



**МИНИСТЕРСТВО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ)
СТАТС-СЕКРЕТАРЬ-
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА**

ул. 1-я Тверская-Ямская, д. 1,3, Москва,
ГСП-3, А-47, 125993
Тел. (495) 694-03-53, Факс (499) 251-69-65
E-mail: mineconom@economy.gov.ru
<http://www.economy.gov.ru>

Минтруд России

21.10.2015 № 29986-09/2264

На № _____ от _____

О проекте приказа Минтруда России

от 30 сентября 2015 г.

№ 15-2/10/В-7077

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия на проект приказа Минтруда России
«О внесении изменений в Правила по охране труда на судах морского и речного
флота, утвержденные приказом Министерства труда и социальной защиты
Российской Федерации от 5 июня 2014 г. № 367н»

Минэкономразвития России в соответствии с пунктом 26 Правил проведения
федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего
воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам
федеральных законов и проектов решений Евразийской экономической комиссии,
утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации
от 17 декабря 2012 г. № 1318 (далее – правила проведения оценки регулирующего
воздействия), рассмотрело проект приказа Минтруда России «О внесении
изменений в Правила по охране труда на судах морского и речного флота,
утвержденные приказом Министерства труда и социальной защиты Российской
Федерации от 5 июня 2014 г. № 367н» (далее – проект акта, Правила
соответственно), подготовленный и направленный для подготовки настоящего
заключения Минтрудом России (далее – разработчик), и сообщает следующее.

Проект акта направлен разработчиком для подготовки настоящего заключения впервые.

Проект акта разработан в целях совершенствования законодательства Российской Федерации в области охраны труда на судах морского и речного флота, в том числе в связи с поступлением соответствующих предложений от субъектов предпринимательской и иной деятельности в указанных отраслях.

В соответствии с пунктом 6.2 сводного отчета количество участников предлагаемого регулирования оценивается разработчиком в 84825 членов экипажей судов морского и речного флота по состоянию на 2014 г., а также в 2742 страхователя, состоящих на учете на конец 2014 г.

Разработчиком проведены публичные обсуждения уведомления о подготовке проекта акта в срок с 1 апреля 2015 г. по 16 апреля 2015 г., а также проекта акта и сводного отчета в срок с 8 сентября 2015 г. по 22 сентября 2015 г.

Информация об оценке регулирующего воздействия проекта акта размещена разработчиком на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: <http://regulation.gov.ru>, ID проекта – 00/03-24541/04-15/28-9-5.

По результатам рассмотрения установлено, что при подготовке проекта акта процедуры, предусмотренные пунктами 9 - 23 правил проведения оценки регулирующего воздействия, разработчиком не соблюдены. Так, степень оценки регулирующего воздействия проекта акта была определена как низкая.

Однако проект акта содержит положения, изменяющие ранее предусмотренные законодательством Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами обязанности, запреты и ограничения для физических и юридических лиц в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности или способствующие их установлению, и (или) положения, приводящие к увеличению ранее предусмотренных законодательством Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами расходов физических и юридических лиц в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, что соответствует средней степени регулирующего воздействия.

В целях подготовки настоящего заключения в соответствии с пунктом 28 Правил Минэкономразвития России проведены дополнительные публичные консультации по проекту акта с 5 по 9 октября 2015 г. В рамках публичных консультаций поступила позиция Российской палаты судоходства, не содержащая замечания и предложения, а также позиции Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта и ООО «Управление транспортными активами», изложенные в приложении к настоящему заключению.

По результатам рассмотрения проекта акта считаем необходимым отметить следующие замечания относительно предлагаемого регулирования.

1. Учитывая, что в действующей редакции Правил обозначено их соответствие требованиям Конвенции Международной организации труда 2006 года «О труде в морском судоходстве» (далее – Конвенция МОТ), а так же использование в проекте акта термина «суда морского и речного флота», считаем необходимым пункт 1 Правил доработать следующим образом:

«1. Правила по охране труда на судах морского и речного флота (далее – Правила) распространяются на работодателей (судовладельцев), эксплуатирующих морские суда, суда смешанного (река-море) плавания, экипажи этих судов, плавающих под флагом Российской Федерации, находящихся в эксплуатации, отстое, ремонте, реконструкции, независимо от их типа и форм собственности, зарегистрированных в установленном порядке (далее – суда), за исключением судов занятых рыбным или аналогичным промыслом, военных кораблей и вспомогательных судов Военно-Морского Флота.»

Изложенная формулировка позволит исключить применение Правил к судовладельцам и судовым экипажам судов, эксплуатирующихся исключительно на внутренних водных путях Российской Федерации, *поскольку эти суда не являются конвенционными*. Одновременно необходимо отметить, что эксплуатация речных судов имеет существенные отличия, с учетом которых необходимо правила по охране труда на речных судах выделить в отдельный нормативный правовой акт.

2. В соответствии с пунктом 3 проекта акта предлагается внесение ряда изменений в пункт 8 Правил, который содержит перечень документов по охране труда, которые должны находиться на каждом судне. Среди прочих, к таким

документам относятся «нормативно-техническая документация», «учетно-отчетная документация», «сертификаты на штормтрапы», «акты испытаний штормтрапов, предохранительных поясов и страховочных концов», «документация по обучению вопросам охраны труда», «журналы регистрации инструктажей по охране труда», «инструкции по охране труда», «программы проведения инструктажей по охране труда».

Одновременно необходимо отметить, что при буквальном прочтении Правил все изложенные в пункте 3 документы должны быть на каждом судне вне зависимости от его класса, водоизмещения и целей применения.

Вместе с тем положения о необходимости нахождения на судне «нормативно-технической документации», «учетно-отчетной документации» представляются как утверждающими неограниченный круг документации, так как соответствующие понятия в проекте акта не раскрыты.

В части «документации по обучению вопросам охраны труда», «журналов регистрации инструктажей по охране труда» остается не ясным полный перечень указанных документов, при этом, исходя из буквального прочтения текста проектируемой нормы, количество документации по обучению вопросам охраны труда и журналов регистрации инструктажей по охране труда должно быть больше одной единицы на каждом судне.

В части необходимости наличия на судне «сертификатов на штормтрапы», «актов испытаний штормтрапов, предохранительных поясов и страховочных концов» остается не ясным, почему требуются сертификаты и акты об испытаниях именно на изложенное оборудование, а не на любое иное, подлежащее сертификации и периодическим испытаниям.

Таким образом, вышеуказанные нормы требуют исключения из Правил, либо их существенной доработки.

3. В соответствии с пунктом 21 проекта акта пункт 176 Правил предлагается изложить в редакции, согласно которой перед подъемом тяжелых предметов с помощью талей, лебедок, кранов необходимо убедиться в том, что масса поднимаемого груза не превышает грузоподъемность механизма.

Вместе с тем остается не ясным, каким образом необходимо убедиться в том, что масса поднимаемого груза не превышает грузоподъемность механизма.

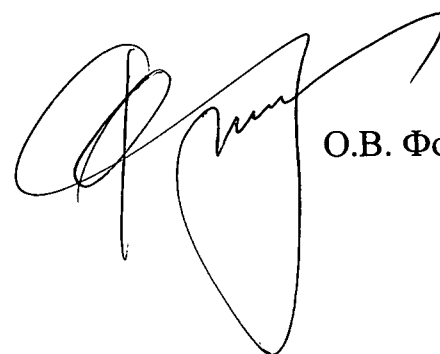
Следовательно указанное положение нуждается в соответствующей доработке или подлежит исключению.

Замечания и предложения, носящие в том числе редакционный и уточняющий характер, также обобщены в сводной таблице результатов проведения публичных консультаций и рекомендуются разработчику к рассмотрению и учету (приложение № 1 к настоящему заключению).

На основе проведенной оценки регулирующего воздействия проекта акта с учетом информации, представленной разработчиком в сводном отчете, Минэкономразвития России сделан вывод о недостаточном обосновании решения проблемы предложенным способом регулирования.

В проекте акта выявлены положения, которые вводят избыточные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют их введению, а также способствуют возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют возникновению необоснованных расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации.

Приложение: на 6 л. в 1 экз.



О.В. Фомичев

Сводная таблица результатов проведения публичных консультаций

Замечания и предложения	Комментарии Минэкономразвития России
<p>Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта</p> <p>«Суда морского и речного флота» – устаревшее обобщенное название всех плавучих сооружений по принадлежности к разным министерствам, используемых для целей судоходства, включая стоечные суда, например, дебаркадеры. Для названия документа этот термин применить возможно, но в содержательной части «Правил по охране труда на судах морского и речного флота» (далее – Правила) необходимо использовать терминологию, позволяющую идентифицировать субъекты и объекты, на которые распространяются Правила. Поскольку в Правилах есть ссылка на их соответствие требованиям Конвенции Международной организации труда 2006 года «О труде в морском судоходстве» (далее – Конвенция МОТ), пункт 1 Правил АПСРТ предлагает изложить в редакции:</p> <p>«1. Правила по охране труда на судах морского и речного флота (далее – Правила) распространяются на работодателей (судовладельцев), эксплуатирующих морские суда, суда смешанного (река-море) плавания, экипажи этих судов, плавающих под флагом Российской Федерации, находящихся в эксплуатации, отстое, ремонте, реконструкции, независимо от их типа и форм собственности, зарегистрированных в установленном порядке (далее – суда), за исключением судов занятых рыбным или аналогичным промыслом, военных кораблей и вспомогательных судов Военно-Морского Флота.»</p> <p>Такая формулировка позволит исключить применение Правил к судовладельцам и судовым экипажам судов, эксплуатирующихся исключительно на внутренних водных путях Российской Федерации, поскольку эти суда не конвенционные. Эксплуатация речных судов имеет существенные отличия, с учетом которых</p>	<p>Данное замечание направляется разработчику к рассмотрению.</p>

<p><i>необходимо правила по охране труда на речных судах выделить в отдельный документ. Дальнейшие комментарии позволят это подтвердить.</i></p>	<p>Данное замечание направляется разработчику к рассмотрению.</p>
<p>Пункт 8 Правил по смысловому содержанию не может быть отнесен к правилу по охране труда. Этот пункт написан для проверяющих и по нему всегда можно найти нарушения, хотя никакие правила в нем не прописаны.</p> <p>Комментарий:</p> <p>Подпункт 2) учетно-отчетная документация;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Перечень закрытый, но не полный. На вскидку — нет журнала учета осмотров грузозахватных приспособлений, хотя по тексту такой журнал встречается в пункте 135 Правил. <p>Необходимо подпункт исключить, либо дать полный перечень журналов, если это возможно.</p> <p>Подпункт 8) документ об окончании курсов по оказанию медицинской помощи для лица, назначенного ответственным за оказание медицинской помощи на судне.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Подобное есть в Конвенции МОТ, но даже там разные требования к разным судам. Требования различны в зависимости от количества людей на судне, автономности плавания в сутках, возможно и других критериев, подробно изучить каждый документ не представляется возможным. Но вывод однозначный: на каждое судно это правило распространяется не должно, в том числе на суда, работающие в портах, на суда с автономностью плавания до трех суток другие критерии (численность экипажа, удаленность от берега). АПСРТ готова рассмотреть предложения Минтруда России. <p>Подпункт 9) акты проверок, предписания контролирующих надзорных органов.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Определить критерии для судов, на которых эти документы должны быть, а по каким судам они должны храниться у судовладельца (работодателя). Это же касается и копии коллективного договора. 	

<p>Пункт 27 Правил Минтрудом России предлагается изложить в редакции:</p> <p>«27. Запрещается черпать воду из-за борта судна, перешагивать через, или садиться на фальшборт, леерное ограждение, кнехты».</p> <p>«Запрещается ... перешагивать через, или садиться на фальшборт, леерное ограждение...» – очевидное правило для детей дошкольного возраста, только не для моряков, имеющих профильное образование. А вот почему нельзя черпать воду из-за борта и садиться на кнехты? В чем кроется опасность и почему это в правилах по охране труда? Серьезные документы не следует засорять мелочными требованиями, не будет возможности изучить серьезные.</p> <p>Пункт 105 Положения предлагается исключить, а не менять редакцию.</p> <p>«105. За брашпилом, якорями, швартовными концами, цепями и буксирными тросами следует обеспечить своевременный уход и регулярные проверки на предмет наличия повреждений и неисправностей.»</p> <p><i>Общее требование ко всему, что находится на судах. За всем надо следить и содержать в исправном состоянии. Не следует засорять Правила</i></p>	<p>Данное замечание направляется к рассмотрению.</p> <p>Данное замечание направляется к рассмотрению.</p>
<p>Пункт 183 Правил в измененной редакции (добавленный текст выделен):</p> <p>«183. Персонал МКО должен принимать своевременные меры по удалению из льял и деки МКО протечек топлива, отработанного масла и воды с помощью сепаратора льяльных вод за борт судна или в специальный танк (цистерну) для последующей передачи на специализированный сборщик в порту.»</p> <p><i>Сепаратор – не насос, с его помощью удалить ничего нельзя, можно только отсепарировать.</i></p> <p><i>Почему масло «отработанное», а топливо – нет.</i></p> <p><i>Отработанное масло меняется, но под пайол не выливается. Протечка масла происходит из работающих механизмов.</i></p> <p><i>Не каждый сепаратор обеспечивает степень очистки льяльных вод, позволяющих откачивать их за борт. При этом никаких оговорок правило не содержит.</i></p> <p>Пункт 200 в действующей редакции (слово, которое</p>	<p>Данное замечание направляется к рассмотрению.</p>

предлагается исключить, зачёркнуто):

«200. При необходимости посадки (высадки) пассажиров в темное время суток или в условиях полярной ночи должно быть обеспечено освещение ~~транов~~ (менее 25 люксов), плавающих, мест размещения сеток.»

Редакцию пункта необходимо изменить полностью.

*Почему дан верхний предел освещенности? Может **НЕ** менее 25 люксов?*

*Темное время суток и светлое время суток – понятия абстрактные и для **ПРАВИЛ** применяться не могут.*

Почему удалено слово «транов»? Т.е. освещение транов можно отключить?

Зачем «условия полярной ночи», она что, темнее, чем экваториальная?

«... мест размещения сеток», надо полагать подтранных, а не авосек.

Попутно. Следующий пункт Правил, в который дополнения и изменения не предлагаются.

«201. Высадка и посадка пассажиров не разрешаются:

во время ливневого дождя и пурги;

при неблагоприятном погодном и ледовом прогнозе;

в случае подвижки льда.»

«при неблагоприятном погодном и ледовом прогнозе;» – требование абстрактное, не осязаемое. Какой период прогноза? Что является неблагоприятным?

Перечень закрытый, но далеко не полный. А скорость ветра, а высота волны, а скорость приливо-отливных течений?

Предлагаемые дополнения в подпункт 220 Правил (выделены курсивом с комментариями – курсивом фиолетового цвета).

«220. При подготовке грузоподъемных устройств к работе:

10) запрещается использование в работе грузовых стропов, изготовленных из стального каната, в случаях:

если в любом месте на его длине, равной 10 диаметрам, число обрывов проволоки составляет 5% и более общего числа проволоки в стропе;

если появляются тенденции к выдвиганию из троса проволоки или целых прядей; как определить появление тенденции? Требование субъективное.

<p>если прядь оборвана; если имеются признаки чрезмерного износа в виде плоских поверхностей проволоки; плоские поверхности на проволоках появляются с началом эксплуатации, просто они не заметны невооруженным глазом. Какая ширина, или другой показатель может означать, что износ чрезмерный? Требование субъективное.</p> <p>при значительной наличии признаков коррозии, особенно внутренней, деформации, выдавливании сердечника; правильное написание «при наличии признаков значительной коррозии» но даже такая редакция не дает возможности для объективной оценки состояния троса. Для определения внутренней коррозии трос надо распустить. Деформация стального троса визуалью определяется и выдавливание сердечника тоже.</p> <p>если оборванные проволоки обнаруживаются только в одной пряди или сосредоточены на участке длиной менее 10 диаметров, или обнаруживаются в пробивке прядей места срачивания троса; сколько таких проволоков должно быть? Одной или двух достаточно?</p> <p>если имеется более одной оборванной проволоки, непосредственно прилегающей к прессуемому зажиму (втулке) или концевому соединению; вне зависимости от количества проволоков в тросе? Понимаю, что речь идет о некачественной опрессовке, но возможны и другие причины, которые не влияют на нарушение прочностных характеристик других проволоков.</p>	<p>ООО «Управление транспортными активами»</p> <p>По пп. 2,3 предлагаемый пункт 8.6 правил повторяет п.4., По п. 8 пп.5 считаем обязательным вносить изменения связанные с наличием на судне результатов аттестации рабочих мест, т.к. на данный момент такого понятия нет, проводится специальная оценка условий труда.</p> <p>По п.16.3 дополнить словами ... должны быть закрыты или экранированы;</p> <p>По п.27 заменить «или» на «и», изложив в следующей редакции: «Запрещается черпать воду из-за борта судна, перешагивать через и садиться на фальшборт, леерное ограждение, кнехты»;</p> <p>По п.28 в абзаце 6 заменить сочетание слов «при значительной наличии» на «при значительном наличии»;</p> <p>По п.28, п.91, п.103, п.131 внести ясность в понятиях «веревка»</p> <p>Данные замечания предлагаются разработчику к рассмотрению и учету.</p>
---	---

или «линь», конкретизировав следующие положения:

п.91 «-спасательный круг... веревкой длиной не менее 30 метров»;

п.103 (8) «-спасательный круг с линем длиной 30 метров»;

п.103 (15) «-спасательный круг с самозажигающимся огнем и веревкой не менее 30 метров»;

п.131 «-спасательный круг с линем длиной не менее 30 м.».

По п.183 предлагаем изложить в редакции «Персонал МКО должен принимать своевременные меры по удалению из льял и деки МКО протечек топлива, отработанного масла и воды»;

По п. 319 Изменение не коррелирует с первым абзацем, предлагаем изложить первый абзац так: «Водный инструктаж проводит специалист по охране труда или работник, на которого приказом работодателя возложены эти обязанности». Также предлагаем исключить третий абзац из данного пункта, так как он дублирует положения первого.