

«МЛСП «Приразломная». Особенности обеспечения транспортной безопасности объектов на арктическом шельфе»

*Заместитель начальника отдела эксплуатации флота
(ответственный за обеспечение ТБ)
ООО «Газпром нефть шельф»
ЯМЩИКОВ Дмитрий Владиславович*

Содержание

1. Общая информация и приоритеты компании
2. Географическое положение и погодные условия Приразломного месторождения
3. Особенности организации обеспечения транспортной безопасности на Приразломном нефтяном месторождении
4. Этапы реализации системы транспортной безопасности
5. Работа по оптимизации национального законодательства

Общая информация и приоритеты компании

Приразломное нефтяное месторождение расположено на шельфе на юго-востоке Баренцева моря в 30 милях от пос. Варандей. Открыто ФГУП «Арктикморнефтегазразведка» в 1989 году. ООО «Газпром нефть шельф» владелец лицензии на разработку Приразломного месторождения.

В рамках проекта освоения месторождения в настоящее время:

- построена морская ледостойкая стационарная платформа (МЛСП) «Приразломная» - выполняет бурение, добычу, подготовку, хранение и отгрузку нефти на челночные танкеры; платформа гравитационного типа (масса с балластом 506 тыс. т), глубина моря в месте постановки 19 м, по периметру обсыпана защитной каменной бермой;

- создана специализированная морская транспортно-технологическая система вывоза нефти и снабжения платформы грузами, необходимыми для производства и жизнедеятельности персонала – функционирует круглогодично;

- построены 2 Многофункциональных ледокольных судна (МФЛС) «Владислав Стрижов» и «Юрий Топчев» и 2 челночных танкера (ЧТ) аfromax усиленного ледового класса (грузоподъемностью по 70 тыс. т.) «Михаил Ульянов» и «Кирилл Лавров».

Географическое положение и погодные условия Приразломного месторождения



МЛСП «Приразломная» установлена на континентальном шельфе Российской Федерации за границей территориальных вод, в пределах исключительной экономической зоны.

Район месторождения характеризуется суровыми климатическими и гидрологическими условиями:

- продолжительность полярной ночи составляет два месяца;
- ветер и отрицательные температуры составляют более 40 % времени в году;
- количество штормов в году до 22-х, средней продолжительностью до 9,5 суток;
- средняя высота волн составляет 4 м, максимальная высота волн достигает 13 м;
- устойчивый ледовый покров около 7-ми месяцев в году (с ноября по май).

Район Приразломного нефтяного месторождения не входит в акваторию Северного морского пути.

Особенности организации обеспечения транспортной безопасности на Приразломном нефтяном месторождении

В отличие от береговых морских терминалов, искусственным островам, установкам или сооружениям на континентальном шельфе присущи следующие особенности:

1. Отсутствует прилежащая акватория, в которой должны поддерживаться меры обеспечения транспортной безопасности. Граница ОТИ начинается от борта платформы.

2. Проверки грузов и пассажиров, доставляемых на шельфовые объекты, осуществляются в портах и/или аэропортах отправления, а не по прибытию на платформу, на границе так называемой зоны транспортной безопасности.

3. Ввиду удаленности от мест расположения ФОИВ и силовых структур затруднены как процедуры согласования пропусков и разрешений, так и процедуры реагирования на акты незаконного вмешательства.

Этапы реализации системы транспортной безопасности

- произведено категорирование МФЛС «Владислав Стрижов» и «Юрий Топчев», присвоены следующие категории и реестровые номера:

МФЛС «Владислав Стрижов» - I категория, реестровый № МКС-0000676;

МФЛС «Юрий Топчев» - I категория, реестровый № МКС-0000677

- выполнены Оценки уязвимости и разработаны Планы обеспечения транспортной безопасности;

- в рамках реализации ПОТБ выполнено оснащение МФЛС «Владислав Стрижов» и «Юрий Топчев» инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (ИТСОТБ).

- произведено категорирование МЛСП «Приразломная», присвоена I категория, реестровый № МКС-0000677;

- выполнена Оценка уязвимости и разработан План обеспечения транспортной безопасности;

- выполняется реализация ПОТБ в части оснащения МЛСП «Приразломная» ИТСОТБ.

Этапы реализации системы транспортной безопасности

1 | Категорирование судов



МФЛС «Владислав Стрижов» присвоена I категория, № МКС-0000676;
МФЛС «Юрий Топчев» — I категория, № МКС-0000677

2 | ОУ и ПОТБ судов



Выполнены Оценки уязвимости и разработаны Планы обеспечения транспортной безопасности

3 | ИТСОТБ на судах



В рамках реализации ПОТБ выполнено оснащение судов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (ИТСОТБ)

Этапы реализации системы транспортной безопасности

4 | Категорирование МЛСП



МЛСП «Приразломная» присвоена I категория, реестровый № МКС-0000677

5 | ОУ и ПОТБ МЛСП



Выполнена Оценка уязвимости и разработан План обеспечения транспортной безопасности

6 | Реализация ПОТБ



Выполняется реализация положений ПОТБ

Работа по оптимизации национального законодательства

Существующие нормативные акты по транспортной безопасности не в полной мере учитывают особенности морских стационарных платформ. Для исправления данной ситуации ГПНШ предложена соответствующая поправка в проект федерального закона № 750871-6 «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности». Рассмотрение законопроекта во втором чтении ожидается на осенней сессии 2015 года.

Впервые в отечественной практике морское нефтегазовое сооружение установлено в исключительной экономической зоне Российской Федерации, за пределами ее территориальных вод.

500-метровая зона безопасности назначается вокруг объектов на шельфе в соответствии с требованиями Международной конвенции по морскому праву и федерального закона О континентальном шельфе.

Порядок установки таких зон за пределами территориальных вод не был проработан. В результате взаимодействия ГПНШ с Минтрансом России было издано два Приказа (285 от 10.09.2013 и 186 от 16.07.2014) и внесены изменения в ФЗ о континентальном шельфе, в результате вокруг МЛСП появилась зона обеспечения *безопасности судоходства* радиусом 569,5 м из центра МЛСП.

В зоне безопасности запрещены стоянка и передвижение всех судов, включая маломерные, если выполняемые ими операции не имеют отношения к производственной деятельности платформы.

Капитанам судов необходимо связаться с МЛСП за три мили до подхода и запросить разрешение на вход в 500-метровую зону.

Недавно принят закон о мерах ответственности за нарушение зон безопасности, устанавливающий высокие штрафы.

В целях дальнейшей оптимизации законодательства по обеспечению транспортной безопасности искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе считаем целесообразным:

внести соответствующие изменения в ст.16 Федерального закона от 30.11.1995 № 187-ФЗ или принять отдельный нормативный акт с целью определить порядок назначения зон безопасности, установленных вокруг искусственных островов, установок, сооружений, расположенных во внутренних морских водах, в территориальном море, на континентальном шельфе Российской Федерации в целях обеспечения транспортной безопасности

внести дополнения в нормативные акты, регламентирующие противодействие терроризму, квалифицирующие факт несанкционированного вхождения в зоны безопасности объектов морской инфраструктуры, как потенциальную угрозу террористического акта;

внести в уголовное и административное законодательство Российской Федерации положения об ответственности за правонарушения, направленные против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, что, в частности, предусматривается Протоколом о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе от 10 марта 1988 г.;

Кроме того, хотим обратить внимание на несогласованность между собой понятий «уровень охраны» и «уровень безопасности» в проекте Требований по обеспечению транспортной безопасности. Ставить знак равенства между ними некорректно: они назначаются разными ФОИВ, действующими на основании разных нормативных документов.

Также некорректно учитывать только положения Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и не учитывать положения Главы XI-2 СОЛАС-74 и МК ОСПС, поскольку ст. 2.2 проекта Постановления говорит: «Меры, содержащиеся в планах обеспечения транспортной безопасности, являющихся планами охраны судов и портовых средств, разработанных в соответствии с международными договорами Российской Федерации, Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, являются составной частью системы мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и судов от АНВ».

В дополнение к этому, для заполнения Декларации об охране и последующего направления информации в иностранный порт захода, судну, совершающему международные рейсы, необходимо указывать «уровень охраны», а не «уровень безопасности». Несоблюдение данного требования может привести к задержаниям судов под российским флагом при заходах в иностранные порты.