

**ПРОТОКОЛ № 2**  
**заседания Общественного Совета Обь-Иртышского бассейна**

г. Омск

07 июня 2019г.

**ПРИСУТСТВОВАЛИ:**

**Члены Общественного Совета:**

1. Чесноков Р.А.- руководитель ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», председатель Общественного Совета;
2. Вирютин Э.В.- первый заместитель руководителя ФБУ «Администрация Обь-Иртышводпуть»;
3. Суслов И.В. – первый заместитель руководителя ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», капитан Обь-Иртышского бассейна;
4. Кузнецов А.С. – и.о. начальника Обь-Иртышского УГМРН Ространснадзора;
- 5.. Вишнягов М.Г. - директор Обь-Иртышского филиала «Российский Речной Регистр»;
6. Сандулов С.Г. - председатель Совета Югорского филиала АПСРТ;
7. Пневский Ю.А. - заместитель начальника отдела надзора на транспорте и санитарной охраны Управления Роспотребнадзора Омской области;
8. Бабичев А.Г. – исполнительный директор ПАО «Иртышское пароходство»;
9. Бертрам Е.В. – начальник службы перевозок ООО «Реском –Тюмень»;
10. Криворучко Н.И. – начальник ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС»;
11. Шантина И.В. – заместитель начальника отдела водных ресурсов по Омской области Нижне-Обского ОБВУ;
12. Леонов С.Ф. – генеральный директор ОАО «Сургутское судоремонтное предприятие»;
13. Данилов Д.Ю. - и.о. заместителя генерального директора по безопасности эксплуатации флота АО «Омский речной порт»;
14. Никулин С.В. – генеральный директор АО «Омтранснефтепродукт»;
15. Румянцев Е.П.- секретарь Общественного Совета, главный специалист по безопасности судоходства ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

В заседании по видеоконференцсвязи принял участие:

16. Мочернюк Н.Д. - заместитель генерального директора по ОБС АО «Северречфлот»;
17. Валеев А.С. – начальник управления транспорта Департамента дорожного хозяйства и транспорта ХМАО-Югры;
18. Костогрыз А.Н. – начальник отдела развития водного транспорта Департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО;

**Приглашенные:**

1. Полозов Д.С. - помощник Омского транспортного прокурора;
2. Сидло В.В. – начальник службы Государственного портового контроля;
3. Кулманакова Г.В. – начальник службы пути ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»;
4. Рябов В.А. – инженер службы мобильной подготовки ГО и ЧС режима ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»;
5. Олениченко Н.И. – главный редактор бассейновой газеты «Обь-Иртышский водник».

**ПОВЕСТКА ЗАСЕДАНИЯ:**

1. О составе Общественного Совета Обь-Иртышского бассейна.

*Секретарь Совета, главный специалист по безопасности судоходства  
ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Е.П. Румянцев.*

2. Комплексный мониторинг и анализ состояния внутренних водных путей бассейна, предложения по их содержанию и перспективному развитию по информации полученной от органов исполнительной власти субъектов РФ и других участников транспортного процесса, определение наиболее затруднительных участков ВВП бассейна, выработка решений по улучшению условий судоходства на этих участках. Выполнение государственного задания по содержанию судовых ходов Обь-Иртышского бассейна. Обслуживание боковых и малых рек бассейна.

*Начальник службы пути Г.В. Кулманакова.*

3. О работе Рабочей группы при Общественном Совете.

*Председатель Рабочей группы С.Г. Сандулов.*

4. Итоги работы инспекции портового контроля за истекший период навигации.

*Капитан Обь-Иртышского бассейна И.В. Суслов.*

5. Информация о внедрении электронных карт рек Обь-Иртышского бассейна.

*Первый заместитель руководителя Э.В. Вирютин.*

6. Анализ санитарно-технического состояния и качества подготовки судов к навигации 2019 года. Новые требования, установленные в области санитарно-технического состояния судов.

*Заместитель начальника отдела надзора на транспорте и санитарной охраны Управления Роспотребнадзора Ю.А. Пневский.*

7. Организация совместных действий Госморречнадзора с Госпортконтролем по обеспечению безопасности судоходства в бассейне.

*Начальник Обь-Иртышского управления Госморречнадзора А.С. Кузнецов.*

8. Разное.

На заседание Общественного Совета Обь-Иртышского бассейна из 22 членов не прибыли 4, из них по уважительной причине отсутствуют 4.

Решение об открытии заседания принято единогласно.

Открыв очередное заседание Общественного Совета, председатель Чесноков Р.А. во вступительной речи коротко информировал присутствующих:

- о работе ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» в прошедший период навигации по выполнению Государственного задания;
- о показателях работы речного транспортного комплекса, об увеличении объёмов перевозок пассажиров и грузоперевозок в границах бассейна по отношению к аналогичному периоду прошедшей навигации;
- о трудностях начального периода навигации для всех участников транспортного процесса и др.

### **1. По первому вопросу:**

По письменным обращениям АО «Северречфлот», ОАО «Тобольский речной порт» по приведенным объективным причинам из состава Совета выведены ранее действующие представители этих организаций и общим голосованием в состав Совета введены их новые представители:

1. Чумарин А.Р. – генеральный директор АО «Северречфлот»;
2. Лавриненко А.В. – заместитель генерального директора ОАО «Тобольский речной порт».

**Решение:** Принять изменения состава Совета.

### **2. По второму вопросу:**

Мониторинг водных путей, обслуживаемых в течение навигации судоходными знаками, осуществляется на постоянной основе силами обстановочных бригад, которые работают на участках водных путей в соответствии с разработанными и утверждёнными графиками их объезда. Средняя протяженность обстановочного участка водного пути составляет более 140 км и, в зависимости от интенсивности судоходства, насыщенности судоходными знаками, гидроморфологии участка, колеблется от 85 до 350 км. Контроль глубин судовых ходов осуществляется при движении обстановочных судов по участкам водных путей. По итогам промеров, выполняемых обстановочными бригадами, выявляются мелководные места, тяготеющие к образованию перекатов, в перспективе лимитирующих судоходство, как по глубине, так и по ширине судового хода. При работе обстановочных бригад на участках пути в соответствии с нормативными требованиями выполняется траление судовых ходов и, кроме того, осуществляется мониторинг на предмет выявления судов и имущества, затонувших не только в границах судового хода, но и в пределах вверенного участка водного пути.

По результатам мониторинга, выполняемого обстановочными бригадами, уточняются планы и осуществляются другие виды путевых работ и, в первую очередь – русловые изыскания, в основе которых лежит детальный мониторинг локальных участков водных путей в части определения состояния судовых ходов, действия навигационных знаков и, в первую очередь, на участках, наиболее затруднительных для движения судов в меженный период навигации (в прошедшее время - Кайсинский узел, в настоящее время - Укинская протока). По итогам русловых изысканий (съёмки и промеров) проводятся, при необходимости, работы по углублению судовых ходов, корректировке схем расстановки навигационных знаков, как плавучих, так и береговых, дноочистительные работы.

В целях определения качества содержания обслуживаемых водных путей на них, совместно с инспекторским составом Обь-Иртышского управления Госморречнадзора, проводятся инспекторские осмотры, по результатам которых в соответствии с установленной формой составляются Акты осмотра пути. Инспекторские осмотры пути осуществляются в полноводный период и в меженный периоды навигации. Кроме того, мониторинг состояния обслуживаемых водных путей осуществляют специалисты и руководство филиалов и управления.

Согласно предложениям по содержанию водных путей, поступающим от заявителей (территориальные органы власти, судовладельцы, владельцы сооружений и пр.), заключаются договоры и контракты на их обслуживание. Основой договоров является обеспечение безопасности судоходства за счёт улучшения путевых условий, в том числе повышения установленной категории водных путей с 7-ой на 6, 5, и 4, и производства других видов путевых работ. В целях обеспечения безопасных условий судоходства и исключения транспортных происшествий на обслуживаемых боковых реках диспетчерским аппаратам судовладельцев и судоводительскому составу необходимо в течение всего навигационного периода соблюдать Правила плавания судов по ВВП бассейна, в том числе в части соотношения габаритов судов и составов объявленным габаритам судовых ходов.

В рамках государственного задания, установленного на навигационный период 2019 год, в текущий период навигации средствами навигационного оборудования обслуживаются 4275 км водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов (р. Иртыш от границы с РК до устья, р. Обь от п. Соснино до о. Большие Яры с Малой и Горной Обью, р. Казым от Белоярского до устья, р. Пур от 400 км до Уренгоя), по договорам и контрактам - 1928 км водных путей, являющихся боковыми притоками рек Иртыш и Обь. Общая протяжённость водных путей, обслуживаемых СНО, составляет 6203 км.

Продолжительность действия СНО на водных путях с гарантированными габаритами судовых ходов и установленными сроками их действия в 2019 году на текущее время превышает заданную на 1,2 суток.

Навигационные знаки выставляются и действуют в соответствии со схемами, принятыми на навигацию 2019 года. Информация об изменениях путевых условий размещается в путевых листах и циркулярных извещениях для судоводителей. Сбор, состав и передача информации о путевых и гидрометеорологических условиях плавания в Обь-Иртышском бассейне осуществляется с 28 апреля в соответствии с Положением об обеспечении информацией судовладельцев и судоводителей о путевых условиях плавания на внутренних водных путях Российской Федерации.

К настоящему времени проведён первый инспекторский осмотр состояния судовых ходов и содержания средств навигационного оборудования на трансграничном участке Иртыша от 2048 до 1795 км, по итогам которого замечаний не выявлено. В настоящее время заканчивается инспекторский осмотр водных путей в границах Омского РВПиС (1795 км - 1206 км р. Иртыш), проводятся инспекторские осмотры путей на обслуживаемых участках р. Вах и р. Обь (1743 – 1264 км).

В целях обеспечения безопасных пассажиро- и грузоперевозок в населенные пункты, расположенные на боковых реках к настоящему времени заключены контракты с Администрациями Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов Тюменской области, Гаринского муниципального образования Свердловской области.

**Решение:**

Принять информацию к сведению.

### **3. По третьему вопросу:**

Ознакомление присутствующих с утверждёнными составами Рабочей группы и рабочих подгрупп (Омск, Тобольск, Ханты-Мансийск, Сургут, Салехард), которые осуществляют постоянный мониторинг и анализ состояния внутренних водных путей бассейна, в целях выявления недостатков в содержании водных путей бассейна и выработки рекомендаций по улучшению условий судоходства. Работа в подгруппах ведётся по утвержденным Планам работ, во всех подгруппах прошли первые заседания. Копии протоколов заседаний направлены Председателю Общественного Совета.

В Салехардской подгруппе проведено реорганизационное заседание, переизбран председатель подгруппы в целях активации и усиления ее работы.

Работа ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть и его филиалов по содержанию ВВП бассейна за прошедший период навигации признана удовлетворительной.

Как и в предыдущие годы, ежеквартальные отчёты с оценкой содержания внутренних водных путей бассейна направляются в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» и Федеральное агентство морского и речного транспорта.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

### **4. По четвёртому вопросу:**

С начала навигации службой государственного портового контроля проверено 736 судов, выявлено почти 900 нарушений обязательных требований, 87 единиц судов попали под задержание.

Основные нарушения, попадающие под задержание – это отсутствие судовых документов полностью, частично или документы РРР просрочены.

Статья 14 Кодекса ВВТ изложена в новой редакции, вступила в силу 1 января 2018 г. статья гласит:

На судне должны находиться оригиналы судовых документов, за исключением свидетельства о праве собственности на судно и судового билета, копии которых должны быть заверены органом, выдавшим эти документы или нотариусом.

В зимний период некоторые судовладельцы поменяют на судах радионавигационное оборудование, но не вносят изменения в разрешение по радиосвязи, что является нарушением обязательных требований.

Многих волнует вопрос, по дипломам специалистов с образованием на базе «Школы Командного Состава».

В судебной практике по данному вопросу имеется решение Красноярского суда: Лица, получившие профессиональное образование до вступления в силу настоящего Положения и имеющие дипломы, выданные в соответствии с положением о дипломировании, для занятия должностей членов экипажей судов 2; 3; 4; 5 групп судов, а так же членов экипажей земснарядов 1; 2; 3 групп. При подаче документов на продление диплома, или повышение в должности, требования по образованию на них не распространяются.

Минтранс подготовил проект приказа о внесении изменений в «Положение о дипломировании членов экипажей судов ВВП», проект прошел согласование с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и направлен в Минюст РФ на регистрацию, пока ссылаемся на постановление суда.

Хотелось бы выразить благодарность законопослушным судовладельцам и судоводителям, которым не все равно, что творится на реке, за предоставленную информацию по нарушителям. Эти суда проверены, выявлены нарушения обязательных требований, временно задержаны. Материалы переданы в линейные отделы УГМРН

13 февраля 2018 г. вышел Приказ Министерства транспорта РФ N 59 "Об утверждении правил ведения судового журнала и машинного журнала на судах внутреннего водного транспорта", пункт 3 правил гласит: Судовой журнал подлежит учету капитаном бассейна

внутренних водных путей Российской Федерации. Все листы в судовом журнале должны быть пронумерованы, прошнурованы и скреплены на последней странице печатью капитана бассейна внутренних водных путей РФ.

На сегодняшний день зарегистрировано 1530 судовых журналов. Для каждого типа судов существуют своя форма судовых журналов, просим обратить на это внимание работников судовладельцев, ответственных за регистрацию.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

#### **5. По пятому вопросу:**

В настоящее время осуществляется активная деятельность по созданию и обновлению баз данных навигационной информации и электронных навигационных карт (ЭНК) ВВП РФ. Электронные навигационные карты (ЭНК) создаются в первую очередь в целях обеспечения, безопасности судоходства, поскольку имеют полную информацию о водных путях в реальном времени и предоставляют превосходную возможность оперативно вносить в них изменения и дополнения через Интернет. Для практического применения ЭНК в судовождении требуется оснащения речных судов навигационным оборудованием СОЭНКИ/ЭКНИС/ЭКС, с использованием спутниковых навигационных систем (ГЛОНАСС/GPS) для определения координат судна и отображения ЭНК.

Электронная навигационная карта (ЭНК) представляет собой базу данных, имеющую содержание, структуру и формат, которая позволяет отображать фактическое расположение судна на местности, береговых и плавучих знаков, опасных зон, мостов, переправ и прочую необходимую информацию.

ЭНК содержит всю картографическую информацию, необходимую для обеспечения безопасного судовождения, и наряду с той информацией, которая содержится на бумажной карте, может содержать дополнительные сведения (например, его курс относительно северного направления, его скорость, точные координаты местоположения судна позволяющие производить постоянный контроль, и т. д).

S-63 стандарт *распространения* навигационных карт для пользователей, шифрование данных формата S-57 осуществляется разработчиками оборудования.

Протяженность участков покрытых ЭНК в Обь-Иртышском бассейне ВВП на навигацию 2019 г. составила 9880 км., что составляет 68% от общей протяженности, в т. ч., ЭНК водных путей с гарантированными габаритами созданы на 5231 км (84,5 % от общей протяженности путей с гарантированными габаритами). В 2019 году предстоит создать 1016 км и обновить 41 км существующих цифровых участков ВВП РФ.

Отсутствие ЭНК судоходных трасс Обско-Тазовской губы (961 км), относящихся к разрядам плавания «О» и «М» обусловлено правом изготовления данных материалов УНиОМО РФ (Управлением навигации и океанографии министерства обороны РФ).

Пользователь может обеспечить свои суда оборудованием для отображения ЭНК на которых должны быть установлены государственные ЭНК, имеющие возможность получения оперативной корректуры, которая в свою очередь будет предоставляться отраслевым картографическим центром (на данный момент таковым является ФБУ «Канал им. Москвы»).

Для заказа картографической информации необходимо *заполнить заявку* на сайте ФБУ «Служба морской безопасности» [www.msecurity.ru](http://www.msecurity.ru).

**Решение:** Принять информацию к сведению.

#### **6. По шестому вопросу:**

Федеральный государственный санитарно-эпидемиологический надзор за объектами водного транспорта Омской области осуществляется в соответствии с положениями Федерального закона РФ от 30.03.1999 г. № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», техническим регламентом от 12.08.2010 года № 623, Водным кодексом РФ.

Далее проведён сравнительный анализ по приёме судов в эксплуатацию специалистами отдела надзора на транспорте с навигацией 2018 года. Специалистами отдела надзора на

транспорте и санитарной охраны по 28 заявкам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей выдано 146 судовых санитарных свидетельств, значительно меньше в сравнении с предыдущими годами проводились повторные осмотры судов после устранения выявленных нарушений. В соответствии с санитарными требованиями, к моменту прибытия специалистов отдела надзора для проведения планового текущего контроля на судне должны быть:

- закончены все ремонтные работы;
- экипаж полностью укомплектован;
- жилые и общественные помещения снабжены инвентарём;
- помещение и оборудование пищеблока подготовлены к работе;
- системы водоснабжения, вентиляции, отопления, освещения, а так же системы и устройства, предотвращающие загрязнение водной среды должны находиться в рабочем состоянии.

Суда должны быть обеспечены достаточным количеством моющих и дезинфицирующих средств, медикаментами и спецодеждой.

Особое внимание уделяется проведению периодических медицинских осмотров плавсостава хотя ситуация стабилизировалась, члены экипажей судов имеют необходимые допуски.

Сегодняшнее состояние российского речного флота внушает опасение, т.к. большая часть построена более 30 лет назад, в следствии чего, ухудшается состояние среды обитания пассажиров, производственной среды плавсостава. Гигиенические параметры транспортных средств, несмотря на проводимые мероприятия по устранению и предупреждению воздействия вредных и опасных факторов, по улучшению условий труда и организации труда, не отвечают гигиеническим нормативам.

Отмечена удовлетворительной оценкой подготовка питьевых цистерн и качество питьевой воды, рекомендовано судовладельцам обратить особое внимание на работоспособность судовых систем по очистке принимаемой на борт воды.

Экологическая проверка по сборам и сдаче судовых отходов осуществляется в рамках контрольно-надзорных мероприятий или по поступившей информации.

Порядок проведения медицинского осмотра, включающего в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов, и форма медицинского заключения об отсутствии медицинских противопоказаний к работе на судне устанавливаются уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, контроль исполнения возложен на работодателя.

*В прениях выступили: Суслов И.В., Сандулов С.Г., Кузнецов А.С. и др.*

**Решение:** Принять информацию к сведению.

## 7. По седьмому вопросу

Работа с Государственным портовым контролем осуществляется в рамках Соглашения о взаимодействии и предоставлении информации по вопросам обеспечения безопасных условий судоходства в границах Обь-Иртышского бассейна.

За истекший период навигации 2019 года от службы ГПК поступило 63 материала на привлечение виновных лиц к административной ответственности, из которых 60 принято в производство по 3- отказано.

Вынесено постановлений о привлечении к административной ответственности - 47, на общую сумму -88,3 тыс. рублей, в том числе Омск – 19/33500руб., Тобольск – 11/7500 руб., Х-Мансийск – 8/17300 руб., Сургут – 9/30000 руб., Салехард - 0/0.

Далее более подробно были рассмотрены транспортных происшествия происшедшие в прошедший период навигации (не принятые на учёт), их причины и последствия.

Все случаи связаны с затоплением судов в период весеннего ледохода и поднятием уровня воды за пределами границ внутренних водных путей бассейна.

*В прениях выступили: Суслов И.В., Сидло В.В., и др.*

**Решение:** Принять информацию к сведению.

## **8. Разное:**

**8.1 Кулманакова Г.В.** (о транзитном дноуглублении и добыче общераспространённых полезных ископаемых).

В настоящее время по объёму финансовых затрат на поддержание безопасных условий судоходства к затруднительному участку можно отнести трансграничный участок Иртыша. По итогам анализа повторяемости и объёмов транзитного дноуглубления, выполненного на участке от границы с РК до Кировска, протяжённостью всего 207 км, за период с 2013 по 2018 годы, показывает, что доля объёмов транзитного дноуглубления на этом участке относительно общего объёма аналогичных работ в бассейне выросла более чем в 3 раза. Разработка перекатов в течение навигации осуществляется не по одному разу. Так перекат Змеиный за этот период разрабатывался неоднократно. Аналогичная ситуация наблюдается на Верхне- и Нижне-Тамбовских, Верхне-Ильинском, Верхне-Усть Заостровском перекатах, в местах расположения русловых карьеров месторождений ОПИ.

Для обеспечения безопасных условий судоходства, в том числе перевозки добытых ОПИ, и поддержания гарантированных глубины и ширины судового хода в меженный маловодный период навигации Омский РВПиС и Администрация бассейна просит Общественный Совет внести предложение в Решения Совета о проведении совместного совещания с участием представителей от организаций, осуществляющих добычу ОПИ, Министерства природных ресурсов и экологии Омской области, и надзорных органов Омской области - Росприроднадзора, природоохранной прокуратуры и транспортной прокуратуры по выработке совместных решений по вопросу: «Обеспечение и поддержание гарантированных габаритов судовых ходов на участке Иртыша от 2048 до 1841 км при одновременном производстве работ по добыче ОПИ».

### **Решение:**

1. Принять информацию к сведению.
2. ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» инициировать проведение совместного совещания с участием представителей от организаций, осуществляющих добычу ОПИ, Министерства природных ресурсов и экологии Омской области, и надзорных органов Омской области - Росприроднадзора, природоохранной прокуратуры и транспортной прокуратуры по выработке совместных решений по вопросу: «Обеспечение и поддержание гарантированных габаритов судовых ходов на участке Иртыша от 2048 до 1841 км при одновременном производстве работ по добыче ОПИ».

**8.2 Вирютин Э.В.** (о мониторинге пассажиро- и грузоперевозках в границах бассейна)

Поблагодарил организации, регулярно предоставляющие информацию о грузоперевозках, необходимую для составления аналитической справки, направляемой в Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Обратился к представителям департаментов ХМАО-Югры и ЯНАО курирующим Северные завозы в районы Крайнего Севера и Заполярья о необходимости предоставления информации о планируемых, текущих и окончательных объёмах пассажиро- и грузоперевозок по их завершению.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

**8.3 Румянцев Е.П.** (о вирусе африканской чумы свиней):

Напомнил присутствующим о недопущении принятия к перевозке и перегрузке грузов без ветеринарных сопроводительных документов, а также по ветеринарным сопроводительным документам, выданным с нарушением законодательства Российской Федерации.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

**8.4 Рябов В.А.** (о планах ЛАРН судовладельцев):

1. 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, утверждённого приказом Министра

транспорта Российской Федерации от «05» февраля 2016 г. № 19 Администрации бассейнов внутренних водных путей входят в состав функциональной подсистемы единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Пунктом 5 вышеупомянутого Положения в задачу функциональной подсистемы входит контроль за организацией разработки и реализации объектовых планов по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на бассейне с судов и объектов речного транспорта.

Контроль за исполнением данного приказа осуществляет Федеральное агентство морского и речного транспорта, оно же занимается сбором информации по переработке, корректировке, пересогласованию, утверждению, разработке вышеуказанных планов.

Организациям, имеющим лицензии на право перевозки внутренним водным транспортом опасных грузов, а также на право проведения работ по перегрузке опасных грузов на ВВП с одного транспортного средства на другое (одним из которых является судно) непосредственно и (или) через склад, бункеровочную базу необходимо обратить внимание на своевременную корректировку, переработку, пересогласование и исполнение Планов ЛАРН предприятий.

2. Информация руководителям предприятий, чей нефтеналивной флот осуществляет свою деятельность по перевалке нефти и нефтепродуктов в Обской губе.

24 апреля 2018 года издан приказ Министра транспорта Российской Федерации № 161 «Об утверждении Порядка Проведения тренировочных учений пред утверждением плана предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов при осуществлении деятельности по перевалке нефти и нефтепродуктов, бункеровке (заправке) судов с использованием специализированных судов, предназначенных для бункеровки (судов-бункеровщиков)». В соответствии с п. 2 Порядка проведения тренировочных учений перед утверждением плана предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов при осуществлении деятельности по перевалке нефти и нефтепродуктов, бункеровке (заправке) судов с использованием специализированных судов, предназначенных для бункеровки (судов-бункеровщиков), утверждённого вышеуказанным приказом руководитель или уполномоченное лицо организации, осуществляющей деятельность по перевалке нефти и нефтепродуктов во внутренних морских водах перед тем, как направить План ЛАРН своего предприятия на согласование в Министерство транспорта Российской Федерации должен запланировать тренировочное учение и не позднее чем за 30 рабочих дней до начала учения направить в адрес Федерального агентства морского и речного транспорта на электронную почту заявление по установленной форме (форма заявления изложена в п. п. 2, 3 Порядка). По результатам рассмотрения заявления Федеральным агентством морского и речного транспорта создается выездная комиссия, итогом работы которой будут признаны тренировочные учения удовлетворительными либо неудовлетворительными. Условия признания учения изложены в п. 11 и п. 12 Порядка, что в дальнейшем повлияет на утверждение плана ЛАРН предприятия либо его отказ.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

#### **8.5 Криворучко Н.И.** (об ожидаемой водности и температурном режиме в границах бассейна):

Дана характеристика сложившихся на 07.06.2019 и ожидаемых на последующий период гидрометеорологических условий и водности на территориях Омской и Тюменской областей. В связи со снижением объёмов водосбросов с водохранилищ Республики Казахстан на р. Иртыш в границах Омской области началось интенсивное снижение уровней воды, не смотря на наличие сменяющихся, друг друга циклонов с выпадением большого количества осадков. Температурный режим в пределах нормы.

Предварительный анализ гидрометеорологических условий, даёт основание предполагать, что уровни воды в реках территории Тюменской области ожидаются в основном близкие к норме и ниже на 0.3-0.8 м. Прогнозы по низшим уровням на реках бассейна в стадии подготовки.

**Решение:** Принять информацию к сведению.



**8.6 Шангина И.В.** информировала присутствующих об настоящих и планируемых объемах водосбросов из Шульбинского водохранилища в период навигации.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

**8.7 Суслов И.В.** обратил внимание судовладельцев, в том числе присутствующих на Совете на необходимость повышения исполнительской ответственности судоводительского состава приписных судов при выходе их в район обязательного диспетчерского регулирования в соответствии с Порядком диспетчерского регулирования движения судов на ВВП РФ, утвержденным приказом Минтранса РФ от 01 марта 2010 № 47.

**Решение:** Принять информацию к сведению.

**Решение Совета:**


1. ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»:

1.1. Обеспечить содержание судовых ходов и действие СНО в соответствии с установленным на 2019 год Государственным заданием и договорными обязательствами;

1.2. Направить членам Совета настоящий Протокол от 07.06.2019 № 2 заседания Общественного Совета.

В заключительном слове председатель Совета поблагодарил присутствующих за активную работу.

Заместитель председателя  
Общественного Совета



Э.В. Вирютин