Наш экз.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (МИНТРАНС РОССИИ)

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012
Тел.: (495) 626-10-00, факс: (495) 626-90-38
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

23.10.2013 № ИА-10/12585

На №_____от _____

Председателю Правительства
Российской Федерации

Д.А. Медведеву

Уважаемый Дмитрий Анатольевич!

Во исполнение поручения Правительства Российской Федерации от 23.09.2013 № ДМ-П9-6790р о бункерном рынке Российской Федерации по обращению Президента ОАО «НК «Роснефть» И.И. Сечина от 23.09.2013 № ИС-795 Минтранс России сообщает.

В современных рыночных условиях важнейшей составляющей государственной политики в области развития бункерного рынка Российской Федерации является создание благоприятного климата для конкуренции бункеровочных компаний при формировании оптимального уровня цен на нефтепродукты, а также создания дополнительных стимулов для развития портовой инфраструктуры Российской Федерации для осуществления бункеровочных операций.

В настоящее время деятельность по бункеровке судов в Российской Федерации осуществляется в соответствии с положениями Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ, Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», Положения о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах, утверждённого постановлением Правительства Российской Федерации от 06.03.2012 № 193, Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 г. № 620.

Бункеровку судов в морских портах осуществляют компании, в том числе являющиеся производителями бункерного топлива, получившие в соответствии с действующим законодательством лицензию на перевозку опасных грузов морским транспортом.

Законодательство Российской Федерации не содержит требований к компаниям, осуществляющим бункеровку в морских портах, в части обязательного производства продаваемого бункерного топлива. Такими компаниями могут быть любые субъекты предпринимательской деятельности.

Установление ограничения на количество бункеровочных компаний путем издания нормативного правового акта, по мнению Минтранса России, способствовало бы упрощению государственного администрирования за их деятельностью, однако противоречит положениям законодательства о защите конкуренции и в рамках действующего законодательства не представляется возможным.

В то же время, ограничить количество бункеровочных компаний, а также мини заводов - «самоваров», выпускающих нефтепродукты сомнительного качества, можно путем усиления требований к качеству поставляемого ими топлива.

Требования к судовому топливу, установленные техническим регламентом Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011; далее - Технический регламент), близки к международным требованиям, и, в том числе, направлены на снижение массовой доли серы в судовом топливе с 3,5% в 2011 г. до 0,5% с 2020 г., но не в полной мере им соответствуют. Так международными нормами предусматривается, что с 01 января 2015 г. в районах контроля выбросов с судов, которые включают в себя Балтийское море и Северное море, массовая доля серы в судовом топливе не должна превышать 0,1%.

Минтранс России направлял в Минэнерго России и Минпромторг России (копии писем от 17.10.2013 № АЦ-21/12196 и от 18.04.2013 № АЦ-21/4399 прилагаются) предложения по корректировке Технического регламента в части его приведения в соответствие с нормами международного права, в части требований к судовому топливу.

Предложения Минтранса России базируются на выполнении обязательств Российской Федерации, вытекающих из присоединения (постановление Правительства Российской Федерации от 24.03.2011 № 203) к Протоколу 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее - МАРПОЛ 73/78)).

При этом Российская Федерация (через Минтранс России, Росморречфлот и администрации морских портов) наделяется инструментами по контролю за качеством топлива, и в случае нарушения установленных требований, деятельность бункеровочной компании можно прекратить.

В соответствии с Правилом 18 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 Российская Федерация обязуется вести реестр местных поставщиков жидкого топлива (п. 9.1 Правила 18), при необходимости требовать проведения анализа типового образца поставленного топлива (п. 8.2 Правила 18), осуществляемого аккредитованной лабораторией (Дополнение VI к Правилу 18), принимать меры в отношении поставщиков жидкого топлива, которые, как установлено, поставили жидкое топливо, не соответствующее указанному в накладной на поставку бункерного топлива (п. 9.4 Правила 18).

В развитие указанных положений МАРПОЛ 73/78 принят приказ Минтранса России № 294 от 28 ноября 2011 г. «Об утверждении Положения о ведении Реестра поставщиков бункерного топлива и формы Реестра поставщиков

бункерного топлива», которым определены условия (в том числе, наличия собственной лаборатории или соглашения с организацией, имеющей лабораторию для проведения анализа жидкого топлива) и порядок включения в Реестр поставщиков бункерного топлива.

Реестр поставщиков бункерного топлива, который в соответствии с вышеуказанным приказом ведет Росморречфлот, размещен на официальном сайте Росморречфлота http://www.morflot.ru/reestr_postavshikov_bunkernogo_topliva). По состоянию на 22 октября 2013 г. в Реестр включен 91 поставщик бункерного топлива.

Необходимо отметить, что Минтранс России уделяет значительное внимание регулированию безопасности мореплавания в морских портах, в том числе при бункеровке судов.

В частности, в соответствии с правилом 21 Приложения I МАРПОЛ 73/78 запрещается перевозка нефти тяжелых сортов нефтяными танкерами с дедвейтом от 600 до 5000 тонн, не отвечающими требованиям к двухкорпусной конструкции.

До вступления в силу вышеуказанного правила, общее количество однокорпусных нефтяных танкеров, эксплуатируемых в бункеровочной деятельности в портах Российской Федерации, составляло около 240, из которых 174 не отвечало требованиям Конвенции МАРПОЛ 73/78 к двухкорпусной конструкции.

Начиная с 01 января 2011г. эксплуатация однокорпусных нефтяных танкеров в Российской Федерации прекращена.

В настоящее время в соответствии с пунктом 142 «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», утвержденных приказом Минтранса России от 20.08.2009 № 140, «не допускается постановка к причалам, не предназначенным для перевалки нефти и нефтепродуктов, танкеров с грузом нефти и нефтепродуктов или в балласте с недегазированными танками».

Танкеры, осуществляющие бункеровочную деятельность, по специфике своей работы должны находиться в морском порту, однако специализированных причалов, предназначенных для перевалки нефти и нефтепродуктов, в целях стоянки и погрузки бункеровочных судов в морских портах недостаточно. Для выполнения требований безопасности погрузо-разгрузочных работ и стоянки танкеров – бункеровщиков необходимо, прежде всего бункеровочным компаниям, инвестировать в строительство и/или модернизацию существующих специализированных причалов. Небольшие бункеровочные компании, не имеющие возможности такого инвестирования, при усилении мер безопасности в отношении бункеровочных операций в морских портах будут вынуждены уйти с рынка бункеровочных услуг.

Специализированные подразделения вертикально интегрированных структур, осуществляющих бункеровочную деятельность в морских портах, имеют значительный потенциал по сравнению с другими участниками рынка, в части возможности строительства специализированных бункеровочных причалов, соответствующих техническим требованиям безопасной стоянки судов и производства работ по перевалке нефтепродуктов. Также, по мнению

Минтранса России, такие компании в наибольшей степени имеют возможность поставлять на рынок бункерное топливо с характеристиками, отвечающими техническому регламенту и международным требованиям, гарантируя при этом его качество.

Минтрансом России ведется работа по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива применительно к морскому и внутреннему водному транспорту, в частности, во исполнение поручения Президента Российской Федерации от 11.06.2013 № Пр-1298 подготовлены предложения в проект Комплексного плана мероприятий по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива. В этих предложениях предусматривается принятие комплекса мер по стимулированию создания береговой инфраструктуры, обеспечения возможности бункеровки морских судов природным газом, прежде всего в зонах контроля выбросов выхлопных газов с судов.

Минтранс России считает целесообразным продолжить работу по внесению изменений в технический регламент Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» и приведение его в соответствии с нормами международного права, усилению мер безопасности при проведении бункеровочных операций в морских портах Российской Федерации, стимулированию строительства/модернизации специализированных причальных сооружений для осуществления погрузо-разгрузочных операций с бункерным топливом и стоянки танкеров-бункеровщиков, стимулированию создания инфраструктуры для бункеровки морских судов природным газом.

Приложение: на 10 л.

С уважением

И.о. Министра Н.А. Асаул

Самков Евгений Александрович
626 96 17

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (МИНТРАНС РОССИИ)
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012
Тел.: (495) 626-10-00, факс: (495) 626-90-38
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

17.10 2013 № АС-21/12196

На № ..... от .....

Министерство энергетики
Российской Федерации

Во исполнение поручения Аппарата Правительства Российской Федерации от 13.09.2013г. № П9-42770 Минтранс России рассмотрел проект изменений в технический регламент Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011) и направляет свои замечания и предложения.

Приложения: на 4 л. в 1 экз.

А.С. Цыденов

Киреев Алексей Анатольевич
626 16 29

Замечания и предложения Минтранса России к проекту изменений в технический регламент Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011)

1. Пункт 1 проекта Изменений ТР ТС 013/2011 дополнить абзацем следующего содержания:

«В абзаце 16 пункта 2.1 статьи 2 ТР ТС 013/2011 в определении термина «судовое топливо» исключить слово «силовых».

Данное предложение обусловлено тем, что судовое топливо может применяться как для главных (силовых), так и для вспомогательных энергетических установок.

2. Дополнить проект Изменения в ТР ТС 013/2011 пунктом 7 следующего содержания:

«7. Таблицу Приложения 7 «Требования к характеристикам судового топлива» ТР ТС 013/2011 изложить согласно приложению 3»;

3. Дополнить проект Изменений приложением 3 в следующей редакции:

«Приложение 3»

ТРЕБОВАНИЯ К ХАРАКТЕРИСТИКАМ СУДОВОГО ТОПЛИВА

Характеристики судового топлива	Единица измерения	Нормы
Массовая доля серы, не более	%	3,5**; 2; 1,5; 1* (с 1 января 2013 г. по 31 декабря 2014 г.) 3,5**; 2; 1,5; 1*; 0,5**; 0,1* (с 1 января 2015 г.) 0,5**; 0,1* (с 1 января 2020 г.)
Температура вспышки паров жидкого топлива, определяемая в закрытом тигле, не ниже	°С	60 (для двигателей и котлов) 43 (для аварийных генераторов)

Полагаем целесообразным актуализировать данные, изложенные в Приложении 7) ТР ТС 013/2011, исключив 2011 г. и 2012 г., и в соответствии с ранее принятыми нормами ТР ТС 013/2011 и правилом 14 пересмотренного приложения VI к конвенции МАРПОЛ «Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов.

Основание: ТР ТС 013/2011 и Резолюция Международной морской организации (ИМО) МЕРС.176(58) от 10.11.2008 «Поправки к приложению к протоколу 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной протоколом 1978 года к ней.

В соответствии с Резолюциями ИМО MSC 269 (85) и MSC 85 (26) к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Протокола 1988 года к ней (Конвенция СОЛАС 74/88) строку ТР ТС 013/2011 «Температура вспышки в закрытом тигле, не ниже 61^0С», следует изложить в указанной таблице в предложенной редакции.

В соответствии с правилом 14 пересмотренного Приложения VI «Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов» к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее - Приложение VI к Конвенция МАРПОЛ 73/78), при эксплуатации судов в морских районах содержание серы (SOx) в жидком топливе, используемом на судах, в целях сокращения выбросов (SOx) в воздушную среду с судов, не должно превышать следующих пределов:

* в районах международного контроля выбросов с судов:

1,00% по массе 1 июля 2010 года и после этой даты;

0,10% по массе 1 января 2015 года и после этой даты.

Распространяется на все суда находящиеся (в т.ч. следующие (т.е. осуществляющие движение)) в этих районах, которые включают, например, и Балтийское и Северное море.

(Подпункты 2 и 3 пункта 4 правила 14 Резолюции МЕРС.176(58) принятых поправок Международной морской организации (ИМО) к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78);

** вне районов международного контроля выбросов с судов:

3,50% по массе 1 января 2012 года и после этой даты;

0,50% по массе 1 января 2020 года и после этой даты.

Распространяется на все суда находящиеся (в т.ч. следующие) в этих районах.

(Подпункты 2 и.3 пункта 1 правила 14 Резолюции ИМО МЕРС.176(58), принятых поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78).

Потребность в вышеуказанном судовом топливе продолжает оставаться весьма актуальной и при переходе на газомоторное топливо, которое осуществляется в соответствии с поручениями Президента Российской Федерации от 11.06.2013 № Пр-1298 и Правительства Российской Федерации от 24.06.2013 №АД-П9-4314, и даже с не меньшей потребностью и необходимостью для исключения негативной ситуации, при которой торговый флот Российской Федерации может оказаться «заблокированным» в границах Российской Федерации из-за его не востребованности на международных перевозках в переходный период при переводе работы судов с судового топлива на газомоторное.

4. Проект предусматривает включение в Технический регламент требований к авиационному топливу РТ, достаточно широко применяющемуся в гражданской авиации.

В аспекте обеспечения безопасности полетов и деятельности организаций по авиатопливообеспечению гражданской авиации требования Технического регламента к характеристикам топлива для реактивных двигателей и методам (схемам) декларирования их соответствия не являются исчерпывающими.

Положения регламента не учитывают такой особенности деятельности организаций по авиатопливообеспечению (топливозаправочных комплексов (ТЗК), или служб ГСМ аэропортов), как использование для приема, перекачки и хранения авиатоплив различных марок единой системы резервуаров, трубопроводов, сливных и заправочных устройств, созданной согласно норм проектирования аэропортов. Наличие единой инфраструктуры предполагает смешение топлив разных марок в процессе их перекачки и хранения.

Применяемое в настоящее время ведомственное Руководство по приему, хранению, подготовке к выдаче на заправку и контролю качества авиационных

горюче-смазочных материалов и специальных жидкостей в предприятиях гражданской авиации (введено в действие приказом ДВТ Минтранса России от 17.10.1992 № ДВ-126) предусматривает процедуры заправки воздушных судов смесью топлив различных марок и оформления соответствующей документации на смесь топлив, используемой, в том числе при расследовании причин отказов авиационной техники, инцидентов и авиационных происшествий.

Предлагаемый Проект не содержит положений, предусматривающих возможность смешения топлив, и методов декларирования соответствия смеси топлив различных марок.

Принятие новой редакции Технического регламента, как акта более высокой юридической силы, создаст основание для предъявления к операторам аэропорта претензий в нарушении требований Технического регламента, приведет к необходимости запрета смешения топлив разных марок, что существенно усложнит авиатопливообеспечение воздушных перевозок.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА
Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012
Тел.: (495) 626-10-00, факс: (495) 626-90-38
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

18.04.2013 № АИ-211/3179

На №_____ от_____

На Вх.К-11/10406 от 28.03.2013
017224

Министерство промышленности
и торговли Российской Федерации

Во исполнение поручения Аппарата Правительства Российской Федерации от 28.03.2013г. № П9-14280 Минтранс России рассмотрел письма члена Коллегии (Министра) по вопросам технического регулирования Евразийской экономической комиссии В.Н. Корешкова (от 08.02.2013г. №ВК-234/16 и от 11.02.2013г. №ВК-256/16) и сообщает следующее.

Требования к судовому топливу, установленные техническим регламентом Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту» (далее – технический регламент), близки к международным нормам, но не в полной мере, им соответствуют.

Минтранс России неоднократно направлял в Минэнерго России предложения по корректировке технического регламента в части его приведения в соответствие с нормами международного права. Предложения Минтранса России продолжают быть актуальными в связи с расширением районов контроля выбросов в воздушную среду с судов окислов азота (NO_x) и окислов серы (SO_x).

Предложения Минтранса России базируются на выполнении Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78 «Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов»).

Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78 (Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов) устанавливаются требования к качеству судового топлива (Правило 18 «Наличие и качество жидкого топлива») и подробные сведения о судовом топливе, поставляемом и используемом на борту.

1 июля 2010 г. вступило в силу пересмотренное Приложение VI «Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов» к Конвенции МАРПОЛ 73/78, в котором введены более жесткие требования по выбросам окислов азота и серы с судов (стр. 22 и 23 Резолюции МЕРС. 176(58) от 10.10.2008), а 15 июля 2011 года Резолюцией МЕРС. 202(62) приняты поправки к Приложению VI Конвенции МАРПОЛ 73/78.

Согласно Правилу 14 «Окислы серы (SOx) и твердые частицы» (с учетом пересмотренного Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78) содержание серы в любом жидком топливе, используемом на судах, не должно превышать следующих пределов:

4,50% по массе до 1 января 2012 года;

3,50% по массе 1 января 2012 года и после этой даты;

0,50% по массе 1 января 2020 года и после этой даты.

Когда суда эксплуатируются в международных районах контроля выбросов, в том числе Балтийское и Северное моря, содержание серы в жидком топливе, используемом на судах, не должно превышать следующих пределов:

1,50% по массе до 1 июля 2010 года;

1,00% по массе 1 июля 2010 года и после этой даты;

0,10% по массе 1 января 2015 года и после этой даты.

Учитывая изложенное, считаем целесообразным изложить приложение №7 технического регламента «Требования к характеристикам судового топлива» в новой редакции (прилагается).

Приложения: Новая редакция Приложения 7 к техническому регламенту на 1л.
Резолюция МЕРС. 176(58) от 10.10.2008 на 48 л.
Резолюция МЕРС. 202(62) от 15.07.2011 на 11 л.
Выписка из Приложения I к Конвенции МАРПОЛ на 3 л.
Выписка из Приложения V к Конвенции МАРПОЛ на 4 л.
Районы контроля выбросов на 2 л.

А.С. Цыденов

Киреев Алексей Анатольевич
626 16 29 (44 29)