

**Резолюция семинара**  
**«Техническое регулирование в сфере перевозки опасных грузов на**  
**морском транспорте, в морских портах и терминалах»**  
Санкт-Петербург, 17 июня 2025 года

Заслушав доклад Президента Международной Ассоциации по опасным грузам и контейнерам вице-адмирала Мошкова Г.Ю. и выступления, участники семинара «Техническое регулирование в сфере перевозки опасных грузов на морском транспорте, в морских портах и терминалах» пришли к следующим выводам.

Существующая национальная нормативно-правовая база, регулирующая деятельность морского и внутреннего водного транспорта, морских и речных портов, в первую очередь, касающуюся перевозки и обработки опасных грузов, отстает от международной. Наиболее продуманный и действенный национальный документ - Правила морской перевозки опасных грузов РД 31.15.01-89 (Правила МОПОГ) не переиздавался с 1990-го года. Отдельные правила, постановления Правительства Российской Федерации и приказы Минтранса России также не гармонизированы с международными нормативными документами.

В настоящее время под эгидой Минтранса России разработано несколько проектов нормативно-правовых актов, в т.ч. проект нового Технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта» взамен существующего, утвержденного постановлением Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 620, и проект изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (КТМ). Анализ этих документов показал, что в вышеуказанных проектах имеются многочисленные ссылки на положения международных документов, в т.ч. в отношении требований, предъявляемых к терминалам, и видов деятельности, связанных с опасными грузами. Однако, как полагают участники семинара, прямой ввод и ссылки на международные Конвенции, соглашения, руководства и кодексы без разработки соответствующих рекомендаций и глубокого анализа со стороны надзорных ведомств, представителей бизнеса и других заинтересованных сторон может

привести к неправильному их применению со стороны надзорных органов, поскольку выполнение требований международных Конвенций, кодексов и руководств в отдельных случаях не только нецелесообразно, но и невозможно. Кроме того, в случае принятия новых изменений в КТМ и Технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта» аннулируется конкурентная основа в сфере оценки соответствия тары для перевозки опасных грузов и инспекции большегрузных контейнеров.

В то же время, в проекте Технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта», на который особое внимание обратили участники семинара, отсутствуют ссылки на важнейшие международные инструменты, которые применяются в отношении морских портов, в частности, на Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), а также односторонне применяются требования к нефтяным терминалам, в частности, устанавливается необходимость соответствия терминала положениям Международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов (ISGOTT), которая после принятия Технического регламента станет обязательной. Однако ISGOTT не является международным нормативно-правовым документом, это руководство, и Российская Федерация не участвует в его разработке. Реализация указанного требования приведет к проблемам для операторов нефтяных терминалов и судовладельцев.

Участники семинара также обратили внимание на понятие «классификация», фигурирующее в проекте Технического регламента. Интерпретация, в которой введено данное понятие, противоречит международной практике и также может привести к неправильному пониманию сути технического регулирования, где такое понятие как «классификация» отсутствует.

Участники семинара обращаются в Министерство транспорта Российской Федерации с просьбой провести дополнительное общественное слушание проекта нового Технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта» с участием широкого круга лиц, ассоциаций и бизнеса, всех заинтересованных сторон.