быть применены мероприятия по оценке воздействия на окружающую среду;
* Оценка воздействия на компоненты окружающей среды имеет смысл только в случае наличия критериев такой оценки. Для режима обычной эксплуатации критериями являются ПДК различных веществ, а расчётные значения концентраций сравниваются с этими ПДК. В случае разлива нефти и нефтепродуктов расчётные значения концентрации загрязняющих веществ могут превышать ПДК в миллионы раз и такое сравнение является бессмысленным.

При разработке материалов ОВОС для обоснования хозяйственной деятельности обязательно рассматриваются мероприятия по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, что предусмотрено п. 7.4 Требований к ОВОС (утв. приказом Минприроды России от 1 декабря 2020 г. № 999). Обязательность государственной экологической экспертизы материалов ОВОС для хозяйственной деятельности на море установлена п. 2 ст. 34 ФЗ-155.

Таким образом, налицо дублирование требований законодательства.

Краткое изложение путей решения

Внесение изменений в действующее законодательство, а именно в п. 2 ст. 16.1 ФЗ-155, в части отмены необходимости проведения ГЭЭ применительно к Планам ПЛРН эксплуатирующих организаций.

1. **Необходимость разработки и нормативного утверждения исчерпывающего перечня изменений, при внесении которых в план ПЛРН требуется его повторное утверждение**

Краткое изложение сути проблемы

В соответствии с п. 3 ст. 16.1 ФЗ-155, утверждение вносимых изменений в планы ПЛРН осуществляется в порядке, предусмотренном для утверждения плана ПЛРН, что означает необходимость при внесении изменений в план ПЛРН проводить заново тренировочные учения и/или проходить новую ГЭЭ плана ПЛРН. Как проведение учений, так и ГЭЭ – финансово затратные мероприятия, требующие существенных сроков для их реализации.

Вместе с тем, что именно считать изменениями в план ПЛРН, законом не определено. Следовательно, внесение любых изменений, даже очень формальных (изменение номеров телефонов, ФИО и наименований должностей специалистов, заключение новых договоров, получение новых лицензий и пр.) может привести к необходимости проведения указанных дорогостоящих и длительных мероприятий по их утверждению.

Учитывая то обстоятельство, что с середины 2020 г. на смену уведомительному порядку утверждения плана ПЛРН для всех эксплуатирующих организаций, оперирующих с нефтью и нефтепродуктами, законодательно установлен разрешительный порядок утверждения планов ПЛРН, переутверждение плана ПЛРН, помимо зачастую необоснованных значительных финансовых расходов, может привести и к приостановке деятельности эксплуатирующей организации на длительный срок до успешного проведения тренировочных учений и получения соответствующего положительного заключения.

Краткое изложение путей решения

Необходимо дополнить п. 3 ст. 16.1 ФЗ-155 или подзаконные акты Правительства РФ исчерпывающим перечнем тех существенных изменений, которые приводят к необходимости переутверждения плана ПЛРН. Участники конференции считают, что такими изменениями могут быть:

* увеличение максимального разлива, предусмотренного планом ПЛРН;
* добавление в план ПЛРН новых объектов, не предусмотренных ранней редакцией;
* увеличение/изменение номенклатуры нефтей и нефтепродуктов, включённых в план ПЛРН;
* реконструкция объектов, учтённых в плане ПЛРН в качестве источников разлива;
* внесение изменений в расчёт достаточности привлекаемых АСФ, предназначенных для ЛРН;
* изменение стратегии и тактики реагирования на разливы нефти и нефтепродуктов, а также применяемых ранее технологий ЛРН.

Другие несущественные изменения могут вноситься в план ПЛРН путём его корректировки должностными лицами эксплуатирующих организаций по согласованию с руководителем организации, без необходимости переутверждения плана ПЛРН.

1. **Необходимость оптимизации оплаты услуг ФГБУ «Морспасслужба» при несении аварийно-спасательной готовности в зонах ответственности двух и более филиалов**

Краткое изложение сути проблемы

Повсеместно во всех морских бассейнах Российской Федерации сложилась требующая корректировки и оптимизации практика оплаты услуг ФГБУ «Морспасслужба» при несении аварийно-спасательной готовности в зонах ответственности двух и более его филиалов. На примере Дальневосточного региона проблему можно проиллюстрировать следующим образом.

Если бункеровочная компания, эксплуатирующая единственное судно-бункеровщик, например, в морском порту Владивосток и имеющая договор на несение готовности с Приморским филиалом, в зоне ответственности которого находится Владивосток, эпизодически направляет для работы указанное судно-бункеровщик в морские порты находящиеся в зоне ответственности Сахалинского или Камчатского филиалов ФГБУ «Морспасслужба», то ФГБУ «Морспасслужба» требует от такой эксплуатирующей организации заключения отдельных договоров на несение готовности с оплатой по каждому из таких договоров как с Камчатским, так и с Сахалинским филиалами, продолжая при этом взимать плату за несение готовности в морском порту Владивосток (по договору с Приморским филиалом), в котором бункеровочная компания в период времени отсутствия единственного судна-бункеровщика деятельность по бункеровке судов не осуществляет.

Краткое изложение путей решения

Предлагается, во избежание необоснованного взимания ФГБУ «Морспасслужба» платы за неоказанную услугу по несению готовности для ликвидации разливов нефтепродуктов, в случае перехода судна-бункеровщика для работы из порта, находящегося в зоне ответственности одного филиала в порт, находящийся в зоне ответственности другого филиала, скорректировать порядок взимания платы, исключив взимание платы филиалом ФГБУ «Морспасслужба» за не оказанную услугу во время отсутствия судна-бункеровщика в порту, находящемся в зоне его ответственности.

В качестве альтернативного варианта предлагается заключение договора с центральным аппаратом ФГБУ «Морспасслужба» с установлением единых расценок за несение АСГ в двух и более морских бассейнах, находящихся в зоне ответственности различных филиалов ФГБУ «Морспасслужба».

1. **Необходимость внесения изменений в законодательные акты Правительства РФ в части проведения тренировочных учений перед утверждением плана ПЛРН при разведочном бурении**

Краткое изложение сути проблемы

Работы, выполняемые при строительстве скважин на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации, проводятся в короткий навигационный период с июня по октябрь. С учётом того, что проектная продолжительность бурения скважин практически совпадает с продолжительностью навигационного периода, очень важно начать буровые работы в установленный срок.

Требованиями Правил (утв. постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2020 г. № 2366) определён порядок получения заключения о готовности эксплуатирующей организации к действиям по локализации и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, выдаваемое Росморречфлотом по результатам проведённых комплексных учений (далее – КУ).

Следует отметить, что сложившаяся практика проведения КУ на точке бурения (особенно в удалённых районах морей Арктической зоны и Охотского моря) с принятием новых Правил существенно увеличивает риски срыва сроков начала и завершения строительства скважин, если результаты КУ будут признаны неудовлетворительными или погодные условия не позволят провести комплексные учения в плановые сроки.

Краткое изложение путей решения

Предлагается откорректировать требования действующего законодательства таким образом, чтобы обеспечить возможность организации проведения КУ по подтверждению готовности эксплуатирующей организации к действиям по локализации и ликвидации максимального расчётного объёма разлива нефти и нефтепродуктов в районах мобилизации/демобилизации флота судов, перед выходом на точку бурения.

1. **Устранение нарушений Росморречфлота по выходу за рамки собственных полномочий при рассмотрении планов тренировочных учений**

Краткое изложение сути проблемы

Эксплуатирующие организации в рамках действующего законодательства перед утверждением Планов ПЛРН направляют в Росморречфлот планы тренировочных учений и сопроводительные материалы. На основании требований п. 7 Порядка (утв. приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 г. № 522), Росморречфлот должен рассмотреть документы на предмет их соответствия пп. 3 – 6 Порядка и наличия недостоверной информации.

Вместо этого Росморречфлот проводит, по сути, экспертизу Плана ПЛРН, зачастую подменяя фактические требования законодательства собственными представлениями о них. По результатам рассмотрения плана тренировочных учений Росморречфлот выдаёт замечания, затрагивающие, в числе прочего, вопросы планирования мероприятий в Плане ПЛРН, что выходит за рамки полномочий Росморречфлота, установленных п. 7 Порядка (утв. приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 г. № 522).

Часть указанных замечаний приводится без ссылок на нормативную базу, и выражают личное мнение отдельных специалистов, участвующих в рассмотрении. При повторном рассмотрении документов, представленных в Росморречфлот после устранения замечаний, появляются новые замечания, ранее не выставлявшиеся заявителю.

Краткое изложение путей решения

Призвать Росморречфлот соблюдать требования законодательства при рассмотрении планов тренировочных учений, руководствоваться п. 7 Порядка (утв. приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 г. № 522) при рассмотрении планов тренировочных учений и избегать выхода за рамки собственной компетенции, установленной законодательством РФ.

**УЧАСТНИКИ КОНФЕРЕНЦИИ**

**(всего 57 человек из 45 предприятий и организаций)**