

**РЕЗОЛЮЦИЯ****Всероссийской конференции лоцманов на тему:  
«Состояние лоцманского дела в Российской Федерации. Проблемные  
вопросы в организации лоцманского обеспечения и возможные пути их  
решения»**

01 февраля 2012 года

г. Москва

**Участники конференции** обсудили состояние лоцманского дела в Российской Федерации, а также проблемные вопросы в организации лоцманского обеспечения, возможные пути их решения, и

**отмечают:**

1) Экономическая безопасность страны в значительной степени зависит от бесперебойной ритмичной работы морских портов, так как через них проходит значительная часть экспортных и импортных грузов, в том числе опасных. Арктические морские порты обеспечивают жизнедеятельность северных районов России. В связи с этим необходимый уровень безопасности мореплавания и охраны окружающей среды должен быть гарантированно обеспечен во всех морских портах Российской Федерации.

2) Обязательная лоцманская проводка является неотъемлемым и значимым элементом в общей системе обеспечения безопасности мореплавания в водах, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации. Поскольку обязательства по обеспечению безопасности мореплавания перед международным сообществом несет Российская Федерация, районы обязательной лоцманской проводки устанавливаются Минтрансом России, следовательно, гарантированно обеспечить предоставление качественной услуги по лоцманской проводке судов обязано государство.

3) Анализ положений нормативных правовых актов регулирующих лоцманскую деятельность в Российской Федерации в целом свидетельствует о соответствии их современному состоянию лоцманской деятельности в Российской Федерации и международным стандартам. Вместе с тем, положения отдельных документов требуют уточнения или внесения в них изменений. Так, например, практика применения в Российской Федерации Положения о морских лоцманах Российской Федерации (приказ Минтранса РФ от 22.07.2008 № 112) выявила необходимость определения в документе четкой процедуры создания лоцманской службы в новых районах

лоцманской проводки, а также организации подготовки и порядка аттестации лоцмана при смене района обязательной лоцманской проводки.

4) Международная ассоциация морских лоцманов (ИМРА) определяет, что конкуренция среди лоцманских организаций недопустима. Лоцманская деятельность не может рассматриваться как предпринимательская деятельность, так как это публичная услуга, направленная на обеспечение безопасности мореплавания и охрану окружающей среды. По мнению ИМРА, лоцманская деятельность осуществляется в интересах общества и профессиональное суждение лоцмана должно быть независимо от любого давления, которое не соответствует требованиям обеспечения безопасности мореплавания, в том числе от любого коммерческого давления.

В связи с этим ИМРА приняты несколько резолюций, в которых настоятельно рекомендовано Морским Администрациям прибрежных государств поддержать или воссоздать единую систему лоцманской проводки, полностью регулируемую государством.

В настоящее время обязательная лоцманская проводка установлена государством в 60 морских портах. В 10 из них она осуществляется негосударственными лоцманскими организациями. При этом, годовые доходы от лоцманского сбора, получаемые негосударственными и государственными лоцманскими организациями, приблизительно равны при том, что количество лоцманов в частных лоцманских организациях в пять раз меньше чем в государственных. В 2010 году государственные лоцманские организации за работу в 50 портах получили 53% от совокупного по России лоцманского сбора, а негосударственные лоцманские организации 47%.

Такая диспропорция в распределении лоцманского сбора, возникшая за счет возможности негосударственных лоцманских организаций избирательно обслуживать терминалы и суда, негативно влияет на безопасность мореплавания. Лоцманский сбор должен использоваться исключительно на лоцманское обеспечение.

5) Отсутствие в нормативных правовых документах Российской Федерации четко сформулированного понятия компетентной лоцманской власти.

6) Необходимость совершенствования технического оснащения лоцманских организаций, в первую очередь, современными средствами доставки.

Обсудив состояние лоцманского дела и возможные пути решения проблемных вопросов лоцманского обеспечения в Российской Федерации, **участники конференции:**

1) **Представляющие лоцманов государственных лоцманских организаций считают необходимым**, с целью обеспечения государственных гарантий на лоцманские услуги в морских портах России, создать единую государственную лоцманскую службу России, наделив ее исключительным правом и обязанностью на предоставление лоцманских услуг в морских портах Российской Федерации, где это является обязательным.

Это полностью соответствует политике ИМО; позволит гарантированно обеспечить, без привлечения дополнительных бюджетных средств, качественное лоцманское обслуживание во всех морских портах Российской Федерации, включая северные районы; создаст благоприятные условия для развития материально-технической базы и профессионального совершенствования лоцманов; исключит конкуренцию в лоцманском деле, подрывающую основы безопасности мореплавания.

отметили:

Концепция деятельности лоцманских организаций, основанная на объединении их в общероссийскую саморегулируемую организацию (СРО), не решает существующие в сфере лоцманского обеспечения проблемы. В частности, не гарантирует предоставление лоцманских услуг во всех морских портах страны и для любого судна.

Согласно ст. 5 Федерального закона от 01.12.2007 № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях» членство субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности в СРО является добровольным, то есть на сегодняшний день в законодательстве отсутствует обязанность вступления в СРО. Из этого следует, что даже при наличии в правилах и стандартах, разработанных и утвержденных СРО, требования о выполнении любых заявок на лоцманскую проводку являются обязательными лишь для ее членов, а не для всех лоцманских организаций, действующих в морском порту. Кроме того, СРО не имеет право вмешиваться в финансово-хозяйственную деятельность своих членов и определять в каких портах они должны работать. Всё это не позволит обеспечить непрерывность и доступность функции лоцманского обеспечения, гарантируемую государством.

2) **Представляющие негосударственные лоцманские организации** отмечают, что существующая сегодня во многих портах практика одновременной работы нескольких лоцманских организаций доказала свою эффективность и нет необходимости в дополнительном государственном гарантировании лоцманских услуг. Предлагают всем лоцманским организациям объединиться в саморегулируемую организацию на базе НП «НОЛО».

Гарантия осуществления как обязательной, так и необязательной лоцманской проводки во всех портах может быть обеспечена стандартами и правилами саморегулируемой организации. При этом проблемы лоцманского

обслуживания судов в малых и северных портах будут решены без привлечения бюджетных средств.

**рекомендуют:**

1) Продолжить работу в рамках рабочей группы при Минтрансе России для выработки обоснованного решения о форме организации лоцманской службы России.

2) Провести анализ практики применения «Положения о морских лоцманах Российской Федерации» в морских портах Российской Федерации, подготовить предложения по внесению в него изменений, представить их в рабочую группу при Минтрансе России.

3) Обратиться в Минтранс России, Пограничную службу ФСБ России и внести корректуры в типовую схему организации пропуска через государственную границу (приказ Минтранса РФ от 22.12.2009 № 247), упрощающие проверку лоцманских катеров и лоцманов пограничными органами.

4) ФГУП «Росморпорт» с целью организации постоянной обратной связи с лоцманами и оперативного решения возникающих вопросов организовать прямую линию на базе официального Интернет портала ФГУП «Росморпорт». В 2013 году провести очередную Всероссийскую конференцию лоцманов.

5) ФГУП «Росморпорт» обратить внимание на необходимость совершенствования тарифной политики в сфере оказания лоцманских услуг. Подготовить предложения в Минтранс России и ФСТ России по корректировке ставок лоцманского сбора в морских портах Российской Федерации, в первую очередь, в отношении каботажных судов.

6) ФГУП «Росморпорт» организовать разработку типовых проектов и строительство лоцманских катеров для работы в незамерзающих портах, а также катеров ледового класса, лоцманского судна. По результатам опытной эксплуатации принять решение о серийном строительстве.