



САМОРЕГУЛИРУЕМАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ
МОРСКИХ И РЕЧНЫХ БУНКЕРОВЩИКОВ

196247, Санкт-Петербург,
пл. Конституции, д. 2, лит. А, офис 606
Тел. +7 (812) 380-43-88, e-mail: info@mrhbunker.ru
www.mrbunker.ru
ИНН/КПП 7810032606/781001001
Р/с № 40703810032180000039
к/с № 30101810600000000786, БИК 044030786
Филиал «Санкт-Петербургский» АО «АЛЬФА-БАНК»
ОГРН 1057811563127, ОКПО 77661887, ОКВЭД 74,14

**Членам рабочей группы по реализации
механизма «регуляторной гильотины» в
сфере водного транспорта**

№ 181 от 19.05.2026
на № _____ от _____

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Саморегулируемой организацией «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков» (далее – Ассоциация) рассмотрен представленный письмом исх. № Д5/1238-ИС от 06.05.2026 из Минтранса России, во изменение письма от 23.03.2026 исх. № АП-11/Д05-01-04/7702 с целью урегулирования имеющихся разногласий письмом из Минтранса России, на согласование Рабочей группой по регуляторной гильотине в сфере водного транспорта проект постановления Правительства Российской Федерации «О порядке организации мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» (далее – проект Постановления).

Ассоциация сообщает о **невозможности согласования проекта Постановления в представленной редакции**, в связи с тем, что проектом Постановления **устанавливаются новые избыточные необоснованные обязательные требования** не соответствующие установленным статьей 4 Федерального закона N 247-ФЗ от 31.07.2020 "Об обязательных требованиях в Российской Федерации" принципам установления и оценки применения обязательных требований (а именно, принципам правовой определенности и системности, обоснованности, исполнимости, законности, открытости и предсказуемости).

Примечательно, что хотя в письме исх. № Д5/1238-ИС от 06.05.2026 из Минтранса России, которым на рассмотрение Рабочей группой по регуляторной гильотине в сфере водного транспорта направлен проект Постановления, указано **«Внесенные в проект постановления изменения выделены желтым цветом.»**, в действительности далеко не все внесенные в проект Постановления (в редакции письмом от 23.03.2026 исх. № АП-11/Д05-01-04/7702 из Минтранса России) принципиальные изменения выделены желтым цветом. В том числе не выделены желтым цветом изменения, содержащие **новые избыточные необоснованные обязательные требования, которые представлены на рассмотрение впервые и ранее не рассматривались ни на этапе публичных обсуждений, ни при рассмотрении проекта Постановления (в редакции письмом из Минтранса России от 23.03.2026 исх. № АП-11/Д05-01-04/7702)**

Рабочими группами по регуляторной гильотине при Правительстве РФ (см. измененные новые редакции пп. б) п. 3 и абз. 1 п. 4 Правил, утверждаемых проектом Постановления).

При этом, в соответствии с дополненным новым необоснованным избыточным и трудновыполнимым для эксплуатирующих организаций требованием пп. б) п. 3 Правил в проекте Постановления, в отличие от ранее рассмотренной рабочей группой и не вызвавшей разногласий редакции пп. б) п. 3 Правил, в сведениях о потенциальных источниках разливов нефти и нефтепродуктов на терминалах теперь предлагается учитывать *«максимально возможный объем грузовых и бункерных танков расчетного судна терминала, предназначенных для хранения нефти и нефтепродуктов»*, **что в прямом противоречии с требованием пп. ж) п. 5 Правил необоснованно приведет к многократному увеличению для терминалов максимальных расчетных объемов разливов нефти и нефтепродуктов** (в соответствии с пп. ж) п. 5 Правил максимальный расчетный объем разливов нефти и нефтепродуктов для терминалов определяется как *«100 процентов объемов нефти и (или) нефтепродуктов при максимальной прокачке за время, необходимое на остановку прокачки по нормативно-технической документации и закрытие задвижек на поврежденном участке»*).

Указанное новое обязательное требование, впервые представленное на рассмотрение и ранее не рассматривавшееся ни на этапе публичных обсуждений, ни при рассмотрении проекта Постановления (в редакции письмом из Минтранса России от 23.03.2026 исх. № АП-11/Д05-01-04/7702) Рабочими группами по регуляторной гильотине при Правительстве РФ, не соответствует установленным статьей 4 Федерального закона N 247-ФЗ от 31.07.2020 "Об обязательных требованиях в Российской Федерации" принципам установления и оценки применения обязательных требований (а именно, принципам обоснованности, исполнимости, открытости и предсказуемости). Избыточность указанного обязательного требования подтверждена сформированной с конца 2024 года судебной практикой (см. дела № А40-199986/2023 и № А40-139576/2023 в Арбитражном суде Московского округа, ответчиком в которых выступал Росморречфлот).

Вместе с тем, в соответствии с дополненным новым положением абз. 1 п. 4 Правил в проекте Постановления, в отличие от ранее рассмотренной рабочей группой и не вызвавшей разногласий редакции абз. 1 п. 4 Правил, указано, что Росморречфлот *«в целях всестороннего и объективного рассмотрения плана предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов эксплуатирующей организации автоматически получает Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и Федеральной службы по надзору в сфере природопользования в рамках единой системы межведомственного электронного взаимодействия информацию о следующих документах эксплуатирующей организации:»*.

Однако, Росморречфлот не наделен полномочиями по рассмотрению планов ЛРН, что также подтверждено сформированной с конца 2024 года судебной практикой (см. дела № А40-199986/2023 и № А40-139576/2023 в Арбитражном суде Московского округа, ответчиком в которых выступал Росморречфлот). Таким образом, указанное новое положение в абз. 1 п. 4 Правил, в противоречие с определяющим полномочия Росморречфлота Положением и указанной судебной практикой, в нарушение законодательства, предусматривающего наделение федеральных органов исполнительной власти полномочиями в соответствии с федеральными законами, фактически наделяет Росморречфлот дополнительным полномочием, что имеет **признаки коррупциогенных факторов**, заключающихся в принятии положений нормативного правового акта за пределами компетенции государственного органа и установлении общеобязательных правил поведения в подзаконном акте в условиях отсутствия закона (в

соответствии с подпунктами д), е) пункта 3 Методики проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утв. постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2010 г. N 96).

При этом все необходимые документы, в том числе указанные в п. 4 Правил, могут быть оперативно получены Росморечфлотом в рамках межведомственного электронного взаимодействия между федеральными органами исполнительной власти без надления его в нарушение существующего законодательного порядка дополнительными полномочиями.

Кроме того, абз. 1 п. 4 Правил доработанного проекта Постановления **изложен в отличной от учтенной Минтрансом России редакции** в соответствии с приложенной к письму исх. № Д5/1238-ИС от 06.05.2026 из Минтранса России «Таблицей разногласий к Приложению № 3 протокола РГДС 267-РГ/АК от 03.04.2026 заседания рабочей группы от экспертного и делового сообщества в сфере водного транспорта ...» (см. п. 1 Таблицы). При этом учтенная Минтрансом России редакция абз. 1 п. 4 Правил при рассмотрении проекта Постановления возражений членов рабочей группы не вызывала.

Важно также учитывать, что осталось не урегулированным принципиальное разногласие **в части нового необоснованного и избыточного обязательного требования** в подпункте а) пункта 5 Правил, предусматривающего **двойное увеличение** максимального расчетного объема разливов нефти и нефтепродуктов для нефтеналивных самоходных и несамоходных судов с двойным дном и двойными бортами с **50 процентов 2** смежных танков максимального объема до **100 процентов 2** смежных танков максимального объема, что неизбежно повлечет многократный рост дополнительных расходов для эксплуатирующих организаций.

При этом предусмотренное подпунктом а) пункта 5 Правил действующей редакции Постановления Правительства РФ от 30 декабря 2020 г. N 2366 требование о максимальных расчетных объемах разливов нефти и нефтепродуктов для судов с двойным дном и двойными бортами – **«50 процентов 2 смежных танков максимального объема»** является одним из наиболее строгих в мире, полностью обосновано и соответствует требованиям конвенции МАРПОЛ 73/78, IPECA и других международных организаций, «Руководству ИМО по формальной оценке безопасности конструкций танкеров», «Руководству по оценке рисков», статистике аварийных разливов и зафиксированного объема утечек, в том числе статистике Ространснадзора по аварийным ситуациям (см. Заключение по этому вопросу заведующего лабораторией экологической безопасности морского транспорта АО «ЦНИИМФ», Приложение 1).

Напротив, какого-либо обоснования предлагаемого в подпункте а) пункта 5 Правил проекта Постановления **двойного увеличения** максимального расчетного объема разливов нефти и нефтепродуктов для нефтеналивных самоходных и несамоходных судов с двойным дном и двойными бортами с **50 процентов 2** смежных танков максимального объема до **100 процентов 2** смежных танков максимального объема не представлено.

Таким образом, указанное новое избыточное необоснованное обязательное требование не соответствует установленным статьей 4 Федерального закона N 247-ФЗ от 31.07.2020 "Об обязательных требованиях в Российской Федерации" принципам установления и оценки применения обязательных требований (а именно, принципам обоснованности, исполнимости, открытости и предсказуемости).

И в заключение хотелось бы также обратить внимание на то обстоятельство, что в обоснование своей позиции в «Таблице разногласий к Приложению № 3 протокола РГДС 267-РГ/АК от 03.04.2026 заседания рабочей группы от экспертного и делового сообщества в сфере водного транспорта...» Минтрансом России довольно часто приводится аргумент о том, что

редакция того или иного вызвавшего разногласия положения *«соответствует принятым формулировкам в постановлении Правительства Российской Федерации 26.02.2026 № 192 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2020 г. № 2366», разработанном в целях приведения постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2020 г. № 2366 в соответствие с Федеральным законом № 304-ФЗ.»*

Однако, при этом следует помнить, что постановление Правительства Российской Федерации 26.02.2026 № 192 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2020 г. № 2366» **принималось без рассмотрения и согласования Рабочими группами по регуляторной гильотине, на том основании, что оно якобы не содержало обязательных требований.**

В связи с изложенным требуется значительная доработка проекта Постановления в соответствии с предложениями Ассоциации, указанными в прилагаемой Таблице с их обоснованием.

Прошу членов рабочей группы поддержать данную позицию Ассоциации.

- Приложение: 1. Заключение заведующего лабораторией экологической безопасности морского транспорта АО «ЦНИИМФ»;
2. Таблица с предложениями Ассоциации по доработке проекта Постановления.

С уважением,

Член рабочей группы,

Председатель Совета Саморегулируемой организации

«Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков»:



В. А. Сергеев