

ПРОТОКОЛ

заседания рабочей группы от экспертного и делового сообщества
в сфере водного транспорта при подкомиссии по совершенствованию
контрольных (надзорных) и разрешительных функций федеральных органов
исполнительной власти при Правительственной комиссии по проведению
административной реформы

г. Москва

23 июня 2023 г.

№ РГДС 154-РГ/АК

Форма проведения

заочное голосование

Из рабочей группы «Водный транспорт» участвовали:

члены рабочей группы, представившие - А.Ю. Клявин, Д.Ю. Пурим,
бюллетени А.В. Петров, С.Д. Жусупов,
А.В. Остапенко, В.А. Сергеев,
Р.Э. Галеев, А.В. Пальгов,
В.А. Рябоконь, К.В. Янков,
А.А. Виноградов, А.М. Зайцев,

ответственный секретарь

- Е.В. Феденистова

1. Проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об экологической экспертизе»

Вопрос, поставленный на голосование:

согласовать проект федерального закона «О внесении изменений в
Федеральный закон «Об экологической экспертизе».

По итогам голосования:

«невозможно согласовать в связи с необходимостью доработки» - 1 голос;

«согласовать с учётом замечаний» - 11 голосов;

большинством голосов было принято решение:

согласовать проект федерального закона «О внесении изменений в
Федеральный закон «Об экологической экспертизе» **при условии учёта
замечаний**, отражённых в **Приложении** к протоколу.

2. Проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2011 г. № 169 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Находка» (направленный письмом Минтранса России от 20.06.2023 № АП-Д5-11/13977)

Вопрос, поставленный на голосование:

согласовать проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в
приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2011 г. №

169 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Находка» (направленный письмом Минтранса России от 20.06.2023 № АП-Д5-11/13977).

По итогам голосования единогласно было принято решение:

согласовать проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2011 г. № 169 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Находка» (направленный письмом Минтранса России от 20.06.2023 № АП-Д5-11/13977) **в представленной редакции.**

3. Проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 11 июля 2012 г. № 222 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Оля»

Вопрос, поставленный на голосование:

согласовать проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 11 июля 2012 г. № 222 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Оля».

По итогам голосования единогласно было принято решение:

согласовать проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 11 июля 2012 г. № 222 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Оля» **в представленной редакции.**

Сопредседатель от экспертного
и делового сообщества

А.Ю. Клявин

Ответственный секретарь

Е.В. Феденистова

Замечания и предложения к проекту федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об экологической экспертизе» и иные законодательные акты Российской Федерации»

I. Замечания по Проекту.

1. В марте 2023 г. Рабочая группа по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере водного транспорта (на своем заседании рассмотрела и согласовала при условии учета замечаний проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об экологической экспертизе» и в иные законодательные акты Российской Федерации» (письмо Минприроды России от 16.03.2023 № 05-12-429178), (Протоколы № РГДС 143-РГ/АК, № 100-РГПС/ВБ).

2. Проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об экологической экспертизе» и в иные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Проект), поступивший 16.06.2023 г. на рассмотрение Рабочей группы, существенно отличается от ранее рассматриваемого законопроекта. Замечания и предложения Рабочей группы не нашли своего отражения в Проекте, также не представлены обоснования невключения предложений Рабочей группы в текст Проекта.

3. Следует отметить, что наряду с прогрессивными нормами (сокращение сроков, исключение повторной экспертизы) в Проекте присутствуют положения, ухудшающие положение субъектов регулирования.

4. Согласно Пояснительной записке Проектом предусмотрено уточнение перечня объектов государственной экологической экспертизы. К сожалению, соответствующие уточняющие положения в отношении объектов государственной экологической экспертизы в сфере водного транспорта в Проекте отсутствуют. При этом ст.34 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», ст.31 Федерального закона «О континентальном шельфе Российской Федерации» и ст.27 Федерального закона «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» не содержат закрытых перечней объектов государственной экологической экспертизы.

Так, действующая в настоящая время редакция ст. 34 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» предусматривает необходимость проведения государственной экологической экспертизы любой деятельности, осуществляемой во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации. В соответствии с п.2 ст.34 данного федерального закона государственной

экологической экспертизе подлежат все виды документов и (или) документации, обосновывающих планируемую хозяйственную и иную деятельность во внутренних морских водах и в территориальном море. Согласно п. 3 ст.34 объектами государственной экологической экспертизы являются проекты федеральных программ, другие документы и (или) документация, имеющие отношение к региональному геологическому изучению, геологическому изучению, разведке и добыче минеральных ресурсов внутренних морских вод и территориального моря, рыболовству, созданию, эксплуатации, использованию искусственных островов, установок, сооружений, прокладке подводных кабелей, трубопроводов, проведению буровых работ, захоронению донного грунта во внутренних морских водах и в территориальном море, а также обосновывающие другие виды планируемой хозяйственной и иной деятельности во внутренних морских водах и в территориальном море.

Столь же неопределенными представляются положения ст. 31 Федерального закона «О континентальном шельфе Российской Федерации» и ст.27 Федерального закона «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации».

Считаем, что указанные положения в части слов «другие виды планируемой хозяйственной и иной деятельности» содержат признаки коррупционности, так как они определены в ст. 1 Федерального закона от 17.07.2009 № 172 - ФЗ «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов», а также не соответствуют принципам установления и оценки применения обязательных требований, установленных в Федеральном законе от 31.07.2020 № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации»

В настоящее время буквальное применения положений ст.34 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», ст.31 Федерального закона «О континентальном шельфе Российской Федерации» и ст.27 Федерального закона «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» позволяет применять требования в области государственной экологической экспертизе к широкому кругу видов деятельности в области водного транспорта, которые в полной мере и достаточной мере урегулирована нормами как международного, так и российского законодательства.

5. На протяжении длительного времени бизнес-сообщество инициировало внесение изменений в вышеуказанные положения федеральных законов в целях установления правовой определенности в части определения объектов государственной экологической экспертизы морского транспорта.

Так, например, Рабочей группой в сфере водного транспорта в 2021 году были подготовлены предложения по оптимизации видов разрешительной деятельности в части государственной экологической экспертизы согласно которым предлагалось внесение изменений в законодательство Российской Федерации в части придания перечню государственной экологической экспертизы закрытого характера, исключение требований, позволяющих расширительно толковать понятие «хозяйственная деятельность и иная деятельность». Данные предложения были поддержаны Рабочей группой

реализации механизма «регуляторная гильотина» в сфере экологии и природопользования (Протокол № РГПС 194.1 от 01.06.2021). До настоящего времени указанное решение рабочих групп не реализовано.

6. Считаем, что деятельность, связанная с использованием судов для перевозок грузов (включая операции по погрузке, выгрузке, перегрузке грузов), бункеровке (заправке судов), проведением изыскательских работ, выполнение которых не оказывает никакого влияния на водную среду и её обитателей (геодезические, гидрометеорологические, инженерно-экологические), должны быть исключены из объектов государственной экологической экспертизы (подробное обоснование данной позиции изложено в приложенной Таблице с приложением).

7. Также отмечаем, что Проект содержит ссылки на новые, ещё не разработанные подзаконные акты, не приложенные к нему, что не позволяет в полной мере оценить регулирующее воздействие проектируемых норм.

При этом Проект не содержит:

- решения вопросов получения заключения экологической экспертизы при внештатных ситуациях (часто касается срочного ремонта, не требующего отлагательства);
- состава документов, направляемых на экологическую экспертизу;
- исчерпывающего перечня оснований для отказа в выдаче положительного заключения экологической экспертизы;
- ответ на вопрос об обязательстве получения положительного заключения государственной экологической экспертизы в отношении существующей хозяйственной деятельности морских портов, начавших свою деятельность до вступления в силу Законопроекта;
- возможность прохождения именно повторной экспертизы при получении отрицательного заключения государственной экологической экспертизы с перечнем замечаний экспертов, которые требуется устранить;
- исчерпывающий перечень объектов ГЭЭ.

Проект не содержит положений о том, что к объектам ГЭЭ не относится планируемая деятельность на территории морских терминалов, прилегающих к акватории морского порта, что в отдельных случаях трактуется контрольными (надзорными) органами следующим образом – объектом ГЭЭ является деятельность осуществляемая не только в акватории морского порта, но и деятельность «на суше» (прим.: такое трактование закона уже находит отражение в судебной практике, когда деятельность по перевалке грузов, осуществляемая «на суше», признается объектом ГЭЭ. Следовательно, аналогичную трактовку может получить и деятельность, связанная со строительством, реконструкцией и капитальным ремонтом зданий и сооружений, находящихся на территории порта, но в отдалении от акватории).

Проект не в должной мере учитывает особенности деятельности морских портов в современных условиях при существующей нестабильности грузовой базы. В случае получения оператором морского терминала заявки на перевалку нового вида груза потребуется получение новой ГЭЭ, что фактически становится невыполнимым препятствием для

обработки такого груза на терминале, так как сроки прохождения ГЭЭ значительно превышают сроки получения груза и его отгрузки.

II. Предложения по тексту Проекта

№ п.п.	Текст Проекта	Предложение	Обоснование
1.	Статья 1 п. 2 пп. б Проекта б) в подпункте 5: слова "новые технику, технологию, использование которых может оказать воздействие на окружающую среду" заменить словами "технологии (технологические процессы, оборудование, технические способы, методы, приемы и средства производства продукции (товаров), выполнения работ, оказания услуг),	Предлагаем: 1) подпункт 5 изложить в следующей редакции и приостановить действие подпункта 5 в предложенной ниже редакции до 1 сентября 2028 г.: б) в подпункте 5: слова "новые технику, технологию, использование которых может оказать воздействие на окружающую среду" заменить словами "технологии (технологические процессы, оборудование, технические способы, методы, приемы и средства производства	Замена новой техники, технологии на просто технологию необоснованно расширяет объект ГЭЭ. Фактически любое, даже однотипное с заменяемым, оборудование будет подлежать ГЭЭ. Это создаст избыточные финансовые расходы бизнеса. При этом, в правоприменении действующей нормы в настоящее время имеется множество разногласий с надзорными органами по вопросу, что считать «новой техникой и технологией». В целях устранения неопределенности правовой нормы предлагается считать таковой только и исключительно технологии, впервые использующиеся на территории Российской Федерации. В условиях санкционного давления и необходимости разработки и внедрения в короткие сроки отечественных технологий и оборудования взамен импортных необходимо либо исключить проведение ГЭЭ в отношении новых технологий, т.к. ГЭЭ

	использование которых может оказать воздействие на окружающую среду, области применения и критерии отнесения которых к объектам государственной экологической экспертизы утверждаются Правительством Российской Федерации,"	продукции (товаров), выполнения работ, оказания услуг), впервые использующиеся на территории Российской Федерации и использование которых может оказать воздействие на окружающую среду, области применения и критерии отнесения которых к объектам государственной экологической экспертизы утверждаются Правительством Российской Федерации,"; 2) действие подпункта 5 приостановить на срок до 01.09.2028 года.	предполагает открытое обсуждение технической документации с общественностью, в том числе с НКО, и возможность проведения независимой общественной экологической экспертизы силами НКО. Проведение ГЭЭ в отношении новых технологий (с учетом неоднозначности трактовки правоприменительными органами понятий «новые технологии» и неоднозначности предлагаемой законопроектом формулировки) не только значительно увеличит сроки их внедрения на производстве, но в текущих экономических и политических условиях может создать угрозу национальной безопасности. В этой связи предлагается приостановить действие подпункта 5 статьи 11 Федерального закона «Об экологической экспертизе» на срок до 01.09.2028.
2.	Статья 1 п. 4 пп. и)	Предлагаем исключить слово «конструктивных» после слова «местоположения».	В данном абзаце слово «конструктивных» используется два раза. Возможно, это техническая ошибка.

3.	Статья 1 пункт 2, новый подпункт.	Предлагаем дополнить пункт 2 статьи 1 Проекта подпунктом 3) следующего содержания: «3) Дополнить пунктом 8.2 следующего содержания: «8.2. Не требуется проведение государственной экологической экспертизы деятельности по перевалке (перегрузке) грузов в морских портах в случае, если изменение отдельных процессов не повлечет: изменения качественных характеристик (перечня) загрязняющих веществ, поступающих в окружающую среду, за исключением случаев прекращения поступления одного или нескольких загрязняющих веществ	В совокупности с принятием общей нормы, устанавливающей необходимость проведения ГЭЭ только в отношении намечаемой деятельности предлагаемые изменения в значительной степени снимут существующую административную нагрузку на операторов морских терминалов.
----	---	---	--

	в окружающую среду; увеличения количественных характеристик выбросов и (или) сбросов хотя бы одного из загрязняющих веществ в окружающую среду при эксплуатации действующего объекта; изменения качественных характеристик отходов, образуемых, обрабатываемых, утилизируемых, обезвреживаемых и (или) размещаемых при эксплуатации действующего объекта, за исключением случаев прекращения образования, обработки, утилизации,	
--	--	--

		обезвреживания и (или) размещения одного или нескольких видов отходов; увеличения количественных характеристик отходов, образуемых, обрабатываемых, утилизируемых, обезвреживаемых и (или) размещаемых при эксплуатации действующего объекта.»»».	
4.	Статья 2, новый пункт 3)	Дополнить ст. 2 новым пунктом 3) следующего содержания: «3) Дополнить статью новой частью следующего содержания: «Положения настоящей статьи не применяются к деятельности связанной с использованием судов для перевозок грузов (включая операции по погрузке, выгрузке, перегрузке	Обоснование см. Приложение к Таблице.

		грузов), бункеровке (заправке судов)».	
5.	Статья 4 п. 1 1) в абзаце втором пункта 2: а) после слов «Все виды» дополнить словом «планируемой»; б) слова «,проводимой за счет пользователя природными ресурсами внутренних морских вод и территориального моря.» исключить;	Предлагаем: 1) В абзаце первом пункта 2: а) после слов «хозяйственную и иную» дополнить словом «планируемую»; б) после слов «в территориальном море» дополнить словами «, являющиеся объектами государственной экологической экспертизы, указанными в пунктах 3 и 4 настоящей статьи». 2) абзац второй пункта 2 изложить в следующей редакции: «Деятельность, являющаяся объектом	Предложения направлены на исключение расплывчатых и неконкретных формулировок статьи 34 Федерального Закона № 155-ФЗ, которые позволяют территориальным органам Росприроднадзора двояко толковать положения указанной статьи и предъявлять претензии к стивидорным компаниям и ФГУП «Росморпорт» в связи с отсутствием государственной экологической экспертизы на любой осуществляемый в морском порту вид деятельности. Таким образом, будет установлена ясность, относительно отсутствия необходимости проведения ГЭЭ в отношении уже осуществляемой деятельности, что соответствует общим принципам презумпции экологической опасности намечаемой деятельности (ст. 3 Федерального закона «Об охране окружающей среды») и принципам, на которых основывается экологическая экспертиза, одним из которых является принцип обязательности проведения государственной экологической экспертизы до принятия решений о реализации объекта экологической экспертизы (ст.3 Федеральный закон от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе»).

		экологической экспертизы, может осуществляться только при наличии положительного заключения государственной экологической экспертизы, проводимой до принятия решения о начале деятельности объекта экологической экспертизы.».	Следовательно государственная экологическая экспертиза (далее – ГЭЭ) в отношении хозяйственной деятельности, ведущейся во внутренних морских водах, <u>будет проводится в отношении документов и (или) документации, обосновывающих намечаемую</u> в связи с реализацией объекта экологической экспертизы хозяйственную и иную деятельность, на предмет соответствия экологическим требованиям, установленным техническими регламентами и законодательством в области охраны окружающей среды, в целях предотвращения негативного воздействия такой деятельности на окружающую среду.
6.	Статья 4, п. 2 2) в пункте 3 после слов «и иной деятельности во внутренних морских водах и в территориальном море» дополнить словами «, за исключением документации, обосновывающей осуществление пастбищной аквакультуры вне границ особо	Предлагаем: 1) в пункте 3: а) после слов «искусственных островов,» дополнить словами «строительству и реконструкции»; б) после слов «хозяйственной и иной» дополнить словом «планируемой»;	1. Конкретизируется, что объектами государственной экологической экспертизы являются проекты федеральных программ, другие документы и (или) документация, имеющие, в том числе, отношение к строительству и реконструкции установок, сооружений. 2. См. обоснование к пункту 3 таблицы. 3. Федеральный закон от 31.07.1998 N 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» устанавливает статус и правовой режим внутренних морских вод, территориального моря и прилегающей

	охраняемых природных территорий и охранных зон особо охраняемых природных территорий».	в) после слов «и в территориальном море» дополнить словами «, за исключением инженерно-геологических и инженерно-экологических изысканий для целей разработки проектной документации на строительство во внутренних морских водах и в территориальном море и документации, обосновывающей осуществление пастбищной аквакультуры вне границ особо охраняемых природных территорий и охранных зон особо охраняемых природных территорий.».	зоны Российской Федерации, а также меры по защите и сохранению морской среды и природных ресурсов. Действующая редакция ФЗ распространяется на все объекты, расположенные во внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне РФ и, соответственно, устанавливает перечень объектов, подлежащих ГЭЭ, расположенных в границах внутренних морских вод, территориального моря и прилегающей зоне РФ, что полностью соответствует назначению ФЗ. Предложения направлены на оптимизацию проведения инженерных изысканий перед проектированием, так как в настоящее время на инженерные изыскания отдельно требуется экологическая экспертиза, а потом уже результаты инженерных изысканий вместе с проектной документацией направляются на государственную экологическую экспертизу. Данное требование является избыточным и затягивает сроки проектирования, и, соответственно, реализации инвестиционных проектов. В настоящее время для выполнения инженерно-геологических изысканий в акватории необходимо разработать раздел ОВОС на изыскания, провести общественные слушания, согласовать в Росрыболовстве, направить на ЭЭ в Росприроднадзор, получить положительное заключение и только после
--	---	--	---

			этого выполнять изыскания. С учетом всех регламентных сроков данный процесс занимает от 5 – 8 месяцев. Вместе с тем, изыскательские работы (инженерно-геодезических, инженерно-гидрометеорологических, инженерно-экологических, археологических и др.) не оказывают влияние на компоненты окружающей среды, так как в ряде случаев вообще осуществляются дистанционными методами без прямого воздействия. Требование о необходимости проведения ГЭЭ документации, обосновывающей проведение изыскательских работ, является явно избыточным и может привести к значительным временным и финансовым издержкам при реализации инфраструктурных инвестиционных проектов. Целесообразно разрабатывать ОВОС на выполнение инженерных изысканий, и в рамках проведения ЭЭ проектной документации и результатов инженерных изысканий согласовать компенсирующие мероприятия с Росприроднадзором.
7.	Статья 4, новый пункт 3)	Дополнить ст.4 Проекта новым пунктом 3) следующего содержания:	Обоснование см. Приложение к Таблице.

		«3) Дополнить статью новым пунктом 6 следующего содержания: «6. Положения настоящей статьи не применяются к деятельности связанной с использованием судов для перевозок грузов (включая операции по погрузке, выгрузке, перегрузке грузов), бункеровке (заправке судов).»	
8.	Статья 5, новый пункт 3)	Дополнить ст.5 Проекта новым пунктом 3) следующего содержания: «3) дополнить статью новым пунктом 4 следующего содержания: «4. Положения настоящей статьи не применяются к деятельности связанной с использованием судов для перевозок грузов (включая операции по погрузке,	Обоснование см. Приложение к Таблице.

		выгрузке, перегрузке грузов), бункеровке (заправке судов).»	
--	--	--	--

Приложение к Таблице

Обоснование к пунктам 4, 7 и 8 Таблицы

Предлагаемые изменения в Проект имеют своей целью устранение правовой неопределенности положений ст. 34 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», ст. 31 Федерального закона «О континентальном шельфе Российской Федерации» и ст.27 Федерального закона «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» в отношении деятельности связанной с судоходством.

Указанные статьи федеральных законов не имеют закрытых перечней объектов государственной экологической экспертизы. В связи с чем буквальное применения положений ст.34 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», ст.31 Федерального закона «О континентальном шельфе Российской Федерации» и ст.27 Федерального закона «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» в настоящее время позволяет контрольным и надзорным органам применять требования в области государственной экологической экспертизе к широкому кругу видов деятельности в области торгового мореплавания, которая в полной и достаточной мере урегулирована нормами международного и российского законодательства в области безопасности мореплавания, предотвращения загрязнения и защиты окружающей природной среды.

Согласно ст. 1 Федерального закона «Об экологической экспертизе» «экологическая экспертиза - установление соответствия документов и (или) документации, обосновывающих намечаемую в связи с реализацией объекта экологической экспертизы хозяйственную и иную деятельность, экологическим требованиям, установленным техническими регламентами и законодательством в области охраны окружающей среды, в целях предотвращения негативного воздействия такой деятельности на окружающую среду».

Учитывая, что деятельность, связанная с судоходством, как правило, носит международный характер, международным сообществом разработан комплекс мер, в том числе, направленных на защиту и сохранение морской среды:

- превентивного характера, состоящих из ряда обязательных требований к конструкции судов, порядку осуществления грузовых и перегрузочных операций, креплению груза, порядку перевозки отдельных видов грузов, к порядку реагирования на чрезвычайные происшествия, квалификации экипажа различных типов судов и т.д. (например, СОЛАС 74 и международные кодексы, принятые в развитие положений данной конвенции, МАРПОЛ 73/78, Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству);
- обеспечивающих возмещение материального ущерба и восстановление морской среды в случае инцидента (за ущерб от загрязнения нефтью, бункерным топливом, в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ).

Подтверждением выполнения вышеобозначенных обязательных требований является наличие соответствующих свидетельств на борту судна, выданных от лица национальной администрации и проверяемых портовыми властями в рамках портового контроля.

Российская Федерация является участником более 60 международных договоров в области безопасности мореплавания и защиты и сохранения окружающей среды, суда под российским флагом соответственно имеют соответствующие свидетельства и документы.

Кроме того, согласно ст. 12 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» деятельность по перевозке морским транспортом опасных грузов и погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам в морских портах являются видами деятельности, на которые требуются лицензии.

Вместе с тем, включение деятельности по бункеровке судов в перечень объектов государственной экологической экспертизы, как в акваториях морских портов, так и за их пределами избыточно само по себе, поскольку при сдаче в эксплуатацию морского порта, неотъемлемой частью осуществляемой деятельности которого является предоставление заходящим в порт судам услуги по их бункеровке судовым топливом, в обязательном порядке проводится государственная экологическая экспертиза планируемой в морском порту деятельности (включая бункеровку судов), кроме того дополнительно к имеющемуся в каждом морском порту плану предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (План ЛРН) порта для организаций, осуществляющих деятельность по бункеровке судов также установлено требование о наличии Плана ЛРН (соответствующие требования установлены ст.16.1. Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации), а в обязательных постановлениях по каждому морскому порту (утвержденных соответствующими приказами Минтранса России) помимо требований направленных на предупреждение разливов нефтепродуктов при бункеровке судов имеется и неукоснительно соблюдается требование об установке боновых заграждений на все время проведения бункеровки судов и погрузо-разгрузочных операций с нефтепродуктами с использованием судов.

Касательно бункеровки судов за пределами портов следует учитывать, что она, как правило, производится в открытом море в нетерпящих промедления случаях, непосредственно связанных с обеспечением безопасности мореплавания (обесточивание силовой установки судно в условиях открытого моря может привести к его гибели), заранее спрогнозировать местоположение и время возникновения которых, как правило, не представляется возможным, а также в отношении судов рыбного промысла, которые эксплуатируются сезонно в местах рыбного промысла, заранее спрогнозировать точное местоположение которых, также не всегда представляется возможным, а следовательно проведение ГЭЭ в таких случаях практически невыполнимо и избыточно.

Обращаем внимание на отсутствие за последние пять лет статистических данных Ространснадзора случаев причинения субъектами, относящимися к поднадзорной сфере, вреда окружающей среде при осуществлении деятельности, связанной с деятельностью по перегрузке грузов по типу судно-судно вне акватории порта.

Считаем, что сложившаяся правовая неопределенность положений ст. 34 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», ст. 31 Федерального закона «О континентальном шельфе Российской Федерации» и ст.27 Федерального закона «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» в отношении деятельности связанной с судоходством, расширенное толкование перечня объектов экологической экспертизы создают необоснованные барьеры для российских судовладельцев, выполняющих бункеровку, перевозку грузов с погрузкой/выгрузкой на терминале/рейдовом перегрузочном комплексе, потенциально создают ограничения для иных видов деятельности, технологически не связанных с региональным геологическим изучением, геологическим изучением, разведкой и добычей минеральных ресурсов, рыболовством, созданием, эксплуатацией, использованием искусственных островов, установок, сооружений, прокладкой подводных кабелей, трубопроводов, проведением буровых работ, захоронением донного грунта. Кроме того, такая правоприменительная практика ставит российских судовладельцев в неравные конкурентные условия с иностранными судоходными компаниями, приводит к значительным финансовым и временным затратам со стороны хозяйствующих субъектов, учитывая, что деятельность в области торгового мореплавания осуществляется с использованием разных судов. По своему существу указанная практика является избыточным требованием, дублирующим обязательные требования российского законодательства в области защиты и сохранения окружающей среды, установленные в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации в области торгового мореплавания.

Предлагаем исключить деятельность связанную с использованием судов для перевозок грузов (включая операции по погрузке, выгрузке, перегрузке грузов), бункеровке (заправке судов) из сферы применения положений ст. 34 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», ст. 31 Федерального закона «О континентальном шельфе Российской Федерации» и ст.27 Федерального закона «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации».

Также обращаем внимание, что соответствующая практика законодателем уже установлена в отношении удаления затонувшего имущества (п. 5 ст.34 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»).