



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, тел./факс +7 (812) 718-47-36
www.mrbunker.ru e-mail: info@mrbunker.ru
ИНН/КПП-7810032606/781001001
р/с № 40703810100200010680
в-ФКБ «Петрокоммерц» в-г. Санкт-Петербург
кор./счет 30101810800000000777, БИК-044030777
ОГРН-1057811563127, ОКПО-77661887, ОКВЭД-74,14

Правительство Российской Федерации
Первому заместителю Председателя
Правительства Российской Федерации
Игोरю Ивановичу Шувалову

№ 025 от 10.03.2015
на № _____ от _____

Уважаемый Игорь Иванович,

В Саморегулируемую организацию «Российская Ассоциация Морских и Речных бункеровщиков» (далее по тексту – Ассоциация) поступают многочисленные обращения представителей бункеровочных компаний в связи с негативными последствиями от вступления в силу с 01.07.2013г Федерального закона от 30 декабря 2012 г. № 287-ФЗ, которым внесены изменения в Федеральный закон от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации» (далее Закон № 187-ФЗ) и Федеральный закон Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» (далее Закон № 155-ФЗ).

Внесенные изменения, в том числе, касаются организации разработки планов по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (далее – план ЛРН) предприятий и организаций, осуществляющих операции с соответствующими видами углеводородов. Суть этих изменений заключается в том, что существующий порядок согласования планов ЛРН закреплен законом и дополнен обязательным прохождением государственной экологической экспертизы, т.е. разрабатываемые хозяйствующими субъектами планы ЛРН отнесены к самостоятельным объектам государственной экологической экспертизы (далее - Госэкспертиза).

Соответствующие изменения были также внесены и в Федеральный закон от 23.11.95 г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» (далее «Закон № 174-ФЗ»). Так пунктом 7 Статьи 11 Закона № 174-ФЗ к объектам Госэкспертизы федерального уровня отнесены объекты госэкспертизы, указанные в Законе № 155-ФЗ.

Вместе с тем Статьей 14 Закона № 174-ФЗ определен порядок проведения Госэкспертизы и состав материалов, подлежащих экспертизе, а именно - документация, подлежащая Госэкспертизе, должна содержать материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) хозяйственной и иной деятельности которая подлежит Госэкспертизе, а также материалы обсуждений объекта Госэкспертизы с гражданами и общественными организациями (объединениями) организованных органами местного самоуправления.

Таким образом, любой план ЛРН объекта нефтеобеспечения, ведущего хозяйственную деятельность во внутренних морских водах, в территориальном море и на континентальном шельфе теперь должен проходить Госэкспертизу, как самостоятельный объект Госэкспертизы, а, следовательно к плану ЛРН должен быть разработан ОВОС и проведены общественные слушания.

Кроме того, в соответствии с новой редакцией пункта 3 статьи 31 Закона № 187 и пункта 3 статьи 34 Закона № 155-ФЗ, любая хозяйственная деятельность в пределах внутренних морских вод, территориального моря и континентального шельфа Российской Федерации фактически является объектом Госэкспертизы.

На практике это означает, что судоходные и бункеровочные компании перед осуществлением хозяйственной деятельности должны на общих основаниях разрабатывать документацию, обосновывающую такую деятельность (проект экологического обоснования) и получать на документацию положительное заключение Госэкспертизы.

Деятельность морского и внутреннего водного транспорта неразрывно связана с международным судоходством, которое во всех его аспектах регулируется требованиями международных договоров Российской Федерации, а план ЛРН не является результатом хозяйственной деятельности (он является оперативным документом содержащим последовательность действий осуществляемых при ликвидации разлива нефтепродуктов). При этом меры предупреждения негативного воздействия на окружающую среду, которое может возникнуть при осуществлении торгового мореплавания, уже достаточно полно регламентированы действующим законодательством и соответствуют международным договорам Российской Федерации.

Важно также иметь ввиду, что в соответствии с заключением компетентных экспертных организаций, ***спрогнозировать заранее уровень остаточного загрязнения при аварийном разливе нефти не представляется возможным***, так как развитие чрезвычайной ситуации зависит от множества факторов, а сама чрезвычайная ситуация в большей части случаев развивается неуправляемо и бесконтрольно. Таким образом, ***выполнить априорную оценку воздействия аварийного разлива нефти на окружающую среду невозможно в принципе***.

Кроме того, внесенное в указанные законы положение о том, что объектами государственной экологической экспертизы являются «...другие виды хозяйственной и иной деятельности...» на практике уже толкуется сколь угодно широко и распространяется, в том числе, на погрузочно-разгрузочные операции на рейдовых перегрузочных комплексах, бункеровку, операции судно-судно и, в целом, на эксплуатацию судов в пределах внутренних морских вод, территориального моря и континентального шельфа Российской Федерации.

Наличие плана ЛРН является одним из лицензионных требований, предъявляемых к бункеровочным компаниям при осуществлении погрузочно-разгрузочной деятельности (далее – «ПРД») применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте и в морских портах¹. При этом Положением о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте и в морских портах (утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 6 марта 2012 г. № 193, разработанном в соответствии с Федеральным законом от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности») определён исчерпывающий перечень документов, подаваемых заявителем на получение лицензии.

Сформировавшаяся после 1 июля 2013 года резко негативная практика применения данной нормы выявила неустранимые логические противоречия с иными

¹ Пункт 5 Постановление Правительства РФ от 6 марта 2012 г. №193 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте»

законодательными актами Российской Федерации и фактической практикой реализации планов ЛРН.

В частности, мероприятия по ликвидации разливов нефти имеют чрезвычайный характер по отношению к основной деятельности хозяйствующих субъектов (разведке, добыче, хранению, перевозке или транспортировке нефти и нефтепродуктов). В этом случае, объектом государственной экологической экспертизы должна являться документация на планируемый вид деятельности, которая, в том числе, содержит план ЛРН.

При рассмотрении работ по предупреждению и ликвидации разлива нефти на водном объекте в качестве самостоятельного вида «намечаемой хозяйственной или иной деятельности», как это предусмотрено в статье 1 Федерального закона «Об экологической экспертизе», в соответствии с абзацем вторым пункта 1 статьи 14 указанного закона Госэкспертиза проводится при наличии в составе направляемых материалов, содержащих «материалы оценки воздействия на окружающую среду хозяйственной или иной деятельности». В этом случае предметом экспертизы автоматически становится возможный вред водному объекту, который могут причинить применяемые технологии ликвидации разливов нефти, например, боновые заграждения или сорбент.

Между тем, применяемые при реализации планов ЛРН технологии и вещества (сорбенты) являются самостоятельными объектами государственной экологической экспертизы федерального уровня в соответствии с пунктом 5 статьи 11 Федерального закона «Об экологической экспертизе». Заказчиками проведения такой экспертизы являются создатели технологий ликвидации разливов нефти, т.е. производители боновых заграждений и сорбента.

Более того, содержание плана ЛРН определяются перечислением имеющихся сил и средств ЛРН, а также организационными мероприятиями по выявлению возможного разлива нефти, информированию заинтересованных лиц, локализацией и ликвидацией загрязнения. При этом план ЛРН предполагает формирование комиссии по ликвидации, которая будет в первую очередь руководствоваться принципом необходимости минимизации ущерба и поэтому, при наличии целесообразности, может отступить от первоначального плана ЛРН.

Совокупность вышеперечисленных противоречий исключает либо эффективное проведение государственной экологической экспертизы планов ЛРН как самостоятельных объектов, либо неукоснительное соблюдение требований плана ЛРН, прошедшего такую экспертизу.

В связи с этим, фактически, речь идёт о введении необоснованных дополнительных избыточных требований для торгового мореплавания, отсутствующих в международных нормах, а также обременительных для судовладельческих и бункеровочных компаний. При этом их выполнение ведёт исключительно к значительным, а для немалого количества компаний неподъемным, финансовым затратам без какой-либо практической пользы.

В настоящее время сложилась практика, когда Экспертная комиссия Госэкспертизы требует разработать как к планам ЛРН в целом, так и к планам ЛРН на суда-бункеровщики в частности «материалы оценки воздействия на окружающую среду

(ОВОС) плана ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов». Исходя из практики, это предполагает выполнение некоей оценки воздействия на окружающую среду мероприятий по ликвидации аварийных разливов нефти, которые предусмотрены планом ЛРН. Однако, процедура и необходимость проведения такого вида ОВОС никаким нормативным правовым актом не закреплены.

И при этом план ЛРН не является документом, обосновывающим хозяйственную и иную деятельность, и разрабатывается организациями с целью планирования мероприятий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, обусловленных разливами нефти и нефтепродуктов, в рамках РСЧС.

Постановлением Правительства РФ от 14 ноября 2014 г. №1189 «Об организации предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» определено, что работы по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации *относятся к видам аварийно-спасательных работ.*

Аварийно-спасательные работы не относятся к видам деятельности, на которые разрабатывается обосновывающая или проектная документация, подлежащая экологической экспертизе в соответствии с Законом №174-ФЗ. Таким образом, проведение ОВОС, включая общественные слушания, в отношении работ по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов также не корректно, как и в отношении деятельности всех аварийно-спасательных служб, пожарных, пожарно-спасательных, поисково-спасательных и аварийно-спасательных формирований, общественных объединений, имеющих уставные задачи по проведению аварийно-спасательных работ и тушению пожаров, и прочее.

Принимая во внимание, что нормативы воздействия на компоненты окружающей среды при проведении аварийно-спасательных работ, а также критерии для оценки материалов ОВОС Экспертной комиссией Госэкспертизы отсутствуют как таковые, очевидно, что данная процедура для планов ЛРН имеет чисто формальный характер и практической ценности не несет.

В связи с вышеизложенным, показательным примером являются, например, требования предъявляемые при прохождении Госэкспертизы планов ЛРН в Новороссийске²:

«... в составе материалов ОВОС должны быть:

- выполнены расчёты рассеивания и суммарных выбросов в атмосферный воздух от всех образующихся при работах по ЛРН источников, включая испарения нефтяного пятна, уходящих газов двигателей судов и автотранспорта, работающего оборудования по ЛРН;*
- определены превышения значений ПДК на границах жилой зоны по каждому веществу отдельно и по группам суммации;*

² **С.В. Маценко**, генеральный директор ЗАО «ЮжНИИМ Ф», к.т.н.; **В.И. Цымбал**, ответственный секретарь Экспертного совета в сфере морского и внутреннего водного транспорта при Комитете Совета Федерации по экономической политике Статья «Закон принят – Результат отрицательный», Журнал «Морские порты» | №3 (124) 2014

- *определено влияние разлитой нефти на рыбные ресурсы, морских млекопитающих, водоплавающих птиц, растительный и животный мир берегов, а также установлена величина ущерба указанным ресурсам;*
- *подробно описаны процедуры накопления и вывоза всех образующихся отходов, включая бытовые, пищевые, эксплуатационные, санитарные, льяльные воды, процедуры обработки дождевой воды и пр.;*
- *представлены полные данные по системам пресной воды, по снабжению пресной водой для нужд экипажа и эксплуатационных нужд судна, сведения о вместимости цистерн сбора сточных вод, периодичность и порядок их вывоза, степени очистки сточных вод в системах биологической очистки;*
- *представлены полные данные по системам машинно-котельного отделения всех судов, сведения о количествах образующихся льяльных вод, о вместимости цистерн сбора льяльных вод, периодичность и порядок их вывоза;*
- *подробно описаны условия жизнедеятельности экипажей судов, включая санитарно-гигиенические условия, жилищно-коммунальные условия, питание, режим работы и отдыха;*
- *подробно описано медицинское обслуживание экипажей судов, расположение и комплектность медицинской каюты, представлен перечень медикаментов и медицинского оборудования, спланированы отдельно сбор и хранение медицинских отходов;*
- *разработаны и подробно спланированы мероприятия по экологическому мониторингу (контролю) по вопросам обращения с отходами, донных отложений, состояния атмосферного воздуха и морской воды, состояния рыбных ресурсов, животного и растительного мира.*

Это лишь неполный перечень того, что требует Госэкспертиза, но даже его достаточно, чтобы понять избыточность и абсурдность этих требований. По сути, от судовладельца требуют повторно обосновать безопасность эксплуатации судна, несмотря на наличие классификационного свидетельства Регистра, свидетельств о соответствии судна требованиям МК МАРПОЛ 73/78. Причём при отличии международных требований, по которым классифицировалось судно, от национальных СНиПов и сводов правил (СП), экспертиза может принять отрицательное заключение, несмотря на приоритет международных требований».

Абсурдность ситуации усугубляется требованием предъявляемым к бункеровочным компаниям проводить общественные слушания в рамках ОВОС. В классическом понимании общественные слушания должны представлять собой комплекс мероприятий, направленных на информирование общественности о намечаемой хозяйственной и иной деятельности и ее возможном воздействии на окружающую среду, с целью выявления общественных предпочтений и их учета в процессе оценки воздействия.

При этом бункеровочные компании ведут хозяйственную деятельность на акватории морского порта и сам факт функционирования в рассматриваемом районе морского порта, построенного в соответствии с законодательством Российской Федерации о градостроительной деятельности возражения не вызывает. Тем не менее, в рамках ОВОС бункеровочная компания поставлена в условия, когда она обязана провести общественные слушания в муниципальных образованиях, которые расположены на территориях, прилегающих к акватории морского порта, по вопросу об осуществлении одной из функций данного порта. Если речь идет о таких крупных портах, как Большой порт Санкт-Петербург, то там, на прилегающих к акватории порта территориях оказывается по несколько муниципальных образований, в каждом из которых

необходимо провести общественные слушания. А если принять во внимание, что бункеровочные компании, как правило, обслуживают несколько портов одновременно, то общественные слушания приходится проводить в каждом порту.

Общественные слушания, будучи сами по себе сложным и затратным мероприятием, в данном случае превращаются по сути в инструмент шантажа бункеровочных компаний муниципальными образованиями, поскольку зачастую положительное «общественное мнение» можно получить, только дав «добровольное» согласие оказать муниципальному образованию некую материальную помощь.

При этом ориентировочная суммарная стоимость комплексных мероприятий Госэкспертизы плана ЛРН для средней бункеровочной компании может составлять **от 3 до 8 млн. рублей**, а для крупных бункеровочных компаний представленных в нескольких судоходных регионах речь идет уже о **десятках миллионов рублей (!)**.

Например, если бункеровочная компания работает в 6 (шести) портах Ленинградской области (включая Большой порт "Санкт-Петербург", а это довольно распространенная ситуация, то она обречена на следующие расходы в связи с проведением Госэкспертизы:

- **разработка мероприятий ОВОС** - от 700 тыс. до 1,5 млн. рублей;
- **стоимость мероприятий по проведению общественных слушаний** - от 200 до 500 тыс. рублей (при этом, как правило, пройти такие слушания с первого раза практически нереально);
- **госпошлина за Госэкспертизу** - от 250 тыс. (официальный платеж) за одно прохождение (при этом, как правило, при проведении Госэкспертизы к соискателю предъявляются нереальные для исправления замечания и тогда приходится проходить Госэкспертизу еще и еще и каждый раз на возмездной основе).

А если бункеровочная компания решит работать в удаленных морских портах, например в порту Сабетта, то к вышеприведенным расходам добавляется стоимость перелетов на ЯМАЛ для проведения общественных слушаний с малочисленными народами севера, и прочие командировочные и накладные расходы. При этом один муниципалитет может предоставить свое помещение для слушаний, а в другом могут предложить арендовать помещение в каком-нибудь клубе.

Таким образом, вышеприведенный пример наглядно иллюстрирует, что Госэкспертиза планов ЛРН - это фактически "игра без правил", а финансовые расходы на ее проведение непредсказуемы.

Такое положение дел явно не способствуют улучшению экологической обстановки, напротив, создает огромные препятствия для деятельности бункерных компаний и морских портов в целом.

Неверное толкование и некорректное применение положений законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды, в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и в области морского права создало множество проблем для ряда хозяйствующих субъектов, в частности бункеровочных компаний. В результате позитивная по сути своей идея, которая изначально была заложена при принятии Закона 287-ФЗ дискредитирована, а сложившаяся ситуация создает благоприятную атмосферу для коррупции.

Так в Ассоциацию уже поступают многочисленные сигналы о коррупционных проявлениях связанных с правоприменительной практикой по внедрению вышеуказанных законодательных изменений, которые постепенно приобретают черты устойчивой коррупционной практики.

При вступлении в силу Закона №287-ФЗ сразу встал вопрос о применимости новых законодательных требований к планам ЛРН судов-бункеровщиков, в связи с чем некоторыми бункерными и сервисными компаниями, специализирующимися на разработке планов ЛРН, были направлены запросы в Росприроднадзор России, на которые был дан ответ за подписью Заместителя Руководителя Росприроднадзора России, что суда-бункеровщики относятся к **«сооружениям»** на основании определения, которое дает Статья 7 Кодекса торгового мореплавания (далее – «КТМ»), а именно: «Под судном в КТМ понимается самоходное или несамоходное плавучее **сооружение**, используемое в целях торгового мореплавания», а, следовательно, к судам-бункеровщикам, как к сооружениям, применяется следующее положение Закона №155-ФЗ: «План предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов утверждается организацией, осуществляющей эксплуатацию, **использование** искусственных островов, установок, **сооружений**, подводных трубопроводов, проведение буровых работ при региональном геологическом изучении, геологическом изучении, разведке и добыче углеводородного сырья, а также **при транспортировке и хранении нефти и нефтепродуктов во внутренних морских водах и в территориальном море...**».

Однако, применение определения, которое дает Статья 7 КТМ, для целей Закона №155-ФЗ является юридически некорректным, поскольку Законом №155-ФЗ, в частности, его статьей 4.1, введено собственное определение понятия **«сооружение»**, которое говорит следующее: «Для целей настоящего Федерального закона под установками, **сооружениями** понимаются гибко или стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения во внутренних морских водах, в территориальном море Российской Федерации стационарные и плавучие (подвижные) буровые установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы, морские стационарные платформы и другие объекты, а также подводные сооружения (включая скважины)».

Такое определение к судну-бункеровщику неприменимо.

Тем не менее, при вступлении в силу Закона №287-ФЗ, бункеровочные компании были поставлены в одинаковые условия с объектами, перечисленными в ст. 16.1 Закона №155-ФЗ, и в настоящий момент вынуждены направлять планы ЛРН на Госэкспертизу, выполняя связанные с этим требования Закона №174-ФЗ касательно мероприятий, проводимых в рамках Госэкспертизы, включая проведение оценки воздействия на окружающую среду (далее – «ОВОС») и общественных слушаний.

Согласно Приказу Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 г. №372 (далее – «Приказ №372») ОВОС проводится для намечаемой хозяйственной и иной деятельности, обосновывающая документация которой подлежит экологической экспертизе в соответствии с Законом №174-ФЗ.

Таким образом, речь идет об объектах, для которых предусмотрена разработка проектной документации в соответствии с законодательством Российской Федерации о недрах и о градостроительной деятельности, частью которой являются мероприятия ОВОС, и которая подлежит Госэкспертизе. Суда-бункеровщики таковыми объектами не являются.

Суда-бункеровщики строятся и подлежат классификации и освидетельствованию организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов (в частности, Российским морским регистром судоходства), в соответствии с Правилами классификации и постройки морских судов, технического наблюдения за постройкой судов, правилами технического наблюдения за изготовлением материалов и изделий для судов, и получают классификационные свидетельства, подтверждающие соответствие судов этим правилам.

Судно-бункеровщик – это судно снабжения, которое поставляет топливо на суда. Не смотря на то, что все бункеровщики получают лицензию на ПРД, согласно статье 115 КТМ ПРД касается перемещения **«грузов»**. Бункеровка же подразумевает перемещение на судно **«припасов»** (топлива), необходимых для обеспечения нормальной эксплуатации судна и потребляемых в процессе перевозки, а не грузов, предоставляемых для транспортировки³. Кроме того, Правила оказания услуг по организации перегрузки грузов в морских портах, утвержденные Приказом Минтранса России от 29.04.2009 №68, на услуги по бункерному снабжению не распространяются⁴.

Судно-бункеровщик ведет хозяйственную деятельность **на акватории морского порта**. Определение *«морской порт»* (статья 9 КТМ) содержит *«совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта»*.

При строительстве или расширении морского порта разрабатывается проектная документация, подлежащая Госэкспертизе, проводится ОВОС в ее составе, включая общественные слушания. При этом решение о строительстве или расширении морского порта принимается Правительством Российской Федерации на основании схемы территориального планирования Российской Федерации в области развития федерального транспорта, путей сообщения, информации и связи, **подготовка и утверждение которой осуществляются в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности**. После завершения строительства, обустройства и материально-технического оснащения морского порта **он подлежит открытию для оказания услуг** на основании решения федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта⁵.

Снабжение судов бункерным топливом является неотъемлемой функцией в деятельности любого морского порта, которая учитывается при проектировании порта, декларируется в Обязательных постановлениях в морских портах (равно как и операции с опасными грузами), утверждаемых приказами Минтранса России. Таким образом, проведение Госэкспертизы хозяйственной деятельности бункерных компаний и их планов ЛРН представляется частичным дублированием проведенной ранее экспертной оценки, по результатам которой уже выдано положительное заключение.

Таким образом, разработка на деятельность судна-бункеровщика мероприятий ОВОС в соответствии с определением приказа Госкомэкологии №372, а следовательно и Закона №174-ФЗ, необоснованна и нецелесообразна, а кроме того технически невыполнима.

Обоснованность вышеприведенного подхода также подтверждается свежей судебной практикой, а именно - Определением Верховного суда РФ от 11 ноября 2014 г. N 308-КГ14-3160, в соответствии с которым по подтверждено, что **«Погрузочно-разгрузочная деятельность в морских портах не входит в исчерпывающий перечень**

³ Постановления ФАС СЗО от 28.04.2006 № А56-18489/2005; от 17.11.2006 № А56-12533/2006; от 29.01.2007 № А56-24630/2005)

⁴ Пункт 4 Правил

⁵ ст. 6-7 Главы II Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации...»

объектов государственной экологической экспертизы, а также что погрузочно-разгрузочные работы являются частью функционирования существующих морских портов. Экологическая оценка указанных работ осуществляется при проектировании, строительстве, реконструкции, расширении и техническом перевооружении морских портов. **Согласно лицензионным требованиям к погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам наличие положительного заключения государственной экологической экспертизы не предусмотрено** (пункт 5 Положения о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 13.08.2006 N 490).»

Выводы:

1. Применение определения, которое дает Статья 7 КТМ, на основании которого суда-бункеровщики могут быть отнесены к сооружениям, для целей Закона №155-ФЗ юридически некорректно, поскольку Закон №155-ФЗ в статье 4.1 дает собственное определение понятию «сооружения» для своих собственных целей.
2. Судно-бункеровщик не подпадает под определение «сооружение», которое дает статья 4.1 Федерального закона №155-ФЗ.
3. Суда-бункеровщики осуществляют хозяйственную деятельность на акватории морских портов, которые, являясь инфраструктурными объектами, уже представляют собой специально отведенные территории и акватории, где может осуществляться бункеровка судов топливом и иная снабженческая деятельность, в соответствии с градостроительным законодательством Российской Федерации.
4. Ввиду специфики судов-бункеровщиков, как объектов морского транспорта, выполнение мероприятий, необходимых для прохождения Госэкспертизы, включая проведение ОВОС и общественных слушаний, технически невыполнимо и нецелесообразно.

На основании вышеизложенного предлагаем:

I. Во избежание дальнейшего нарастания негативных последствий, связанных с некорректным толкованием положений законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды, в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и в области морского права, в частности положений Закона №155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» и Закона №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» Росприроднадзору России направить заинтересованным организациям следующие разъяснительные письма:

1. Письмо, разъясняющее, что на основании статьи 4.1 Закона №155-ФЗ, а также ряда законодательных и подзаконных актов Российской Федерации в области морского права, суда-бункеровщики, осуществляющие бункерное снабжение топливом в морских портах, не подпадают под требования положений Закона №155-ФЗ в части прохождения плана ЛРН на суда-бункеровщики государственной экологической экспертизы, включая проведение мероприятий ОВОС и проведения общественных слушаний.
2. Письмо, разъясняющее, что согласно Приказу Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 г. № 372 ОВОС проводится для намечаемой хозяйственной и иной деятельности, обосновывающая документация которой подлежит экологической экспертизе в соответствии с Законом от №174-ФЗ. Формулировки «Материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) плана ликвидации аварийных разливов

нефти и нефтепродуктов», или «Материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) мероприятий по ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов» являются некорректными и противоречат законодательству Российской Федерации в области охраны окружающей среды. Разработка и подача на государственную экологическую экспертизу таких материалов является неправомерной.

II. Внести следующие изменения в Законы №155-ФЗ, №187-ФЗ и №174-ФЗ

1. исключить план ПЛРН из числа объектов Госэкспертизы в статьях 22.2 и 31 Федерального закона от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации», а также придать перечню объектов гоэкспертизы закрытый характер, исключив из требований, установленных в ст. 31 Федерального закона № 187-ФЗ, слова, позволяющие расширительно толковать понятие «хозяйственная деятельность» и создавать тем самым условия для совершения действий коррупционного характера.
2. Аналогичные изменения предлагается внести и в статьи 16.1 и 34 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».
3. Аналогичные изменения предлагается внести в Федеральный закон от 23.11.95 г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе».

При этом предлагаемые вышеуказанные законодательные изменения уже содержатся в поддержанном судоходным и бункеровочным сообществом проекте Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации» и в Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» предусматривающим исключение требования государственной экологической экспертизы планов предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов», который внесен в Государственную Думу членами Совета Федерации Н.В. Власенко, В.Н. Васильевым, А.И. Голушко и в настоящее время проходит необходимые согласования.

С учетом вышеизложенного и во избежание дальнейшего нарастания негативных последствий, связанных с некорректным толкованием положений законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды, в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и в области морского права, прошу поддержать предложения вышеприведенные Ассоциации.

**Президент Саморегулируемой
организации «Российская Ассоциация
Морских и Речных Бункеровщиков»**

В.А. Ковалев