

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)
М И Н И С Т Р**

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012
Тел.: (499) 495-00-00, факс: (499) 495-00-10
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

16.08.2019 № ЕД-08-13/13318

На № _____ от _____

Первому заместителю председателя
Комитета Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации по экологии
и охране окружающей среды

Н.С. Валугеву

Уважаемый Николай Сергеевич!

В соответствии с Вашим письмом от 18 июля 2019 г. № ВНС-4/172 Министерство транспорта Российской Федерации рассмотрело Резолюцию X Международного форума «Экология» и направляет комментарии к инициативам участников форума.

Приложение: на 8 л. в 1 экз.

С уважением,



Е.И. Дитрих

Комментарии
Минтранса России к инициативам участников
X Международного форума «Экология»

По пункту 1.4.3 Резолюции X Международного форума «Экология» (далее – Резолюция форума), в соответствии с которым предлагается наделить Федеральное агентство морского и речного транспорта полномочиями на поднятие бесхозных затонувших судов или иного затонувшего имущества и их утилизацию, а также на удаление либо утилизацию затонувших судов или иного затонувшего имущества, если владелец затонувшего судна или собственник иного затонувшего имущества не поднимет затонувшее судно или иное затонувшее имущество, Минтранс России сообщает следующее.

Вопросы, связанные с обращением затонувшего имущества, регулируются главой VII Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ).

В соответствии со статьей 108 главы VII КТМ, если собственник затонувшего имущества намерен поднять затонувшее имущество, он должен известить об этом капитана ближайшего морского порта в течение одного года со дня, когда имущество затонуло.

В свою очередь капитан морского порта в течение трех месяцев со дня получения заявления собственника затонувшего имущества устанавливает для собственника порядок подъема, а также срок, достаточный для подъема затонувшего имущества, но не менее чем один год со дня получения собственником уведомления капитана морского порта о порядке и сроке подъема затонувшего имущества.

Согласно статье 109 главы VII КТМ в случаях если затонувшее имущество создает угрозу безопасности мореплавания или причинения ущерба морской среде загрязнением либо препятствует осуществлению рыболовства, деятельности порта и проводимым в нем работам (гидротехническим и другим), собственник затонувшего имущества обязан по требованию капитана морского порта в установленный им срок поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его.

В случае если собственник затонувшего имущества известен, капитан морского порта уведомляет его о своем решении.

В случае если собственник затонувшего имущества не известен, капитан морского порта делает публикацию о сроках, установленных для подъема затонувшего имущества. В случае если при этом известен флаг затонувшего судна, капитан морского порта направляет также соответствующее уведомление в федеральный орган исполнительной власти в области отношений Российской Федерации с иностранными государствами.

Администрация морских портов в соответствии со статьей 111 главы VII КТМ имеет право поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его в следующих случаях:

– если собственник затонувшего имущества не установлен или он не поднял затонувшее имущество и при необходимости не удалил или не уничтожил его в установленный срок;

– если затонувшее имущество создает серьезную и непосредственную угрозу безопасности мореплавания или непосредственную угрозу причинения значительного ущерба морской среде загрязнением либо значительно препятствует осуществлению рыболовства, деятельности в порту и проводимым в нем работам (гидротехническим и другим);

– при наличии достаточных оснований собственнику затонувшего имущества не разрешено поднимать, удалять или уничтожать его своими средствами либо средствами избранной им судоподъемной организации.

Подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества осуществляются за счет собственника такого имущества в случаях, предусмотренных пунктом 1 статьи 111 КТМ.

Следует отметить, что вопросы обращения с затонувшим имуществом на внутренних водных путях Российской Федерации регулируются главой VIII Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее – КВВТ).

В соответствии со статьей 47.1 КВВТ владелец затонувшего судна обязан обеспечить подъем затонувшего судна.

В случае если затонувшее судно или иное затонувшее имущество создает угрозу безопасности судоходства или причинения вреда окружающей среде либо препятствует деятельности на внутреннем водном транспорте и проводимым на внутренних водных путях путевым работам, подъем затонувшего судна или иного затонувшего имущества по требованию администрации бассейна внутренних водных путей осуществляется в установленный администрацией бассейна внутренних водных путей срок.

В случае если затонувшее судно или иное затонувшее имущество не создает угрозу безопасности судоходства либо не препятствует деятельности на внутреннем водном транспорте и проводимым на внутренних водных путях путевым работам, подъем затонувшего судна или иного затонувшего имущества осуществляется не позднее чем через один год со дня затопления судна или иного имущества либо обнаружения их.

Согласно статье 48 КВВТ в случаях если собственник затонувшего имущества не поднимет имущество в срок, установленный пунктами 4 и 5 статьи 47.1 КВВТ, права собственника на затонувшее имущество определяются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В соответствии с пунктом 1 статьи 49 КВВТ администрация бассейна внутренних водных путей поднимает затонувшее судно или иное затонувшее

имущество и при необходимости удаляет либо утилизирует их, если владелец затонувшего судна или собственник иного затонувшего имущества не поднимет затонувшее судно или иное затонувшее имущество в срок, установленный в соответствии с пунктами 4 и 5 статьи 47.1 КВВТ, и такое имущество создает серьезную и непосредственную угрозу безопасности судоходства или непосредственную угрозу причинения значительного ущерба окружающей среде загрязнением либо значительно препятствует осуществлению рыболовства, деятельности на внутреннем водном транспорте и проводимым на внутренних водных путях путевым работам.

Данный подъем, удаление либо утилизация затонувшего судна или иного затонувшего имущества в случае осуществляется за счет владельца затонувшего судна или собственника иного затонувшего имущества, с учётом требований статьи 121 КВВТ.

Таким образом, вопросы поднятия и утилизации затонувших судов или иного затонувшего имущества законодательством Российской Федерации урегулированы. В связи с этим наделение Федерального агентства морского и речного транспорта полномочиями на поднятие затонувших судов или иного затонувшего имущества, не представляющего угрозу безопасности судоходства и окружающей среде, и их утилизацию считаем нецелесообразным.

По пункту 2.13 Резолюции форума, в соответствии с которым предлагается внести изменения в Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» (далее – Закон № 257-ФЗ) в части нераспространения положений статьей 31 и 31.1 на специальные коммунальные транспортные средства, используемые для санитарной очистки населенных пунктов и транспортирования твердых коммунальных отходов, сообщаем, что указанные предложения не могут быть поддержаны по следующим основаниям.

Существующая дорожная сеть Российской Федерации не позволяет без ущерба для автомобильных дорог и искусственных сооружений обеспечивать эксплуатацию транспортных средств с весовыми параметрами, превышающими законодательно установленные значения. Допустимые нормы весовых параметров транспортных средств определены в целях недопущения преждевременного износа или разрушения дорожных одежд и мостовых сооружений, подтверждены расчетами на основе норм проектирования автомобильных дорог в соответствии с исследованиями и заключениями Российского дорожного научно-исследовательского института.

В настоящее время при строительстве автомобильных дорог в Российской Федерации в соответствии со сводом правил «СП 34.13330.2012. Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*», утвержденным приказом Минрегиона России от 30 июня 2012 г. № 266, в зависимости от состава движения в перспективный период, равный

межремонтному сроку службы дорожной одежды, в качестве расчетной нагрузки принимают нормативную статическую нагрузку на одиночную ось расчетного автомобиля 10 т/ось или 11,5 т/ось.

Приложениями № 1 и № 2 к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272, установлены допустимые массы и допустимые осевые нагрузки транспортных средств, при превышении которых создаются предпосылки к снижению уровня безопасности дорожного движения, а также обеспечения сохранности автомобильных дорог.

Стоит отметить, что износ автодороги не зависит от вида перевозимого груза, а непосредственно связан с осевыми нагрузками и полной массой транспортного средства.

Одновременно сообщаем, что автопроизводители выпускают грузовые автомобили для различных нужд, с разнообразными техническими характеристиками и для определенных видов деятельности (коммунальные, строительные, карьерные, сельскохозяйственные и др.). Грузовые автомобили по своим параметрам могут быть тяжеловесными транспортными средствами.

В связи с этим положениями технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877, определено, что при несоответствии транспортных средств установленным габаритным и (или) весовым ограничениям в одобрении типа транспортного средства делается запись об обязательности оформления специального разрешения для передвижения транспортного средства по территории государств – членов Таможенного союза. Таким образом, орган по сертификации предупреждает производителя и потребителя продукции о возможных ограничениях при использовании данного типа транспортного средства.

Кроме того, с целью соблюдения законодательства Российской Федерации о дорожной деятельности и о безопасности дорожного движения для конкретного вида перевозки (коммунальные, карьерные, в пределах одной строительной площадки и другие) необходимо подбирать соответствующий подвижной состав.

В части системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн (далее – плата), сообщаем, что согласно части 7 статьи 31.1 Закона № 257-ФЗ от платы освобождаются:

- транспортные средства, предназначенные для перевозки людей, за исключением грузо-пассажирских автомобилей-фургонов;
- специальные транспортные средства, оборудованные устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и используемые

для осуществления деятельности пожарной охраны, полиции, медицинской скорой помощи, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции;

– самоходные транспортные средства с вооружением, военная техника, транспортные средства Вооруженных Сил Российской Федерации и иные специальные транспортные средства, осуществляющие перевозки вооружения, военной техники и военного имущества.

На основании изложенного, в целях обеспечения безопасности дорожного движения и сохранности автомобильных дорог исключение распространения норм статей 31 и 31.1 Закона № 257-ФЗ на специальные коммунальные транспортные средства считаем нецелесообразным.

По пункту 12.31, в соответствии с которым Минтрансу России рекомендовано совместно с Минприроды России рассмотреть вопрос создания на постоянной основе единой структуры («оператора»), ответственной за проведение мероприятий по очистке акваторий морских портов от мусора и нефтепродуктов, включая мероприятия по очистке при неустановленных разливах.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. № 794 «О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» (далее – постановление № 794) в Российской Федерации функционирует единая государственная система предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, состоящая из функциональных и территориальных подсистем, которая действует на федеральном, межрегиональном, региональном, муниципальном и объектовом уровнях.

Согласно перечню создаваемых федеральными органами исполнительной власти и уполномоченными организациями функциональных подсистем единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, утвержденному постановлением № 794, при Минтрансе России образованы:

– функциональная подсистема организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (далее – ЛРН) в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности транспорта (далее – Функциональная подсистема ВМС);

– функциональная подсистема организации работ ЛРН на внутренних водных путях с судов и объектов морского и речного транспорта (далее – Функциональная подсистема ВВП).

Функциональная подсистема ВМС объединяет органы управления, силы и средства организаций, находящихся в ведении Федерального агентства морского и речного транспорта, организаций независимо от ведомственной и национальной принадлежности, осуществляющих разведку месторождений, добычу нефти, а также переработку, транспортировку, хранение нефти и нефтепродуктов во внутренних морских водах, территориальном море, континентальном шельфе и исключительной экономической зоне Российской Федерации, и иных

организаций, в полномочия которых входит решение задач по предупреждению и ЛРН в море.

Деятельность Функциональной подсистемы ВМС основана на взаимодействии органов управления и сил организаций, находящихся в ведении Росморречфлота, с организациями независимо от ведомственной и национальной принадлежности, осуществляющими разведку месторождений, добычу нефти, а также переработку, транспортировку, хранение нефти и нефтепродуктов во внутренних морских водах, территориальном море, континентальном шельфе и исключительной экономической зоне Российской Федерации, и иными организациями, в полномочия которых входит решение задач по предупреждению и ЛРН в море.

В соответствии с Положением о функциональной подсистеме организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности, утвержденным приказом Минтранса России от 6 апреля 2009 г. № 53, задачами Функциональной подсистемы ВМС являются в том числе:

- планирование и организация работ и мероприятий по предупреждению и ЛРН в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности;
- организация разработки и реализации плана по предупреждению и ЛРН на море на федеральном уровне, региональных (бассейновых) планов по предупреждению и ЛРН в море, планов по предупреждению и ЛРН администраций морских портов;
- реализация двусторонних и многосторонних международных договоров о сотрудничестве в борьбе с загрязнениями моря нефтью и нефтепродуктами;
- организация мониторинга за загрязнением окружающей среды на объектах морского транспорта и объектах организаций независимо от ведомственной и национальной принадлежности, осуществляющих разведку месторождений, добычу нефти, а также переработку, транспортировку, хранение нефти на морских акваториях.

Функциональная подсистема ВВП предназначена для координации деятельности при проведении работ по предупреждению и ЛРН на внутренних водных путях с судов и объектов морского и речного транспорта и объединяет органы управления, силы и средства организаций, находящихся в ведении федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского и речного транспорта, организаций, осуществляющих поиск и разведку нефтяных месторождений, добычу, переработку, перевозку водным транспортом, перевалку (погрузку, выгрузку грузов), бункеровку (заправку), хранение нефти и/или нефтепродуктов, а также организаций, в полномочия которых

входит решение задач по предупреждению и ЛРН на внутренних водных путях и аварийно-спасательных служб (формирований), аттестованных в установленном порядке на право ведения работ по ЛРН.

В соответствии с Положением о функциональной подсистеме организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях с судов и объектов морского и речного транспорта единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, утвержденным приказом Минтранса России от 5 февраля 2016 г. № 19, применение сил и средств функциональной подсистемы осуществляется на основе соответствующих планов по предупреждению и ЛРН на ВВП.

Задачами Функциональной подсистемы ВВП являются в том числе:

- планирование и организация работ и мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на ВВП с судов и объектов морского и речного транспорта;
- организация разработки и реализации региональных (бассейновых) планов по предупреждению и ЛРН в бассейнах ВВП с судов и объектов морского и речного.

В рамках Функциональной подсистемы ВВП также создаются и используются силы и средства постоянной готовности, предназначенные для предупреждения и ЛРН на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации.

Контроль (надзор) за состоянием готовности сил и средств Функциональной подсистемы ВМС и Функциональной подсистемы ВВП осуществляется Управлением государственного морского и речного надзора Ространснадзора и территориальными органами Ространснадзора.

Учитывая изложенное, Минтранс России не поддерживает инициативу создания на постоянной основе единой структуры («оператора»), ответственной за проведение мероприятий по очистке акваторий морских портов от мусора и нефтепродуктов, включая мероприятия по очистке при неустановленных разливах.

По разделу «Экологическое образование, просвещение населения и эко-волонтерство» сообщаем следующее.

На сегодняшний день в системе морского образования Российской Федерации сформировалась единая концепция подготовки специалистов плавсостава, предусматривающая соответствие образовательных программ профессионального обучения, среднего профессионального, высшего и дополнительного профессионального образования международным требованиям следующих конвенций по предупреждению загрязнения окружающей среды:

- Международная конвенция по предупреждению загрязнения с судов 1973 г. (с изменениями внесенными Протоколом 1978 года к ней и Протоколом 1997 года);

- Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью, 1954 г., с поправками 1962 г., 1969 г. и 1971 г.;
- Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, 1972 г.;
- Международная конвенция по контролю за вредными противообрастающими системами на судах 2001 г.;
- Международная конвенция по контролю и управлению судовыми балластными водами и осадками 2004 г.;
- Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов;
- Гонконгская международная конвенция о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 г.

В рамках контрольных цифр приема подведомственные Росморречфлоту образовательные организации осуществляют подготовку по программам 20.03.01 «Техносферная безопасность» (профиль «Инженерная защита окружающей среды»), 20.03.02 «Природообустройство и водопользование» (профиль «Комплексное использование и охрана водных ресурсов»), что направлено на обеспечение кадрового потенциала с учетом требований законодательства в области экологической безопасности морского сегмента транспортной отрасли.

Кроме того, в декабре 2018 года на базе ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)» создана кафедра ЮНЕСКО «Устойчивое развитие и транспортные системы».

Деятельность кафедры ориентирована на установление постоянно действующих связей (культурных, информационных, научно-технических, академических) с кафедрами ЮНЕСКО, занимающимися проблемами экологии, в том числе с профильными организациями и структурами африканских стран, на обеспечение регулярного участия ведущих ученых мира в области экологии и социальной мобильности в реализации образовательных программ, на участие в мероприятиях ЮНЕСКО по устойчивому развитию общества.

На кафедре планируется проведение обучения по магистерской программе «Экологическая и социальная устойчивость транспортных систем и технологий» и по программе повышения квалификации «Транспорт и устойчивое развитие» для работников транспортной отрасли.

По заказу Минтранса России в 2019 году ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)» издан учебник для высших учебных заведений «Экология транспорта и устойчивое развитие» (под редакцией И.В. Карапетянц и Е.И. Павловой).

Учебник разработан с целью формирования междисциплинарной платформы для изучения природопользования в отраслевой системе высшего образования.

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: **смешанное**

№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
Тип согласования: последовательное				
1	Кудинкина М.В.		Согласовано 12.08.2019 14:24	-
2	Егоршев С.М.		ЭП Согласовано 12.08.2019 16:08	-
Тип согласования: параллельное				
3	Бакирей А.С.		ЭП Перенаправлено 12.08.2019 21:32	-
	Луговенко В.В.		Согласовано 13.08.2019 09:22	-
3.1	Бакирей А.С.		ЭП Согласовано 13.08.2019 22:55	-
4	Костин Ю.А.		ЭП Перенаправлено 13.08.2019 08:21	-
	Козлов А.В.		ЭП Согласовано 13.08.2019 09:18	-
4.2	Костин Ю.А.		ЭП Согласовано 13.08.2019 09:28	-
Тип согласования: последовательное				
5	Ермакова Н.А.		Согласовано 14.08.2019 16:38	-
6	Семенов А.К.		ЭП Согласовано 14.08.2019 17:50	-
Тип согласования: последовательное				
7	Розин П.А.		Согласовано 14.08.2019 21:51	Прошу ознакомить с Резолюцией форума. Комментарии даны ко всем инициативам участников? В соответствии с Вашим "письмом".. Замечания редакционного характера.
8	Липатов С.А.		Согласовано 16.08.2019 13:55	замечания
Тип согласования: последовательное				
9	Дитрих Е.И.		Подписано 16.08.2019 20:10	-