

Решение совещания на тему: «Обеспечение безопасной проводки судов (газовозов, танкеров и др.) с опасным грузом в акваториях портов и на сложных (в том числе, арктических) маршрутах. Современные угрозы»

5 февраля 2019 г.

**Российский государственный университет
нефти и газа (НИУ) им. И.М. Губкина
корпус 3, этаж 7, аудитория 2741**

Более 80% (порядка 10 млрд. тонн) грузоперевозок в мировой торговле осуществляется морем. По данным ИМО 90% всех аварий морских судов в Мировом океане происходит в 50-мильной прибрежной зоне, и большая часть из них - в проливах, узкостях, в портах и на подходах к ним, что многократно увеличивает отрицательные экологические последствия таких инцидентов для населения прибрежных городов и экономики прибрежных государств.

Морские транспортные магистрали России, включая Севморпуть, наращивают мощности, в т.ч. растёт перевозка опасных грузов водным путём. Одной из основных составляющих безопасности мореплавания, экологии территориальных вод и побережья является лоцманское обеспечение, организация которого в современной России нуждается в преобразовании.

Действующая система устарела и не может способствовать эффективному и безопасному обслуживанию перспективных объёмов морских перевозок России, включая её арктическую зону. Причина этого - законодательная неурегулированность деятельности лоцманских организаций. На данный момент применительно к лоцманским организациям нет лицензирования, нет нормативно прописанных критериев и требований, что является следствием невыполнения (прошло уже 15 лет) решения Конституционного суда РФ от 06 апреля 2004 г. № 7-П.

Существует правовая коллизия. Государственные организации работают в некоммерческих целях обеспечивая безопасность мореплавания в соответствии с КТМ РФ. Порядка 20 частных организаций малого и среднего бизнеса руководствуются ГК РФ и работают в целях извлечения максимальной прибыли, что входит в противоречие с целями и базовыми основами лоцманской деятельности, существующими в международной практике. Необходимо законодательное уточнение организационно-правовой формы лоцманского обслуживания в России. Правовая неопределённость создаёт высокий уровень коррупциогенности во всей системе и отсутствие положительных стимулов развития профессионализма у самих лоцманов, а это предпосылки к повышению аварийности в т.ч. на судах с опасными грузами.

На текущий момент уже более 10 лет государство ежегодно теряет сотни миллионов рублей лоцманского сбора – внебюджетного финансирования государственной функции - обеспечивая лоцманами государственных организаций все, в т.ч. убыточные северные порты. В среднем за последние 5-10 лет хозяева нескольких частных лоцманских компаний, работая исключительно в нефтяных, прибыльных портах и обслуживая лишь выгодные суда, обращают убыток государственных организаций по лоцманскому сбору, а это ежегодно около 500 миллионов из 2,5 миллиардов рублей, в свой доход (в основе «теневого») и выводят эти средства из сферы лоцманского обеспечения.

Следует подчеркнуть, что во всём мире лоцманская деятельность направлена исключительно на цели безопасности мореплавания, к этому пришла мировая практика.

Лоцман-лицо морской страны. В России порядка 900 лоцманов, лоцманский сектор играет ключевую роль в обеспечении транспортных потоков по морю, а также обеспечивает бесперебойную работу портов.

Подготовлен законопроект о создании лоцманской службы России в форме Федерального автономного учреждения (ФАУ), которая обеспечит эффективную работу порядка 900 морских лоцманов во всех 67 портах РФ, включая малодетальные северные порты, обеспечит целевое использование и прозрачное администрирование лоцманского сбора. С принятием закона Россия получит современную лоцманскую службу на уровне передовых стран мира. Лоцманская служба станет символом единства великой морской страны.

ФАУ-модель, которая оптимальна для нашей страны с её географией - Арктикой, Дальним Востоком, Черноморским бассейном, Каспием. Модель самодостаточна, предсказуема, надёжна, наименее уязвима для коррупции в российской действительности.

Увеличения тарифов не потребуется. Расчёты показывают, что даже текущего объёма лоцманского сбора с учётом высокодоходных портов хватит для содержания всех подразделений Службы, в том числе в северных малодетальных портах. В данном случае законодательство должно быть максимально лаконично, ясно, компактно, прямого действия. Безопасность мореплавания не допускает возможности различных толкований.

Подготовленный законопроект о создании в России единой лоцманской службы требует скорейшего принятия.