



ВИКТОР АЛЕКСАНДРОВИЧ ОЛЕРСКИЙ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ИТОГИ РАБОТЫ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 2012 ГОД И ЗАДАЧИ НА БЛИЖАЙШУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

Для Министерства транспорта Российской Федерации 2012 год стал насыщенным в области нормотворчества. В течение года был принят 121 нормативный акт, из них:

- 6 федеральных законов;
- 11 постановлений правительства;
- 61 распоряжение правительства;
- 36 приказов Министерства;
- 4 распоряжения Министерства;
- 3 международных договора.

Стоит остановиться особо на трех федеральных законах, которые были приняты Государственной Думой в прошлом году и подписаны президентом. Речь о поправках в действующее законодательство. В первую очередь, это Федеральный закон №131-ФЗ “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации” (о совершенствовании системы государственного управления внутренним водным транспортом, а также о повышении эффективности контрольно-надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств), который вступил в силу 30 августа 2012 года. Это основополагающий документ, направленный на совершенствование работы внутреннего водного транспорта. В частности, появился институт капитанов речных бассейнов, заработала система контроля на речных бассейнах.

Вторым в этой очереди стоит Федеральный закон Российской Федерации от 23 апреля 2012 года №36-З “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна”. Закон четко определил, что маломерным считается судно длиной не больше 20 м, на борту которого могут находиться не более 12 человек, включая членов экипажа. Учитывая нередкую конфронтацию коммерции и безопасности, закон урегулировал и следующую норму: любое плавсредство, независимо от его длины, если оно осуществляет коммерческую деятельность, должно пройти регистрацию в администрации либо морского порта, либо речного бассейна. Соответственно, плавсредство может быть освидетельствовано либо в морском, либо в речном регистре. В основном под действие этого закона попали небольшие рыбопромысловые суда.

Регистрация уже начала действовать, однако на эти меры последовала непростая реакция. Поэтому управлять этим процессом Федеральное агентство морского и речного транспорта старается в ручном режиме: проводятся видеоконференции, разъяснения.

Далее, Федеральный закон от 28 июля 2012 года №132-ФЗ “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российс-

кой Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути” урегулировал создание Администрации Северного морского пути и легитимность плаваний по нему. Новое федеральное учреждение будет давать судовладельцам разрешение на плавание в акватории Севморпути. Также в этом законе организован иной подход к взиманию платы за плавание по Северному морскому пути (СМП): она будет взиматься за фактическую услугу.

Подготовлены Правила плавания судов. Согласно этим правилам, суда могут проходить по водам СМП только с разрешения Администрации Севморпути, которая создана в форме федерального казенного учреждения. Также документ описывает правила ледовой лоцманской проводки судов и ледокольной проводки. Разрешение на плавание будет выдаваться на основании заявления капитана судна, судовладельца либо его представителя. Отказать в выдаче документа, дающего право на плавание в водах Севморпути, могут на основании неверных или неполных данных, а также в том случае, если судно не соответствует установленным требованиям.

В 2012 году Российская Федерация стала 30-м государством, ратифицировавшим Международную конвенцию о труде в морском судоходстве. Сводная конвенция была провозглашена “биллем о правах моряков” и “четвертым столпом” законодательства морского судоходства, дополняя международные конвенции об охране человеческой жизни на море, о подготовке и дипломировании моряков, несении вахты, предотвращении загрязнения с судов. Кроме защиты прав моряков и обеспечения условий их работы, она устанавливает стандарты качества грузоперевозок, а также предусматривает введение конкретных механизмов контроля. В частности, государства – участники конвенции наделяются правом инспектировать в своих портах суда, плавающие под флагом других стран, ратифицировавших настоящий документ. К 21 августа текущего года должны быть подготовлены все недостающие нормативные акты.

Нельзя обойти вниманием и завершение процесса реформирования аварийно-спасательной службы. Сегодня ее структура построена на филиальном принципе. Это большая организация, которая решает важные задачи. Так, за последние годы было построено более 20 единиц нового серьезного аварийно-спасательного флота. Нужно подумать об источниках его содержания, ведь сегодня федеральный бюджет финансирует порядка 25–30% затрат, необходимых на содержание. Несомненно, у аварийно-спасательной службы большое будущее, она становится крупным игроком не только в Российской Федерации, но и во всем мире.

Запущен процесс совершенствования института капитанов порта. Подготовлено положение о капитане порта. Росморречфлот стара-

ется подойти с формальной стороны, максимально нормировать действия капитана порта. Естественно, невозможно отследить каждый шаг. Однако, чтобы избежать конфликтов с бизнесом, с различными федеральными органами, действия капитана порта – как представителя власти в морском порту – должны быть максимально нормированы.

Образование – это ключевая функция Росморречфлота. Понятно, что если не все, то большинство проблем последних лет так или иначе связаны с низким уровнем подготовки плавсостава. Поэтому в Федеральном агентстве морского и речного транспорта появился заместитель руководителя, который будет заниматься только кадрами и учебными заведениями.

Запущен процесс реформирования учебных заведений. Он вызвал различную реакцию. Но этот процесс необратим. Задача Минтранса России – регулировать его, не допуская каких-либо технических перекосов. В качестве примера можно привести решение о реорганизации ГМА имени С.О. Макарова путем присоединения мореходного училища к Санкт-Петербургскому государственному университету водных коммуникаций. Это реформирование наделало много шума, но в конце концов осталось совсем мало людей, недовольных этим решением. Ситуация с этим учебным заведением постоянно на контроле, и никаких неприятных происшествий нет.

Нельзя обойти вниманием и приказ Минтранса России от 15 марта 2012 года №62 “Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов”. Он также вызвал много нареканий. Однако в итоге, после учета замечаний всех заинтересованных сторон, был подписан и зарегистрирован в Минюсте России.

Важно учитывать, что в работе ведомства любой нормативный акт не является догмой. И если есть необходимость в дополнительных изменениях, они вносятся. В частности, сейчас в приказ №62 будут внесены дополнения.

Особое внимание уделяется первому в современной России сухогрузному портовому проекту “Тамань”, который реализуется комплексно и с нуля. Новый порт Тамань, в отличие, например, от проекта создания порта Усть-Луга на Балтике, строится изначально по единому проекту. К тому же это единственный крупный глубоководный россий-

ский порт на Черном море. Его предполагается построить на Таманском п-ве (Краснодарский край) на основе механизма государственно-частного партнерства. Порт будет интегрирован в систему международного транспортного коридора Север – Юг. Основанием для строительства стала Федеральная целевая программа (ФЦП) “Развитие транспортной системы Российской Федерации на период 2010–2015 годов”. В рамках проекта планируется создать морские контейнерные терминалы, терминалы по перегрузке угля, зерна, железорудного концентрата, минеральных удобрений; гидротехнические сооружения (судоходный подходной канал, оградительные сооружения, причалы для перегрузочных комплексов и судов обслуживающего флота); объекты железнодорожной, автодорожной и инженерной инфраструктуры. Подтвержденный грузооборот порта Тамань к 2020 году может составить 93,8 млн т.

Среди основных задач на 2013 год можно выделить подготовку нормативных актов для Международной конвенции о труде в морском судоходстве, доработку обязательного постановления в отношении морских портов. Необходимы изменения для Федерального закона №155 “О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации”. Они будут касаться прилегающей зоны, использования грунтов, полученных в результате углубления. Предстоит работа над статьей 7 Кодекса торгового мореплавания в части определения понятия рыболовного судна. Кроме того, во втором чтении находятся поправки в законы о госгранице и порядке въезда-выезда, в статью 49 Кодекса торгового мореплавания в части урегулирования тех проблем, которые существуют при осуществлении каботажного плавания из одного российского порта в другой. Большой пакет поправок планируется внести в Закон о морских портах, работа над ним идет с прошлого года. К тому же нужно серьезно заняться вопросами лицензирования на морском транспорте.

Одна из главных задач – нормативы на содержание внутренних водных путей. В рамках закона 131-ФЗ в прошлом году удалось урегулировать главу, по которой нормативы на содержание внутренних водных путей устанавливаются правительством, а не приказом Минфина России и Минтранса России. В ближайшее время данная задача будет решаться.