**Предложения Рабочей группы**

В результате рассмотрения на заседании Рабочей группы 14.09.2010 г. проекта Постановления Правительства РФ «О предупреждении и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на территории Российской Федерации, на ее континентальном шельфе и в ее исключительной экономической зоне» (инициатор разработки МЧС России), проекта Постановления Правительства РФ «О порядке создания аварийно-спасательных служб и формирований предназначенных для локализации и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на территории РФ, ее континентальном шельфе и в ее исключительной экономической зоне» (инициатор разработки Госморспасслужба России) и Постановления Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта» были выявлены существенные недостатки рассматриваемых нормативных актов.

Недостатки носят существенный характер, так как положения рассматриваемых нормативных актов противоречат действующему законодательству и основополагающим положениям, содержащимся в Решении Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике от 07.06.2010г.

**1.      Проект Постановления Правительства РФ «О предупреждении и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на территории Российской Федерации, на ее континентальном шельфе и в ее исключительной экономической зоне» (инициатор разработки МЧС России)**

В пункте 1 проекта Правил содержится ссылка на Федеральный закон «Об аварийно спасательных службах и статусе спасателей» от 22 августа 1995 года № 151-ФЗ, а текст Правил во многом основан на положениях указанного закона. В частности, Правила предусматривают, что силы и средства ликвидации разливов нефти составляют собственные или сторонние аварийно-спасательные формирования (пункт 42), проходящие аттестацию (пункт 43), а руководящий состав АСФ должен проходить обучение в аккредитованных образовательных учреждениях (пункт 45). Более того, АСФ не прошедшие аттестацию к обслуживанию Организаций по договору не допускаются и к проведению работ ЛРН не привлекаются (пункт 48).

Вышеперечисленные, а также другие пункты проекта Правил не соответствуют нормам федерального закона «Об аварийно спасательных службах и статусе спасателей» от 22 августа 1995 года № 151-ФЗ, в частности:

1) в соответствии с пунктом 2 статьи 1 указанного закона аварийно-спасательное формирование это структура, предназначенная для проведения аварийно-спасательных работ.

2) в соответствии со статьей 5 закона **к видам аварийно-спасательных работ отнесены поисково-спасательные, горноспасательные, газоспасательные, противофонтанные работы, а также аварийно-спасательные работы, связанные с тушением пожаров, работы по ликвидации медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций.**

3) В соответствии со статьей 5 закона решение об отнесении иных видов работ к аварийно-спасательным может быть принято Правительством Российской Федерации. По состоянию на сегодняшний день Правительством Российской Федерации не принято решения о расширении установленного законом перечня аварийно-спасательных работ.

4) Работы по локализации и ликвидации разливов нефти также не могут быть отнесены к неотложным работам, поскольку в соответствии с пунктом 5 статьи 1 указанного закона неотложные работы представляют собой деятельность по всестороннему обеспечению аварийно-спасательных работ.

Таким образом, работы по локализации и ликвидации разливов нефти не являются аварийно-спасательными работами. Следовательно, разрабатываемый проект Правил не должен содержать ссылку на федеральный закон «Об аварийно спасательных службах и статусе спасателей», а положения Правил не должны основываться на нормах этого закона (в том числе предусматривающих привлечение к локализации и ликвидации разливов только профессиональных АСФ, подготовленных и аттестованных в установленном порядке).

Применительно к морскому и речному транспорту, указанные Правила должны предусматривать, что экипажи нефтеналивных судов являются надлежащим формированием, способным обеспечить локализацию разливов нефти установленного объема. Такой подход соответствует требованиям Конвенции МАРПОЛ 73/78 и общемировой практике. Тем более, что экипажи танкеров проходят надлежащую подготовку по борьбе с разливами нефти, а сами суда укомплектованы соответствующими комплектами ЛРН.

            В пункте 3 проекта Правил указано «Настоящие Правила обязательны для предприятий, учреждений и организаций, независимо от их организационно-правовой формы, осуществляющих поиск, разведку нефтяных месторождений, добычу, переработку, транспортировку трубопроводным транспортом, перевозку наземным транспортом, перевозку внутренним водным транспортом по внутренним водным путям, а также погрузо-разгрузочную деятельность (перевалку, бункеровку, заправку), хранение и реализацию нефти и нефтепродуктов, независимо от формы собственности, отраслевой (ведомственной) и национальной (государственной) принадлежности, и для  органов исполнительной власти и должностных лиц, осуществляющих деятельность в области надзора и контроля мероприятий ЛРН».

Прежде всего, некорректно сужать сферу действия Правил в части водного транспорта только внутренним водным транспортом осуществляющим перевозки по внутренним водным путям, кроме того, недопустимо указывать на обязательность Правил для организаций занимающихся реализацией нефти и нефтепродуктов, так как это далеко не всегда предполагает физическое оперирование указанным ресурсом. Некорректно также отождествлять понятия «погрузочно-разгрузочная деятельность» и «бункеровка», так как топливо и горюче-смазочные материалы являются эксплуатационными припасами, а не грузом, принимаемым к перевозке (ст. 115 КТМ) и бункеровка, по сути, является  операцией по перемещению припасов на судно, а не погрузо-разгрузочной деятельностью.

В пункте 4 проекта Правил указано: «Предприятия, учреждения и организации, независимо от их организационно-правовой формы, осуществляющие поиск, разведку нефтяных месторождений, добычу, переработку, транспортировку трубопроводным транспортом, перевозку наземным транспортом, перевозку внутренним водным транспортом по внутренним водным путям, погрузо-разгрузочную деятельность (перевалку, бункеровку, заправку), а также хранение и реализацию нефти и нефтепродуктов, независимо от формы собственности, отраслевой (ведомственной) и национальной (государственной) принадлежности (далее – организации), обязаны разрабатывать планы по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (далее – план ЛРН).

К организациям, осуществляющим перевозку нефти и нефтепродуктов судами, имеющими действующие свидетельства о соответствии требованиям международных договоров Российской Федерации по предотвращению загрязнений с судов, требования настоящих Правил по разработке планов ЛРН в отношении этих судов не применяются.

Планы ЛРН для акваторий морских портов разрабатываются администрациями морских портов (далее - АМП) и включают в себя планы ЛРН организаций, осуществляющих деятельность в морском порту. Планы ЛРН для нефтяных терминалов должны разрабатываться с учетом возможных разливов с судов, обслуживаемых на терминале в период нахождения их в акватории порта».

Рассматриваемый пункт Правил сформулирован таким образом, что его реализация  предполагает наличие планов ЛРН на российских судах имеющих в наличии судовые планы чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения акваторий нефтью (за исключением судов осуществляющих международные перевозки).

Это ставит российских судовладельцев в существенно более сложное положение, чем иностранных судовладельцев, тем более, что в связи с ратификаций РФ Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) Россия должна в ближайшее время открыть ВВП для иностранных судовладельцев. При этом иностранные судовладельцы, при эксплуатации своих судов на ВВП РФ, окажутся в более экономически выгодном положении, чем российские судовладельцы. Однако главным является то обстоятельство, что одной судоходной компании физически невозможно обеспечить готовность к ЛРН на всем протяжении маршрутов своих судов. Кроме того, данная редакция противоречит основополагающему положению, содержащемуся в Решении Комиссии Совета Федерации по национальной  морской политике от 07.06.2010г., в соответствие с которым на нефтеналивных судах необходимо иметь не планы ЛРН, а судовые планы чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения акваторий нефтью, соответствующие международным требованиям.

С учетом вышеизложенного и того обстоятельства, что для осуществления бункеровочной деятельности у организаций в обязательном порядке должны быть в наличии лицензии на осуществление перевозки опасных грузов и погрузо-разгрузочной деятельности с опасными грузами в морских портах и на внутреннем водном транспорте, предлагается следующая редакция пунктов 3 и 4 Правил:

3. «Настоящие Правила обязательны для предприятий, учреждений и организаций, независимо от их организационно-правовой формы, осуществляющих поиск, разведку нефтяных месторождений, добычу, переработку, транспортировку трубопроводным транспортом, перевозку наземным и водным транспортом, погрузо-разгрузочную деятельность (перевалку), хранение нефти и нефтепродуктов, а также органов исполнительной власти и должностных лиц, осуществляющих деятельность в области надзора и контроля мероприятий ЛРН.»

4. «Предприятия, учреждения и организации, независимо от их организационно-правовой формы, осуществляющие поиск, разведку нефтяных месторождений, добычу, переработку, транспортировку трубопроводным транспортом, перевозку наземным транспортом, погрузо-разгрузочную деятельность (перевалку), а также хранение нефти и нефтепродуктов, независимо от формы собственности, отраслевой (ведомственной) и национальной (государственной) принадлежности (далее – организации), обязаны разрабатывать планы по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (далее – план ЛРН)

К нефтеналивным судам, осуществляющим перевозку нефти и нефтепродуктов требование о наличии планов ЛРН не предъявляется. На таких судах необходимо иметь в наличии судовые планы чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения акваторий нефтью, положения которых должны соответствовать требованиям Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов 73/78, ратифицированной РФ.

Планы ЛРН для акваторий морских портов разрабатываются администрациями морских портов (далее - АМП) и включают в себя планы ЛРН организаций, осуществляющих деятельность в морском порту.  Планы ЛРН для нефтяных терминалов должны разрабатываться с учетом возможных разливов при хозяйственной деятельности, в том числе с судов, обслуживаемых на терминале в период нахождения их в акватории порта.».

В пунктах 7,8 проекта Правил предусмотрено, что планы ЛРН утверждаются руководителями организаций и вводятся ими в действие не позднее двух месяцев после их утверждения и проведения комплексных учений по отработке этих планов, при этом организации обязаны  уведомить об утверждении планов ЛРН с приложением электронных копий планов ЛРН в течение 10 дней после их введения в действие с направлением уведомления в компетентные госорганы.

Однако в пункте 9 указано: «Органы исполнительной власти, получившие электронные копии планов ЛРН, при наличии замечаний направляют их в организации. Организации, в срок не более двух месяцев после получения замечаний, обязаны проинформировать органы исполнительной власти о принимаемых мерах и запланированных сроках устранения замечаний».

Таким образом, в проекте Правил сохранен разрешительный порядок согласования планов ЛРН, что не соответствует Решению Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике от 07.06.2010 г. При этом в проекте Правил не определено какие основания для замечаний к разработанным планам ЛРН и каковы границы усмотрения могут быть у органов исполнительной власти, а это неизбежно приведет коррупционным проявлениям.

Кроме того, пунктом 8 предусмотрен перечень компетентных госорганов, которые организации в зависимости от отраслевой принадлежности обязаны уведомлять об утверждении планов ЛРН. При этом указанный пункт сформулирован таким образом, что организации вынуждены будут уведомлять сразу несколько госорганов. Так, например, организации, занимающиеся бункеровочной деятельностью обязаны одновременно уведомлять об утверждении планов ЛРН МЧС России, Минтранс России, Минэнерго России, Росморречфлот.

Однако в соответствии с Решением Комиссии Совета Федерации по  национальной  морской политике от 07.06.2010г  уведомления от организаций об утверждении планов ЛРН должны осуществляться по принципу «одного окна», т.е.  уведомления должны направляться в зависимости от отраслевой принадлежности уведомляющей организации в единственный компетентный госорган. Кроме того, в соответствии с Положением о Министерстве энергетики РФ у данного ведомства нет каких-либо полномочий по регламентированию деятельности организаций, осуществляющих бункеровку судов.

Таким образом, пункт 8 проекта Правил требует существенной доработки в части разделения компетенции уведомляемых по принципу «одного окна» госорганов, а пункт 9 проекта Правил необходимо исключить, как несоответствующий уведомительному порядку согласования планов ЛРН и создающий условия для коррупционных проявлений.

В пункте 14 проекта Правил установлены значения максимальных расчётных объемов разливов при разработке планов ЛРН организаций, которые устанавливаются для определенных объектов и операций с нефтью и нефтепродуктами.

Одним из важнейших недостатков проекта Правил, является игнорирование положений Постановления Правительства РФ от 30 декабря 2003 г. N 794 «О ЕДИНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ И ЛИКВИДАЦИИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ». В соответствии с п. 30 данного Постановления введена уровневая система реагирования на чрезвычайные ситуации. В частности,

«30. Ликвидация чрезвычайных ситуаций осуществляется в соответствии со следующей установленной Правительством Российской Федерации классификацией чрезвычайных ситуаций:

локальной - силами и средствами организации;

муниципальной - силами и средствами органов местного самоуправления;

межмуниципальной и региональной - силами и средствами органов местного самоуправления, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, оказавшихся в зоне чрезвычайной ситуации;

межрегиональной и  едеральной - силами и средствами органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, оказавшихся в зоне чрезвычайной ситуации.

       При недостаточности указанных сил и средств привлекаются в установленном порядке силы и средства федеральных органов исполнительной власти.

(п. 30 в ред. Постановления Правительства РФ от 27.05.2005 N 335)».

Положения данного Постановления опираются на уровневую систему, изложенную в Постановлении Правительства РФ от 21 августа 2000 г. N 613 «О НЕОТЛОЖНЫХ МЕРАХ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ЛИКВИДАЦИИ АВАРИЙНЫХ РАЗЛИВОВ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ»

Игнорирование в проекте Правил учета уровневой системы реагирования приведет к нарушению работы единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Кроме этого, с учетом отмены рассматриваемым Постановлением Правительства РФ Постановления Правительства РФ от 21 августа 2000 г. N 613 «О НЕОТЛОЖНЫХ МЕРАХ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ЛИКВИДАЦИИ АВАРИЙНЫХ РАЗЛИВОВ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ», в целях обеспечения соответствия Правил положениям действующего Постановления Правительства № 794, необходимо сохранить преемственность этих документов в части отражения в Правилах классификации уровней разливов в соответствие с пунктом 3 Постановления Правительства № 613:

«3. Разливы нефти и нефтепродуктов классифицируются как чрезвычайные ситуации и ликвидируются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В зависимости от объема и площади разлива нефти и нефтепродуктов на местности, во внутренних пресноводных водоемах выделяются чрезвычайные ситуации следующих категорий:

локального значения - разлив от нижнего уровня разлива нефти и нефтепродуктов (определяется специально уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области охраны окружающей среды) до 100 тонн нефти и нефтепродуктов на территории объекта;

муниципального значения - разлив от 100 до 500 тонн нефти и нефтепродуктов в пределах административной границы муниципального образования либо разлив до 100 тонн нефти и нефтепродуктов, выходящий за пределы территории объекта;

территориального значения - разлив от 500 до 1000 тонн нефти и нефтепродуктов в пределах административной границы субъекта Российской Федерации либо разлив от 100 до 500 тонн нефти и нефтепродуктов, выходящий за пределы административной границы муниципального образования;

регионального значения - разлив от 1000 до 5000 тонн нефти и нефтепродуктов либо разлив от 500 до 1000 тонн нефти и нефтепродуктов, выходящий за пределы административной границы субъекта Российской Федерации;

федерального значения - разлив свыше 5000 тонн нефти и нефтепродуктов либо разлив нефти и нефтепродуктов вне зависимости от объема, выходящий за пределы государственной границы Российской Федерации, а также разлив нефти и нефтепродуктов, поступающий с территорий сопредельных государств (трансграничного значения).

В зависимости от объема разлива нефти и нефтепродуктов на море выделяются чрезвычайные ситуации следующих категорий:

локального значения - разлив от нижнего уровня разлива нефти и нефтепродуктов (определяется специально уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области охраны окружающей среды) до 500 тонн нефти и нефтепродуктов;

регионального значения - разлив от 500 до 5000 тонн нефти и нефтепродуктов;

федерального значения - разлив свыше 5000 тонн нефти и нефтепродуктов».

При доработке проекта Правил следует также учесть, что в соответствии с Решением Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике от 07.06.2010 г. организации обязаны разрабатывать планы ЛРН с максимальным уровнем разлива локального уровня, при этом в Решении указано о необходимости ввести прямой запрет на требование госорганов от организаций разрабатывать планы ЛРН с максимальным уровнем разливов, превышающим локальный уровень.

Кроме того, пункт 21 проекта Правил, устанавливающий требование о наличии собственных и (или) привлекаемых на договорной основе сил и средств АСФ и резервов финансовых и материальных ресурсов, достаточных для ликвидации установленных в проекте Правил максимальных расчётных объёмов разливов для достижения готовности организаций к мероприятиям ЛРН противоречит положениям пункта 3 действующего Постановления Правительства № 794, устанавливающего обязанность организаций ликвидировать локальные чрезвычайные ситуации собственными (привлекаемыми) силами и средствами.

Указание в пункте 14 проекта Правил на максимальные разливы, выраженные в конкретных тоннах не учитывают особенности эксплуатации указанных в данном пункте объектов и ничем не обоснованы, ни существующей статистикой (таких аварий крайне мало), ни инженерными расчётами. При этом указанные уровни разливов возможны исключительно вследствие актов внешнего воздействия (террористических актов), защита от которых является обязанностью государства

В тоже время мировой опыт прогнозирования возможного уровня разливов нефти и нефтепродуктов на опасных объектах предполагает принцип нормирования (учета) рисков при эксплуатации опасных объектов. При этом каждая организация должна обеспечивать безопасность эксплуатации объектов путём снижения рисков – исходя из самого определения безопасности. Таким образом, вместо указаний в проекте Правил конкретного количества тонн (танкер – столько-то, автоцистерна – столько-то и т.д.) обоснованнее ввести нормирование рисков, можно по примеру матрицы рисков, используемой на флоте, можно по существующим требованиям Ростехнадзора или каким-либо иным образом.

И, наконец, в пункте 14 проекта Правил в качестве объектов для разработки планов ЛРН указаны нефтеналивные суда, что также противоречит требованиям Конвенции МАРПОЛ 73/78 и основополагающему положению РешенияКомиссии Совета Федерации по национальной морской политике от 07.06.2010 г., в соответствие с которыми на нефтеналивных судах необходимо иметь не планы ЛРН, а судовые планы чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения акваторий нефтью и в числе объектов для разработки планов ЛРН организаций указаны нефтеналивные суда.

Таким образом, с учетом вышеизложенного необходимо исключить из текста пункта 5 проекта Правил слово «максимальных».

Предлагаемая редакция указанного пункта может быть следующей: «Планы ЛРН организаций разрабатываются с учетом расчётных объёмов разливов в соответствии с разделом III настоящих Правил».

Необходимо также исключить из пунктов14, 15, 21, 22 и др. проекта Правил  требование к организациям учитывать максимальные расчётные объёмы разливов. При этом текст пункта 14 Правил необходимо дополнить положением о том, что максимальные расчетные объемы разливов, исходя из которых организации разрабатывают планы ЛРН не должны превышать значения локальных уровней разливов и исключить из перечня объектов для разработки планов ЛРН нефтеналивные суда.

Пункт 14 проекта Правил требует самой серьезной всесторонней переработки.

Кроме того, следует отразить в пункте 21проекта Правил, устанавливающем требования для достижения готовности организаций к мероприятиям ЛРН наличие собственных и (или) привлекаемых на договорной основе сил и средств АСФ, достаточных для ликвидации установленных в проекте Правил расчётных объёмов разливов не превышающих значения локальных уровней разливов.

Следует также учесть, что в соответствии с **пунктом 16** проекта Правил: «Планы ЛРН организаций должны содержать: сведения о потенциальных источниках разливов на объектах организации;».  Данная формулировка неприемлема, так как не уточняет какие именно сведения имеются ввиду, а это, в свою очередь может вызвать разное толкование у разных чиновников (и как следствие возможность для коррупционных проявлений). **Поэтому предлагается в указанном предложении заменить слово «сведения» на слово «перечень».**

В пункте 16 проекта Правил указано, что планы ЛРН организаций должны содержать мероприятия по организации подготовки (переподготовки), повышения квалификации руководства и персонала организации и АСФ, привлекаемых к мероприятиям ЛРН, план-график проведения учений и тренировок. При этом следует иметь ввиду, что АСФ, привлекаемые к мероприятиям ЛРН, осуществляют подготовку, проходят соответствующую аттестацию и контролируются на предмет соответствия требованиям органами МЧС России в соответствии с требованиями законодательства об АСФ. Дублирование информации о ходе их подготовки в плане ЛРН организации не требуется. При заключении договора на обеспечение ЛРН готовности организация проверяет наличие свидетельств об аттестации и паспортов АСФ, а не ход подготовки их персонала, причем у МЧС России информация обо всех АСФ, допущенных и подготовленных должна быть из собственных источников (реестров и т.п.), а не из планов ЛРН организаций.

В пункте 16 Правил также указано, что к планам ЛРН должны прилагаться сведения о наличии резервов финансовых и материальных ресурсов для обеспечения мероприятий ЛРН и сведения о проведённых обследованиях объектов организации и их территорий за последние 5 лет и действующих систем мониторинга в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации. Что касается требования к организациям создавать обязательные резервы финансовых и материальных средств для обеспечения мероприятий ЛРН, то это противоречит действующему законодательству, организации не обязаны производить специальное резервирование финансовых и материальных средств, они могут делать это по своему усмотрению также как застраховать риски связанные с разливами нефтепродуктов. Такое требование – путь к коррупции -  кто и как будет оценивать достаточность таких средств и контролировать их неприкосновенность?

Таким образом, требование о наличии у организаций резервов финансовых и материальных ресурсов для обеспечения мероприятий ЛРН необходимо полностью исключить. По этой же причине следует исключить из пункта 16 Правил положение о том, что к планам ЛРН организаций должны прилагаться заверенные копии договоров и иных документов, подтверждающих возможность возмещения затрат по факту выполнения работ (услуг) АСФ, задействованных в мероприятиях ЛРН на обслуживаемых объектах и территориях организации, а также сведения об оснащенности АСФ, задействованных в мероприятиях ЛРН в соответствии с планом ЛРН, силами и средствами ЛРН.

Также следует исключить из текста Правилтребование о приложении к планам ЛРН сведений о проведённых обследованиях объектов организации и их территорий за последние 5 лет и действующих систем мониторинга в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

Данное положение предполагает наделение МЧС фактически надзорной функцией (практически прокурорской) в сферах, не относящихся к компетенции этого ведомства. То есть, специалисты МЧС будут контролировать какие обследования должны проводиться на каждом объекте в соответствии с законодательством, с какой периодичностью, в каком виде, какие отчетные документы при этом составляются и проверять соответствие поданных организацией сведений действительности. При этом Проведение и качество проведения обследований проверяютсоответствующие компетентные в данных вопросах органы технического надзора и контроля (Ростехнадзор, Регистры судоходства, другие), которые дают разрешение на эксплуатацию объектов при должном выполнении требований и успешном прохождении необходимых обследований.

Пункт 19 проекта Правил предлагается исключить полностью, так как большинство указанных в нем докладов представляют собой дублирующую информацию. Обо всех разливах МЧС России либо в курсе по долгу службы, либо Организация докладывает о фактах разливов в соответствии с п. п. 27, 28 Проекта Правил.

В пункте 22 проекта Правил указано, что в целях отработки планов ЛРН проводятся различные виды учений с привлечением указанных в пункте 8 органов исполнительной власти и предусмотрено, что отчёты о проведении учений и акт с выводами о готовности организаций к локализации и ликвидации разливов в соответствии с планом ЛРН направляются в органы исполнительной власти, указанные в пункте 8. Однако, в соответствии с Решением Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике от 07.06.2010 г.  уведомления от организаций об утверждении планов ЛРН должны осуществляться по принципу «одного окна», следовательно указанный пункт должен быть изменен с учетом существенной доработки пункта 8 проекта Правил в части разделения компетенции уведомляемых по принципу «одного окна» госорганов.

Кроме того, из пункта 22 проекта Правил следует исключить организации осуществляющие перевозки нефти и нефтепродутов нефтеналивными судами, так как в соответствии с требованиями Конвенции МАРПОЛ 73/74 на нефтеналивных судах необходимо иметь не планы ЛРН, а судовые планы чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения акваторий нефтью соответствующие международным требованиям, а также, принимая во внимание, что экипажи нефтеналивных судов проводят тренировки ликвидации аварийных ситуаций с разливом нефти.

В пункте 24 проекта Правил следует исключить фразу «… а окончание ликвидации – 60-ти часов при допустимых для безопасности персонала гидрометеорологических условиях», по причине абсолютной нереальности указанного срока, при этом остальные указанные в данном пункте сроки также необходимо увеличить до реальных значений или отказаться от их нормирования.

В пункте 31 проекта Правил указано: «Все расходы по возмещению ущерба и затрат на локализацию и ликвидацию разлива и его последствий, в том числе затрат всех АСФ, привлечённых руководителями работ по локализации и ликвидации разлива в соответствии с характером ЧС, возлагаются на организацию, в эксплуатации которой находился объект во время разлива.».

При этом обращает на себя внимание то обстоятельство, что это происходит вне зависимости от причин аварийных разливов и факта наличия любых форм вины должностных лиц и персонала организаций, вследствие действия или бездействия которых были допущены разливы нефти или нефтепродуктов. Таким образом, организации обязаны будут возместить ущерб и в случаях, когда, например, разливы случились вследствие террористических актов, техногенных катастроф, стихийных бедствий и др. При этом такая формулировка пункта 33 не стимулирует привлеченных руководителей работ по локализации и ликвидации разливов к своевременным максимально эффективным, и что немаловажно для организаций, соразмерным масштабу ЧС действиям и создает условия для коррупционных проявлений.

Таким образом, пункт 31 требуется доработать на предмет возложения на организации финансовой ответственности по возмещению ущерба и затрат на локализацию и ликвидацию разливов нефти и нефтепродуктов и их последствий только в случае наличия вины. Кроме того, пункт 31 проекта Правил содержит нормы, выходящие за пределы компетенции Правительства Российской Федерации. Вопросы возмещения ущерба, причиненного окружающей природной среде, и затрат на ликвидацию разлива должны решаться в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Раздел V проекта Правил необходимо исключить из проекта как раздел требующий отдельного документа по аварийно-спасательным формированиям, кроме этого предлагаемая редакция требований к АСФ должна быть кардинально переработана и дополнена. В рамках проекта Правил это не может быть сделано.

**2.      Проект Постановления Правительства РФ «О порядке создания аварийно-спасательных служб и формирований, предназначенных для локализации и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на территории РФ, ее континентальном шельфе и в ее исключительной экономической зоне» (инициатор разработки Госморспасслужба)**

**Указанный проект Постановления Правительства требует дополнительного рассмотрения на предмет его соответствия законодательству РФ, для этого необходима дополнительная информация о стадии разработки проекта и получение последней редакции документа подготовленного к согласованию.**

**3.      Постановление Правительства РФ от 12 августа 2010 г № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта»**

Изложить пункт 97 Раздела II Постановления «Для предупреждения и ликвидации разливов нефти или нефтепродуктов с судна на каждом судне, в соответствии с требованиями Конвенции от 1973 года, должен быть в наличии судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.».

Исключить пункт 175 Раздела IV.

Данные предложения продиктованы необходимостью выполнения требований Конвенции МАРПОЛ 73/78 и учета Решения Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике от 07.06.2010 г. о том, что на нефтеналивных судах необходимо иметь не планы ЛРН, а судовые планы чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения акваторий нефтью, которые должны соответствовать требованиям Конвенции МАРПОЛ 73/78, ратифицированной РФ.