

5. Рабочая группа V: Региональное сотрудничество в области предотвращения нефтяных разливов и их ликвидации  
Тема: СИСТЕМНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ НА ПРИМЕРЕ ПОРТА НОВОРОССИЙСК.

1. Некоторые вопросы терминологии на заданную тему

Системное управление безопасностью мореплавания в морских портах осуществляется упорядочивающим воздействием со стороны «государства порта» на объекты управления путем реализации норм надзора и контроля.

При этом в национальной нормативно правовой лексике термин «безопасность» обнаруживает двоякое значение:

1. Безопасность как «состояние отсутствия недопустимого риска причинения ущерба» (ГОСТ Р.1.0-92 ГСС РФ «Основные положения»).

Государственное управление безопасностью для достижения состояния отсутствия недопустимого риска причинения ущерба, является функцией надзора, в том числе дистанционного, путем применения механизмов правоустанавливающей, разрешительной практики, лицензирования и других форм регулирования надзорного характера;

2. Безопасность как «состояние защищенности, свойств системы противостоять опасностям» («Закон о безопасности... ФЗ № 2446-1 от 5.03. 92).

Достижение безопасности как состояния защищенности (всего что разрешили) осуществляется путем формирования организационно-технических механизмов, компенсирующих аварийные риски с использованием административного ресурса, основанного на функции государственного портового контроля, включая прямое управления, в случаях угрозы или наступления «ЧС».

2. Нормативно - правовое регулирование экологическое безопасности

Аварийное реагирование на загрязнения нефтью в порту, открытом для международных судоходных связей, сложное с точки зрения юридической техники, осуществляется по двум направлениям:

- ответственности Российской Федерации по международным конвенциям и признанным, межгосударственным договорам на условиях признания их главенства по отношению к нормативно-правовым актам РФ, регулирующим вопросы предотвращения загрязнения моря нефтью с судов в портовых водах и региональной зоне ответственности РФ (**ответственность государства**)

- ответственности со стороны морской индустрии, хозяйственная деятельность которой содержит риски загрязнений моря нефтью (**ответственности перед государством**).

2.1 МЕЖДУНАРОДНЫЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ,

Международная Конвенция по спасению человеческой жизни на море (МК СОЛАС)	1974 (ИМО).
Международная конвенция о спасании (Лондон 1989 г)	1989 (ИМО)
Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МК МАРПОЛ 73/78)	ИМО 73/78
Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (МК БЗНС-90)	1990 (ИМО)
Международная конвенция по морскому праву (ст. 211 “Загрязнение с судов)	от 10.12.1982 ( Монтего-Бей)
Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью.	1992 (ИМО)
Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ.	1996 (ИМО)
Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения (МКУБ)	1993
Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом	2001 (ИМО) (открыта для подписания)
Международная Конвенция об учреждении Компенсационного фонда для	1992 (ИМО)

возмещения ущерба от загрязнения нефтью	
Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения опасными и вредными веществами (МК БЗНС – ОВВ)	2000 (ИМО) (открыта для подписания)
Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью и/или вредными жидкими веществами (SOPEP)	в ред. Резолюции МЕРС 85(44) с поправками МЕРС 86(44) 13.03.00
Конвенция о защите Черного моря от загрязнения.	1992 (Бухарест)
Международное руководство по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов. (ISGOTT).	1997 (ИМО)
Руководство по ликвидации загрязнений нефтью. Аварийное планирование. Руководство по борьбе с загрязнением нефтью: Раздел II. Аварийное планирование Раздел IV. Борьба с загрязнением нефтью Раздел VI. Руководство по отбору проб и идентификации нефтяного разлива Раздел V. Административные вопросы по ликвидации загрязнения нефть	1994 (МЕРС. ИМО.). ИМО - 560E ISBN 92-80-1330-5, 1995 ИМО - 569E ISBN 92-801-1242-2, 1988 ИМО – 578E ISBN 92-801- 1451 – 4, 1998 ИМО – 572E, ISBN 92-801-1424-7, 1998г.
Процедуры контроля за эксплуатационными требованиями, относящимися к безопасности судов и предотвращению загрязнения	A.742(18) (ИМО)

Примечание: МК БЗНС-90 не ратифицирована Российской Федерацией.

Ответственность Российской Федерации, как стороны МК МАРПОЛ 73/78, по аварийному реагированию основана на действии приказа Министерства Транспорта РФ от 07.06. 1999 N 32 «Положение об организации аварийно-спасательного обеспечения на морском транспорте.

## 2.2 НОРМЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РФ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ВОПРОСЫ СИСТЕМНОГО АВАРИЙНОГО РЕАГИРОВАНИЯ НА ИНЦИДЕНТЫ С РАЗЛИВАМИ НЕФТИ В МОРЕ.

Правовым актом, формирующим системное аварийное реагирование является Федеральный закон “О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера” № 68 – ФЗ от 21.12.94г.

Распорядительное регулирование аварийного реагирования определено Постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2003 года N 794 «Положение о единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций», а на морском транспорте – Постановлением Правительства РФ от 3 октября 2006 года N 600, в котором содержится прямое поручение Федеральному агентству морского и речного транспорта по формированию и обеспечению работоспособности функциональных подсистем РСЧС:

1. Организация и координация деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб при поиске и спасении людей и судов, терпящих бедствие на море в поисково-спасательных районах РФ. Положение об образовании данной подсистемы имеет юридическое оформление в форме приказа Минтранса РФ .
2. Организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов, независимо от их ведомственной и национальной принадлежности.

Нормативным актом, формирующим ресурсную базу аварийного реагирования является Федеральный закон “О промышленной безопасности опасных производственных объектов” от 21 июня 1997 года N 116-ФЗ; а распорядительным - Постановление правительства РФ от 21.08.2000 г. N 613 « О неотложных мерах по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов.

Обеспечение работоспособности аварийно-технических средств ( специальных и двойного назначения) в порту Новороссийск решается со стороны Администрации морского порта, как структурообразующем органе функциональной подсистемы РСЧС.

Обеспечение работоспособности аварийно - технических средств, привлекаемых для действий в региональной зоне ответственности Российской Федерации в азово-Черноморском бассейне осуществляется со стороны ФГУ Госморспасслужба России.

Деятельность морских спасательных подразделений (МСП), основана на действии

Федерального закона “Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей” от 22.08.1995 N 151 – ФЗ. Подготовка МСП осуществляется на базе Регионального центра последипломного образования НГМА им Ф.Ф. Ушакова. Аттестация АСФ осуществляется в рамках полномочий Центральной Аттестационной Комиссии ( Ространснадзор - МЧС России)

### **3. Управление системой экологической безопасности на примере порта Новороссийск**

Под системой управления экологической безопасности (**СУЭБ**) в порту Новороссийск принята концепция комплексного подхода к оценке рисков вероятных аварийных происшествий и формированию их компенсирующих организационно - технических мероприятий по следующим направлениям:

1. формированию и реализации технической политики по предупреждению аварийных происшествий;
2. реализации мероприятий, направленных на обеспечение установленного уровня аварийно-спасательной готовности технических средств ( специальных и двойного назначения);
3. аварийному планированию и обеспечению системного реагирования на аварийные происшествия.

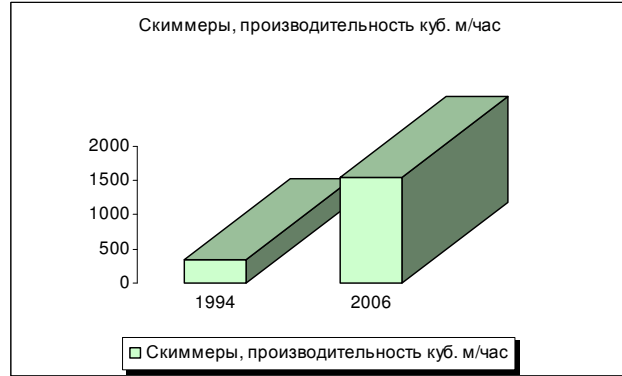
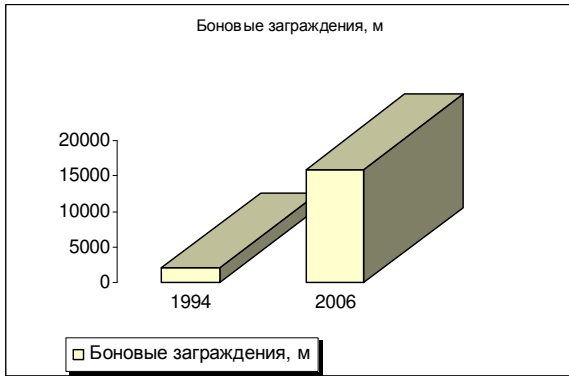
Идентификация и комплексная оценка аварийных рисков изложена в Концепции СУЭБ ( ред. 2006 г.), выполнена в соответствии с «Методическими указаниями по проведению анализа риска опасных производственных объектов» (РД 03-418-01) с целью структурирования задач технического регулирования процессов обеспечения безопасности мореплавания, для достижения которых в 2006 году пересмотрены и введены в действие следующие распорядительные документы :

1. Сборник обязательных распоряжений по морскому торговому порту Новороссийск (с приписным портпунктом Анапа) и морскому торговому порту Геленджик (изд. 2006 г.);
2. План по предупреждению и ликвидации разливов нефти в порту Новороссийск (первый уровень реагирования по версии Международной Конвенции БЗНС-ИМО.
3. План по ликвидации разливов нефти в региональной зоне ответственности РФ ( второй уровень реагирования по версии МК БЗНС-ИМО.
4. Бассейновый план организации взаимодействия спасательных служб, подразделений, организаций, морских и воздушных судов при проведении операций по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море, в поисково-спасательном районе МСКЦ Новороссийск в Черном и Азовском морях ( в разработке 2005 г.);

В 2006-2007 г. работоспособность СУЭБ в порту Новороссийск подтверждена:

1. Международными комплексными учениями по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие в море, оказании помощи аварийному танкеру, ликвидации разлива нефти в региональной и портовой зонах ответственности (июнь 2006 г.) с положительной оценкой группой инспекторов Минтранса РФ и представителя ИМО и наблюдателей сторон Бухарестской конвенции по защите Черного моря.
2. Успешной отработкой графиков объектовых учений на нефтяных терминалах и бункеровочных компаниях.
3. Практикой непрерывного контроля экологической безопасности в портовых водах, в том числе, путем авиапатрулирования мест якорных стоянок с участием патрульного гидросамолета «ЧЕ-25» АНО РОСТО
4. Устойчивой (на уровне единичных случаев) статистикой аварийных происшествий, связанных с разливами нефти и нефтепродуктов, и успешностью проведения операций по их ликвидации.

Суммарно ресурсы ЛРН предприятий портового комплекса представлены в таблице в сравнении и оцениваются как адекватные рискам и соответствующие установленным нормативным требованиям



Зона действия СУЭБ находится в границах, обозначенных «Сборником обязательных распоряжений по морскому торговому порту Новороссийск (с приписным портопунктом Анапа) и морскому торговому порту Геленджик» и ограничена прямыми линиями, соединяющими точки с координатами

Акватория порта в районе Новороссийской бухты разделена на внутреннюю акваторию и внешний рейд. К внутренней акватории относится вершина бухты, отделенная от рейда Западным и Восточным молами. Южной границей внешнего рейда является южная граница порта Новороссийск.

На акватории порта Новороссийск имеются якорные места №№ 403 (Анапа), 408, 410, 412, 413, 414, 415, 416.

Объявлены районы, запретные для остановки, постановки на якорь, лова рыбы придонными орудиями лова, подводных и дноуглубительных работ, взрывных работ и плавания с вытравленными якорь – цепью: №№ 647, 664, 648, 670 (зона безопасности рейдовых причалов КТК-Р), 649 (зона безопасности НГШ), 666, а также № 113 - район, запретный для плавания.

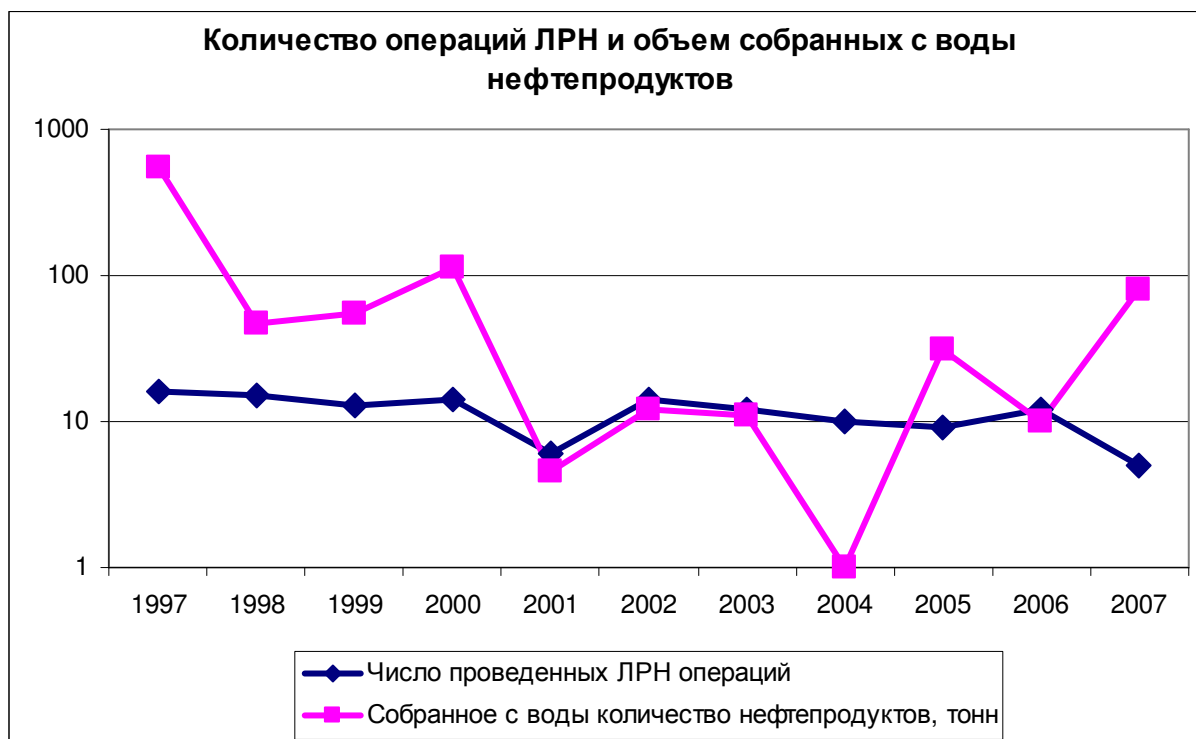
Финансирование СУЭБ в части эксплуатационных расходов на содержание федеральных ресурсов специальных технических средств аварийного реагирования осуществляется со стороны Федерального Агентства морского и речного транспорта в порядке, предусмотренном Положением об организации аварийно- спасательного обеспечения на морском транспорте, утвержденного приказом Минтранса РФ № 32 от 7 июня 1999 г.

Финансирование затрат на функционирование ресурсов технических средств объектов портового комплекса осуществляется за счет основной деятельности этих предприятий,

Финансирование операций ЛРН и ликвидации последствий загрязнения окружающей среды осуществляется на возмездной основе за счет виновной стороны с возможным привлечением страхового механизма и средств Международного фонда по компенсации (ИМО) При неустановленных виновниках загрязнения финансирование работ по его ликвидации может осуществляться за счет предприятий портового комплекса в рамках распоряжений комиссий по чрезвычайным ситуациям соответствующего уровня.

Реализацией планов ЛРН-порт, ЛРН-объекты в порту Новороссийск достигнут устойчивый уровень статистики происшествий и качества аварийного реагирования:

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Число проведенных ЛРН операций	16	15	13	14	6	14	12	10	9	12	5
Количество собранных н/п куб.м	551	46,5	55	113	4,5	12	11	1	30,7	10,09	80,8



### Аварийная готовность ЛРН на нефтяных терминалах

#### 1. Нефтегавань «Шесхарис».

В 2007 году солидарная ответственность АГ/ЛРН на объекте осуществлялась при участии ОАО «НМТП», ОАО «Флот НМТП», ОАО «ЧТН». Держатель плана ЛРН является ОАО «НМТП». В обеспечение плана, находится аттестованное нештатное АСФ. В режиме тренировочных учений отработаны действия по комплексу задач по причалам №№ 2 - 8.

#### 2. Комплекс: нефтетерминал «V пристань» - бункеровочный причал 26-А.

Держателем объектового плана ЛРН является ОАО «НМТП», Несение АСГ/ЛРН осуществляется составом аттестованного нештатного АСФ. Объектовые учения проводятся по согласованным графикам на регулярной основе.

#### 3. Морской терминал ЗАО «КТК-Р»

Штатный состав технических средств обеспечения плана ЛРН соответствует нормативному. Обеспечение АСГ/ЛРН осуществляется на базе профессионального АСФ «Экошельф-Черноморье». План-график отработки учебно-тренировочных задач на объекте выполнен в полном объеме запланированных мероприятий.

### Обеспечение АГ/ЛРН бункеровочных операций.

В 2007 году деятельность пяти бункерных компаний, в составе 15 судов-бункеровщиков осуществлялось под сопровождением АСФ на базе ООО «Экомарин», с нахождением на рейдовой стоянке экологического поста на т/х «Навигатор», в режиме постоянной готовности судна-накопителя т/х «Кирпили», двух буксиров-бонопостановщиков и мобильного «МНМС-29».

В течение года с участием ООО «Экомарин» отработаны планы-графики тренировочных учений по всем бункерным компаниям, в полном объеме запланированных мероприятий.