

Светлана Хабирова

Продам бензин. Лицензия имеется

Первая плавучая заправочная станция (ПЗС) для катеров появилась в Петербурге в 2003 г. Много воды с тех пор утекло, а проблемы с организацией деятельности этих объектов остались.



Бизнес недоходный, но лицензируемый

Первыми заправками на воде в Петербурге стали стоечно-нефтеналивные суда «Шипойл» и «БТФ». На них были оформлены по три свидетельства, заверенных Российским Речным Регистром: классификационное, о годности к плаванию и о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором. Других документов не требовалось. Продажи на заправках проводились через кассовые аппараты, работники регулярно сдавали деньги, вели кассовые журналы. Ни одного



серьезного замечания со стороны городских властей и надзорных органов к заправкам не было.

Клиентов хватало: приходили заправляться и частные катера, и принадлежащие крупным судоходным компаниям, даже катера администрации президента. Довольны были и клиенты, и владельцы заправок, правда, дохода этот бизнес еще не приносил. Так, «Шипойл» первые два сезона заканчивал с убытками порядка 300 тыс. руб.

Сегодня в морской столице действует уже шесть ПЗС. Есть заправки также на Ладоге, в Выборге и в Приозерске. Растет и число производителей стоечно-нефтеналивных судов. Это – ЗА «Металсервис» (Новосибирск), «Fuel Systems Engineering» (Санкт-Петербург), «Pildne» (Латвия) и «Техфлот» (Украина, Севастополь). Все они, согласно требованиям Российского Речного Регистра, имеют те же три свидетельства. Наличие такого пакета документов позволяли эксплуатировать ПЗС сразу после их установки без оформления еще каких-либо бумаг. Все новые и новые компании включались в этот бизнес, ориентируясь на прежние требования.

Весной 2007 г. все действующие ПЗС были осмотрены межведомственной комиссией (МВК) по координации и перемещению нефтепродуктов в

Санкт-Петербурге. В результате председатель комиссии Игорь Березин высказал пожелание привести работу заправок в соответствие с требованиями надзорных органов: им предписали разработать проекты береговых линий в местах своего базирования, получить лицензию на погрузочно-разгрузочные работы, разработать планы ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов (ЛАРН).

Рекомендации дали, но сроков их реализации в протоколе комиссии не указали, к тому же промежуточных проверок выполнения требований МВК не проводилось.

«В течение навигации мы осуществлять их не могли, так как в нашем распоряжении нет ни катера, ни автомобиля, к тому же у нас плотный график проверок других поднадзорных организаций, – сетует Игорь Березин. – И ПЗС, воспользовавшись «беззубостью» нашей комиссии, не спешили оформлять документы, без которых (в соответствии с постановлением Правительства РФ № 490 от 13 августа 2006 г.) эксплуатировать ПЗС стало невозможно».

К началу навигации 2008 г., т. е. спустя год после решения МВК, ни одна заправка еще не была лицензирована. Как-то повлиять на ситуацию комиссия могла, только применив карательные меры. Так, в мае нынешнего года

менеджеры ПЗС стали получать предписания специалистов Управления Государственного речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Росморречнадзор) о закрытии станций в связи с отсутствием лицензий.

Масло масляное, или лицензия как гарантия ответственности

Парадокс ситуации заключается в том, что топливники сами разработали документ, на основании которого надзорные органы должны осуществлять контроль их деятельности. Весной этого года на очередном заседании комиссии по перемещению нефтепродуктов при участии всех представителей этого бизнеса был разработан специальный регламент для получения разрешения на эксплуатацию ПЗС. «Порядок согласования документов по размещению плавучих заправочных станций» устанавливал необходимость согласования деятельности заправочной станции в органах исполнительной власти, которые курируют эту деятельность, и в профильных управлениях. Всего надо пройти четыре согласования, заключить два договора – на аренду причальных стенок и на водопользование, получить заключения двух экспертиз – экологической и строительной, разработать два новых документа (план ЛАРН и проект размещения ПЗС). После этого остается последний, одиннадцатый, шаг – получить в Росморречнадзоре лицензию на погрузочно-разгрузочную деятель-

ность применительно к опасным грузам. Само лицензирование подразумевает тотальный контроль выполнения предписаний причастных инстанций и наличие необходимых согласований.

Благодаря рождению этого документа Санкт-Петербург оказался родоначальником легитимности деятельности ПЗС.

Но почему благое начинание так и осталось на бумаге? Почему топливники не спешили следовать требованиям, разработанным ими самими?

Получения лицензии никуда не деться. Поэтому, подчиняясь букве закона, бизнесмены совместно со специалистами надзорных организаций и разработали этот «Порядок согласования». Однако судно для ПЗС проектируется, строится и сдается в эксплуатацию под надзором инспекторов Морского или Речного Регистра судоходства. «Строительство, – поясняет генеральный директор «Fuel Systems Engineering» Игорь Воробьев, – ведется строго по правилам, с использованием одобренных материалов и с помощью специального оборудования. Затем соответствующий регистр выдает документы, которые подтверждают возможность безопасной эксплуатации судна. И тот же регистр проводит ежегодные плановые осмотры судов на предмет получения разрешений на дальнейшую эксплуатацию».

Заместитель начальника Росморречнадзора Максим Капитонов разъясняет, что «лицензия – это документ,

который налагает на ПЗС ответственность за правильную и безопасную эксплуатацию в целом – от технической исправности до профессионализма коллектива СНС».

Уборка нефти: все по плану

По словам руководителей ПЗС, барьером на пути получения лицензии является план ЛАРН. Аналогичные планы разрабатывает каждое предприятие, осуществляющее перевалку опасных грузов на воде, не самостоятельно, а с помощью специальных организаций. Разработка плана занимает от одного до четырех месяцев в зависимости от полноты предоставленных исходных данных. В зависимости от срочности исполнения заказа работа стоит от 300 тыс. до 500 тыс. руб. Некоторые разработчики предоставляют планы ЛАРН «под ключ», т. е. берут на себя получение заключения экспертизы и все этапы согласования. Эта дополнительная услуга стоит дополнительных денег. В противном случае заказчик должен самостоятельно отдать план ЛАРН на экспертизу в Северо-Западный филиал государственной экспертизы проектов МЧС России, который выдает заключение, являющееся пропуском к согласованию плана в департаменте Росприроднадзора, администрации Морского порта и в Главном управлении МЧС России. Причем за получение подписей чиновников платить не надо, а вот за экспертизу придется выложить около 50 тыс. руб.

Сегодня такой план для ПЗС, по-



ПЗС на Воронежском водохранилище не имеет инфраструктуры на берегу в соответствии с российскими нормами



лезный объем которых не превышает 50 т топлива, – это 200 страниц печатного текста. Такие же планы разрабатываются для нефтяных терминалов, объем перевалки нефти которых составляет 183 тыс. т ежедневно. Интересно, что сами разработчики планов ЛАРН убеждены, что такой документ для ПЗС должен состоять буквально из двух страниц. На первой, говорят в лаборатории экологической безопасности морского флота ЦНИИМФ, достаточно указать инстанции, которые нужно оповестить о происшествии, на второй – какими средствами и силами, имеющимися на ПЗС, необходимо начать локализацию разлива до прибытия специальных служб.

Только понадобится ли сама локализация? В зависимости от объема разлившихся нефтепродуктов и площади разлива чрезвычайные ситуации ква-

лифицируются по нескольким категориям. Первая, самая минимальная категория локального значения – разлив 100 т нефтепродуктов. Соответственно, даже если в воду попадет все содержимое бункеров плавучей заправки, такой разлив не будет расценен даже как локальный.

Эксперты лаборатории ЦНИИМФ говорят, что «разлив бензина любых марок объемом не более 100 т испаряется с поверхности воды в течение 15 минут, не нанося ущерба окружающей среде». Так нужны ли план ЛАРН и вызов специального формирования?

Вообще необходимость плана, как и некоторые его моменты, заведомо являются формальностью. План «привязан» к конкретному местоположению ПЗС, с учетом близости расположения заправки к природным и архитектурным памятникам и степени чувстви-

тельности конкретного водоема. А договор на стоянку и аренду причальных стенок заключается, как правило, на 11 месяцев. Предположим, владельцу ПЗС не продлили договор. Что тогда? Искать новое место и разрабатывать новый план?

Кроме того, российским законодательством на локализацию последствий разлива нефтепродуктов отводится четыре часа. Пятно же легких нефтепродуктов распространяется по поверхности воды за 30 минут. «Тем не менее указывать меньшее время, даже понимая, что в этом нет необходимости, мы не имеем права», – говорит заместитель начальника Управления гражданской защиты Главного управления МЧС России по Санкт-Петербургу Роман Куликов.

Специалисты лаборатории ЦНИИМФ обращались с инициативой усовершенствовать нормативы планов ЛАРН в Министерство транспорта. туда эти письма ушли в МЧС, где пару лет назад была создана специальная рабочая группа, но и по сей день никаких изменений в букву закона не внесено. Росморречнадзор помочь тоже не может. «Мы не занимаемся изменением нормативных документов, – сетует Дмитрий Атлашкин. – Причина несправедливости требований – в том, что нормативные акты создают одни, а проверки на их соответствие осуществляют другие».

«Необходимость плана ЛАРН определяют нормативные документы, поэтому мы обязаны проверять его наличие, – объясняет Роман Куликов, – но деятельность по разработке плана не лицензируется, значит, каждая компания, эксплуатирующая ПЗС, может составить его самостоятельно. Причем мы готовы дать рекомендации по разработке, но пока ни одна компания к нам не обратилась».

В прошедшую навигацию все питерские ПЗС работали нелегально, имея на руках предписание о закрытии из-за отсутствия лицензии и перечень того, что нужно сделать, чтобы получить ее. На оформление бумаг у топливников остается полгода до начала следующей навигации.

И все же хотелось бы, чтобы надзорные органы и поднадзорные организации услышали друг друга, чтобы облегчить взаимное сосуществование.



АЗС в Норвегии (вблизи г. Осло) имеет инфраструктуру на берегу