

Всероссийская конференция лоцманов

Состояние лоцманского дела
в Российской Федерации.
Проблемные вопросы
в организации лоцманского обеспечения
и возможные пути их решения

Москва, 1 февраля 2012 г.



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

ЧАСТЬ I

Андрей Васильевич Лаврищев: Уважаемые господа, позвольте вас поприветствовать на этой конференции, которую организовал ФГУП «Росморпорт». Я не подчёркиваю, что это заслуженность Росморпорта, просто мы с Виктором Александровичем договаривались, что некоторые конференции проводит он, а некоторые «Росморпорт»; эту конференцию организовывал «Росморпорт».

Как мне сказали, (мы формировали списки) здесь присутствуют более 120-ти человек, поэтому позвольте я начну нашу конференцию. Мы планируем работать целый день, вы программу, наверное, видели. Ещё раз позвольте всех вас поприветствовать. Позвольте от имени Росморпорта выразить благодарность, что вы откликнулись на наше приглашение принять участие в конференции. Эта конференция в моём понимании является неким логическим продолжением той работы, которая проводится Министерством транспорта, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта по улучшению безопасности мореплавателя.

Лоцманы являются ключевым элементом данной системы. Вас, тех, кто обеспечивает проводки судов в морских портах Российской Федерации, не много. У нас сейчас в штате ФГУП Росморпорт 542 лоцмана; независимых, по нашей оценке, меньше. То есть, 1000 человек, которые являются ключевым элементом обеспечения безопасности мореплавания. Безусловно, вы заслуживаете того, чтобы ваши заботы, ваши чаяния, ваша работа и её условия, результаты работы заслуживали отдельного внимания. Наверное, поэтому сейчас развернулась дискуссия о дальнейшей судьбе лоцманской организации. Мы на предыдущей конференции, которую проводило Некоммерческое партнёрство «Независимое Объединение Лоцманских Организаций» 15 сентября, договорились, что попробуем под эгидой Росморпорта собраться в расширенном составе, пригласить не только руководителей лоцманских организаций Российской Федерации, но и самих лоцманов. Мы, руководители, считаем, что знаем все ваши чаяния, но то, что надо сделать, чтобы улучшить организацию лоцманского дела в Российской Федерации всё-таки лучше знаете вы. Я надеюсь, что на сегодняшней конференции мы услышим те вещи, которые, по вашему мнению, улучшат вашу работу, и обеспечат условия для повышения уровня безопасности мореплавания.

Я не буду затягивать своё вступительное слово. Мне кажется, что последнее время вопрос: государственные/негосударственные лоцманские организации приобрёл чересчур политическую окраску. Мне хотелось бы, чтобы в результате сегодняшней конференции мы перестали уделять такое повышенное внимание этому вопросу. Я считаю, что та борьба, которая ведется на страницах средств массовой информации (вот, там лоцман Росморпорта что-то сделал или лоцман не Росморпорта) – это совершенно неправильно. Я считаю, что все мы, (и не важно, как организовано в настоящее время лоцманское дело в каждом из портов) мы должны с вами определить, как сделать в ближайшем будущем так, чтобы и вы чувствовали себя комфортно, работая и выполняя ежедневно свои функции, и руководители Министерства транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федеральные службы были спокойны, что у нас в лоцманском деле в Российской Федерации всё хорошо.

Так я хотел бы завершить своё короткое вступительное слово. У нас с вами есть программа. Насколько я представляю, она роздана всем. Есть выступающие, но, когда мы готовили конференцию, к нам обращались и говорили, что от ФГУП «Росморпорт» много выступающих, а от частных лоцманских организаций мало. У нас с вами есть целый день. Мы не сумеем дать слово всем, кто желает. Поэтому хотите – после каждого доклада выступайте, хотите – приурочьте своё выступление к темам доклада, которые у нас предварительно определены. Я думаю, у нас не будет вопросов с тем, что кто-то не высказался или не довёл своё мнение до нашего с вами высокого собрания.

Позвольте перейти к повестке дня. Сергей Иванович Кондратьев сейчас исполняет обязанности руководителя агентства и не сумел прийти на нашу конференцию. У нас здесь сотрудники агентства. Я думаю, они тоже примут участие в обсуждении. Первое выступление предоставляется Виталию Владимировичу Ключеву, заместителю директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта.

Виталий Владимирович Ключев: Добрый день, уважаемые лоцманы (прежде всего), приглашённые участники собрания. Моё выступление планировалось из двух частей. Я начну с первого. Выполню поручение Министра транспорта Российской Федерации Игоря Евгеньевича Левитина, который знает об этой конференции. Он попросил меня передать вам наилучшие пожелания от него и успехов в проведении конференции. Он просил передать, что те мысли, те пожелания, те претензии критиков, что будут высказаны сегодня, будут ему доложены, и он обязательно их рассмотрит, и необходимые решения на уровне Министерства транспорта будут приняты.

В отношении конференции трудно что-то добавить к вступительному слову Андрея Васильевича. Единственное, у меня просьба к председательствующему - выполнить ту миссию, которая предполагалась на

этой конференции и, если будут выступления от лоцманов, всё-таки в большей степени услышать тех, кто, если не каждый день, то через день садится на лоцманский катер, на борт судна, осуществляет лоцманскую проводку и несёт ответственность, выполняя эту сложную функцию. Поэтому одна из основных идей (если не самая основная идея этой конференции) - всё-таки услышать этих людей, которые выполняют эту самую функцию, эти самые лоцманские проводки. Если есть какие-то приоритеты, то, пожалуйста, приоритет нужно отдать сегодня этим людям.

Ещё одна просьба к организаторам. Я понимаю, если будет резолюция, номера, какой-то итоговый документ. Его можно обсуждать, туда включать какие-то пожелания. У меня просьба: вне зависимости от того, что будет принято в качестве резолюции, зафиксировать всё, любого свойства пожелания, адресованные к Министерству транспорта, Федеральному агентству морского и речного транспорта, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта и иным органам государственной власти, прежде всего от лоцманов. Пожалуйста, зафиксируйте их и передайте в Министерство транспорта, чтобы мы могли, по крайней мере, их оценить и, если в этом есть необходимость, принять необходимые решения нормативного характера, законодательного характера, оперативные решения. Я думаю, что вы вполне в состоянии это сделать.

Учитывая это, я хочу присоединиться к Андрею Васильевичу с призывом высказать сегодня, по возможности, претензии, пожелания, рекомендации в части организации лоцманских проводок, собственно лоцманских проводков в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним.

Конференция задумывалась, прежде всего, как собрание лоцманов. Сложилось двойное чувство, когда я просмотрел список участников. Действительно, наконец-то есть достаточно приличное представительство людей, которых мы называем лоцманами, но, тем не менее, и среди выступающих, и, опять же, в списке участников остаётся засилье разного рода руководителей. Если одна из рекомендаций в проекте, который я видел, - организовать подобную конференцию ещё раз в 2013-ом году, и от имени Министерства транспорта, забегая вперёд, я бы поддержал эту идею вне зависимости от сегодняшних результатов. Получится ли «первый блин» «комом» или он получится нормальным, ровненьким, необходимо организовать подобную конференцию в будущем и постараться пригласить как можно больше специалистов, осуществляющих собственно эту самую трудовую деятельность.

Уважаемые коллеги, я с вашего позволения перейду к теме моего выступления. Я попробую осветить три аспекта, имеющих отношение, прямое или косвенное, к теме сегодняшней конференции. Первое – это наше понимание роли лоцманской деятельности, лоцманских проводок судов в общей системе обеспечения безопасности мореплавания, как с точки зрения международного права, так и в Российской Федерации.

Второй аспект, на котором бы я хотел остановиться, это организация лоцманской деятельности в Российской Федерации. Понимая, что от этого вопроса никуда не уйти, он, так или иначе будет возникать (я имею в виду организационно-правовую форму), мне бы очень этого хотелось, чтобы сегодня мы на этом не заостряли внимания. Какими бы жаркими не были дебаты сегодня, решения мы сегодня не найдём, понимая сложность вопроса. Услышать мнение мы готовы, но у меня просьба не фокусироваться только на этом вопросе. Конечно, его нужно затронуть, обсудить и свою позицию я выскажу.

Третий аспект, быть может, не имеет прямого отношения к ежедневной лоцманской деятельности, но, тем не менее, я хочу воспользоваться столь представительным собранием и рассказать о нормативно-правовой деятельности Министерства транспорта Российской Федерации в отношении морского и речного транспорта. Чем занимается Министерство, какие нормативно-правовые акты уже приняты за последние годы и, прежде всего, за последний год, и чем мы планируем в этом смысле заняться в 2012-м году.

Перехожу к первой части моего выступления. Уважаемые коллеги, лоцманская деятельность, лоцманские проводки судов - крайне важный элемент общей системы обеспечения безопасности мореплавания, но, как бы это не звучало (может быть, кому-то и неудобно), это не единственный элемент.

Система обеспечения безопасности мореплавания строится по многим аспектам. Это целая система, которая подразумевает и техническое состояние судна, и обеспечение технического состояния судна. В соответствии с международными нормами, в соответствии с законодательством Российской Федерации за состояние судна первую ответственность несёт его владелец или правильно говорить судовладелец – это лицо, которое на любом законном основании эксплуатирует судно и которое приняло на себя обязательство по безопасной эксплуатации судна. Я практически дословно процитировал то, о чём говорит 9 глава Конвенции СОЛАС – это глава, имеющая отношение к международному кодексу управления безопасностью. Вторым ответственным органом или лицом за безопасное состояние судна как объекта является государство флага этого судна. Государство флага – это то государство, в котором судно зарегистрировано. Государство может выполнить свою функцию самостоятельно либо поручить функцию наблюдения за состоянием судна, так называемым признанным организациям. В Российской Федерации таких организаций сегодня четыре: Российский морской регистр судоходства, германский LLOYD, «Бюро Веритас» и Российский речной регистр. Они не все одинаковые поручения имеют, но, в том или ином виде, эти четыре организации от нашего имени наблюдают за техническим состоянием судна. Для того чтобы эти органы в мире работали достаточно эффективно, создана и работает система государственного портового контроля. Судно, приходя в морской порт, является предметом контроля со стороны государства порта. И

государство порта имеет право в любой момент проверить техническое состояние судна на его, соответствие международным конвенциям.

Следующий аспект – это экипажи судов. 1 января 2012 года вступили в силу так называемые «Манильские поправки» к Конвенции о подготовке и дипломировании моряков, которая достаточно всеобъемлюще регулирует что такое экипаж судна, как он должен быть подготовлен. В Российской Федерации в части исполнения этих поправок уже подготовлено и находится в финальной стадии Положение о дипломировании моряков, или «членов экипажей морских судов». Мы ожидаем, что в течение месяца-двух это положение будет окончательно принято. Базируется оно, в том числе, на «Манильских поправках» Конвенции ПДНВ. И сегодня, и не только сегодня, на протяжении последнего времени, когда говорят об аварийности, то так называемый человеческий фактор выходит на первое место. И по разным оценкам от 80 до 90 аварий случается, так или иначе, потому, что люди не сработали, когда должны были сработать. В том числе и последние аварии, которые я могу привести, это и «Булгария», это и платформа «Кольская», это и спасённые люди рыболовного судна «Ирина»; 2-го числа мы занимались спасательной операцией, там, слава богу, обошлось без жертв. Везде, так или иначе, люди не выполнили свои функции, а, что ещё хуже, сознательно нарушили те требования, которые не только были, но и были известны тем людям, которые нарушают эти требования. В этом смысле, конечно, экипаж приобретает первостепенное значение, его квалификация, знания и так далее.

Следующий аспект обеспечения безопасности мореплавания – это береговая составляющая. Если на судне всё нормально, то следующий ответственный – это государство прибрежное и государство порта. Сегодня, в XXI веке, достаточно много береговых средств обеспечения безопасности. Это автоматические идентификационные системы (в том числе с береговым оборудованием), это и традиционная система управления движением судов с радиолокационным техническим базисом, это и новоявленная система дальней идентификации и слежения за судами (в английском: LRIT - Long-range Identification and Tracking System) и так далее. Сегодня мы имеем возможность технического слежения за местом положения судна практически в любой точке мирового океана. Сегодня мы на экране моего iPad можем проследить, где находится любое судно, зарегистрированное под государственным флагом Российской Федерации с самой худшей дискретностью до 6 часов, в зависимости от того, где судно находится. Это тоже элемент обеспечения безопасности мореплавания.

Перехожу к следующему. Порт - это концентрация судопотоков, где наиболее сложные гидрометеорологические условия. И вот теперь на сцену выходит лоцман и лоцманская деятельность. В соответствии с законодательством Российской Федерации, Кодексом торгового мореплавания Министерство транспорта является тем органом, который устанавливает районы обязательной лоцманской проводки. Я хочу обратить ваше внимание на

то, что эти районы устанавливаются исключительно исходя из навигационных и гидрометеорологических условий плавания в определённых районах. Не потому, что там выгодно или невыгодно осуществлять лоцманскую деятельность, не от того, что есть или нет в наличии лоцмана, а от того, что в этом районе капитану судна по тем или иным причинам самостоятельно пройти небезопасно, и нужен человек-советчик, который точно знает, как в этом районе управлять судном, исходя из двух аспектов: навигация и гидрометеорологические условия.

Недавние поправки в Кодекс торгового мореплавания изменили систему назначения районов обязательной лоцманской проводки. Раньше она была обособленная, и нужно было больше согласований. Сегодня районы лоцманской проводки назначаются в Обязательных постановлениях по морским портам Российской Федерации, в акваториях морских портов и на подходах к ним. В этих акваториях, конечно, должны быть обеспечены квалифицированные лоцманские проводки судов.

Я ещё хочу подчеркнуть один аспект, что в соответствии с тем же Кодексом торгового мореплавания плавание судов в районе обязательной лоцманской проводки без лоцмана на борту запрещено. Такое действие является административным правонарушением и неделю назад Совет Федерации одобрил закон о внесении изменений в Кодекс об административных правонарушениях, вводящих административную ответственность в виде штрафов и иных действий, вплоть до лишения права управления судном (за несколько административных правонарушений), в том числе, за плавание судна в районе обязательной лоцманской проводки без лоцмана и за непредставление лоцману достоверной информации или предоставление недостоверной информации при осуществлении лоцманской проводки.

В этих же районах, как я уже сказал, в Российской Федерации достаточно активны и практически во всех акваториях, где осуществляется интенсивное судоходство, созданы береговые системы обеспечения безопасности мореплавания. Я ранее забыл упомянуть ещё и систему связи обеспечения при бедствии, ГМССБ. Все акватории интенсивного судоходства перекрыты, во-первых, ГМССБ, во-вторых, береговыми системами управления движениями судов, как на основе радиолокационной информации, так и на основе информации, получаемой от автоматических идентификационных систем. И в комплексе с техническими береговыми средствами лоцманская проводка в нашем понимании должна обеспечить безопасное плавание судна на подходах к морскому порту и внутри него.

Резюмируя эту часть, уважаемые коллеги, я хочу сказать следующее, что мы рассматриваем вопросы обеспечения безопасности мореплавания в системе, в комплексе. Это взаимодействие многих элементов, и одним из таких элементов является лоцманская проводка судна в районе обязательной лоцманской проводки. И только во взаимодействии с иными средствами

обеспечения безопасности мы можем достичь поставленной задачи – безопасное плавание судна в морской порт и из морского порта. Мы не рассматриваем лоцманскую деятельность как самостоятельную деятельность, которая существует сама по себе. Более того, при назначении районов обязательной лоцманской проводки безусловно принимается во внимание и обеспеченность района, береговыми средствами обеспечения безопасности мореплавания. И если на взгляд экспертов недостаточно только систем управления движением судов или иных средств, тогда в дополнение ко всему этому комплексу назначается район обязательной лоцманской проводки, где человек с достаточной профессиональной подготовкой, со знанием района проводки обеспечит надлежащее управление судна, чтобы оно не совершило аварии.

Вторая часть - собственно лоцманская деятельность. Уважаемые коллеги, как сказал Андрей Васильевич, этот вопрос очень сильно политизирован. Мало того, я хочу сказать, что вокруг него много спекуляций, и хотелось бы от них уйти. Позиция Министерства достаточно проста и базируется она примерно на том, что я уже сказал. Первое: когда обсуждается вообще лоцманская деятельность, никто не говорит о районах, в которых лоцманская проводка не объявлена обязательной. Я не припомню случая или они крайне редкие, когда капитан судна, судовладелец просит помощи в судовождении в районах, которые сложные в навигационном и гидрометеорологическом смысле, но там нет обязательной лоцманской проводки, и тогда в подавляющем большинстве случаев, если не всегда, судовладелец и капитан судна справляются с задачей управления судном самостоятельно. Речь идёт только о районах обязательной лоцманской проводки. Это первое. Второй момент: если район обязательной лоцманской проводки установлен, а установлен он государством, от имени государства Министерством транспорта в силу закона, то государство должно обеспечить:

а) наличие соответствующего лоцмана, поскольку, в районе обязательной лоцманской проводки плавание без лоцмана просто запрещено и за это есть административная ответственность вплоть до лишения капитана судна права управления судном;

б) доступность для судна этого самого лоцмана.

Если мы назначили район обязательной лоцманской проводки, это наша задача обеспечить там наличие лоцмана. Как только эта задача решена: есть район (он назначается, ещё раз подчеркну, исключительно исходя из объективных показаний - гидрометеорология и навигация), есть лоцман, который может обеспечить плавание судна - проблемы не существует. Никаких других исходных позиций у Министерства транспорта нет. Сложность вопроса заключается в том, что есть такие морские порты, где в навигационном смысле плавание сложное, гидрометеорология сложная, и берегового обеспечения в виде СУДС, АИС и ещё каких-то средств просто нет. И там, в силу экономических или иных причин, создать и содержать такие средства

невозможно. Следовательно, исходя из этой логики, должен быть назначен район обязательной лоцманской проводки. Но судозаходов там настолько мало и суда настолько маленькие, грузопотоки настолько незначительные, что обеспечить непрерывное нахождение лоцманской службы в таких морских портах экономически выгодно невозможно. Поэтому вопрос остаётся нерешённым. Район обязательной лоцманской проводки установить нужно, иначе судно безопасно не войдёт, но содержать там лоцманскую службу (отдельную или как хотите) экономически нецелесообразно и невозможно. Эту задачу, как ребус, надо решить.

В нашем понимании решение вопроса заключается в том, что в Российской Федерации должна быть создана единая лоцманская служба. В каком виде она будет создана – это не принципиально, это не самый главный вопрос, но такая единая лоцманская служба должна быть создана, чтобы обеспечить выполнение обязательств государства (я подчёркиваю: *обязательств* государства) по доступности лоцмана во всех районах обязательной лоцманской проводки для любого судна. Если эта задача так или иначе решена, у Министерства транспорта больше вопросов нет.

Безусловно, дальше развиваются следующие аспекты, о которых необходимо говорить. Лоцман, осуществляющий проводку в том или ином районе, должен быть квалифицированным специалистом. Он должен пройти соответствующую подготовку, он должен формально получить соответствующие документы, удостоверение на право лоцманской проводки и осуществлять лоцманские проводки в соответствии с обстановкой в этой акватории. С этой целью в своё время издан приказ № 112 «Об утверждении Положения о морских лоцманах Российской Федерации». Он достаточно большой. Приказ какое-то время уже поработал. Мы понимаем, что документ не совершенен и если бы, пользуясь случаем, сегодня мы услышали предложения по его корректуре (уже есть предложения, мы готовим пакет изменений в 112-й приказ), мы будем признательны за такие конструктивные предложения, особенно для того, чтобы правильно обеспечить лоцманские проводки. Этот приказ предназначен и, прежде всего, нацелен на унификацию лоцманской проводки, на то, чтобы урегулировать взаимоотношения всех причастных сторон в этом деле. Это лоцман как ключевая фигура в этой деятельности, это лоцманская организация как второстепенная часть, обеспечивающая деятельность лоцмана, это капитан морского порта, который формально признаёт лоцмана, способного осуществлять лоцманскую проводку в конкретном районе, это надзорные органы, которые проверяют, чтобы лоцманские проводки осуществлялись в соответствии с законодательством Российской Федерации и это капитан судна, который является потребителем услуг при осуществлении лоцманских проводок в морских портах Российской Федерации.

Говоря о ситуации с организационно-правовой формой, я не могу не затронуть вопрос о трактовке разного рода документов. Уважаемые коллеги,

наши (не хочу этого говорить) соперники, противники, оппоненты, партнёры или те, кто связан с этим вопросом, зачастую приводят аргументы, что когда-то (а конкретно в 2004 году) состоялся Верховный суд, который признал часть статьи 87 неконституционной, и дальше утверждают, что Конституционный суд сказал, что частная лоцманская деятельность в Российской Федерации должна быть. Уважаемые коллеги, это лукавство. Ничего подобного Конституционный суд не говорил. Если внимательно прочитать мотивировочную часть, то Заключение Конституционного суда заключается в следующем: если государство разрешило, так или иначе, деятельность как государственных, так и негосударственных организаций в любой сфере человеческой деятельности, то тогда должны быть обеспечены равные условия доступа на рынок таких услуг.

Я вернусь к началу моей фразы: *если государство это установило*. Сегодня государство в Кодексе торгового мореплавания установило, что могут быть как государственные лоцманские службы, так и негосударственные, и, исходя из решения Конституционного суда, доступ к услугам должен быть равным для всех – государственная ли это лоцманская служба или негосударственная. Но если государство установит, что это только его функция, то тогда вопрос решается совершенно иначе. Это дело государства устанавливать в различных сферах деятельности возможность или невозможность рыночных отношений. Вот в этом суть Конституционного суда. Всё остальное – это трактовки и лукавство.

Далее во исполнение такого решения были предприняты попытки урегулировать статью 87.2 путём разного рода ограничений, но они как раз не вписывались в подобное решение. Один из законопроектов поступил на рассмотрение в Государственную Думу, а оттуда в соответствии с процедурами (ничего там особенного не было) он поступил в администрацию президента, и оттуда вернулось заключение, смысл которого тот же самый, что и решение Конституционного суда: если есть участники рынка – государственные или негосударственные, – то тогда равный доступ, и никаких ограничений. В то время это была попытка в статье 87.2 оговорить какие-то критерии ограничения при установлении морских портов, где только государственные организации осуществляют лоцманскую проводку судов. Смысл, если прочитать внимательно мотивировочную часть Заключения президента заключается в том же самом: если установлена возможность и тех, и других, то тогда условия должны быть равные во всём. Если же не установлена или если государство через законодательство считает, что это только государственная функция, тогда это должно быть организовано в виде государственной функции, и тогда никаких вопросов не возникает. Я бы хотел, чтобы мы не манипулировали этими решениями. Ничего противозаконного ни в той, ни в другой форме нет.

Но это не предмет спора, и я бы призвал следующих выступающих не фокусироваться на этом ещё раз. Это позиция, которую мне поручило высказать руководство, это не моя личная позиция. У нас задача простая – во

всех районах обязательной лоцманской проводки мы должны гарантировать себе и потребителю этой услуги, что лоцман там есть. И если мы говорим, что есть рынок, то рынок должен быть везде: и в Приморске, и в Козьмино, и в Пригородном, – но не в том виде, в каком он сегодня существует. Рынок так рынок.

Уважаемые коллеги, я перейду к третьей части моего выступления. Как я говорил, это результаты работы по нормативно-правовому урегулированию и законопроектной деятельности в области морского и речного транспорта и планы на будущее. Я извиняюсь заранее, может, какие-то аспекты будут не напрямую касаться этой аудитории, но я думаю, они будут интересны. В 2011 году в Министерстве транспорта мы проводили работу более чем над 250 нормативно-правовыми актами, 241 из которых были подготовлены Министерством. Мы были инициаторами этих документов. Остальные – это документы, которые напрямую касались нашей морской и речной деятельности, но были подготовлены иными федеральными органами исполнительной власти, депутатами либо администрацией президента и вносились на так или иначе рассмотрение. За прошлый год принято 107 нормативно-правовых актов, подготовленных по нашей инициативе, и подписано 5 международных соглашений. То есть, уровень достаточно впечатляющий и, если при этом сказать, что Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта насчитывает чуть более 40 человек в своём составе, то на каждого работника, включая секретарей, обеспечивающий персонал и так далее, приходится более 3-4 нормативно-правовых актов. Какие это нормативные акты? 6 Федеральных законов. О некоторых я уже упомянул, в частности, это достаточно объёмные поправки в Кодекс торгового мореплавания, это знаменитый Закон № 305 «О мерах по государственной поддержке российского судостроения и судоходства», я думаю, очень знаковый законопроект, если не сказать, что революционный для Российского флага. Сегодня этим законом созданы экономические условия для регистрации судов под государственным флагом Российской Федерации в Российском международном реестре судов, схожие с флагами открытых реестров Панамы, Либерии. Платежи в государство будут примерно такими же, включая налоги на зарплату экипажа.

Таким образом, мы полагаем, что мы, как государство флага, сегодня конкурентоспособны с другими государствами. Мы открыты для регистрации судов под флагом на очень недискриминационной основе с точки зрения экономики. Но при этом Российский флаг не является открытым. Это ключевая вещь, и на этом мы остаёмся пока. Не знаю, что там, в будущем, будет. По сравнению с удобными флагами, то есть наш флаг не стал удобным. Для того чтоб зарегистрироваться под государственным флагом Российской Федерации необходимо быть резидентом Российской Федерации. Только судовладелец-резидент может регистрироваться под государственным флагом. Существенно упрощена процедура регистрации. Сегодня любые регистрационные действия

осуществляются капитаном морского порта в 3-х-дневный срок. Небывалая скорость! Я не уверен, что везде на местах это работает, и если есть такая информация, что где-то работает плохо, то мы готовы рассмотреть это. В целом – работает. Есть ещё шероховатости, но мы в 10 раз сократили срок регистрационных действий капитанов морских портов. Я не буду перечислять все преференции, может быть, не совсем та аудитория, которые получает судно, построенное на российской верфи и зарегистрированное в Российском международном реестре судов. Поверьте мне, впечатляющие преференции с точки зрения налогового законодательства и трудового законодательства получают такие судна. Наша задача – судно построено в России и работает под российским флагом, тогда получаешь полный пакет налоговых и прочих льгот.

Реплика из зала: На лоцманские суда это распространяется?

КЛЮЕВ В.В.: Судно, которое построено в Российской Федерации, и дальше, не зависимо от того, какой деятельностью оно занимается, может быть зарегистрировано в Российском международном реестре судов. Может быть, там часть льгот относится к международным рейсам, но лоцманское судно может быть зарегистрировано в Российском международном реестре судов с соответствующими льготами, в том числе и для экипажей судов, и для социальных и прочих выплат.

Следующий законопроект, о котором я хотел бы сказать, это статья № 87. Она приобрела первоначальный вид и повторяю ещё раз: я хочу, чтобы этим не спекулировали. Давно висящий законопроект в Государственной Думе. Он несколько лет там провисел, несколько попыток было как-то там трактовать статью № 87.2, но они к успеху не привели, и поэтому просто восстановили статус-кво - выполнили решение Конституционного суда. Не более того. Сегодня статьи № 87.2. Вся поправка в 87 статью – это удалить пункт № 2 этой статьи. Ничего больше решено не было и не нужно говорить о том, что раз законодатель принял такое решение, то он сказал, что частным лоцманам быть. Нигде таких фраз не было, в том числе при рассмотрении этого законопроекта, когда он был ещё законопроектом. Поэтому, просьба, на этом не спекулировать.

Достаточно серьёзный законопроект касается больше речной составляющей. Внутренние водные пути Российской Федерации сегодня открыты для захода иностранных судов. Но не в полной мере. Это не надо воспринимать так, будто «все флаги в гости к нам». Эта фраза касается только прогулочных судов. Для них действительно «все флаги в гости к нам» без всяких ограничений. Естественно, визовые, пограничные и прочие формальности нужно выполнять, нужно плавать по внутренним водным путям, следуя правилам плавания, но ограничений никаких по этому поводу нет. Для коммерческого судоходства ограничения есть, оно может осуществляться только на основе двусторонних соглашений между Российской Федерацией,

как государством, в котором этот план осуществляется, и государством флага судна, которое собирается зайти, либо по разовому разрешению Правительства, как это было и раньше.

Существенным образом в Кодексе торгового мореплавания перестроена система. Это 4-й параграф, который касается классификации свидетельств судов, атавизмы, остававшиеся с прошлых лет, технический надзор. Никто с прошлых лет так и не объяснил, что это такое. Сегодня в области классификации освидетельствования всё названо своими именами так, как это трактуется в международных конвенциях. Есть классификация судна, ему выдаётся классификационное свидетельство, и есть освидетельствование на соответствие международным конвенциям. И всё в деталях там расписано. Подтверждена возможность освидетельствования судов, находящихся в Российском международном реестре судов, иностранными квалификационными обществами. Им Минтранс выдаёт поручения. Сегодня выдано 2 поручения иностранным обществам: это германский LLOYD и «Бюро Веритас». Есть ещё несколько заявок, мы их рассматриваем. В частности, «Дет Норске Веритас», корейцы очень хотят получить от нас поручение, английский LLOYD не согласен с тем, что мы на него навешиваем неограниченную ответственность за его неправильные действия, хочет ограничить свою ответственность, и так далее.

За прошлый год принято 30 приказов Министерства транспорта, которые являются нормативно-правовыми актами, зарегистрированными в Минюсте. Они являются нормой права, обязательной для исполнения всеми участниками рынка. Из этих приказов часть напрямую относится к вам – это установление районов обязательной лоцманской проводки. До 1 июля прошлого года это делалось отдельными актами. Мы издавали отдельный приказ Минтранса по установлению районов обязательной и необязательной лоцманской проводки. С 1 июля отдельные акты перестали издаваться, а район обязательной лоцманской проводки и район необязательной лоцманской проводки, категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки – всё указывается в обязательных постановлениях по морским портам. За прошлый год нами издано 5 приказов Минтранса об утверждении Обязательных постановлений по морским портам. Прошлый год был достаточно сложным в этом вопросе. Мы нарабатывали, что из себя должен представлять вот этот документ, который называется Обязательные постановления. Издавать его в том виде, как это было раньше, невозможно, поскольку раньше он не был нормативно-правовым актом, а теперь он в силу Закона «О морских портах» стал таковым, поэтому обкатывался скелет, прототип такого акта, пять их принято. Дальше мы ожидаем, что за 2012 год мы завершим, если не на 100 %, то близко к этому, издание Обязательных постановлений по морским портам, включая вопросы организации лоцманской проводки в соответствующих морских портах и на подходах к ним.

Последним нашим действием в 2011 году это были Обязательные постановления по морскому порту Санкт-Петербург. Такой документ издан, Минюстом зарегистрирован, и есть небольшая задержка с его опубликованием в официальной печати, но мы ожидаем, что это вот-вот случится. Тем не менее, документ уже есть.

В Государственной Думе в прошлом году приняты в первом чтении ещё 2 интересных законопроекта – это законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты в отношении Северного морского пути». Очень много дебатов ведётся сегодня: что такое Северный морской путь, как там регулировать плавание, чаще всего возникает финансовый вопрос (кому, за что платить, за ледоколы, не за ледоколы), что такое администрация Северного морского пути, какие у неё функции и так далее. За февраль-март мы планируем довести этот законопроект до второго чтения, чтобы к сезону плавания 2012 года, по Северному морскому пути мы уже имели хорошее нормативное регулирование в этом регионе. В том числе вопрос возникает и лоцманский: что собой представляет человек, который находится на судне во время плавания по Севморпути: он лоцман? Он ледовый советчик? Кто он такой? Какие у него функции должны быть? Какие должны быть права и обязанности? Сегодня этот вопрос ни на международном уровне, ни в национальном законодательстве не урегулирован. Надо ли вводить обязательную лоцманскую или ледовую проводку в этой акватории, или это делать не нужно? Если нужно, то в каком случае? И так далее. Это вопрос тоже в стадии обсуждения.

Ещё один законопроект, который, отчасти, может вас заинтересовать – это законопроект о введении понятия «маломерное судно». Сегодня, вы знаете, этот вопрос не очень чётко урегулирован. В законопроекте, который рассматривается в Госдуме, это понятие будет выглядеть следующим образом, если законодатель примет. Это судно, которое меньше 20 метров и которое перевозит не более 12 человек на борту, тогда это судно маломерное. Но это не означает, что все суда ушли под ГИМС, дальше маломерные суда поделятся по принадлежности. Те, которые занимаются любой коммерческой деятельностью, они попадают в сферу (условно) Минтранса, это регистр один или другой, и регистрация в Администрации речного бассейна, либо у капитана морского порта со всеми вытекающими. А если это судно не используется для коммерческой деятельности, но является прогулочным, то тогда это ГИМС, МЧС, как это было раньше.

Уважаемые коллеги, я, пожалуй, на этом завершу своё выступление. Ещё раз хочу пожелать успехов этой конференции. Забегая вперёд, если такие конференции будут проводиться периодически, мы поддержим это начинание и подтвердим готовность услышать критику, рекомендации и пожелания, чтобы учесть это как в повседневной, так и в законотворческой деятельности. Спасибо!

Лаврищев А.В.: Спасибо, Виталий Владимирович. Давайте обсудим? Мы вопросы будем задавать сразу после таких докладов или потом?

Дмитрий Витальевич Святков, старший лоцман, лоцман 1 категории 1 группы: К этому хотелось бы.

Лаврищев А.В.: К этому хотелось бы? Давайте, тогда переходим к вопросам. Пожалуйста. Давайте представляться будем.

Святков Д.С.: Вы про Обязательные постановления говорили. У меня такой вопрос. Вы кого-нибудь из лоцманов привлекали? Нас там, по большому счету, касаются не больше двух пунктов, непосредственно наши проблемы. Кто-нибудь из лоцманов участвовал в выработке этих пунктов, касательно правил движения, ограничений? На мой взгляд, надуманы очень ограничения. Есть вещи, которые недоработаны, непрофессионально сделаны, что касается именно правил проводки.

КЛЮЕВ В.В.: Спасибо. Я слышу реплику: «Капитану порта этот вопрос нужно задавать». Наверное, капитану порта этот вопрос задавать не нужно. Система подготовки нормативно-правовых актов в Министерстве достаточно давно открытая. Любой проект нормативно-правового акта публикуется заранее на сайте Министерства транспорта Российской Федерации. Есть официальный сайт Минтранса: www.mintrans.ru, и там все проекты нормативных актов публикуются. Мы принимаем любые комментарии, замечания и мы их рассматриваем.

В отношении Обязательных постановлений есть распоряжение заместителя министра транспорта Российской Федерации Виктора Александровича Олерского о порядке разработки таких проектов Обязательных постановлений. Обязательные постановления первоначально разрабатываются капитаном морского порта под руководством Федерального агентства морского и речного транспорта, и должны быть не согласованы (нет такой формальной процедуры), но разосланы всем участникам в морском порту. Я точно знаю, что стивидоры, военные моряки, ФГУП «Росморпорт», бункеровщики, многие участники деятельности в морском порту Санкт-Петербург получали заранее этот документ. Я могу уточнить, куда направлялось ещё, просто не готов сказать конкретно. В Санкт-Петербург, в 60 с лишним портов, я все не помню, но у меня такая задача есть. В том числе и общественные организации, те, с которыми у нас есть формальные взаимоотношения – это СОРОСС, АСК, Союз Российских бункеровщиков. Мы проводим совещания по публичному обсуждению каждого Обязательного постановления. Мы приглашаем всех желающих принять участие. Это не означает, что, издав Обязательные постановления, на этом вопрос закрыт. Министерство транспорта является тем

органом, который утверждает такие Обязательные постановления и поправки к ним, если есть такая необходимость. Этот документ утверждён.

На счёт профессионализма: я бы не стал так открыто заявлять, потому что его писали профессионалы. На ваш взгляд, они непрофессионально написали, а они скажут, что ваше предложение непрофессионально. Давайте не будем спорить. Если у вас есть конкретные конструктивные предложения даже к этому изданному акту, мы готовы рассмотреть, направьте их к нам.

Святов Д.С.: Даже лоцмана ФГУП «Росморпорт» там не участвовали!

КЛЮЕВ В.В.: «Росморпорт» участвовал в этом обсуждении. Если есть предложения, мы готовы рассмотреть. Никакой проблемы здесь нет. Но я хочу обратиться, пользуясь моментом. Уважаемые коллеги, я понимаю, что сложно всё отслеживать, но если вы интересуетесь вопросом по поводу Обязательных постановлений, то есть два источника – капитан морского порта действительно курирует эту работу, попросите у него. Если не дал, то попросите Федеральное агентство морского и речного транспорта. Здесь представители есть. Заместителя руководителя управления я видел, и советника руководителя. Не получилось – обратитесь к нам. Я вам отошлю этот проект. Никаких проблем нет. У нас открытый совершенно проект. Второй источник – это вебсайт Минтранса. Сложно отслеживать, там много документов, но, тем не менее, если вы интересуетесь, отслеживайте это. Мы готовы выслушать все мнения.

Лаврищев А.В.: Да, пожалуйста.

Малышев Александр Георгиевич, заместитель генерального директора ООО «СПб-Лоцман»: Нас тоже очень волнует то, что и Обязательных постановлениях по морскому порту Санкт-Петербург вообще исчезла глава, которая посвящена вообще лоцманскому обслуживанию. То есть такого понятия, как деление лоцманов на категории в настоящее время нет, оно отсутствует.

Лаврищев А.В.: Разве это предмет нашего собрания?

Малышев А.Г.: По поводу безопасности. Вы сказали, что признанные организации занимаются безопасностью - это Российский морской регистр судоходства, Российский речной регистр, потом германский LLOYD и «Бюро Веритас». Я хочу обратить внимание (коллеги меня могут поправить), что германский LLOYD и «Бюро Веритас» - это частные компании.

Реплика: А какая разница?

Малышев А.Г.: Никто не подвергает сомнению тот общепризнанный в мировой индустрии факт, что они работают небезопасно.

Реплика: Зачем занижать лоцманов?

Клюев В.В.: Я вопрос бы Ваш выслушал. и на него бы ответил, а потом, если председательствующий позволит, Вы выступите.

Малышев А.Г.: Да. Вы говорите, что безопасность – она обеспечивается с помощью АИС и Long-range Identification and Tracking System. Как действующий капитан, эти системы они призваны для обеспечения *security*, но не *safety*.

Реплика: Как?

Малышев А.Г.: В русском языке «безопасность» - она и *safety*, и *security*. Так вот у иностранцев, и вообще в международном морском ведомстве, АИС и LRIT для *security*. Вы же, наоборот, подменяете это понятие, что это безопасность. Даже допуская, что существует законопроект о внесении изменений, поправок, утверждении процедуры без лоцманской проводки судна с помощью технических средств.

Лаврищев А.В.: Может, Вы выступите потом и расскажете своё видение. Я думаю, не к Виталию Владимировичу вопрос.

КЛЮЕВ В.В.: Я три вопроса услышал, я на них отвечу, если позволите. Первое: по поводу Обязательных постановлений, главы по лоцманам. Уважаемые коллеги, я хочу подчеркнуть, что Министерство транспорта издаёт свои нормативные акты во исполнение федеральных законов, постановлений правительства, конституционных законов, Конституции и так далее. Самостоятельно породить норму права, которая противоречит и дополняет законы, Минтранс не имеет права. Мы низший орган нормативно-правового урегулирования. Всё, что мы написали в Обязательных постановлениях, нам приписано Федеральным законом «О морских портах». Там не предусматривается отдельной главы по лоцманам и «скелет» Обязательных постановлений написан в этом законе. Так законодатель установил, и выскочить мы из этого не имеем права. Я не скажу, что из Обязательных постановлений всё, что касается лоцманов, ушло. Неправда. Вопрос о лоцманской проводке в Обязательных постановлениях есть. Если они урегулированы, на ваш взгляд, не так как это нужно я готов рассмотреть ваше предложение, даже с учётом того, что этот акт уже принят. Отдельной главы там не должно быть.

«Негосударственные лоцманы небезопасны» - я этого не сказал. Вы можете поднять стенограмму, если она ведётся, или запись. Я этого не говорил, и никакой связи с частностью или нечастностью лоцманов я не выстраивал в своём выступлении, поэтому ко мне этот вопрос, наверное, не по адресу. По поводу АИС и LRIT я не хочу спорить, но обе системы введены 5-й главой Конвенции СОЛОС, которая называется *safety* в английском варианте и никакого отношения к *security* не имеет. В Международной морской ассоциации дебаты по этому поводу были достаточно большие. Я лично принимал в них участие и в составе Российской Федерации, и возглавляя делегацию Российской Федерации. Так вот, и АИС, и LRIT в результате этой системы обеспечивают безопасность, в смысле *safety*. В том числе эта система, как второстепенная, используется и в вопросах *security*, хотя вначале американцы вносили LRIT, АИС нет, а LRIT вносили, как элемент *security*, но в результате это, всё-таки, *safety*. Это 5-я глава Конвенции SOLAS.

Лаврищев А.В.: Сейчас, секундочку, у нас вот слева. Да, пожалуйста.

Крашенинников Олег Викторович, Председатель Общественного совета при Северо-Западном территориальном управлении Росграницы Российской Федерации: Господин Ключев, у меня вопрос. Если у нас лоцманская услуга является частью морской безопасности, то морская безопасность является подсистемой системы безопасности транспортной услуги. Вам известна цифра конкретная для безопасности транспортной услуги по Европе? Цифра.

КЛЮЕВ В.В.: Я не понял. Цифра чего?

Крашенинников О. В.: Я Вам могу назвать: 10^{-7} . Очевидно, Вы даже не понимаете, о чём я говорю, что означает эта цифра, значит, Вы не можете сказать, какая цифра безопасности транспортной услуги будет для России. Значит, в любом случае, Минтранс не может обосновать эту цифру. То есть говорить о частной безопасности...

КЛЮЕВ В.В.: Можно вопрос задать?

Крашенинников О. В.: Секундочку, дайте мне сказать. Говорить о безопасности лоцманской услуги в отрыве от безопасности транспортной услуги как таковой, это всё равно, что решать частную проблему, не подходя к решению общей проблемы.

Реплика из зала: Непонятно!

Крашенинников О. В.: То есть здесь надо рассматривать в комплексе. Для того чтобы рассматривать в комплексе, должны быть описаны процессы. За время своего существования (это примерно 20 лет) Минтранс так и не удосужился создать ни одной процессной модели. Вы говорите, что Вы меняете законодательство на основе экспертной оценки. Господин Клюев, рейтинг Ваших экспертов? Если не описан процесс, то возникает сомнение в том, что привлечены именно нужные эксперты. Вот о чём разговор. Процедура не соблюдается. То есть мы фактически меняем законодательство на основе «хочу/не хочу» отдельных чиновников. Как это происходит в мировой практике? Вначале описывается процесс...

Лаврищев А.В.: Уважаемые, давайте мы всё-таки... Мы с вами договорились - у нас есть целый день. Виталий Владимирович!

Крашенинников О. В.: Понятно, ответа нет.

Реплика из зала: А вопроса не было.

Другая реплика из зала: Почему нет? Есть!

Третья реплика из зала: Нет вопроса - нет ответа. О чём разговор?

Четвертая реплика: Вопросы нет. Чего?

Лаврищев А.В.: Уважаемые, давайте корректно себя вести. Мы договорились, что вопрос излишне политизирован. Мне кажется, что это пример политизации. Мы не говорим сейчас о способах подготовки государственных решений. Не нравится вам, как готовятся государственные решения – это не к Клюеву. У Клюева есть свои процедуры. Я, как человек долго отработавший в Минтрансе, могу сказать, что эти процедуры в нынешней конфигурации Минтранса гораздо более публичны, гораздо более открыты и гораздо более адекватные, нежели они были раньше. И вот те примеры, на которые в 2011-м году по морской части были приняты, вы себе не представляете, чего они стоили, и что они будут значить для Минтранса. Вот вы сейчас говорите обобщённо, какая-то транспортная, какие-то минус седьмые, минус восьмые. Нам тяжело: вы специалист, мы не специалисты в «минус седьмых». Но здесь собрались люди, которые готовы и хотят обсудить нынешнее состояние и будущее лоцманской деятельности. Нам хотелось бы сначала понимать то, что вы сказали, оно к нам относится? У нас более приземленные вещи есть.

Реплика: Более важные вещи есть. Зачем время тратить-то?

Крашенинников О. В.: Относится напрямую. Господин Лаврищев, возможно, процедуры улучшились по сравнению с тем, что было 10-15 лет назад, но они настолько далеки от передовых мировых стандартов...

Лаврищев А.В.: Это разве только в Минтрансе? Давайте мы вас сейчас в новый комитет Госдумы по транспорту...Давайте мы вас туда...

Крашенинников О. В.: Обязательно, обязательно эти вопросы будут подняты и перед Госдумой, смею Вас уверить.

Лаврищев А.В.: Спасибо. Ещё вопрос? Вот там было. Да, Вы, по-моему.

Реплика: Сейчас опять галиматья будет на полчаса.

Лаврищев А.В.: У меня, всё-таки, просьба. Давайте мы будем более корректны. Я считаю, что если мы сейчас начнём пикироваться, мы добьёмся гораздо меньших результатов, нежели если мы разумно обсудим то, что хотели обсудить и друг другу сказать в глаза, коль мы приехали со всей страны в Москву. Давайте этой возможностью воспользуемся. Пожалуйста.

Смирнов Алексей Георгиевич, ООО «СПб-Лоцман», Санкт-Петербург: Уважаемый Виталий Владимирович! К Вам вопрос, как руководителю рабочей группы. Вы присутствовали на встрече с министром, и там я Вам сказал, что Вы рассказали половину правды в адрес лоцманского дела. Вторая половина правды состоит ... вот мой вопрос в чём. На встрече с министром 9 сентября 2009 года было поручено Олерскому сформировать рабочую группу и приступить к работе. 20 декабря 2009 года мы это сделали. Предоставили документы. Ответа мы не получили на протяжении многих месяцев. Вынуждены были в результате в газете «Морская Россия» опубликовать, и это было направлено в адрес господина Лаврищева. Проект документов, регламентирующих создание и работу саморегулируемых организаций, состоящий из 7-ми пунктов. Я поясню просто присутствующим о чём речь. Поэтому, вопрос: ознакомились ли Вы с этими документами, как и обещали, на 2й конференции лоцманов, Спасибо.

КЛЮЕВ В.В.: Уважаемые коллеги, я Алексею Георгиевичу благодарен за то, что он напомнил мне очень важную вещь, и я в своём выступлении её не упомянул. Действительно, по указанию министра транспорта Российской Федерации Игоря Евгеньевича Левитина, мне поручено создать рабочую группу, которая будет заниматься вопросами лоцманской деятельности в Российской Федерации. Такая рабочая группа создана, проведено первое установочное совещание, определён круг вопросов, которыми эта рабочая группа должна заниматься. На мой взгляд, состоялся достаточно

конструктивный диалог, по крайней мере, на первом заседании. Следующее заседание мы наметили на начало февраля, и мы в скорости его проведём. В этой рабочей группе, на мой взгляд, (то, о чём я в самом начале своего выступления говорил) присутствуют руководители разного свойства, включая и меня, но лоцманов там, если 10 % наберётся... И мы опять там услышим мнение того, кто рулит процессом в своём понимании, а не того, кто этот процесс исполняет ежедневно. Мы предложили и ФГУП «Росморпорт», и тем, кто представляет структуры, не входящие в ВГУП «Росморпорт» (имеются в виду лоцманские структуры) всё-таки посмотреть и предложить лоцманов в эту рабочую группу, чтобы мы в ней, в этой рабочей группе услышали этих людей без давления руководителей, что принципиально важно.

В отношении саморегулируемых организаций: правда, не правда – у каждого своя правда. Я высказал министру, что я думаю в присутствии коллег, а не за их спиной, как это некоторые делают (за моей спиной высказывают то, чего я не говорил). В результате министр принял решение создать эту рабочую группу, которая вопросами займётся. По поводу саморегулирования: это не правда, что они ответили. Эти документы были рассмотрены. Вопрос саморегулируемой организации подробно рассматривался. Те проблемы, о которых я рассказал в своём выступлении (не буду повторяться), предложенная схема не решает. Может быть, сегодня услышим. Я не знаю. Предложенная схема не решает тех двух проблем, о которых я говорил, а это принципиально важно.

Лаврищев А.В.: Пожалуйста, да.

Бабкин Андрей Владимирович, Ростов-на-Дону, лоцман 2 категории: Тут прозвучала фраза, что невозможно наладить лоцманское обеспечение в малых портах, в которые редко заходят суда. Как бывший капитан, и здесь действующие капитаны меня поймут сразу. Можно прибегнуть к мировой практике. Порты Ливана, порты Турции, порты Греции, где суда заходят одно в неделю, там есть человек, который уполномочен капитаном. Пример наглядный: порт Селато в Ливане. Там один причал в горах, его с моря даже и не увидишь. Приходишь в Бейрут, отрабатывают власти, говорят координаты, куда выйти, 4 часа перехода, выезжает человек на моторной лодке, показывает бумагу, что он уполномочен капитаном порта, заводит судно, согласовывается схема. Всё, человек ставит. Он там живёт и работает. У нас очень много административных барьеров к такому подходу. Если у нас будет гибкая система подхода к этим портам и причалам, у нас этот вопрос решаем. В каждом таком порту и на причале найдётся такой человек, который 15 лет там работает и он знает этот причал лучше любого капитана. Поэтому в этом проблемы абсолютно нет, просто мешают административные барьеры. Если этот человек придёт к капитану порта, у него сразу спросят направление от лоцманской компании, стажировку, 10 сертификатов, обучение по программе и я не знаю,

что. Это не единственный порт. В Турции, ещё будучи третьим помощником, нас приезжал ставить начальник таможенной службы потому, что только он один знал английский язык. В Греции дедушка, 73 года, он единственный моряк в этом порту, потому капитан порта прислал его, чтобы поставить судно. Он тоже приехал на моторной лодке. На моторном катере, который имеет документ регистра.

Реплика: Он не поставит, он показал только, где причал находится.

Бабкин А. В. : В этих портах нужен гибкий подход.

Реплика: Нормально, нормально.

Клюев В.В.: Спасибо за выступление. Наверное, где-то подходы нужно находить, но вот так, чтобы любой желающий с берега на моторной лодке... только потому, что он там живёт?

Реплика: Да, да, такого не нужно.

Лаврищев А.В.: Можно секунду моего мнения? Надо принимать, наверное, во внимание то, что Виталий Владимирович подчеркнул, что государство порта несёт ответственность. Вот если Ливан может себе позволить на моторной лодке, то нам, наверное... Конечно, процедуру надо упростить, но для такой страны, как Россия, всё-таки мне кажется, уполномоченный с бумажкой (имея в виду, как у нас бумажки берутся, вы знаете)... надо ещё подумать, хотя вопрос, безусловно, хороший. Да, Владимир Ильич?

Владимир Ильич Штрамбранд: Андрей Васильевич, я не удержался прокомментировать про Ливан, просто так получилось.

Лаврищев А.В.: Вы только в Ливане были?

Штрамбранд В.И.: Я разговаривал с капитаном порта в Бейруте, я искал порт, я нашёл порт, который ещё не был обозначен на карте, только причал построили, и там состоялся разговор. Я пришёл к капитану порта. Он мне, как высочайшее достижение, показал в телефоне маленькую карту на фотографии акваторий порта Бейрута, и говорил, как они продвинулись. Когда я приехал в Сайду, где выгрузка была, там капитан порта на коленке показал кусочек бумажки нарисованный, схемы, поэтому опускаться вниз не стоит.

Лаврищев А.В.: Это примерно то, что я сказал. Спасибо большое. Так, Виктор Иванович, по-моему?

Виктор Иванович Цымбал: Виталий Владимирович, у меня два вопроса. Первый: означает ли Ваше выступление, что Минтранс не отказывается от дальнейшего продвижения законопроектов по запрещению или ограничению деятельности негосударственных лоцманских организаций? И второе: О саморегулировании здесь затронули: В 2007 году принят Закон № 315ФЗ «О саморегулируемых организациях». Что осуществляет Минтранс для его реализации на морском и внутреннем водном транспорте?

КЛЮЕВ В.В.: Спасибо. Виктор Иванович, ни одного законопроекта о запрещении или ограничении лоцманских организаций в Минтрансе нет. Такие слова в законопроектах не присутствуют. Я на первый Ваш вопрос ответил. На второй: нет такой функции у Министерства транспорта – это федеральный орган исполнительной власти, который действует в соответствии с Положением о Министерстве транспорта, утверждённом Постановлением правительства, и во исполнение Федеральных законов, Постановлений правительства и так далее. 315 Федеральный закон Министерству транспорта ничего не предписывает предпринимать. Министерство транспорта в разных ипостасях рассматривало возможность саморегулирования, в том числе и в морской и речной деятельности. На Ваш прямой вопрос я Вам отвечаю, что такой функции у Минтранса нет.

Булах Иван Тимофеевич, лоцман 2 категории, Генеральный директор ООО «Торнадо»: Сейчас вопрос о лоцманской деятельности рассматривается теми людьми, которые вообще мало к этому вопросу имеют какое-то отношение. Мне 60 лет, я капитан, я лоцман, я нынче директор лоцманской компании. Моё мнение Вы хотели бы услышать? Как Вы сказали, пусть высказывают лоцманы своё мнение, а не руководители, которые как бы давят? Ситуация такова, по моему мнению. Я был одним из руководителей морского пароходства в своё время. Подбор был кадров какой: с малых предприятий – в большие предприятия, с больших предприятий – в пароходство. Лучших людей с пароходства - в Министерство, а у нас в Министерстве сейчас кто занимается водным транспортом? Вертолётчики, ФСБ-шники, кто угодно, только не моряки. По-моему, отсюда и весь вопрос возникает. Нет специалистов, которые могут конкретно говорить о лоцманском деле. Не трудно же открыть интернет и посмотреть что такое Клюев, кто такой Лаврищев. Я с уважением к Вам отношусь, но экономисты, менеджеры хорошие, но не моряки. Вы меня извините. Почему мы сейчас не занимаемся вопросами безопасности авиаполётов или на железнодорожном и автомобильном транспорте? Вы, если хотите получить нормальный ответ, как заниматься безопасностью судоходства, лоцманского дела, вы, всё-таки, привлекайте туда специалистов. Вот Рябоконея не игнорируйте. В рабочей группе не игнорируйте лоцмана и руководителя. Я вот тоже руководитель, но я же лоцман!

Реплика из зала: А Рябоконь - лоцман?

Не представился: Рябоконь - лоцман.

Реплика из зала: Простите меня!

Другая реплика из зала: С какого боку он лоцман?!

Третья реплика из зала: Я лоцман!

Реплика: А Вы лоцман откуда?

Четвертая реплика из зала: Я поясню.

Не представился: Я хочу, чтобы лоцманским делом занимались специалисты, а не вертолётчики, журналисты, ФСБ-шники. Хотелось бы, чтобы моряки занимались лоцманским делом.

Лаврищев А.В.: Виталий Владимирович!

КЛЮЕВ В.В.: Вопрос-то риторический. Я бы хотел, если Вы уважаете всех остальных, то и меня уже ни «что», называли, а «кто». Я повода не давал оскорблять меня таким образом, и попрошу впредь воздержаться от подобных инсинуаций. Во-вторых, в интернете можете посмотреть кто я, и к вертолётчикам, ФСБ-шникам, кого Вы там ещё назвали, никакого отношения не имею.

Реплика из зала: Вы имеете отношение к морякам.

КЛЮЕВ В.В.: К морякам. Достаточно приличное отношение к морякам, если я лично в отделе безопасности мореплавания. В безопасности морского внутреннего водного транспорта Министерства транспорта работают 3 капитана дальнего плавания, один старпом с приличным багажом и 4 военных моряка, которые имеют багаж плавания в море не меньше Вашего, а, может, и больше. Если Вы считаете их не специалистами, тогда я не знаю, кого Вы считаете специалистами. Они занимаются этим делом. Поэтому люди с моря и знают, как этим заниматься. Если Вы не знаете, кто работает в Министерстве транспорта, тогда давайте об этом не говорить.

В отношении рабочей группы: действительно, моё пожелание, чтобы там были лоцманы. Вы (при всём уважении к Вашему прошлому) если сегодня осуществляете лоцманскую проводку и являетесь руководителем, сам ходите на пароход – это в идеале, если мы будем иметь такого в своей рабочей группе. Если Вы только руководитель, то, если 10-15 % будет у нас в рабочей группе,

таких специалистов, этого достаточно. А тех, кто собственно по трапу забирается на мостик и там выполняет свою функцию, - вот их надо услышать. А то мы тут с Вами их переделали, назначили, что им надо делать... и вы точно такой же чиновник, как и я, в этом смысле.

Реплика: Да, да, дебаты-то идут, времени не хватит для нужных дел как бы.

Бурков Герман Дмитриевич, Капитан дальнего плавания, действующий лоцман: Я у Виталия Владимировича...

Реплика: Какой порт?

Бурков Г.Д.: Владивосток.

Реплика: О, хорошо.

Бурков Г.Д.: Действительно, в последнее время налажена система обсуждения и принятия общественных организаций, заинтересованных людей в издание нормативно-правовых актов. Они обсуждаются, пишутся предложения... вот здесь мой коллега по ФГУП «Росморпорт» господин Шарафутдинов не даст соврать. Мы в этом принимаем активное участие. Это касалось и Положения о лоцманах, и тех Обязательных постановлений, проект которых сейчас опубликован. Но вот когда мы готовим итоговый документ, читаем его, то садимся с ним и удивляемся – ни одного там нашего предложения нет, написано бывает очень много того, что вообще нашей точкой зрения не является, то есть мы принимаем активное участие, стараемся, но никто этого не замечает. Вот вопрос: когда будут действительно учитывать мнение тех людей, которые непосредственно занимаются лоцманским делом?

КЛЮЕВ В.В.: Ответ очень простой. От Вас в Департамент никаких предложений за мою шестилетнюю деятельность не поступало, ни одного. Если у Вас есть предложения, то Вы не через структуры, которые там где-то модифицируют. Вы дайте предложения. Мой электронный адрес известен, телефон известен. Дайте мне лично эти предложения, и я принародно гарантирую, я на каждый Ваш вопрос отвечу, почему не включено или почему модифицировано, или что включено в нормативно-правовые акты. Я хочу сказать здесь, что предложения зачастую не вписываются в систему прав Российской Федерации, которая сильно поменялась за последнее время, особенно с 2004 года. Она другая. И всё, что мы хотим написать, зачастую просто невозможно в силу тех или иных объективных причин или в силу тех или иных законов. Иногда это более сложный процесс, и так далее. Поэтому любые Ваши предложения, если Вы дадите сейчас, я Вам отвечу завтра. Дадите завтра – отвечу послезавтра.

Бурков Г.Д.: Это не совсем так, Виталий Владимирович, мы писали и непосредственно в Ваш департамент на Ваши запросы, и капитану порта. Мы рассматриваем капитана порта, как лицо, представляющее...

Клюев В.В.: Чтобы не было испорченного телефона, Вы дайте те, которые давали и не учтены. Я Вам отвечу на все.

Александр Юрьевич Политдзян, старший лоцман, порт Усть-Луга: Ещё вопрос можно?

Лаврищев А.В.: Мы уже и так перебираем регламент, но давайте ещё Ваш вопрос.

Политдзян А.Ю.: У меня такой вопрос. Я так понимаю (и мы, и вы говорили), что печёмся о безопасности. Вот один из вопросов. Несмотря на разные формы (частные компании, государственные компании), я могу сказать по своему району, что один из элементов безопасности очень серьёзно страдает - лоцманские катера. Ни в Питере, где есть и частные, и государственные компании, ни в Усть-Луге, где есть и частные, и государственные компании, ни в Приморске (в Приморске там уже лет 5 работают частные компании) - до сих пор ни в одном из портов нет современного лоцманского катера. Работаем на оборудовании, по крайней мере, XX века, хорошо, что не XIX. Спасибо.

Лаврищев А.В.: Это, наверное, не к Виталию Владимировичу, а больше к нам. Я поручил от ФГУП «Росморпорт» начальнику управления...

КЛЮЕВ В.В.: Выступления такие здесь в программе есть.

Лаврищев А.В.: Давайте потом выступим. Действительно, проблема есть. Я вот с точки зрения Росморпорта считаю, что в своё время незаслуженно были многие вопросы, связанные с функционированием лоцманов, забыты. И вопрос оснащения, достойного оснащения лоцманской службы, он... сейчас только мы сумели его поднять. Строим сейчас 7 лоцманских катеров, судов (как там они у нас называются?), форма на входе, но вообще это надо было делать раньше. Эта, конечно, претензия совершенно правильная. Пожалуйста.

Слижевский Марат Иванович, старший лоцман, п.Приморск: Я 41 год на этой работке, за границей отработал. Просто хочу сразу опровергнуть на счёт обеспечения. Мы своим разумением пришли к выводу, что у всех буксир самый прекрасный катер для высадки и снятия лоцманов. Прекрасно работает, гораздо безопаснее, чем работают катера, которые на сегодняшний день существуют в

порту. Я на них, слава богу, напрыгался, в том числе и со смертельным исходом. Это так, для информации. Спасибо.

Не представился: По обязательным ещё один вопрос можно?

Лаврищев А.В.: Ну, давайте ещё.

Крашенинников Олег Викторович(?): По Обязательным постановлениям. Скажите, пожалуйста, фамилию эксперта, который подписал для судна дедвейта 20 тысяч тонн, необходимость 2-х буксиров, мощностью каждый по 1000 лошадей? Вряд ли у судна дедвейтом 20 тысяч тонн, нормального контейнеровоза, 2 подруля по 1300 лошадей. На чем основывается необходимость обеспечения буксиров? И фамилию эксперта, пожалуйста, который написал данную глупость в Постановлениях.

Лаврищев А.В.: Уважаемые, можно попросить? Давайте так сделаем: попросим Минтранс по Обязательным постановлениям всё-таки отдельное мероприятие. Я бы не хотел, чтобы у нас сегодня обсуждалось это дело. Так, чтобы сразу претензии к Росморпорту. не Росморпорт написал. У нас в Питере нет ни одного буксира. Пожалуйста, пожалуйста.

Не представился, Региональная ассоциация морских капитанов, Мурманск: У меня такой вопрос. Во-первых, почему здесь не присутствует Михайличенко? Почему этот вопрос у меня возникает? Я здесь присутствую от ассоциации капитанов по вопросам, связанным с Северным морским путём и с лоцманской проводкой на трассе Северного морского пути. Сам я капитан дальнего плавания с капитанским стажем 40 лет. Последние три года мне приходилось заниматься проводкой голландских судов в Арктике. Причём, с точки зрения юридической, всё это оформлено как-то весьма и весьма странно.

У нас имеется часть документов, которые ссылаются на правила плавания по трассе Северного морского пути, и там прямо указываются важные такие статьи, как 2.8, 2.9. Это документ 41.51 Гидрографии Северного флота, где указывается необходимость присутствия на борту ледового лоцмана, однако нет такого положения, нет ни в одном из действующих документов вообще формулировки, что такое ледовый лоцман. Пытаются сделать перевод с английского, что это ледовый советчик и так далее.

Два года тому назад ассоциация провела предложение в Минтранс господину Манько со своим представлением о том, что такое ледовый лоцман, какие функции он должен выполнять, кто может занимать эту должность, обязательна или не обязательна проводка на трассе Северного морского пути. Где эти бумаги я не знаю, ассоциация тоже не знает. Получили они такое распоряжение или не получили? То, что я сейчас услышал, говорит о том, что вроде в феврале-марте к этому вопросу собираются в Министерстве вернуться.

Поэтому у ассоциации просьба. Во-первых, я посмотрел здесь резолюции данной конференции, и у меня просьба внести туда три пункта, первый из которых, чтобы документ о ледовых лоцманах и правила плавания по трассе Северного морского пути не келейно отрабатывались работниками Министерства, (хотя, как Вы сказали, там имеются капитаны дальнего плавания), а с привлечением лоцманов и представителей ассоциаций Мурманска и Дальнего востока. Только тогда это будет действительно документ, решающий реально проблемы на Северном морском пути.

И я могу передать – скажите, кому передать – вот наши предложения для включения в резолюцию, рекомендации в резолюцию, и копию того документа, который был передан Манько 2 года назад.

Реплика: Будет предложение кофе-брейк 10 минут, не 30, а 10. Время ушло.

КЛЮЕВ В.В.: Уважаемые коллеги, я уже упомянул, что Северный морской путь – это особая статья. Пока законодатель не примет закон, ничего там делаться не может в силу существующего законодательства Российской Федерации. Я не сказал, что в марте Минтранс очухается и что-то там продолжит делать. Я сказал, дословно, что мы занимаемся сейчас подготовкой законопроекта к принятию во втором чтении. Находится он в Государственной Думе, и мы сегодня там такие же сторонние наблюдатели, как и вы. С Михайличенко мы встречались вчера. Почему он не здесь - вопрос ему задайте. Я об этой конференции ему говорил. Это вопрос к нему. Я не знаю, почему он не здесь. Здесь открыты для всех двери. Мы с Михайличенко договорились по поводу законопроекта Североморпути о том, что свои предложения... у них они не готовы. И они предоставят нам до конца февраля свои предложения, мы договорились встретиться. Я не вижу проблем вообще в сотрудничестве с Михайличенко. У нас полное взаимопонимание, не знаю, чего Вы за него ратуете. Манько не является работником Министерства транспорта, он работник Федерального агентства морского и речного транспорта. Если Вы мне передадите те документы, которые ему отдали, мы их рассмотрим. Давайте их сейчас. Никакой проблемы не вижу.

Лаврищев А.В.: У меня просто предложение. Давайте, Вы последний вопрос задаёте.

Не представился, лоцман порта Усть-Луга: Я - капитан около 30 лет, лоцманом около 10 лет работаю. Вам, я понимаю, задают вопросы, и Вам тяжело отвечать. Я хотел бы спросить. Вы по специальности кто?

КЛЮЕВ В.В.: Я закончил Дальневосточное высшее инженерное морское училище по специальности «судовождение на морских путях» в 1985 году, в 2003 году я закончил Дальневосточный государственный университет по

специальности «международные отношения». Я работал преподавателем Дальневосточного высшего инженерного морского училища много лет. Я, не скажу, что много, но достаточно плавал в должности помощника капитана судна, в своё время руководителем практики, в бытность преподавателем, работал в администрации морского порта, избирался председателем комитета Парижского, Токийского и Черноморского меморандума рабочей группы ИМО по разным вопросам в разных рабочих группах. Имею достаточно приличный опыт.

Лаврищев А.В.: Мне кажется, не очень по теме вопрос.

Не представился, лоцман порта Усть-Луга: Спасибо. Потому, что дальнейшие вопросы Вам, наверное, будут несколько неудобные. Вы мало владеете той практикой, которая наработана капитанами, лоцманами. Соответственно, наверное, не надо Вам больше задавать вопросов, ограничить и пощадить Вас. Спасибо.

Лаврищев А.В.: Давайте так: уважаемые, я ещё раз говорю: если мы собрались пикироваться, мы ничего не добьёмся. Ни определения того, как дальше должно развиваться лоцманское дело, ни предложений. Мы же решение сегодня не будем принимать. Давайте обменяемся мнениями, я ещё раз говорю. Мнение о том, что Минтранс всё делает неправильно, мне кажется тоже очень голословным.

КЛЮЕВ В.В.: Я бы присоединился. Ведь конференция организована не при участии Минтранса. Мы готовы выслушать ваши конструктивные предложения, критику. Мне отвечать удобно, Вы напрасно за меня печётесь. Я совершенно спокойно себя чувствую. Я достаточно знаю законодательство. Вопросов-то нет. Поэтому вас и позвали - услышать ваше мнение.

Лаврищев А.В.: Давайте заканчивать. Виталий Владимирович, спасибо Вам. Мы с вами сильно выбились из нашего регламента, поэтому, я думаю, давайте мы слово предоставим Виктору Александровичу Рябоконе. Он выступит, обсудим его выступление, и на этом прервёмся. А после перерыва скорректируем свою программу.

Виктор Александрович Рябоконе: Добрый день, уважаемые коллеги. Андрей Васильевич, я от имени некоммерческого партнёрства выражаю благодарность. То, что Вы обещали, исполнили. Наметившийся диалог о том, как правильно организовать лоцманскую службу в России продолжается, и, я думаю, что это не последнее наше взаимное совещание, в ходе которого, мы всё-таки придём к единому пониманию, как должна быть организована лоцманская служба в России, чтобы выполнять свою главную задачу – обеспечение безопасности

плавания судов в морских водах России и повышать в то же время престиж морской державы России.

Теперь о Российских делах. Наша конференция сегодня называется «Состояние лоцманского дела в Российской Федерации. Проблемные вопросы в организации лоцманского обеспечения и возможные пути их решения». Все присутствующие сегодня понимают, что главный вопрос - организация лоцманского обеспечения - поставлен законопроектом Министерства транспорта, опубликованном в июне прошлого года («О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания»). Если этот законопроект будет принят, то в России появится единое федеральное бюджетное учреждение, которое будет оказывать лоцманские услуги, а негосударственные лоцманские организации, как таковые, исчезнут. Это одна форма организации лоцманского дела в России. Если же очередной (если мне память не изменяет, третий) на данную тему законопроект будет отвергнут, не принят, то лоцманские услуги на равных правах будут оказывать лоцманы любой организационно-правовой формы. И здесь задача – не допустить хаоса. Но оказание лоцманских услуг организацией любой организационно-правовой формы на сегодня соответствует действующему российскому законодательству. Всё-таки мы строим все свои отношения, тем более юридические, как это регламентирует закон. Поэтому, в ходе подготовки конференции мы предложили организаторам конференции обсудить, какая же из двух форм для России лучше. Но нам сказали, что существует вертикаль власти и организаторы, являясь подчинёнными Минтранса, не имеют права выносить такой вопрос потому, как для них вертикаль власти - начальник, сказал, значит, мы будем неукоснительно выполнять указания вышестоящего органа. Но в таком случае, если существует вертикаль власти... я внимательно слушал Виталия Владимировича и хочу спросить. Между Росморпортом, Минтрансом существует вертикаль власти, а между Минтрансом и Правительством существует вертикаль власти? Если да, то тогда не совсем понятна позиция Минтранса.

В чём это выражается? Департамент промышленности и инфраструктуры правительства дал отрицательное заключение на очередной законопроект Минтранса «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания». Рассмотрение в Правительстве данного законопроекта было прекращено, и он был отправлен в Минтранс и вице-премьеру Сергею Иванову. Наверное, не все знакомы с ним. Я хотел бы зачитать. «Уважаемый Сергей Борисович! Минтрансом России (Аристов) внесён в Правительство Российской Федерации проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» в части, касающейся государственного урегулирования лоцманского обеспечения торгового мореплавания. Основной целью законопроекта является закрепление положения о том, что морским лоцманом является гражданин Российской Федерации, работающий в лоцманской организации, создаваемой в форме федерального бюджетного учреждения. Законопроект внесён с разногласиями с Минэкономразвития

России, ФАС России, ФСТ России и Минфином России. На законопроект отсутствует заключение Минэкономразвития России об оценке регулирующего воздействия, предусмотренного пунктом 60 Регламента Правительства Российской Федерации.

По результатам проработки законопроекта в аппарате Правительства Российской Федерации докладываем следующее. В декабре 2007 года Правительством Российской Федерации был внесён в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект Федерального Закона «О внесении изменений в статью 87 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации», подготовленный в целях реализации норм Постановления Конституционного суда Российской Федерации от 6 апреля 2004 года, № 7П, которым были признаны несоответствующими Конституции Российской Федерации, её статьям 19, 34 часть 1 и 55 часть 3 Положения пункта 2 статьи 87 Кодекса торгового мореплавания.

Этим проектом Федерального закона предусматривалось определить в Кодексе торгового мореплавания критерии, на основании которых Правительство Российской Федерации будет определять перечень портов, в которых будет допускаться деятельность только государственных организаций по лоцманской проводке судов, а именно, предлагалось установить, что в морских портах, имеющих смежную акваторию с военно-морскими базами или пунктами базирования военных кораблей, а также в морских портах, в которых перевалка опасных и вредных веществ составляет более половины грузооборота, лоцманская проводка осуществляется лоцманскими службами государственных организаций.

После достаточно длительного рассмотрения этого проекта Государственной Думой были отклонены предложенные ограничения деятельности в отношении негосударственных лоцманских организаций, и был принят Федеральный Закон от 03.06.2011 № 113 ФЗ «О внесении изменений в статью 87 Кодекса торгового мореплавания», в котором дано понятие определения «морской лоцман» - гражданин Российской Федерации, удовлетворяющий требованиям Положения «О морских лоцманах», утверждённого Федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с Федеральным органом исполнительной власти в области обороны и Федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства.

Таким образом, Федеральное Собрание Российской Федерации и президент Российской Федерации не поддержали предложение о внесении каких-либо ограничений на деятельность негосударственных лоцманских организаций. В представленном законопроекте и материалах к нему, по нашему мнению, отсутствует обоснование на введение ограничений права и свободы гражданина, которые предусмотрены статьёй 55 Конституции Российской Федерации, о чём было сказано в упомянутом Постановлении Конституционного суда Российской Федерации от 06.04.2004 № 7 П. Следует

отметить, что законопроект ограничивает деятельность негосударственных лоцманских организаций на морском транспорте, не предполагает запрета на осуществление указанной деятельности в отношении негосударственных организаций по лоцманской проводке судов на внутреннем водном транспорте. (Статья 41 Кодекса внутреннего водного транспорта). То есть на море запрещается, а на реке разрешается.

Таким образом, законопроектом в нарушение статьи 34 Конституции Российской Федерации предлагается ограничить свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной, не запрещённой законом, экономической деятельности, в отношении негосударственных лоцманских организаций только на морском транспорте. При этом в законопроекте не представлены аналитические материалы с сопоставлением анализа аварийности, произошедшей на морском и внутреннем водном транспорте по вине негосударственных лоцманских организаций, что могло бы послужить дополнительным обоснованием для повторного согласования законопроекта заинтересованными Федеральными органами исполнительной власти с целью урегулирования разногласий.

По нашему мнению, в сложившихся условиях более 10-летней деятельности негосударственных лоцманских организаций обоснование Минтранса России по убыточности деятельности государственных лоцманских организаций не может служить основанием для ограничения или запрета на осуществление лоцманской проводки судов негосударственными лоцманами.

В связи с изложенным полагаем целесообразным поручить Минтрансу России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти рассмотреть вопрос о целесообразности дальнейшей подготовки законопроекта и одновременно с этим выработать эффективный механизм финансирования лоцманской деятельности. Прошу Вашего решения. С уважением, директор Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации Соколов».

Резолюция (на то время) вице-премьера Сергея Борисовича Иванова. Перечисляется Минтранс, Минэкономразвития, ФАС, ФСТ, Минфин. «Прошу рассмотреть вопрос о целесообразности дальнейшей подготовки законопроекта и одновременно с этим выработать эффективный механизм финансирования лоцманской деятельности».

На сегодня в своём выступлении Виталий Владимирович (надо отдать должное) отметил, что в соответствии с распоряжением министра транспорта от ноября прошлого года 120 ИЛ создана рабочая группа, и в отличие от того распоряжения министра транспорта, которое было им дано в сентябре 2009 года и которое «утонуло» (простите меня за такое сравнение, но, тем не менее, рабочая группа один раз собралась и на этом закончила свою работу) данная рабочая группа приступила к работе. Те предложения, которые были направлены в рабочую группу, они сейчас даны каждому члену рабочей группы для их обсуждения и внесения своих замечаний, предложений. Но что нас

удивило в этой сводной таблице предложений, что оказывается, Минтранс вышел с предложением к негосударственным лоцманским организациям создать другую организационно-правовую форму, которая бы удовлетворяла потребности российских портов в качественном, бесперебойном и систематическом лоцманском обслуживании. К сожалению, как Виталий Владимирович говорит, у него есть все документы, которые поступают с предложениями, но точно также и мы можем сказать, мы такие предложения от Минтранса не получали. В своё время мы направили в феврале 2010 года предложения о создании в России саморегулируемой лоцманской организации. Ответ получили такой, что «мы не видим надёжности и бесперебойности обеспечения малых портов». На что мы попросили: «Для того чтобы этот вопрос решить, необходимы исходные данные: какие типы размеров судов заходят, как часто заходят». Целый комплекс вопросов, на которые надо получить ответ, дабы принять решение. Один из путей решения один из выступавших подсказал, но таких может быть достаточно много. И здесь нет никакой тупиковой ситуации. Здесь только нужно желание взять всю информацию, которая есть, привлечь людей, знающих и работавших в этой области. И этот вопрос не требует особых сложностей в решении.

Далее. Лоцманы России, работники негосударственных организаций, в связи с неконституционностью решения, обратились в Верховный суд и добились того, что на сегодня, мы считаем, законодательное регулирование лоцманской деятельности в России удовлетворяет. Имеются наши предложения о внесении поправок. Это, в первую очередь, в статью 106 Кодекса торгового мореплавания. Заключается это в том, чтобы придать лоцманскому сбору целевой характер, дабы исключить желание спекулировать на том, что хозяйчики, бизнесмены от лоцманского дела ради наживы готовы идти на любые нарушения, и для них безопасность мореплавания – это ничто. Главное – деньги.

Можно этот вопрос решить законодательно, ограничить и сделать ещё более прозрачной деятельность негосударственных лоцманских организаций, но это не есть основание для запрещения. И, вместо того, чтобы продумать на сегодня способы организации негосударственных лоцманских организаций в единую лоцманскую службу, как мы предлагаем, на основании Федерального Закона «О саморегулировании» в виде саморегулирования с экономической, юридической самостоятельностью каждой лоцманской организации, но работающей под единым требованием, стандартом, устанавливаемым саморегулируемыми организациями. То есть, сами лоцманы, участвуя в управлении организации, двери которой открыты для любых государственных структур. И мы приглашаем участвовать в Высшем органе управления Некоммерческого партнёрства, на базе которого планируем создать саморегулирование, для всех агентов, судовладельцев, федеральных органов исполнительной власти. Пожалуйста, мы готовы сесть, рассмотреть этот вопрос и совместно вырабатывать пути решения.

В своё время в России была создана ассоциация морских лоцманов России, как общественная организация. В некоторых средствах массовой информации данная организация берётся за эталон организаций лоцманского дела в России. Да, на то время, на то политическое и экономическое состояние России, это был значительный рывок вперёд, но на сегодня управление таким сложным, многофункциональным и многообразным делом, как через общественную организацию, наверное, не совсем правильно. Всё-таки ответственность лежит на конкретной лоцманской организации, и она должна быть самостоятельна во всех аспектах, но работать, я ещё раз подчёркиваю, должна по единым требованиям, а эти требования должны разрабатываться специалистами – лоцманами.

Коль мы заговорили о лоцманах, здесь реплика прозвучала: где и когда я работал лоцманом. Я тогда представлюсь более подробно. Закончил я Высшее военно-морское училище имени адмирала Макарова во Владивостоке в 1971-ом году, в 1985-ом году закончил Военно-морскую академию. 17 лет работал на различных штурманских должностях, включая должность флагманского штурмана флотилии атомных подводных лодок. Кто такой лоцман? Это человек, способный провести судно в сложных в навигационном отношении районах. Для вас, конечно, это ни о чём не говорит, но я приведу 2 примера.

Когда американцы ушли из порта Камрань, кто туда первым зашёл? Первой зашла атомная подводная лодка нашей флотилии.

Реплика из зала: Вам положено по должности ходить. Вас к этому готовили.

Рябокоть В.А.: На этот вопрос я даже и отвечать не буду.

Лаврищев А.В.: Ладно, не будем прерывать.

Рябокоть В.А.: Для того чтобы понимать систему, как построено обеспечение навигационной безопасности плавания на боевых кораблях, надо там послужить. На сегодня мне удалось лет прослужить 33 календарных года на боевых кораблях военно-морского флота, и теперь (уже с 2004 года эпизодически, ещё с 2001 года начал, ещё работая в государственном гидрографическом предприятии Министерства транспорта) заниматься лоцманскими вопросами, а с 2004 года уже вплотную занимаюсь. Это я вот по Камрани сказал. Второй пример. В Чукотском море есть желоб Геральда, где ширина его порядка 5 кабельтовых, глубины там 70-80 метров, дальше глубины порядка 40 метров. Чтобы соблюсти максимальную скрытность по этому желобу Геральда, после пересечения всего Северного ледовитого океана, надо было попасть в него и выйти максимально близко к Беринговому проливу, чтобы скрытно форсировать его. Как это обеспечить и чем это достигается...

Реплика: Это уже не по докладу.

Рябоконе В.А.: Я к тому, что профессионально... Могу ли я заниматься лоцманскими вопросами, безопасности плавания, на всякий случай. Извините за то, что отклонился, но, тем не менее, вопрос поступил, я на него ответил.

Далее. По своей сути, новая законодательная инициатива направлена на объявление лоцманской проводки в убыточных портах государственной функцией, но финансирование её осуществления намерены возложить на потребителя услуг в рентабельных портах. Это мы видим из Пояснительной записки и из той позиции, которую озвучивают. В соответствии с указом президента, государство планирует сократить участников регулирования хозяйственной деятельности порта. Последнее выступление премьера, теперь уже зарегистрированного кандидатом в президенты, что государство должно максимально снять все барьеры. Во многих портах уже действуют одновременно несколько лоцманских организаций. И нет никакой необходимости в дополнительном государственном гарантировании лоцманских услуг. В части, касающихся таких портов, предложение направлено, по сути, на переоценку неисполнения указов президента. В этой части я могу привести такой пример. В 1997 году Указом президента № 426 было предписано: Для субъектов естественных монополий разработать методику отдельного учёта доходов и расходов. Обращаю внимание – в 1997 году. После этого вышло 2 Постановления правительства, решение Министерства экономического развития. Сегодня на дворе 2012 год. Методика так и не разработана, тем более не введена. 1997 год – 2012 год. При такой исполнительной дисциплине вряд ли мы добьёмся существенных улучшений в вопросах решения и лоцманского дела. По мнению авторов законопроекта, создание ФБУ позволит гарантировать предоставление лоцманской услуги во всех портах. При этом почему-то замалчивается тот факт, что как государственное учреждение не вправе отказать в предоставлении услуги в силу прямого указания Закона, так и любая частная лоцманская организация не вправе отказать в предоставлении лоцманской услуги в силу Закона.

Реплика из зала: Каким образом?

Рябоконе В.А.: Это предписано пунктом 1 статьи 8 Закона «О естественных монополиях». Утверждение о том, что часть негосударственных организаций по лоцманской проводке являются аффилированными структурами операторов портовых терминалов, и вопросы безопасности лоцманской проводки судов выполняют по указанию операторов терминалов, несмотря на неоправданные риски, но, в таком случае, капитан судна тоже выполняет указания судовладельца. Вот тогда надо запретить судовладельцам иметь танкера, суда, перевозящие опасные грузы, и много чего можно назапрещать. Точно так же можно и обвинить ФГУП «Росморпорт» в аффилированности со службами капитана порта потому, что руководители Росморпорта и капитаны порта

подчиняются одному начальнику, и выполняют его указания. Надлежащий уровень безопасности мореплавания при осуществлении лоцманской проводки зависит не от формы собственности лоцманской организации, а от квалификации лоцмана, его всесторонней подготовки и, главное, знания специфики порта в данном районе, характеристик проводимого судна и чёткого взаимодействия между лоцманом, судовой администрацией и СУДС порта, о чём говорил Виталий Владимирович, и нельзя с ним не согласиться.

Мы неоднократно обращались в адрес Минтранса с просьбой дать информацию по портам, в которых лоцманская деятельность убыточна, так как непонятна причина убыточности лоцманских проводок не только в малых и северных портах, но и в филиалах, расположенных в порту Санкт-Петербург, Владивосток, Новороссийск, Калининград. При этом не понятно и следующее. Ставки лоцманского сбора, установленные приказом № 522 и введённые в действие с января 2008 года, были изменены по настоятельной работе негосударственных лоцманских организаций. Несколько повышены. Были приведены близко к их экономическому обоснованию, хотя и не в соответствии с тем уровнем, который мы запрашивали. И на одном из последних заседаний Правления ФСТ руководитель господин Новиков говорил, что теперь они будут индексироваться. Прошёл 10-й год, 11-й год. Ставка лоцманского сбора не индексируется. За это время топливо... если в Петербурге тонну дизельного топлива мы заправляли за 16 тысяч, то сейчас оно стоит 32 тысячи за тонну.

Реплика: Да, Иванович, времени не хватит так выступить.

Рябокоть В.А.: Совместными усилиями, мы считаем, можно найти способ повышения рентабельности порта, работу лоцманских организаций в малых и северных портах. Нет никакой необходимости идти на нарушения. Я закончу, тогда вопросы. Потерпите, пожалуйста.

В случае создания общероссийской саморегулируемой лоцманской организации проблемы лоцманского обслуживания судов в малых и северных портах будут решены без привлечения бюджетных средств и без перекрёстного субсидирования.

Реплика: А как?

Рябокоть В.А.: По нашему мнению, введение законодательного института СРО в области лоцманской деятельности соответствует задачам и мероприятиям, предусмотренных концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации и основными направлениями деятельности Правительства Российской Федерации. В соответствии с пунктом 1 статьи 20 Закона «О саморегулируемых организациях» создание СРО в области лоцманской деятельности возможно и желательно после внесения соответствующих сведений в Реестр СРО и с внесением законодательной

инициативы, с которой мы уже выходили, что внести в Кодекс торгового мореплавания, что лоцманские услуги в морских портах России могут оказывать лоцманские организации, входящие в состав Всероссийской саморегулируемой лоцманской организации. В этом случае саморегулируемая организация берёт на себя ответственность за, как я уже говорил, качественное, бесперебойное лоцманское обслуживание судов во всех российских портах. Причём принятие законопроекта в отличие от создания [неразборчиво] о введении института СРО не потребует дополнительных средств из федерального бюджета, а его реализация позволит повысить эффективность государственной политики в области лоцманской деятельности. Спасибо за внимание.

Лаврищев А.В.: Спасибо. Сейчас, секундочку. Виктор Александрович сказал, что у нас Росморпорт аффилированный с администрациями порта. Вот здесь один из капитанов одного из крупнейших портов Новороссийск сидит. Я хочу сказать: да, мы аффилированы, но наши возможные совместные действия, в частности с Владимиром Владимировичем, направлены на усиление мер безопасности мореплавания. А возможная аффилированность лоцмана и стивидора как раз приведёт к уменьшению мер безопасности мореплавания. Вот наше с вами отличие. Нельзя говорить, что аффилированность одинакова. Да, пожалуйста, где-то там были вопросы.

Юрах Сергей Прокофьевич, ведущий юрист Анадырского филиала: Я как представитель как раз северных портов Чукотки, которые являются убыточными, хотел бы спросить. Каким образом Вы собираетесь решить проблему, не зная её существа? Вы были на Чукотке?

Рябокоть В.А.: На Чукотке я отслужил четыре года и с 1982 года периодически в Чукотском море, в Певеке, в Проведении, в Угольном, в Беринговском. Бывал, знаю. Лорино даже знаю, там, где песцов выращивали. Сейчас не знаю, есть там что-либо или нет.

Юрах С.П.: Понятно. Ваша позиция, что в случае создания Общероссийской саморегулируемой лоцманской организации проблему лоцманского обслуживания судов в малых и северных портах будут решены. Вы не знаете, вы запрашиваете, почему они являются убыточными, но уже утверждаете, что эта проблема решаема. Скажем так, есть самостоятельные юридические лица в портах, где деятельность является убыточна в силу своей отдалённости и климатических особенностей, малых судозаходов, количества сборов. И ещё одна из особенностей - эти порта работают в среднем три месяца в году. Каким образом Вы можете обязать гарантировать этим частным организациям работать себе в убыток?

Рябокоть В.А.: Хорошо, я отвечу. Первое, если Вы внимательно слушали, я сказал, что для того чтобы предложить конкретные пути решения данной проблемы, нужно проанализировать, почему ставка лоцманского сбора в этих портах не позволяет покрыть лоцманскую услугу. Почему в Певеке, в Анадыре, в Провидении взимается достаточно большой навигационный сбор, часть которого, если мы возьмём приказ № 522 СУДС, должна идти на содержание СУДС. Может, там маячные не взимаются? Нет, и маячные взимаются. На что расходуется навигационный сбор? То есть там комплекс проблем достаточно большой и чтобы вот так ответить слёту: «Да, я вам сейчас выдам рекомендации, вы их запишите, выполняйте и решите»... Я ещё раз повторяю, для этого нужно проанализировать весь комплекс. Что оказывает порт? Если это необходимо государству, то как государство поступило с общественным транспортом? Оно доплачивает перевозчикам, но не пошло на повышение цены стоимости проезда. Если это порт Певек, то он необходим, тем более с учётом развития трассы Северного морского пути, то очевидно, государство должно посмотреть о необходимости датирования тех видов деятельности, которые убыточны. Но государство должно чётко понимать причину убыточности: или это неправильное, непрофессиональное расходование этих денег, нецелевое, или это другая причина, о которой мы все часто слышим и говорим - коррупционная. Поэтому вот так вот ответить возможно только в плане изучения этого вопроса.

Юрах С.П.: Виктор Александрович, однако, Вы не ответили на вопрос. Давайте представим, что, действительно, деятельность по осуществлению лоцманской проводки в портах убыточна на 100 %, то есть вот решили, что убыточна.

Лаврищев А.В.: Очень просто. Давайте я Вам скажу. 1,5 миллиона доходов – 10 расходов. Вот я Вам говорю.

Юрах С.П.: Каким образом частную компанию заставить работать себе в убыток и гарантировать, с учётом того, что в связи с отдалённостью Чукотки всё завозится морским путём. Это стратегически важно.

Рябокоть В.А.: Интересный у нас с Вами диалог получается. Всё стратегически важно. Понятно. В Провидении, в том же Анадыре есть комплексы бытовых услуг. Они что, себе в убыток все работают?

Лаврищев А.В.: Да, Виктор Александрович, в убыток. Можно свои ощущения от полуторагодового посещения Чукотки? Если бы не пришёл Абрамович, Чукотки бы в России уже не было бы. Абрамовича заставили туда вкладывать деньги. Вот и всё.

Рябокони В.А.: Почему мы не можем государство заставить вкладывать туда деньги? Почему? Пересмотрим ставку лоцманскую сбора. Или найдём другого Абрамовича.

Вопрос из зала: Виктор Александрович, Вы утверждаете в своей позиции, что в случае создания СРО, Вы решаете эту проблему без привлечения бюджетных средств. Объясните, каким образом? И одновременно критикуете позицию Минтранса о перекрестном финансировании.

Рябокони В.А.: Ещё раз говорю, давайте вначале разберёмся со ставкой лоцманского сбора. Почему она такая? Отсюда, наверное, убыточность идёт. Ведь доход лоцманской организации зависит от ставки лоцманского сбора. Вы выходили с предложениями или с тем, чтобы изменить её? В ФСТ? Выходили?

Другой вопрос из зала: Простой вопрос. Сколько доходов получает каботажное судно, приводя к вам в PROVIDENCE груз? По моей информации, суда, работающие сейчас в каботаже, зарабатывают больше, чем зарплата. И за один рейс до 100 тысяч долларов чистая прибыль с одного груза. Давайте 3 000 долларов за лоцмана с этой прибыли?

Рябокони В.А.: Давайте! А каким образом?! Еще раз говорю, через ставку лоцманскую!

Третий вопрос из зала: Виктор Александрович, насколько мне известно, у нас сейчас в составе некоммерческой лоцманской организации 17 членов. 17 негосударственных лоцманских служб. А сколько у нас Росморпортов, предприятий по строительству?

Лаврищев А.В.: Один.

Третий вопрос из зала: А филиалов?

Рябокони В.А.: Порядка 30-ти.

Лаврищев А.В.: Нет, 15.

Третий вопрос из зала: Вы же призываете всех вступить в саморегулируемую организацию?

Рябокони В.А.: Да.

Третий вопрос из зала: Все вступают. Нас 17 – их 25. Ситуация такая. Левитин, или кто там после выборов на его месте будет, назначает своего

чиновника. Никуда ж не денешься: нас 17, их 25. Они победили. Не Вы председатель, и не Вы руководитель, а государственные чиновники.

Лаврищев А.В.: Я одним голосом возьму!

Третий вопрос из зала: Всё правильно, одним голосом возьмёте. Откуда у Вас такая уверенность, что все благие Ваши намерения будут приведены в исполнение, а не покатят по тому же сценарию Минтранса и прочее? Откуда у Вас уверенность такая? Вы нас всех призываете – вступайте! Мы вступили. А уверенность откуда? Я вступил бы, но сомневаюсь.

Реплика из зала: Знания надо иметь!

Рябокоть В.А.: Уверенность в том, что создание саморегулирования на сегодня в России – это решение этой проблемы с сохранением и удовлетворением в соответствии с действующим российским законодательством. Я вот специально зачитал заключение правительственного департамента, какие нарушения будут проведены, создав федеральное бюджетное учреждение с единым лоцманским управлением на все порты России. Это опять искусственный монополист, не обусловленный необходимостью инфраструктуры порта, не подкреплённый действующим законодательством. Я в начале выступления сказал, то, что начала работу рабочая группа, хотя там не 10 % лоцманов по моим данным, из 12 человек – 5 действующих лоцманов. То есть это никак не 10 %, а 12 и 5 – это порядка 40.

Четвертый вопрос из зала: Мы говорим о саморегулируемой организации, она как бы под себя, очень удобно, будет «саморегулируемая – это мы, негосударственные лоцманы, а государственные при нас». А может, наоборот?

Рябокоть В.А.: На сегодня в России нет государственной организации. Согласно пункту 1.3 Устава ФГУП «Росморпорт» – это коммерческая организация, созданная для получения прибыли, но созданная государством, которая не несёт ответственности по обязательствам государства, а государство не отвечает по действиям Росморпорта.

Лаврищев А.В.: Виктор Александрович, давайте, наверное, не передёргивать. У нас государство является собственником имущества. Я перед государством, перед агентством, перед Минтрансом отчитываюсь больше, чем Вы в налоговой отчитываетесь. Поэтому государство нормально управляет этим предприятием и, смею Вас заверить, что все доходы, которые, например, мы получаем от лоцманского сбора на лоцманское дело и направляются, плюс мы добавляем.

Рябоконе В.А.: Постойте! Андрей Васильевич, тогда на мой вопрос на конференции в сентябре...

Лаврицев А.В.: Мы взрослые люди! Сейчас начнём обсуждать, в столбик складывать. Все знают, откуда убытки и доходы. Я на один вопрос, кстати, ответил: они на буксирах бесплатно доставляют лоцманов. Вот и доходы.

Рябоконе В.А.: Когда я Вам задал вопрос: откуда при убытке Росморпорт изыскал средства на строительство катеров, о которых Вы сказали, что 4 есть и ещё в перспективе?

Лаврицев А.В.: Я добавляю, я ничего не говорил, что только из этих средств.

Рябоконе В.А.: То есть эти средства из инвестиционной составляющей?

Сергей Григорьевич Ильяшенко: Если позволите, вопрос. Мы услышали, что сейчас в НП «НОЛО» 17 членов. Не уточните ли, сколько численно физических в НП «НОЛО» лоцманов действующих?

Рябоконе В.А.: Из этих 17-ти на сегодня 227 или 225, по-моему. Надо уточнить.

Ильяшенко С.Г.: По нашим данным около 150.

В качестве реплики. Господин Оводовский очень любит эффектно применять такую реплику - «лжете». В отношении Вашего заявления о том, что на рабочей встрече Вам было заявлено, что мы не уполномочены обсуждать вопросы будущего лоцманского дела, я Вам заявляю – лжете. Вам было заявлено, что, поскольку мы являемся подчинённой организацией в системе Минтранса, мы не уполномочены обсуждать законодательные инициативы Минтранса, как таковые и попросили бы Вас воздержаться от оценок действия Минтранса, типа антиконституционные и так далее и того подобные. Спасибо.

Лаврицев А.В.: Сергей Георгиевич, ещё будет вопрос, будьте готовы.

Олег Николаевич Сидоркин, исполнительный директор судоходной компании «Донречфрот», Ростов-на-Дону: Интересно наблюдать вашу полемику. Я никак не могу понять: вы в интересах кого полемизируете? В интересах судовладельца или между собой пикируетесь? Вообще-то самая главная брешь применения вашей деятельности – это судовладелец. Я правильно понимаю?

Рябоконе В.А.: Правильно, правильно.

Сидоркин О.Н.: На сегодняшний день ситуация выглядит следующим образом. Оперативность и качество предоставления лоцманской услуги на порядок и ли несколько порядков выше, чем государственной организации. Вот отсюда нужно делать выводы. Для судовладельца экономика, сами понимаете, что на первом месте потому, что организации частные и судовладельцу выгоднее иногда даже заплатить частному лоцману, лишь бы оперативно была предоставлена лоцманская услуга. Вот собственно и всё.

Реплика из зала: Неправду говорите, Олег Николаевич.

Лаврищев А.В.: Есть ещё вопросы к Виктору Александровичу?

Реплика из зала: Нет.

Вопрос из зала: Дополнить его можно?

Лаврищев А.В.: Нет. Давайте мы всё-таки регламент соблюдать. Там кофе-чай уже подогрели. Давайте мы сделаем перерыв. Единственное...

Реплика: На 20 минут или на 15 лучше.

Рябокоть В.А.: Андрей Васильевич, меня обвинили во лжи...

Лаврищев А.В.: Меня тоже. Давайте без пятнадцати час мы соберёмся. В 12.45.

ЧАСТЬ II

Лаврищев А.В.: Давайте начинать. Будем считать, все собрались. У меня большая просьба: у нас там есть стол для отметки командировочных удостоверений. Кто не забрал сданные удостоверения, надо не забыть забрать. Кто еще не отметился, тоже просьба подойти и отметить, если надо, конечно.

Предоставляю слово следующему выступающему, Вихров Волдис Николаевич, старший лоцман Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

Вихров В.Н.: Спасибо. Уважаемые лоцманы, руководители морского флота, гости, надеюсь, тоже присутствуют. Тема моего доклада: «Работа лоцманов в современных экономических условиях и о работе лоцманов в портах Финского залива и в ледовых условиях».

Работа лоцманов в современных экономических условиях показывает, что роль лоцмана как опытного, грамотного судоводителя возрастает. Сокращение времени грузовых операций и времени, связанного с оформлением документов, делает заметным время различных задержек судов при их движении не только от приемного буя в порт и обратно, но и в районах интенсивного судоходства. Особенно заметными эти задержки становятся в условиях осенне-зимнего периода, а точнее, при движении судов в ледовых условиях.

Отсутствие опыта работы в ледовых условиях у большинства экипажей судов – это основная причина значительных экономических потерь не только судоходных компаний, но и огромного количества крупных организаций, обеспечивающих движение грузов морским путем. Большие расходы по этой причине несет и ледокольный флот Росморпорта. Что делается и что нужно сделать для сокращения экономических потерь?

Более тридцати лет назад прогрессивные судоходные компании запросили лоцманские службы Англии, Германии, Голландии, Дании о возможности предоставить на крупные суда для проводки в порт из Северного и Балтийского морей опытных судоводителей. Так появились лоцманы открытого, Балтийского и Северного морей, которые сыграли большую роль в безопасном движении крупных судов. Казалось, что с развитием навигационных систем, особенно, спутниковых, уменьшится роль лоцмана. Оказалось, наоборот, время больших парусных судов уходит в прошлое, и роль капитана как судоводителя на современных судах уменьшается. А вот роль лоцмана, особенно в условиях экономического кризиса, когда сокращают экипажи судов и набирают штат по минимальной стоимости, действительно, возросла.

Услуга ледового лоцмана открытого моря – дорогое удовольствие. Поэтому сейчас, на осенне-зимний период в штат судов с окладом капитана

включаются опытные судоводители под видом дублера капитана, сюрвейера, ледового советника, супервайзера и тому подобного. А иногда на судне катается просто пассажир. Все они выполняют роль советника, то есть лоцмана. Как показала практика, для работы в ледовых условиях Финского залива опыта этих советников недостаточно. В течение четырех последних лет ИМО, ХЕЛКОМ - хельсинский комитет, страховые компании рекомендуют судоходным компаниям суда, которые посещают порты с ледовыми условиями, иметь судоводителя с сертификатом о прохождении специального курса «навигация в ледовых условиях». Часть ледовых советников проходит эти курсы.

Я задаю вопросы, почему у нас в России нет лоцманов открытого моря. Почему нет ледовых советников, почему я, чья морская жизнь связана с работой в ледовых условиях, должен обучать в ГМА им. Макарова иностранных ледовых советников. Может быть, кто-то докладывал в Минтранс, что России ледовые советники не нужны, так как нет заявок. Заявки были. Я могу здесь привести пример, даже лоцмана Усть-Луги сейчас, пусть они в частной там, но четыре лоцмана у них практически не работают постоянно, но готовы работать. И как бы государство, Росморпорт теряют эти средства.

Часть лоцманов во время отпуска, в том числе и я, выходили помогать капитанам проводить суда в ледовых условиях. Теперь эту помощь оказывают ледовые советники из Латвии, Украины, Финляндии, Эстонии, Канады и, возможно, других стран. Если дело пойдет так же, что лоцманами в наших портах будут также работать иностранные коллеги, владеющие русским языком. Я почему говорю, некоторые латыши имеют двойное гражданство и запросто могут, свободных очень много, организуют обучение и будут у нас работать в порту.

Наша страна северная, имеет самое большое количество портов, в которые зимой суда не заходят, и число судозаходов уменьшается. Образуется избыток лоцманов. Реки покрыты льдом, и речные лоцмана в устьевых портах остаются без работы. Общее количество так называемых безработных лоцманов в порту Санкт-Петербург примерно 50 речных и 40 морских. Это лоцмана четвертой группы, работающие с малыми судами. Понятно, что в порт у нас малые суда не заходят, и практически бывает, что они в месяц одну-две работы делают. Я считаю, видимость такая для Минтранса, что мы как бы не бездельники.

Увеличивается нагрузка на лоцманов второй, третьей группы и старших лоцманов. На первый взгляд может показаться, что у лоцманов наступает время отдыха, так как зимой число судозаходов уменьшается в 3-4 раза. На самом деле, зимой продолжительность каждой работы увеличивается в 3-4 раза. А так как лоцманам предоставляют отпуска, а часть проходит курсы повышения квалификации и различные комиссии, лоцманов в пиковые моменты не хватает. Наша лоцманская служба готовится к проводке судов в ледовых условиях по Финскому заливу. Проводка судна в ледовых условиях – дело трудоемкое, и должно осуществляться двумя

лоцманами, один из которых является ведущим. Помощники будут выбираться из числа так называемых безработных, потому что 50 лоцманов, их можно задействовать, они будут как бы дублерами, и в наименее сложном районе проводки они могут заместить ведущего лоцмана.

Если работа ледового советника уменьшит количество остановок ледового каравана судов хотя бы на один раз, то все расходы на ледового советника оправдаются многократно, так как для возобновления движения каравана иногда уходит до 12 и более часов. Представляете, судов в караване 18-15, все встанут, и ледокол должен околотить каждое судно. И не всегда удастся, чтобы караван получил движение, кого-то оставляют. «Вайгач» в прошлую зиму тоже сказал: «Быстро расправлюсь, за две недели». Но оказалось, что не так. Взял большое количество судов, а привел всего в Приморск один танкер.

В эту зимнюю навигацию не менее тысячи проводок делается ни за что не отвечающими ледовыми советниками других стран. Понимаете, они ни за что не отвечают. Но, однако, каждая такая проводка, если он числится советником по-настоящему или «лоцманом-айсэдвайзером», проводка оценивается от 3 до 4,5 тыс. долларов, вот эти суммы. И судоходные компании платят эти деньги, понимаете, платят, только согласись, Волдис, пойдешь к нам, проведи, понимаете. Я заостряю вопрос, что это доходная часть, а мы почему-то, Росморпорт, должны терять ее.

Огромное спасибо руководителю Росморпорта Андрею Васильевичу Лаврищеву за то, что он лично взял под контроль этот вопрос и принял решение о проведении этой конференции. Что мешает, чтобы знания и опыт работы в ледовых условиях Финского залива были использованы, а лоцмана, не имеющие работы в зимний период, работали, вот эти 90. Мешает, первое: отсутствие единого руководства лоцманской деятельностью в портах восточной части Финского залива, да и России в целом. Конкуренция лоцманских служб делает их слабыми и неспособными конкурировать с едиными государственными лоцманскими службами практически всех стран Балтийского региона.

Те, кто доказывали, что конкуренция в лоцманской деле экономически выгодна государству, обманывали всех, в том числе, лоцманов. Ярким примером является конкуренция лоцманских служб в порту Санкт-Петербург, когда лоцманский сбор порта делится на несколько служб, и каждая из них влачит жалкое существование. Но это не главное. Конкуренция в лоцманском деле – главная причина многих аварий с большими экономическими убытками. Само существование нескольких лоцманских судов, конкурирующих организаций в районе нашего приемного буя, приводит в замешательство капитанов судов, которые не знают, у какого лоцманского судна остановиться, особенно в ледовых условиях, в ночное время, в условиях плохой видимости.

Как пример, 13.03.2010 теплоход «Аким Трейдер» ударил теплоход «Alexander B» в кормовую часть. Теплоход «Alexander B» сдавал лоцмана. «Alexander B» получил 10 метров квадратных пробоину. Жертв нет. А если

бы были жертвы? Уже были столкновения у нашего приемного бую, когда старший механик практически мог погибнуть. О вреде конкуренции в лоцманском деле сказано так много, что любому понятно, что ее нужно запретить немедленно. Тот, кто говорит сейчас «СУДС», я отвечаю: СУДС сейчас еще не совсем совершенны. В районе приемного бую 50-40 судов, 50-40 отметок на экране радара. Каждое название имеет, и название перепрыгивает, лоцманам иногда даются совершенно ложные команды. Теплоход идет, а название на нем другое. Пароходу говорят: «Два кабельтовых до поворота» - а это другой пароход. Понимаете, этот вопрос надо решать в том месте, где очень много судов.

Кошмаром для государства стал так называемый экономически оправданный переход государственных лоцманов порта Приморск в частную лоцманскую службу порта Приморск, в котором сегодня на обеспечение работы лоцманов идет малая доля лоцманского сбора. Другая часть лоцманского сбора улетает в неизвестном направлении, а могла бы направляться на единые цели по безопасной и более экономичной, выгодной проводке судов и особенно танкеров по всему Финскому заливу. Здесь я отвечаю тем, которые говорят: «А почему это судоводители порта Приморск, судоходные компании должны делиться с нерентабельными, - например, наша лоцманская служба Росморпорт - почему?»

Расчет перехода в единую государственную лоцманскую службу в восточной части Финского залива был сделан в 2004 году. Он показал, что работа такой службы почти в 1,5 раза менее затратная, так как позволяет иметь меньшее количество запасных лоцманских судов, катеров и экипажей, позволяет иметь меньший штат лоцманов, так как срабатывает принцип экономической достаточности. Понятно, да, что каждая лоцманская служба (три, предположим, у нас) должна иметь резервный катер. Если сломается, никто из конкурентов вам катер не даст, понятно? Будет обеспечена взаимозаменяемость лоцманов и более свободный переход лоцманов из одного порта в другой. И даже возможность работы одного лоцмана в нескольких портах.

Работа лоцманов открытого моря и ледовых советников открытого моря будет более управляемой, более подготовленной и в чем-то менее затратной, а это значит, что такие услуги лоцманов будут востребованы.

Не все, наверное, понимают, что такое принцип экономической достаточности. Впервые я услышал о нем, занимаясь экономикой в высшей партийной школе. Применительно к лоцманам он позволяет обоснованно корректировать штатное расписание, без которого в любой организации будет анархия. Основная суть в том, что подготовленным лоцманам разрешается сдавать экзамен на работу с судами более высокой категории, не дожидаясь освобождения места в штатном расписании. Такие лоцмана имеют право работать с судами более высокой категории. Если они проводят такое судно, то должны получать доплату к зарплате, которая рассчитывается по разнице окладов и должна быть выше на 10% за то, что лоцман согласился сделать такую работу. Может наступить момент, когда месячная сумма

доплат и оклад лоцмана низшей группы превышает зарплату лоцмана более высокой группы. Здесь и появляется обоснование увеличить штатное расписание. Но это мелочь в сравнении с тем, что дает принцип экономической достаточности для безопасной проводки судов. Он что делает? – позволяет лоцману отказаться от проводки судна более высокой группы, так как по штатному расписанию он работает с судами меньшей группы. А когда принцип экономической достаточности покажет, что место в штатном расписании есть, он займет это место как опытный судоводитель.

Понимаете, человеку дано право: сдал он на высшую группу – и проводить суда более высокой сложности в хороших погодных условиях, в более легком для навигации участке порта. И так за 2-3 года человек нарабатывает опыт, и когда он становится уже в штатное расписание старшим лоцманом, то уже работает по-настоящему. Не должно быть такого, когда лоцман получил оклад старшего лоцмана, бежит к руководителю и просит послать другого лоцмана для выполнения сложной работы. Стыдно и тогда, когда лоцман самостоятельно провел судно более высокой группы, бежит к руководству и требует открыть для него штатную единицу, ссылаясь на трудовой кодекс и угрожая судом. Такие случаи даже есть.

Поэтому эти вопросы нужно решать. Решать, чтобы разрешили лоцманам сдавать. И дальше я говорю, у нас сейчас в Положении о лоцманах сказано, что лоцман должен не менее 6 месяцев стажироваться, не менее. Нужно заменить на «не более». Если он более шести, его нужно увольнять и позволить тем капитанам, которые пришли с высоких судов, с больших, позволить... Он придет и скажет: «Я через две недели готов водить «Волга-нефть» и прочие, разрешите мне сдать». И те, которые на Питер ходят, они прекрасно знают район. Зачем их держать 6 месяцев? Если человек готов как лоцман, скажет «я готов сдавать» - создайте комиссию, принимайте экзамен, через две недели человек будет работать. Пусть штатное расписание не освободилось, но будет уже работать.

Реплика из зала: Лоцман не только водит, но и швартует еще.

Вихров В.Н.: Правильно.

Реплика из зала: За две недели не обучите швартовать.

Вихров В.Н.: Здравсьте! Вы не правы. Сейчас большинство капитанов, много капитанов, которые говорят лоцману при подходе: «Я знаю свое судно лучше, и теперь я...» И что говорят: «Pilot on the ship» - а теперь на запись идет «Captain on the ship», то есть это везде на запись идет. Поэтому здесь вопрос спорный, но об этом поговорим.

Дальше. Расшифрую понятие «самоуправляемая лоцманская служба». Вот мне все упреки: «Это что, - говорят, - анархия будет у вас?»

Реплика из зала: Саморегулируемая.

Вихров В.Н.: Не надо «саморегулируемая», я расшифрую понятие для лоцманов. Это служба, в которой представители лоцманов вместе с представителями работодателя, руководителями лоцманской службы, подбирают, принимают на работу, готовят, увольняют не только лоцманов, но и свой обслуживающий персонал на катерах, лоцманских судах, автотранспорте, диспетчерском аппарате и другое, что соответствует рекомендации в резолюции ИМО А960. Сами лоцмана создают условия для подготовки к работе как на берегу, там и на море. Это помещения для отдыха, занятий, приема пищи, санузел и тому подобное. Сами лоцмана разрабатывают и закупают рабочую одежду, обувь и другое, цвет и символика которых должна соответствовать утвержденной руководством государственной лоцманской службой. Все это можно назвать короче: лоцмана сами ведут свое хозяйство, без посредников.

Приведу пример. В Питере наша лоцманская служба получает продукты для экипажа и лоцманов через посредника по ценам, завышенным в 2-3 раза. Поэтому котлета выглядит, как полфрикадельки, а буханка хлеба стоит 90 рублей, у меня бумаги есть, я могу показать, представляете? Вот посредники. Большинство вопросов самоуправления можно решить в рамках Росморпорта. Да и саму лоцманскую службу России можно сделать самостоятельным отделением ФГУП «Росморпорт». Я с уважением отношусь к Виктору Александровичу Рябоконю, Александру Виленовичу Оводовскому и другим собственникам лоцманских служб и считаю, что их опыт может быть востребован в такой службе.

Считаю, что в Финском заливе для отдельных типов судов в территориальных водах Российской Федерации можно ввести обязательную проводку на осенне-зимний период. Это, кстати, и капитаны хотят многих судов, чтобы лучше была обязательной проводка. Повторяю, что это будет возможно лишь в государственной лоцманской службе Восточной части Финского залива. И прошу поддержать создание такой службы. Прошу прямо или через Министерство транспорта обратиться в Правительство Российской Федерации с предложением о немедленном запрете работы нескольких лоцманских организаций на одном канале, на одной акватории, а также о запрете работы негосударственных лоцманских организаций, так как их работа разрешена на обмане Государственной Думы, Совета Федерации и Антимонопольного Комитета.

Вот здесь многие зарадовались, что Волдис что-то там не то говорит. Почему на обмане? Объясняю: используя недопонимание законодателей важности для государства и сложности лоцманского дела, грамотные хитрецы объяснили, что обязательность брать лоцмана, то есть капитана обязательность брать лоцмана, и обязательность дать лоцмана – одно и то же. Значит, обязательность взимания лоцманского сбора можно сравнить с договором возмездного оказания услуг, статья №773 Гражданского кодекса Российской Федерации. Когда одна сторона обязан дать лоцмана, а другая обязана оплатить все его услуги. Таким обманным путем лоцманскую

деятельность превратили в предпринимательскую. Она стала главной причиной перехода лоцманов из МАП в ФГУП «Росморпорт». Обязательность взять лоцмана подразумевает выполнение этого требования без каких-либо оговорок, условий и договоров. Это исключительное право требовать принадлежит государству. Обязательность дать лоцмана подразумевает не просто дать, а дать на основании договора оплаты, то есть эта обязательность наступает тогда, когда подписан договор. Поэтому я хочу, чтобы государство действовало с обманщиками так, как поступил маршал Жуков при подписании акта о безоговорочной капитуляции фашистской Германии. А так оно и есть.

Реплика из зала: Я Вас хотел попросить не делать замечания насчет требований, в неприятных выражениях...

Вихров В.Н.: Здесь ни одного слова неприятного нет. Извините, одно неприятное слово будет у меня в конце. Вопросы потом. Ну, давайте.

Вопрос из зала: Вопросы по существу. То, что Вы говорите, что вам привозят просроченные котлеты, это Вы сами так организовали.

Вихров В.Н.: Просроченные котлеты никто не организывает!

Вопрос из зала: «Росморпорт» выдает тендер, приходит ИП «Иванов», «Петров», «Сидоров» и привозит вам эти котлеты. У нас экипажи наших катеров получают на колпит наличные деньги и покупают сами, что хотят.

Вихров В.Н.: Отлично, так и надо.

Вопрос из зала: Вы говорите, это может только «Росморпорт» урегулировать, ну, вот уже урегулировали. Второй вопрос – резервные катера. В нашей лоцманской службе 5 катеров, Росморпорту мы никогда в доставках не отказывали. Даже были разговоры о том, что наш ростовский филиал, мы вам в навигацию предоставляем флот бесплатно, вы нам зимой, потому что у нас нет ледоколов мощных, мы не можем еще этого себе позволить. Но нам было отказано. И все, понимаете, теперь мы их возим за деньги, они нас возят за деньги. Лоцмана моря – кто отменил проводку по Азовскому морю? Она была. Во льдах была, капитанам помогали. Кто ее отменил?

Вихров В.Н.: Я этот вопрос не знаю, знаю, что нехватка лоцманов.

Вопрос из зала: Я лично ездил в порт Керчь и в порт Кавказ на этих судах. Кто ее отменил? Капитаны мне задавали в Азовском море вопросов больше, чем когда мы идем по каналу или устью Дона или по Дону. Их больше интересовала, вообще, специфика порта. Оказывалось, что у некоторых

мачты не ложатся, якоря кормовые зачем-то нужны. Я не знаю, что вытворяют.

Вихров В.Н.: Коллеги, не будем тратить время, это такой мелкий вопрос.

Вопрос из зала: Нет, это не мелкий вопрос. Вы сказали сейчас, кто отменил проводку по Азовскому морю? А Вы говорите, наоборот, надо вводить. Если мы так отменили, то, как эти латыши у вас будут водить по морю, так у нас будут украинцы водить с Керчи. Кто отменил?

Вихров В.Н.: Я думаю, Минтранс.

Иван Тимофеевич Булах: Я хотел бы обратиться. Булах Иван, Ростов-на-Дону, лоцман, командир, как хотите, называйте. Хотел бы обратиться ко всем именно лоцманам. Скажите мне, почему нам должны чиновники говорить, где нам работать, как работать. Я знаю очень много друзей, которые работают в Росморпорте. «Почему, - говорит, - Тимофеич, я могу к тебе придти, если что-то у нас, в Росморпорте не так?» «Я же, - говорит, - могу к тебе придти». Правильно? - Правильно. Росморпорт это держит: зарплата, условия труда, обязательно. То же самое и меня напрягает. Если я что-то для лоцманов делаю не так, они скажут: «Ваня, пошел ты подальше» - и пойдет работать в этот самый. И почему нас сейчас пытаются лишить возможности выбора, где мне работать, как мне работать.

Вихров В.Н.: Статья № 55 Конституции будет нарушаться, возможность выбора должна быть у вас.

Булах И.Т.: Вы мне скажите, эта конференция была бы, если бы была только государственная проводка? Не было бы. Нас бы никто здесь не собрал. Все вы отделались чем...

Вихров В.Н.: Деньги если бы уменьшили платить, собрались бы.

Булах И.Т.: Никто ничего не собрал бы, никто бы нас не слушал здесь.

Вихров В.Н.: Сейчас я объясню, почему.

Булах И.Т.: Здесь мы собрались только почему? Потому что мы можем что-то хотя бы сказать. Я не хочу спорить, не хочу никого ругать абсолютно, я хочу, чтобы мы работали все лоцмана, и пусть будет и государственная, и негосударственная. Вы говорите, что это будет как-то влиять на обеспечение безопасности. Это настолько уже термин забитый – обеспечение безопасности. Постоянно об этом говорим. Но, извините, никто ничего не делает что в частной, что в государственной – никто ничего не делает.

Вихров В.Н.: Это будет по конкуренции, я считаю, что...

Булах И.Т.: Почему сейчас для того, чтобы... Вы подумайте сами, они хотят сделать только государственную. Этого нет, если вы...

Лаврищев А.В.: Потому что не сумели договориться.

Булах И.Т.: ...государственная, негосударственная, пусть покажет работа и жизнь, кто лучше, кто хуже.

Вихров В.Н.: Извините, коллеги, я отвечу на вопрос. Была такая реплика, что если не была бы государственная служба, то лоцмана реже собирались бы. Я очень жестко к этому отношусь, не собирались бы. Государство с трепетом относится к такой службе, оно боится такой службы единой. Почему и была разрешена конкуренция – посмотреть, что из этого получится. Вы представляете, что такое лоцмана? Что это государственная монополия лоцманов, когда все в едином коллективе находятся? Нужно вести с лоцманами себя осторожно. Вы представляете, что нас 600 человек специалистов очень высокого класса. И если любой малейший конфликт, это экономическая блокада России со стороны моря. Нас 600 человек, пароход. Да вы понимаете, что если конфликт страшный происходит, а в частной лоцманской службе, например, если будет единая частная лоцманская служба, вы понимаете, что может произойти? Что частник, хозяин, ну, не заплатил где-то, не хватило денег, зарплату. Да вы полное право можете не выйти на работу по закону. А в государственной придется немножко доказывать. Но зато не будет остановки порта.

Булах И.Т.: У нас в порте в Ростове работает 8 человек, 8 лоцманов, 150 человек, вообще, у нас по Ростову. Вы объясните мне, почему Росморпорт имеет 8 лоцманов, когда надобность 150.

Лаврищев А.В.: Потому что нет рынка.

Булах И.Т.: Потому что условия труда и условия жизни лоцманов, частных, как вы называете нас...

Вихров В.Н.: Коллеги, давайте я все-таки продолжу. Дискуссия у меня там еще есть, и ликбез тоже. Была введена в заблуждение Федеральная антимонопольная служба, ФАС, которая буквально, а не на деле, использовала пункт 3 статьи №4 закона «О естественных монополиях». Эта статья гласит: «Не допускается сдерживание экономически оправданного перехода сфер естественных монополий из состояния естественной монополии в состояние конкурентного рынка». А что из конкуренции вышло? Я уже сказал, понимаете, не допускается. Даже конституционный суд России был смущен и не мог вынести четкого определения в пользу

государственной лоцманской службы, а лишь дал предписание правительству «привести статьи КТМ, касающиеся лоцманской деятельности, в соответствии с другими законами Российской Федерации.

Я доклад закончил. Теперь короткие предложения и замечания, которые я хотел бы тоже озвучить, а потом будут вопросы. Нужны курсы по повышению квалификации лоцманов по теме «работа лоцманов в ледовых условиях» с выдачей сертификата о прохождении таких курсов. Потому что очень важно, и я остановлюсь, потому что этому вопросу сейчас китайцы, японцы, кому только не лень, лезут, даже канадцы были у нас на курсах. Почему я это знаю? Потому что я веду курсы повышения квалификации лоцманов и курсы повышения квалификации капитанов на морском тренажере ГМА им. Макарова. Сергей Дмитриевич Айзинов здесь присутствует, может подтвердить.

И почему я задаюсь этим вопросом, обращаюсь к руководству морского флота? Чтобы в Минтранс передали, что у нас тренажеры ледовые и на Дальний, в Новороссийске пытаются, «Совкомфлот», и «Макаровка». То есть, возможности тренажера для действительно существенных ледовых курсов очень у нас скромные, то есть самого компьютера. Когда я был в DMA в Дании, в Копенгагене, там они объединили военный тренажер с гражданским. И когда я задал вопрос, почему у них нет ледовых курсов, они говорят: «Нам нужен мощнейший компьютер, чтобы каждая льдинка, каждый хотя бы кусочек ледового поля внести в компьютер, чтобы она действовала». Когда вы «*wash the ice*» сделаете, вымываете, чтобы она хоть как-то показывала. Да, наш компьютер сейчас, тренажер, показывает удобно, как вести в канале судно, большие ледовые поля, нормально. Но, по моему мнению, «Транзас», ну до чего лень этим пацанам, как говорится? Здесь «Транзаса» никого нет? Я прямо так говорю – «пацанам». Которые, знаете, на ледовых курсах: ба-бах! пароход в лед врубается, трещина так идет прямо. Одну точку поставили вместо того, чтобы показать одну-два-три хотя бы, чтоб трещина пошла так, понимаете? Не должно быть. И кого-то еще из лоцманов для консультантов введут для работы в ледовых условиях. Андрей Васильевич, передайте, что тренажер один должен быть в России мощнейший быть.

Лаврищев А.В.: Я услышал.

Вихров В.Н.: Второе. О работе лоцманов в осенне-зимний период. При работе в осенне-зимний период необходимы совместные встречи представителей всех служб, участвующих в обеспечении безопасности движения судов для обмена, взаимных замечаний, предложений по улучшению работы. Приведу пример: штаб ледовых операций большого порта Санкт-Петербург в прошлую и эту ледовую навигацию не имел и не имеет впервые за всю историю представителя лоцманов. Ранее этот представитель занимал второе место после руководителя штаба. Считаю, что представительство лоцманов в штабе ледовых операций должно

присутствовать, его необходимо восстановить. Как я говорил, что представительство лоцманов при обсуждении всех документов, касающихся лоцманской деятельности, должно тоже присутствовать.

Обращаюсь к руководству Росморпорта с предложением в приказном порядке во всех лоцманских службах организовать достаточное количество лоцманов открытого моря и ледовых советников открытого моря в замерзающих портах России. Совершенно никакой копейки на это дело тратить не нужно абсолютно. Лоцмана сами согласятся пройти курс, сдать, получить какой-то сертификат и будут числиться. И мы сможем заявить: мы имеем этих лоцманов.

Реплика из зала: За свои деньги?

Вихров В.Н.: Какие свои деньги? Сертификат Росморпорт сам пошлет, чтобы получить, на тренажер. А я мог бы бесплатно провести, кстати, немножко.

Речные лоцмана, работающие в районах обязательной лоцманской проводки в устьевых портах России, должны находиться в более тесном сотрудничестве с морскими лоцманами, так как отличие в их работе незначительное. У нас, я знаю, есть два района обязательной лоцманской проводки, Санкт-Петербург, в Ростове у вас тоже есть для речных, да? В каком порту еще есть?

Реплика из зала: Азов.

Вихров В.Н.: Тоже там речные есть? Там обязательная проводка тоже у них?

Реплика из зала: Мне, например, непонятно, почему Азов и Ростов сделали морскими портами. Чистая река, абсолютно чистая река.

Вихров В.Н.: Это вопрос не ко мне.

Реплика из зала: Я знаю, почему - чтобы увеличить сборы. Мы лоцманскую проводку, задействовали тариф. А почему за ними? Чтобы привлечь судозаход в эти порта. Так извините меня, это сделали «Росморпорт» и морскими портами, в 15-20 раз...

Вихров В.Н.: Продолжаем дальше. Шестой пункт – обмен опытом работы с лоцманами других портов, в том числе зарубежных, улучшит качество лоцманского обслуживания. Я на собственном примере: когда мы все-таки встречаемся с коллегами других портов, да, понятно.

Седьмой пункт – безопасность мореплавания. Медленно решаются вопросы с военными и другими смежными организациями. Например, для безопасного поворота крупных судов требуется перевести буй 24 на нашем канале. Военные Кронштадта не разрешают. Почему не разрешают? Так как

их давние промеры отличаются от современных промеров Росморпорта. Два раза «Росморпорт» делал промеры, глубины 12 метров, а у них там послевоенный промер какой-то есть, 11,9 глубина. Подписи мы не можем получить. Поэтому, пожалуйста, со смежными нужно решать эти вопросы быстро. Если лоцмана капитан порта предлагает, сделайте промеры для нас, Росморпорт не имеет права просто подарить, значит, будет взяткой какой-то казаться, если перевести средства.

Восьмое – на рейдах замерзающих портов посадка-высадка лоцманов должна делаться буксиром. Вот у нас на рейде буксир делает посадку-высадку лоцманов на внутренних рейдах зимой, один час работы которого стоит около 500 долларов. Раньше эту работу буксиры выполняли бесплатно, по старой дружбе, так называемой. В настоящее время за все надо платить. И лоцманские службы обязаны иметь соответствующие плавсредства для пересадки-высадки лоцманов. Наилучшим вариантом для этой цели можно предложить специально оборудованный буксир. Я как раз Марата Ивановича поддерживаю в этом отношении, что специально оборудованный буксир в ледовых условиях намного лучше какого-то там допотопного другого плавсредства, которое будет заниматься не только посадкой-высадкой лоцманов, но и другими работами, чтобы оправдать свои затраты. Любой банк уже завтра выделит кредит государственной лоцманской службе для закупки такого буксира. Проблема того, что лоцманская служба не может иметь буксирных судов, решается. Для этого необходимо желание руководства Минтранса и грамотного обоснования. У нас проблема в этом, что не разрешают иметь лоцманской службе.

Девятое. Нужно утвердить основные понятия по лоцманской деятельности. Государственный лоцманский сбор – обязательная оплата за предоставление обязательной услуги в районах обязательной лоцманской проводки. Чтобы вы, как «Отче наш», знали, что это такое. Второе, дополнительное нужно ввести понятие: минимальный лоцманский сбор – величина лоцманского сбора с судов малого водоизмещения. Она увеличена до максимально разумной величины в интересах государства. Увеличивается с малого измещения и максимально, насколько можно поднять его в интересах государства.

Дальше, максимальный лоцманский сбор – величина лоцманского сбора с судов крупного водоизмещения, уменьшенная до минимально разумной величины в интересах государства. Потому что, например, с 320-метрового парохода, конечно, это будет огромный лоцманский сбор. Поэтому государство уменьшает до размера, и вот это будет максимальный лоцманский сбор с этого судна, больше нельзя.

На этих трех китах будет крепко держаться государственная лоцманская служба, ФГУП «Росморпорт» с самоуправляемыми и во многом экономически самостоятельными лоцманскими организациями в ее филиалах.

Самый такой вопрос – человеческий фактор. Это ликбез, извините, но скажу. На сегодняшний день одна из самых обсуждаемых причин аварий и

аварийных случаев. На первый взгляд, это сложное понятие, но за 32 года наблюдения за лоцманами я пришел к выводу (еще не только за лоцманами, я участвовал много раз и участвую по сей день в разборе аварий, поэтому знаю этот вопрос), что человеческий фактор делится на две части. Первая связана с причинами, которые влияют на душу, сознание, а значит, действия и находится очень близко к лоцману или внутри самого лоцмана, когда лоцман знает, что выпил, переспал, недоспал, а также заболтался с коллегой-капитаном, замечтался. Все эти причины можно назвать одним словом – разгильдяйство. И за последние 10 лет разгильдяйства стало много.

Но почему это разгильдяйство произошло? Не по вине Минтранса, не по вине лоцманов, а просто появились диктофоны, которые при разборе аварий, если будет признан (ну, коллеги могут всякое наговорить и признать вину лоцмана), значит, этот разговор может дойти до страховых компаний, до других, и может быть, вина лоцмана частично показана, и лоцманская служба обязана будет заплатить. Поэтому за последние годы, уже за 20 лет, да, Владимир Иванович, мы стараемся как-то разбираться в своем коллективе, но не так жестко. А вообще, на последних говорят: «Да, мы знаем, что лоцман виноват, два лоцмана вообще ничего не смотрели. Но как нам сделать, чтобы показать, что ветер налетел? Как оправдать это дело?» Понимаете, вот это конфликт. И действительно, если так подумать, а чего, собственно, мы будем своего коллегу (и платить потом за это) губить? Мы потом на ушко ему скажем, что ты вот заболтался. Но это вопрос сложный, и нужно его решать. Мое предложение было таким, оно покажется странным вам, например, обратиться в ИМО с тем, что после того, как будут сделаны взаимозачеты по аварии, оплачены, еще раз провести разбор. Провели разбор, потом выясняется. Но с таким условием, что результаты этого разбора не могут уже влиять, как говорится, быть основанием для того, чтобы можно было пересмотреть результаты той комиссии, как-то предъявить новые иски. Если им это пойдет, значит, мы тогда будем учиться на наших авариях, на наших ошибках. И в то же время чуть-чуть будут учиться и те, кто разбирает аварии, более тщательно разбирать. То есть в ИМО нужно обращаться, потому что дискуссия...

Вторая часть связана с причинами, которые влияют на душу, сознание, действие, и находятся далеко от лоцмана. Даже забытые причины неожиданно, помимо воли лоцмана, могут повлиять на сознание и отвлечь внимание лоцмана за движением судна. Так внимание лоцмана может отвлечь его усталость, когда лоцман просил дать ему немного отдохнуть, а ему не дали, просил подмениться, когда у него заболели дети, жена, родители, мы ему не разрешили, просит лоцман подмениться для встречи или выполнения неотложного дела – опять отказ. На работе все же дали отдохнуть, но смотрите, что это за отдых, когда нет отдельного помещения, с находящихся рядом коек слышатся храп, вздохи, постоянные движения, кашель, сморкания и прочее.

Лаврищев А.В.: Давайте заканчивать, в самом деле.

Вихров В.Н.: Поэтому я считаю, для лоцманов должно быть отдельное помещение для отдыха. Все, задавайте вопросы.

Вопрос из зала: Я опять хочу акцентировать внимание: я ни за белых, ни за красных. Я представитель судовладельца. Уважаемый докладчик, я хочу понять, как изменится ситуация с безопасностью, если одни и те же люди, а мы знаем, что они одни и те же и в вашем регионе, и в нашем, в Ростове-на-Дону, будут работать или в частной компании, или в ФГУП «Росморпорт»? Люди, выполняющие функции, одни и те же: лоцман Иванов будет работать и там, и там. Объясните разницу.

Второй вопрос: я предлагаю еще обсудить вопрос кадрового резерва, мы понимаем, в какой ситуации мы все находимся. И кто у нас такие лоцмана – это капитаны, которые или устали работать, или по состоянию здоровья не могут работать. Есть ли у нас, в принципе, этот резерв?

Вихров В.Н.: Я даже Вам это, как говорится, как «Отче наш», докажу и расскажу, почему. Своими словами, да, тем лучше? В частной лоцманской службе у нас было 240 агентирующих фирм. Пожалуйста, в частной лоцманской службе получается так: имеют возможность делать агенту какую-то доплату, так называемая адресная компенсация.

Вопрос из зала: Я про качество услуг.

Вихров В.Н.: Я про качество и говорю. Это и есть качество услуг, потому что в частную службу идут работать те, кого мы выгнали из Росморпорта, понимаете, 20 человек выгнали, они пришли.

Вопрос из зала: Я 10 лет руководил агентской компанией, и те вещи, которые Вы заявляете, что мы все берем откаты... тогда мы не здесь должны разговаривать.

Вихров В.Н.: Я считаю, что здесь должны разговаривать. Это очень сложно.

Вопрос из зала: И равномерно пойдём туда.

Вихров В.Н.: Да, пойдём, и у меня десятки примеров есть.

Вопрос из зала: Вы мне не объяснили, чем услуги Иванова будут лучше в «Росморпорте» или в частной компании.

Реплика. Чем отличаются?

Виктор Степанович Кононенко, старший лоцман службы лоцманских проводок, п. Новороссийск: Можно, отвечу на этот вопрос? Лоцман

Росморпорта Кононенко, Новороссийский порт. Ответу на вопрос уважаемого представителя судоходной компании. Что касается отношение к обеспечению безопасности, то всем лоцманам независимо от принадлежности к частной или государственной лоцманской службе в высокой степени организации, эффективности, ответственности (в частности, в порту Новороссийск) прививают лично капитан порта, уважаемый Ерыгин Владимир Владимирович, первый заместитель капитана порта по безопасности мореплавания, уважаемый Захарченко Павел Алексеевич. Это те люди, которые занимаются аттестацией лоцманов, выдают им лицензии на работу. И при этом никакой разницы в принадлежности к той или иной организации они не делают и не видят. То есть степень безопасности здесь напрямую заложена в самой системе, которой управляет капитан флота. Поэтому одна лоцманская служба будет или другая, люди одни, и их степень подготовки оценивает один человек, который никак не зависит, коммерческая это служба или нет.

Реплика: Я все время призывал к тому, чтобы служба была государственная, от этого улучшится качество.

Второй вопрос из зала: Еще можно я скажу? Докладчик сказал неправду, сказав, что в негосударственных лоцманских службах, в частности, в Санкт-Петербурге, работают те, кого выгнали из Росморпорта. Он говорит неправду, соответственно, прошу рассматривать все его выступление. Вы оскорбили всех лоцманов, работающих в Санкт-Петербурге на государственной службе.

Александр Владимирович Тимофеев: Генеральный директор ООО «СПБ Лоцман», Тимофеев Александр Владимирович. Я позволю предложить коллегам перестать обмениваться вот этими уколами, они ни к чему не приведут, особенно в данном конкретном случае. У меня к Волдису Николаевичу два вопроса. Очень интересный, содержательный доклад, там и лед, и котлеты были, и все. Очень много интересных фактов. У меня два вопроса в связи с этим. Я внимательно Вас слушал, сделал вывод, Вы видите, что это должна быть самостоятельная, самоуправляемая лоцманская организация как-то где-то под крылом Росморпорта, но самоуправляемая.

Вихров В.Н.: А для чего, я объясню.

Тимофеев А.В.: Это так?

Вихров В.Н.: Так

Тимофеев А.В.: Прекрасно. То есть, таким образом, Вы говорите, что Вы против Федерального бюджетного учреждения, да?

Вихров В.Н.: Да, есть замечание, есть абсолютное замечание против федерального.

Тимофеев А.В.: То есть Вы против, ясно.

Вихров В.Н.: Не против, а замечание есть у меня. Я считаю, что это наилучший вариант.

Лаврищев А.В.: Уважаемые господа, я хотел бы вам напомнить следующее: мы завели ситуацию к той, которая у нас сейчас есть. Минтранс это делал, частные лоцмана, у нас тоже есть масса неудовольствия, почему и как, где, что получилось. Огульно обвинять, что все было плохо там, еще, когда были МАПы или когда Росморпорт образовался, мы сами пришли к той ситуации, которая сейчас есть. Она не нравится ни Минтрансу, ни Росморпорту, ни вам, я имею в виду, представителям частных организаций. Я считаю, что вот на этой конференции мы должны начать диалог и вернуться, может быть, к ситуации, когда вместе пользоваться плавсредствами, еще что-то. Ну давайте с чего-то начнем. Ну зачем сейчас будем выяснять, Росморпорт, не Росморпорт. Я, например, уже устал от этой ситуации. Мне не хочется, чтобы государственная лоцманская организация была в Росморпорте. Это для понимания ситуации. Мне кажется, вы извините, немножко отклонились от темы.

Я допускаю, что вы отдельно в каждом порту собираетесь, обсуждаете (росморпортовские лоцманы, частные) проблемы, естественно, у вас там свой коллектив. Но мы здесь собрались, чтобы в масштабах страны посмотреть. Я лично первое, что считаю неизменным – то, что конкуренции нескольких организаций в одном порту, в моем понимании, быть не должно. Как это сделать, у меня готовых рецептов нет, может быть, и это обсудить тоже. Но я что хотел сказать, давайте мы уже будем укладываться в регламент. С утра я думал, что нам до шести часов здесь не о чем говорить, но у меня такое ощущение, что мы и в десять не разойдемся. Поэтому Волдиса Николаевича, наверное, отпустим.

Третий вопрос из зала: Я хочу по конкуренции вопрос задать докладчику, господину Вихрову. Вопрос о конкуренции прозвучал в его освещении так, как будто в этом виноваты частные организации, негосударственные. А кто инициировал конкуренцию? Вы, наверное, отлично помните, когда работала ассоциация, когда 80% грузооборота обрабатывалось негосударственными лоцманскими организациями в большинстве портов, все клонилось к тому, что вообще конкуренция будет ликвидирована. А кто инициировал?

Вихров В.Н.: Я же в докладе сказал, кто инициировал.

Третий вопрос из зала: Инициировало государство в лице лоцманских служб морских администраций портов, которое начало её создавать. А теперь государство говорит, что конкуренции не надо, она плохая.

Вихров В.Н.: Не государство.

Лаврищев А.В.: Давайте мы все-таки зафиксируем ситуацию 2010, 2011 года, невозможно вспоминать старое, сейчас на личности перейдем, начнем вспоминать и прочее. Наверное, это неправильно. Валдис Николаевич, спасибо! У меня были две просьбы, а то мы так до дискуссии не дойдем.

Четвертый вопрос из зала: Валдис Николаевич, один вопрос. Вы как понимаете лично разницу между понятиями «лоцман открытого моря» и «айсэдвайзер»? Это первый вопрос. И второй – как Вы лично определяете причины того кабака, который творился в Восточной части Финского залива весной этого года?

Вихров В.Н.: Да, на первый вопрос отвечаю, что международного законодательства нет на сегодняшний день. Поэтому все судоходные компании, зная, если слово pilot употребить, это еще более дорогое удовольствие. А так можно эту лоцманскую деятельность замаскировать, как я уже в докладе упомянул, чтобы не платить больших средств. А если просто понятие лоцман, там требования к ним и многим другим лоцманам, есть специальные требования, вы в курсе. Если назвать лоцман, значит, он должен полностью этим требованиям. А так здесь может и в 80 лет (даже в 80 лет кто-то проводил), айсэдвайзеры, кто там ходит. Комиссию лоцманскую он может не пройти. А так - пожалуйста. Поэтому функции, которые выполняют айсэдвайзеры и лоцманы, абсолютно одинаковы, а вот по зарплате, по требованиям разные.

А вторая часть вопроса. В зимнее время? Все понятно, кто виноват. Во-первых, организаторы виноваты. Но, в то же время впервые за 32 года моей работы была такая снежная зима, когда лед (как называется новый тип льда,) *blue ice*, липкий лед, то есть снег, смешанный со льдом, и атомные ледоколы даже влипали, и наш «Сорокин» с полного хода останавливался мгновенно. То есть поэтому, была очень трудная зима. Поэтому такой беспорядок и вышел.

Смирнов А.Г. Уважаемые коллеги, представлюсь. Лоцман Санкт-Петербурга, мне хотелось бы назвать - лоцман из Сингапура, потому что я там работал. Но хочу сказать, что я член рабочей группы, которую утвердил министр транспорта Левитин. Здесь есть руководитель этой рабочей группы, господин Ключев. Так вот, уважаемые лоцмана. Я бы хотел обратить внимание на заметку в газете «Аргументы и факты», на 14 странице номер 3 газета, где сказано, что в Австралии, люди пишут на своих плакатах «разорву в пыль» и так далее, а после идут и обнимаются. Так вот, у нас такая же

точно ситуация. Мы сейчас здесь перед конференцией встретились, мы как обрадовались друг другу, видя знакомые лица. А нас растащили по разным лагерям. Вот этот момент не забывайте. А теперь приступаю к докладу.

Уважаемые коллеги, руководители и все присутствующие. Мое выступление нацелено на достижение цели, которую определили лоцмана Санкт-Петербурга разных годов, и, надеюсь, эту цель поддержат лоцмана других регионов, потому что с ними общаюсь. Так как более десяти лет идет постоянная тяжба за то, какой путь выбрать лоцманской службе России. Страдают не только лоцманы, из-за нестабильности страдает и лоцманское дело. Мне, человеку, отдавшему флоту более 45 лет, проработав капитаном (в том числе по контракту) в Канаде, Арабских Эмиратах, Саудовской Аравии, Сингапуре, где получил безлоцманскую проводку, в том числе проработавший 11 лет лоцманом в Санкт-Петербурге, и к коллегам с более богатым опытом обращаясь, досадно думать, какой отпечаток в душе остается после ухода из лоцманства. А у нас за плечами богатый опыт, и остался-то впереди совсем маленький период. Вышибут нас начальники, которые, я не побоюсь этого слова, даже стали издеваться над нами, потому что 17 человек вывели из Росморпорта лоцманов, и они судились. Кому придет в голову, чтобы судиться со своим начальником? А мне пришлось судиться, и суд меня поддержал. Здесь, в Москве, двоих наших лоцманов поддержали. Но не поддержал местный суд Кировского районного суда. Вот до какого маразма дошли!

Я человек в здравом уме, и, обращаясь к Левитину, который счел нужным выслушать меня, пришел к выводу, что нужно работать. Первая рабочая группа собралась 20 декабря, а встреча была 9 сентября 2009 года. После этого 4 встречи провели, после этого доложили о всех нюансах по закону №106 «О саморегулируемых организациях» господину Олерскому. Но ничего не сделано, и я не зря Виталию Владимировичу задал вопрос, ознакомился ли он, и на второй конференции он честно признался: «Нет». А сейчас он сказал «да», значит, я ему верю, потому что рабочая группа под его руководством, я надеюсь, выработает те позиции, которые нам нужны, лоцманам! А в зале присутствует меньшее количество лоцманов. Но я прошу довести это до сознания рядовых лоцманов и тех, кто ратует за это дело.

Невольно задаем себе вопросы, например, такие: почему наши лоцманы живут в худших условиях, чем в Европе? Я проработал за границей много лет и вижу, мне стыдно. Имеются в виду социальные условия: заработная плата и так далее. Почему принимаются громадьё планов, а у нас они не выполняются? Мне хотелось бы предложить, прежде всего, коллегам и руководителям, которые действительно ратуют за прогресс в лоцманстве, вместе проанализировать, что нам делать и что сделать для того, чтобы изменения привели к лучшему.

Я хочу предложить внести предложения, и, как на весах, взвесить все за и против для оценки: как поступить, и на будущее: в какой организации, с какой формой правления нам работать. К моему сожалению, регламент не позволит высказать все сравнения, но надеюсь, коллеги и неравнодушные к

лоцманству проявят всё во благо. И Путин говорил вчера, если кто смотрел последние известия, что приоритет должен отдаться частному. Но здесь Валдис Николаевич немножко лукавил или просто, так сказать, понимает, что он зарплату получает в Росморпорте. Он был руководителем частной лоцманской службы, но сейчас это совсем другой период, не 1991 год. Валдис Николаевич, я Вас уважаю, но поверьте, здесь лоцмана даже в усы себе усмехались!

Сравнение базируется на двух критериях. Первое – коллектив лоцманов и его право избирать членов компетентного лоцманского органа на основе устава единой лоцманской организации Российской Федерации, а также и лоцманского командира. Это все базируется, если кто помнит, кто знаком, на 960-й резолюции ИМО. Это основание для нас. Повторюсь, *основание* для нас, лоцманов, прочитайте внимательно, у меня дополнительное экономическое образование и скажу (многие меня за это не любят и не уважают, некоторые считают, я козыряю экономическим образованием): внимательно ознакомьтесь с законом о саморегулируемых организациях. Почему в Мурманске, Санкт-Петербурге есть саморегулируемая организация водолазов, бункеровщиков и так далее? Кто с ними встречался? Я с ними встречался, я беседовал. Кто выступал в журнале «Морской бизнес»? Наш директор Рябоконь. Кто еще? Мало единиц, но основная роль принадлежит Рябоконю в этом вопросе.

Второй вопрос – это бизнес, а по-русски сказать, экономика, советская его версия, и его функция лоцманской деятельности, его право участвовать в работе также компетентного органа. Что значит экономика? Любой бизнесмен не будет вкладывать в убыток. В перерыве говорили с товарищем с Чукотки. У нас были предложения, у нас есть предложения, обосновал это Георгий Георгиевич Иванов. Вы знаете такого уважаемого человека, доктор юридических наук. И мы предложения свои дали Олерскому, чтобы в сезонных портах и малых портах России сделать эффективным у нас есть предложения. Но я просто ценю ваше время, уже некоторые выступающие надоели, наверное, я тоже.

Третье – функция государства. Я обращаюсь к Гузенко Андрею Александровичу, здесь он, нет? Ушел, он сидел здесь, к сожалению. Это Ространснадзор по контролю над соблюдением правового регулирования, а также права на членство в компетентном лоцманском органе. Эти три критерия дадут возможность сформировать организацию, подобную той, которая была в конце 90-х годов. Я обращаюсь к Владимиру Ивановичу Егоркину, мы рады за то, что была создана такая организация, и он руководил. Но не выдержал проверку временем, не выдержал проверку на большие деньги. И в результате 2 года 7 месяцев сидел. Мне, мои коллеги, даже... Подождите, не смейтесь, это горе наше, потому что человека посадили, не разобравшись, не учли мнение коллектива. Но при этом коллектив выразил недоверие, понимаете? Это дорогого стоит. Ему инфарктов, может быть, не один десяток еще предстоит. Мне стыдно. Почему я ему еще 4 апреля 2007го года сказал: «Владимир Иванович, нам

работать надо вместе», - это на морской коллегии при губернаторе Санкт-Петербурга в университете, за что я получил выговор от директора Росморпорта. Так вот, подумайте, если государственная машина перемалывает, а она перемолола Смеянова Георгия Николаевича, председателя Межрегионального союза лоцманов, это у нас Кабанов сейчас может, как дипломат, хвала ему в этом вопросе. Но Георгия Николаевича убрали не только по аттестациям, но и морально, человека опустили ниже плинтуса. И Возжов тоже как бы тоже отказался, знают все присутствующие, да? Так вот, остался я один, которого выдвинула конференция лоцманов. И то, в хвост и в гриву, а мне это тоже нервов и седины стоит. Заканчиваю.

В 90-х годах ассоциация лоцманов России была, она хорошо работала. А что нам дает и что мешает, я думаю, здесь уже ответили многие думающие, понимающие, читающие законы, что ассоциация таких лоцманов нужна. А сегодня эта главенствующая роль принадлежит некоммерческому партнерству, потому что наработок очень много. А наше министерство (я прошу прощения перед руководителями, нисколько не хочу хаять) тащит нас назад. Капитаны, которых я встречаю, голландцы, немцы, в Норвегии три года проработал, они усмеваются, почему в такой богатой природными ресурсами стране, человеческими кадрами, живем вот так. Они смеются над нами, не понимают.

И вот еще про Чукотку скажу. Один из вопросов решения по малым портам – это перенять опыт у норвежцев. Я ходил в Ботсфьорд, Вардё и так далее, вы эти порты знаете, на севере, недалеко от Нордкапа. Там тоже работают лоцмана.

Это создание саморегулируемой организации на базе некоммерческого партнерства и национальное объединение лоцманских организаций. Как хотите, называйте, соль одна: работать нам вместе. Лодку, в которой мы все находимся, нельзя раскачивать, зарубите себе на носу, раскачаем – все, потерпим фиаско. И если найдутся среди нас люди, которые будут, прошу прощения за грубое выражение, облизывать руководство, не позволим! Прошу меня в этом вопросе поддержать.

Дальше, роль государства. Я зачитываю из выступления Путина: «государство регулирует ценовую политику» на лоцманские услуги - он не говорил «на лоцманские», это я перефразировал. Но суть состоит в том, в этом и есть наш корень: государство должно контролировать. Никуда от этого не деться. Государство регулирует ценовую политику на лоцманские услуги, и все виды конкуренции приобретут прогрессирующий характер в виде соревновательности, а не конкуренции, это разные вещи. Как, помните, в Советском Союзе у нас были соревнования за лучшие показатели.

Практика показала, это уже вы знаете и можете оценить свой прошлый опыт, государство регулирует зачастую вопрос, и тянется решение вопроса годами, как с нашим лоцманским делом. Вот что получилось.

Я прошу ознакомиться с докладом с упором на юридическую сторону, его писал Георгий Георгиевич Иванов, его здесь нет. Есть Иванов Георгий Владимирович здесь, который также участвовал в разработке по этому

вопросу. Может ответить по саморегулируемой организации, поэтому прошу всех, оценивайте свои возможности на перспективу. Спасибо за внимание.

Реплика: Уважаемые коллеги, единственный комментарий - угрозы не бойтесь. Не в том, чтобы с нами... я уж не буду эту нехорошую фразу повторять. Но высказывайте свое мнение, не бойтесь, ничего вам Смеянов не сделает.

Константин Владимирович Щиголев: Уважаемые господа, разрешите представиться, Щиголев Константин Владимирович, старший лоцман порта Санкт-Петербург, ООО «СПб Лоцман», капитан дальнего плавания с 1986 года, лоцманом в Санкт-Петербурге работаю с 1996 года, с 2001 года после известных событий совмещаю работу капитана под иностранным флагом с работой лоцмана. Каждый год от 4 до 6 месяцев нахожусь в море, имею разрешение на безлоцманское плавание в порту Митгем в Великобритании, Саут-Шилдс, Великобритания, Курсткафен и по Эльбе до него, Эгерсунд, Норвегия, Клайпеда...

Я хочу привлечь ваше внимание к вопросу, который, на мой взгляд, должен волновать как работников государственных лоцманских служб, так негосударственных лоцманских служб, представителей судовладельцев и так далее, всю морскую общественность. Дело в том, что в законодательной инициативе Министерства транспорта, которая летом этого года сделана, присутствуют предложения о дополнении статьи №87 пунктом 3: «Лоцманская проводка судна осуществляется лоцманом при непосредственном нахождении лоцмана на судне или с использованием технических средств наблюдения за судном и средств радиотелефонной связи при нахождении лоцмана вне судна».

Такое определение лоцманской проводки в районах обязательной лоцманской проводки является беспрецедентным в международном морском законодательстве, так как это дополнение юридически уравнивает лоцманскую проводку судна при нахождении морского лоцмана на борту судна с так называемой дистанционной лоцманской проводкой, когда лоцман дает рекомендации капитану судна, находясь на берегу. Никаких обоснований, дополнений к статье №87 пунктом 3 Минтранс не дает.

Дистанционная лоцманская проводка, конечно, существует, она применяется в российских портах и в некоторых европейских портах как исключительная мера только для того, чтобы в штормовую погоду обеспечить проход судна от границ района обязательной лоцманской проводки к более спокойным водам, где лоцман сможет подняться на борт судна. И что самое главное – только к некоторым типам судов, ограниченным по размерам и осадке, и только с согласия капитана судна. А в некоторых портах это должно быть согласие капитана судна, согласие лоцмана, который осуществляет эту проводку, и согласие портовых властей. И никогда и нигде, ни в одном порту, если вы возьмете правила портов, не применяется к судам с опасными грузами на борту за исключением самых

маленьких судов до 115 метров. Вы прекрасно знаете, что различие между судами в оборудовании, маневренных характеристиках, компетентности экипажа огромное. И большое количество судов при заходе в порт будет всегда нуждаться в наличии лоцмана на мостике.

Проведенные во всем мире исследования показывают, что, помимо лингвистических, психологических, технических проблем общения по радио между лоцманом, находящимся на берегу, и экипажем, в настоящее время не существует технических средств, позволяющих эффективно осуществлять дистанционное управление сложными маневрами судна. Такими, например, как осуществление поворота крупнотоннажного судна на узком фарватере. Быть на радиосвязи – это не значит управлять. И дистанционную лоцманскую... там сейчас говорят, что Транзас создал мостик, где лоцман как бы сидит и видит все визуально. Опять же, как бы.

Дистанционную лоцманскую проводку нельзя рассматривать с точки зрения только технологии. Лоцманская проводка судна – это процесс управления сложной системой. С точки зрения управления сложной системой дистанционная лоцманская проводка имеет фундаментальные недостатки или проблемы. С одной стороны, экипаж судна лишается возможности получать непосредственно советы и пользоваться экспертными знаниями лоцмана, находящегося на мостике судна, то есть снижается возможность экипажа управлять судном. С другой стороны, лоцман, находящийся не на мостике судна, а в другом месте, лишен возможности непосредственного получения первичной информации, являющейся основой для принятия решений, прежде всего, визуальной информации. То есть снижается возможность лоцмана управлять судном.

Оба эти фактора не позволяют и никогда не позволят осуществлять дистанционную лоцманскую проводку с такой же эффективностью, с такой же гарантированностью безопасности, какой осуществляет проводку судна лоцман, находящийся на его мостике. Исходя из этого, единственной возможностью гарантировать такую же безопасность дистанционной проводки, как и с лоцманом на борту, является введение ограничений на ее использование в зависимости от размеров и осадки судов, типа перевозимых грузов, компетентности экипажа. Предлагаемое же Минтрансом дополнение статьи №87 пункт 3 не позволит никому вводить такие ограничения, поскольку оно законодательно уравнивает оба вида лоцманской проводки. Ни капитан порта, ни сам Министр транспорта не сможет нигде ограничить применение дистанционной лоцманской проводки, потому что это будет записано в законе, если эту поправку примут.

В резолюции европарламента касательно политики в отношении европейских портов от 4 сентября 2008 года сказано следующее: «Следует иметь в виду, что лоцманское обслуживание является представляющим общий интерес видом обслуживания, направленным на обеспечение безопасности судоходства, защиту человеческой жизни, окружающей среды. Оно также имеет важную роль в эффективности судоходства и порта. Качество и надежность лоцманского обслуживания является определяющим

для безопасности судоходства. Поэтому необходимо проявлять осторожность в отношении дистанционной лоцманской проводки».

Я не против самой идеи дистанционной лоцманской проводки, или как ее еще можно назвать, лоцманской проводки с берега. Такая проводка имеет право на существование, и, более того, уже существует. За такой формой лоцманского обслуживания, несомненно, большое будущее. Однако дистанционная проводка не применяется и не может быть применена ко всем типам судов и на любых фарватерах. Этот метод имеет существенные ограничения, находящиеся как в технической сфере, так и в серии социальной психологии, взаимопонимания между участниками процесса управления сложной системой, которой является проводка судна.

А принятие поправки к статье №87 в том виде, в котором она была предложена Минтрансом, не позволит ни одному капитану порта, повторюсь, в Российской Федерации, ограничивать применение дистанционной лоцманской проводки из-за размеров судов, категории перевозимых грузов или по другим признакам, поскольку в случае принятия поправки любые ограничения на использование дистанционной лоцманской проводки станут противозаконными, так как будут противоречить предлагаемой к принятию статье №87 КТМ.

Принятие этой поправки, несомненно, поставит под угрозу, во-первых, безопасность плавания судов в российских портах и на подходах к ним, а во-вторых, вызовет даже на первую прикидку многочисленные правовые коллизии между судовладельцами, фрахтователями и, скажем так, портовыми властями, поскольку сейчас капитан, отказавшийся идти под управлением СУДС до места посадки лоцмана, ничего не нарушает, он останется на рейде, форсмажор - и все. А если законодательно будет закреплено, что все равно, что лоцман на борту, что нет лоцмана, и он откажется идти, значит, уже фрахтователи могут предъявить претензии к судовладельцам, почему лоцман туда не пошел. Это навскидку появляются мысли, наверняка, больше таких моментов будет, если это будет принято.

Поэтому я обращаюсь ко всем лоцманам, находящимся здесь, представителям Минтранса, представителям судовладельца, всем представителям морского сообщества с просьбой принять все меры, довести информацию до людей, принимающих решение, с тем, чтобы эта поправка в той редакции, в которой она предложена сейчас, ни в коем случае не была принята. Спасибо!

Лаврищев А.В.: Мы ко второй части еще не перешли, но Александр Виленович сказал, что он небольшой доклад сделает, но непременно до обеда хочет. Поэтому давайте ему слово дадим.

Александр Виленович Оводовский: Во-первых, я бы хотел поблагодарить организаторов этой конференции за то, что предоставили возможность выступить и организовали такую площадку для обмена мнениями по таким важным вопросам. При этом я приветствую тот подход, который

декларируется: конструктивный и деловой. Исходя из этого, свой доклад пересмотрел в качестве тезисов.

Первое. Основной ценностью лоцманской деятельности является лоцман – человек, который обладает ключевыми компетенциями, знаниями, опытом и отменным физическим здоровьем для выполнения возложенных на него функций. Поэтому, соответственно, и мотивация лоцмана должна быть соответствующей. Я имею в виду уровень заработной платы, социальное обеспечение, все материальные факторы, которые влияют на его мотивацию. Также нематериальные факторы его мотивации – это слаженность работы всего коллектива, нацеливание на достижение целей обеспечения безопасности и прочие нематериальные факторы.

Исходя из требования Положения о морских лоцманах, одно из основных требований к лоцману – он должен обладать дипломом старшего помощника, как минимум. Соответственно, его заработная плата должна соответствовать уровню этих должностей на судах заграничного плавания.

Второй тезис. Подготовка лоцмана, его развитие, обучение должны соответствовать международным нормам и правилам и включать в себя оценку его компетентности, планирование его развития и контроль качества его подготовки на всех этапах. Соответственно, все тренажерные курсы, его стажировки – это является затратной частью для любой лоцманской компании.

Третье. Техническая оснащенность должна быть на должном высоком уровне. Техническая оснащенность – это и средства доставки лоцманов (как по берегу, так и по воде) это средства радио- и навигационного обеспечения, это и обмундирование, которые должны быть направлены на предоставление безопасной и качественной услуги по лоцманской проводке судов.

Четвертое, наверное, основное. Лоцманская деятельность должна быть безубыточной и покрывать все расходы, указанные в предыдущих пунктах. То есть и заработная плата, и все мотивационные факторы учитывать, и обучение лоцмана, и техническую вооруженность лоцмана и всей лоцманской компании. Доходы от деятельности должны покрывать эти расходы. При этом прибыль, формируемая от деятельности лоцманской организации, должна направляться на развитие лоцманской организации, на повышение качества услуг и безопасность.

Пятое. В некоторых портах затраты на лоцманскую деятельность могут быть включены в тарифы на перевалку грузов. Это уже есть, есть международная практика, есть российская практика, где затраты на лоцманскую деятельность включены в затраты стивидорных компаний. Так же было и раньше до развала Советского Союза. Вы помните, когда вся деятельность порта находилась в одних руках. Да, были объединены парходство, порт, судоремонтные заводы, капитан порта – все это было в одной организации.

Шестое. Лоцманская деятельность должна быть выведена из состава ФГУП «Росморпорт». Должна быть выделена на основе отдельных предприятий по каждому порту. Только тогда удастся повысить качество

услуг в конкретном порте и обеспечить возможность объединения лоцманских организаций в одну через саморегулируемую организацию либо какой-либо другой вид совместных действий по этой деятельности.

Исходя из того, что основной целью портовой деятельности является организация и обеспечение безаварийной, качественной, эффективной перевалки грузов в порту, то технологическая цепочка по перевалке грузов включает в себя подготовку как груза на берегу, так и тоннажа. И лоцманская услуга входит в технологическую цепь по подготовке тоннажа для перевалки этого груза. Исходя из того, что уже сейчас идут процессы консолидации активов по видам деятельности, с одной стороны, грузовладельцы входят в портовую деятельность, в стивидорную, в экспедиторы, так и со стороны судовладельцев идет тенденция к консолидации активов лоцманской деятельности. Это рыночный механизм, и ничего плохого в этом нет.

Исходя из того, что эффективность работы порта зависит от слаженности работы всех портовых структур от государственных до коммерческих, то в рамках одной портовой организации возможно улучшение взаимодействия между этими структурами, хотя уже и сейчас между разными организациями, работающими в порту, существуют документы, регламентирующие взаимодействие по многим вопросам обеспечения бесперебойной перевалки грузов.

Если говорить о единой лоцманской службе, в моем понимании, она уже существует, она существует в единой структуре нормативной базы. Требования законов нормативной базы применимы ко всем участникам этой деятельности. У нас есть закон о портах, у нас есть кодекс торгового мореплавания, у нас есть положение о морских лоцманах – все это применимо ко всем участникам этой деятельности. На мой взгляд, неэффективно пытаться изменить законодательство с тем, чтобы прекратить деятельность каких-то организаций на законодательном уровне. На мой взгляд, эффективнее было бы изменять законы таким образом, чтобы повысить эффективность этой деятельности.

Если говорить об отношениях лоцманов в компаниях с разной формой собственности, на мой взгляд, не должно быть противоречий между лоцманами, работающими в разных компаниях с разной организационно-правовой формой собственности. Наоборот, при наличии разных форм собственности у лоцманов появляется выбор, в какой компании работать, на каких условиях, с какой оплатой труда. Это право выбора самого лоцмана.

Дальше предлагаю внести в резолюцию, если она будет в конференции, следующие вопросы. Установить экономически обоснованные единые тарифы лоцманского сбора для каждого порта, исходя из принципа достаточности для обеспечения деятельности организаций с учетом необходимости модернизации лоцманских судов и оборудования, применяемого при лоцманской проводке, поддержания и повышения квалификации лоцманов и их оплаты труда.

Второе. Обеспечить равные условия деятельности государственных и негосударственных лоцманских организаций. Пресекать создание

административных барьеров деятельности негосударственных лоцманских организаций администрацией морских портов, другими государственными структурами.

Третье. Поручить созданной рабочей группе рассмотреть возможность работы негосударственных лоцманских организаций в нерентабельных для ФГУП «Росморпорт» портах. Для этого необходимо только получить информацию о причинах этой убыточности, о чем говорил Виктор Александрович.

Четвертое. Поручить рабочей группе рассмотреть возможность вывода лоцманской деятельности из деятельности Росморпорта в виде самостоятельных организаций по портам с дальнейшим их вступлением в саморегулируемую организацию.

Все, спасибо! Вопросы, пожалуйста.

Сергей Викторович Молчанов: Молчанов, старший лоцман Выборгско-Высоцкого управления. Александр Виленович, спасибо большое за Ваши слова, очень приятно было слышать, что самое ценное в лоцманском деле – это лоцман. В принципе, те тезисы, которые Вы дальше сказали... мы согласны, спасибо, приятно.

У меня вопрос следующего характера. Вы говорите, что экономически возможно выведение лоцманской службы из состава Росморпорта. В связи с этим у меня вопрос по Сайменскому каналу. На Сайменском канале изначально, лоцманская проводка нерентабельна. Не надо ходить на Чукотку, в Анадырь, рядом – Сайменский канал. И как ты не увеличивай ставку лоцманского сбора, он будет нерентабельный по принципу. Скажите, как Вы все-таки рассматриваете этот вопрос, что Сайменский канал и лоцманская организация на Сайменском канале будет самостоятельной в каком-либо виде, но без поддержки, скажем, государства?

Оводовский А.В.: Я рассматриваю любую деятельность с точки зрения рынка. Если эта деятельность существует, то она кому-то выгодна. Если работает Сайменский канал, то эта работа, Сайменского канала, обеспечена либо какими-то международными договоренностями, нормами и правами, насколько я знаю, финны арендуют у Российской Федерации этот Сайменский канал и платят какие-то деньги. Соответственно, государству это выгодно. И Финляндии это выгодно для обеспечения товарооборота по Сайменскому каналу. Соответственно, участники торговой деятельности, которые заинтересованы в этой деятельности, должны быть включены в список рассматриваемых субъектов вместе с обоими государствами, в качестве компенсации затрат на эту деятельность.

То же самое и по убыточным портам. То же самое, что Сайменский канал, что малоубыточный порт, там подход должен быть такой же. Если деятельность по обеспечению перевалки грузов кому-то выгодна, почему не рассмотреть вопрос о том, чтобы включить затраты на ведение этой

деятельности, лоцманской деятельности по этому порту в затраты основного вида деятельности, то есть стивидорной деятельности.

Молчанов С.В.: Смотрите, что получается. Если брать Крайний Север, восток, если брать Сайменский канал, как только речь заходит о нерентабельности порта, сразу мы обращаемся к государственному дотированию или государственному финансированию. Как только Вы говорите с точки зрения нефтеналивных портов и, соответственно, ставок в нефтеналивных портах, здесь все здорово.

Оводовский А.В.: Я не говорю о том, что государство должно нести ответственность за компенсацию затрат по всем убыточным видам деятельности. Первое, что я говорю, что нужно проанализировать причины, почему возникла эта убыточность по этой деятельности.

Молчанов С.В.: Она возникла в силу природы, так скажем.

Оводовский А.В.: Не бывает такого, в экономике такого не бывает.

Молчанов С.В.: Хорошо, спасибо.

Оводовский А.В.: Давайте на северный завоз отвечу. Кому выгоден северный завоз?

Реплика: Людям, которые там живут.

Оводовский А.В.: Интересы людей кто защищает? Российская Федерация, государство. Значит, государство должно нести экономическую, финансовую ответственность за обеспечение этого завоза. Причем, я не знаю структуру, я не знаю организацию юридических лиц в порту, в малых портах. Возможно, что там те же самые юридические лица без государственного участия и стивидорной деятельностью занимаются, и судовладельцы, о которых говорили, с которых и берется лоцманский сбор, тоже получают деньги, опять же, за счет государства. И вопрос в экономическом обосновании тех или иных видов деятельности заключается, первое, в чем: в неукоснительном выполнении законов Российской Федерации.

Если федеральный закон «О естественных монополиях» требует вести раздельный учет по видам деятельности, то это нужно делать. И тогда вы сразу увидите, почему один вид деятельности убыточен и насколько, и какие меры необходимо применять для того, чтобы эту деятельность вывести хотя бы на безубыточный уровень.

Лаврищев А.В.: Такие общие фразы. Я свой вопрос задам после того, как из зала зададут.

Владимир Ильич Штрамбранд: Штрамбранд Владимир Ильич, ФГУП «Росморпорт». Я слушал, Вы хорошо скомбинировали свои предложения. Самое первое Ваше предложение было – установить экономически оправданные тарифы для лоцманов, а потом уже дальше все, а потом разберемся, кто и что будет платить. Очень хороший пример Вам задали про Сайменский канал. Ну, у нас законов много, а страна еще не доросла, чтобы всех там одинаково удовлетворить: и учителей, и военных, и лоцманов, и остальных.

Я волею работы бывал в Анадыре, еще 4 года назад там картошка стоила 300 рублей. Вы думаете, тот, кому выгодно и кто везет ее туда, будет со своего кармана платить? Он заложит в тарифы, картошка будет стоить 800 рублей. Понимаете, вы предлагаете вырвать отдельно взятый вопрос из всей системы хозяйствования и говорить только о лоцманах. Это абсолютно неправильный подход.

Лаврищев А.В.: Это комментарий или вопрос?

Штрамбранд В.И.: Это просто как комментарий.

Оводовский А.В.: Исходя из темы нашей конференции, мы обсуждаем лоцманскую деятельность. Я согласен с тем, что лоцманская деятельность связана неразрывно в технологической цепочке обработки груза в портах. И она должна рассматриваться вместе со всем объемом по портовой деятельности проблем или вопросов, обсуждаемых по портам. Мы знали, и уже сказали об этом, что те портовые сборы, которые собираются в портах Российской Федерации, необоснованны. У некоторых доходность 60%, по лоцманскому сбору почему-то убыток более 50%. Перераспределите эти денежные потоки, и у вас лоцманская деятельность станет рентабельной. Я об этом говорю. Не надо лукавить.

Реплика: И не будет картошка дорожать.

Штрамбранд В.И.: Я тоже занимался, был начальником управления эксплуатации в организации, занимался профессионально этими делами, со многими у меня очень хорошие отношения, в Петербурге, в Мурманске меня знают, я никогда не передергивал и врать не буду. Я хочу сказать, что убыточное, тут намекали, меня просто просили не ввязываться в драку, не хочу ввязываться. Когда мы таскаем баржи в Усть-Луге, а в Приморске танкера, есть разница? Вот это так, для намек. А дальше, по поводу лоцманской деятельности, я хочу сказать, что Росморпорт в системе обеспечения направляет деньги и на лоцмейстерскую деятельность, и на СНО, и на ледоколы, и на дноуглубление. То есть огромный круг задач, в том числе, несвойственные задачи, потому что нет [неразборчиво] берет на себя.

Лаврищев А.В.: Владимир Ильич, обсуждаем лоцманов, давайте про лоцманов.

Штрамбранд В.И.: Про лоцманов я хочу сказать. Андрей Васильевич, Вы лучше меня назовете, чтобы я не соврал, сколько у нас убыточных и сколько неубыточных филиалов? И чтобы поддержать тот же самый Анадырь, Посьет и все остальные...

Лаврищев А.В.: Это уже обсуждали миллион раз, не надо.

Оводовский А.В.: У меня на Ваш вопрос есть еще одно предложение, которое тоже можно включить в резолютивную часть этой конференции. Организуйте передачу мне всех денежных потоков, которые идут через Росморпорт, и я вам организую наиболее эффективный метод и работу по всем видам деятельности.

Штрамбранд В.И.: С этого бы начали.

Лаврищев А.В.: А почему Вы считаете, Вы будете лучше работать, чем мы?

Штрамбранд В.И.: Тогда больше вопросов нет. Чужую беду руками разведу.

Реплика: Кто виноват в создавшейся ситуации?

Штрамбранд В.И.: Подождите, не кричите, я спокойно отвечу, даже без микрофона услышите. История нашей страны и то, в каком мы состоянии, валить все на Росморпорт, что мы не вытащили – это глупо. А говорить о том, чего не знаю, что я в Анадыре сделаю прибыльными, не представляя, как это там из чего формируется, это, по крайней мере, глупо. Попросить, чтобы разъяснили – это один вопрос, попросить данные – это одна сторона, а сказать, что я вам сейчас устрою тут управление всеми...

Оводовский А.В.: Андрей Васильевич, я позволю ответить на Ваш вопрос, почему я решил, что моя компетенция может быть выше. Потому что мотивация у меня другая, я наемный менеджер, я не собственник (Вы тоже наемный менеджер) но не в государственной компании, в частной. Мотивация одна, направленная на организацию деятельности таким образом, чтобы получать прибыль так же, как в ФГУП «Росморпорт». И эта прибыль, я сказал, куда должна направляться. В качестве примера я хочу задать Вам вопрос, Вы знаете срок окупаемости тех инвестиций, которые направили на строительство лоцманских катеров?

Лаврищев А.В.: Если я правильно помню, около 9 лет.

Оводовский А.В.: Вот это первый критерий при том размещении заказов, которые мы делали на строительство лоцманских судов. Единственным препятствием строительства этих лоцманских судов, которые мы планируем ставить как лоцманская станция, это неопределенность законодательства. Мы готовы развиваться, но те риски, которые присутствуют, страновые риски, завязанные на влияние государства через его структуры, они выше желания собственников настраивать деятельность должным образом.

Лаврищев А.В.: Скорее, мы этим отличаемся, что у Вас есть возможность оценивать риски, а у меня есть необходимость выполнять задачи, вот в чем разница. Мне сказали в Охотск отправить – я отправил, минус 5 млн. получил. Мне сказали, в Нарьян-Маре организовать, минус 10 еще получил. А Вы оцениваете свои риски, я про это и говорю. Я Вас понял, если мы найдем соприкосновение, да...

Ильяшенко С.Г.: Какими устройствами, обеспечивающими безопасную высадку лоцмана, оборудованы буксиры, которые доставляют лоцманов в Приморске?

Оводовский А.В.: Эти требования указаны в конвенции SOLAS.

Ильяшенко С.Г.: Я бы хотел конкретно услышать.

Реплика: Нет там таких требований.

Оводовский А.В.: Трапы, полутрапы, площадки для высадки лоцманов.

Ильяшенко С.Г.: Все это на буксирах есть.

Оводовский А.В.: Извините меня, для чего вам служба капитана порта в порту Приморска?

Ильяшенко С.Г.: У меня нет службы капитана порта, я работаю в Росморпорте.

Оводовский А.В.: Хорошо, в Минтрансе для чего нужен капитан порта?

Ильяшенко С.Г.: Я в Минтрансе не работаю.

Оводовский А.В.: Если Вы мне задаете вопрос по обязанностям, относящимся к функциям капитана порта...

Ильяшенко С.Г.: Я задаю вопрос как коллега по бизнесу, если так позволите мне. И второе, Александрович Виленович, не надо лукавить. Если бы работа на Сайменском канале была бы экономически привлекательна, я думаю, Вы

давно уже были там. Вы почему-то из Приморска продефилировали на южное побережье Финского залива и начинаете работать в Усть-Луге. Поэтому четко мониторите ситуацию, знаете экономику, это лукавство о том, что Вам надо какие-то дополнительные данные по убыточным портам. Позвольте на этом завершить.

Оводовский А.В.: Я Вам хочу сказать точно, мы рассматриваем, для всех остальных, если Вам неинтересно, мы рассматриваем возможность работы в Калининграде, в порту, где лоцманская деятельность убыточна. Мы соотносим длину лоцманской проводки с длинами лоцманской проводки и тарифами, которые существуют в Приморске и в Усть-Луге (в Приморске, кстати, для Вашего сведения, тарифы самые маленькие по сравнению с другими портами Финского залива).

Я прекрасно понимаю, что большой объем выручки формируется за счет больших объемов перевалки грузов, но я еще раз повторю, что мы намерены работать в Калининграде, там, где ставка лоцманского сбора составляет 7 копеек на милю, по сравнению с нашими 70,75 и 84 в портах Финского залива. Мы готовы входить в убыточные рынки и делать эту деятельность, как минимум, безубыточной.

Реплика: А зачем вам это надо?

Лаврищев А.В.: Ну, надо и надо. Еще вопросы.

Оводовский А.В.: Я вам хочу сказать, что мы знаем механизмы, которые делают убыточную деятельность безубыточной. Это сокращение издержек, это увеличение тарифов, все инструменты, всем известные.

Вихров В.Н.: Александр Виленович, у меня вопрос такой, расскажу. «Маршала Рокоссовского» заводил на рейд Приморска без всякого ограждения, когда [неразборчиво] делались, то есть о трудоемкости затрат лоцманских. Если взять по сравнению с Калининградом, канал, по тем расчетам, СНИПам, да, то получается, что у вас трудоемкость в 6,15 раза меньше лоцмана, сложность проводки. Понимаете, а тарифы государство не может уменьшить в Приморске потому, что это невыгодно государству, потому что такие же тарифы дерут иностранцы в других портах мира. А если так пойти на конфликт, можно, вообще, в 6,15 уменьшить ваш тариф по трудности, понимаете, но государство на это не идет. А вы государству ничего не даете.

Оводовский А.В.: Еще раз, как мы не даем, если 20% от прибыли уходит в бюджет государства? 13% от заработной платы тоже идет. Плюс социальные выплаты, опять же, государству, 34%. Я это знаю, человек не знает, что от деятельности общества государство получает прибыль. Я и объясняю, что государство заинтересовано в высокорентабельных организациях по любым

видам деятельности. Дальше, продолжая эту тему, задали вопрос, как мы собираемся организовать и тому подобное. Пользуясь случаем, я предлагаю лоцманам Росморпорта с нашей стороны хороший менеджмент, хорошее качество управления, хорошие условия труда, отдыха, заработной платы. Мы организуем во всех портах Российской Федерации безубыточную, эффективную лоцманскую деятельность для выгоды государства и всех заинтересованных организаций, работающих в порту. Спасибо!

Лаврищев А.В.: Александр Георгиевич, мои два вопроса остались. Вернее, один вопрос и одно предложение. Выступающие от негосударственных лоцманских организаций постоянно говорили, что Росморпорт не прав, когда компенсирует убытки от лоцманской деятельности из других портов или из других сборов. Вы же в своем выступлении говорите: «Ничего особенного нет, если из стивидорки будем доплачивать лоцману». Я вот этот двойной стандарт не очень понял, мне с другого сбора нельзя, а вам из стивидорки почему-то можно. Это тоже разные виды деятельности, если говорить о том раздельном учете, это абсолютно разные виды деятельности.

Оводовский А.В.: Я не так сказал. Я сказал, что затраты по лоцманской деятельности может быть включена в затраты по стивидорным услугам.

Вопрос из зала: Это у вас в декларации?

Лаврищев А.В.: А как это, если мы говорим «раздельный учет по лоцманской службе»...

Оводовский А.В.: Я отвечу, начиная с Вашего вопроса. Вы правильно действуете, но при этом нарушаете законодательство Российской Федерации, не ведя раздельного учета, потому что убыточная деятельность долго не может существовать, ее надо финансировать за счет каких-то других источников. И вы правильно делаете, что финансируете, потому что иначе у вас лоцманская деятельность совсем загнется. А то, что вы говорите, что я предлагаю, я вам уже не раз говорил, я вам предлагаю рыночные инструменты регулирования вопросов любой деятельности. Со стороны Минтранса предложение есть урегулировать эти все вопросы путем законодательного вмешательства, создания таких условий, когда деятельность негосударственных лоцманских организаций будет невозможной.

Минтрансом были созданы экономически необоснованные условия ведения лоцманской деятельности с тем, чтобы не было заинтересованности других организаций войти в эту деятельность по многим портам Российской Федерации. С 2001 года, даже раньше, структура Минтранса ведет целенаправленную работу по низведению негосударственных лоцманских организаций или выведению их из этой сферы деятельности. Это целенаправленная работа, я не могу говорить, кто инициатор, и не собираюсь

этого делать. Просто я анализирую ту ситуацию, которая сейчас существует, и предлагаю рыночные методы решения вопросов, существующих в лоцманской деятельности.

Реплика из зала: То есть это политику Росморпорта Вы имеете в виду?

Лаврищев А.В.: Ответили. Теперь у меня еще один вопрос, но это уже, скорее, предложение. Критикуя Росморпорт за убыточность, мы не стали обострять эту проблему, хотя она для нас действительно большая. У нас с вами огромная разница, особенно на Дальнем Востоке, в тарифах за заграничное плавание и каботаж. Наши попытки, Росморпорта, ФСТ, обосновать необходимость сближения этих тарифов не нашла поддержки. Более того, у ФСТ, еще когда внедряли эту систему, я предлагал, чтобы не больше, чем в 2 раза, была разница. У нас там разница до 10, до 20 раз. Поэтому давайте вот вместе эту проблему решим, потому что у меня во многом убыточность как раз в тех портах, где много каботажных судов и где ставки никакие. То есть там не то, чтобы хватает на зарплату, ни на что не хватает. Месяц лоцман работает, получает с этих пароходов столько, сколько не хватит ему ни на что. Вот тема, давайте ее...

Оводовский А.В.: Первое мое предложение о внесении в резолюцию – установить экономически обоснованные единые тарифы для...

Лаврищев А.В.: Вот, Иван Савельевич, мы живем в этой стране, в этой стране принято под словом каботаж понимать «маленькие» тарифы, в портах, причем.

Перевозку, совершенно верно, никто не вспоминает, сколько перевозка в каботаже стоит. А почему-то в портах перевалка должна быть маленькая, портовые сборы должны быть маленькие, и все. В такой стране живем, и вряд ли нам удастся в ближайшее время переломить эту ситуацию. Её надо иметь в виду, по крайней мере, чтобы понимание было. Я проанализировал ситуацию в некоторых портах, где мы работаем, и в независимых портах. Вот независимые порты почему-то с каботажем не работают за исключением Владивостока.

Вопрос из зала: Почему на Дальнем востоке, Вы говорите, разница большая? Во Владивостоке нет никакой разницы. И, скажу больше...

Лаврищев А.В.: Как нет никакой разницы?

Вопрос из зала: Очень просто, у нас тарифы, мы работаем в 2 портах...

Оводовский А.В.: Ну, это в одном порту только.

Лаврищев А.В.: Заграничное плавание и каботаж, я это имею в виду.

Реплика из зала: В Ростове-на-Дону частные организации тоже с каботажем работают.

Лаврищев А.В.: В Ростове, когда мы в ФСТ утверждали тарифы, нам удалось эту разницу почти нивелировать.

Второй вопрос из зала: Касательно разницы тарифов у меня давно есть такой вопрос, я и в инстанции писал. У нас есть порт Ростов и порт Таганрог, находятся совершенно рядом. Но подходной канал к порту Таганрог порядка 50 миль, Ростову 38 миль, к сухогрузному рейду ближайшему. И есть морской участок, есть речной, сложность очень большая. А коэффициент порядка в раз приблизительно, намного, выше.

Лаврищев А.В.: Сейчас пока не отвечу.

Оводовский А.В.: Андрей Васильевич, я бы хотел сказать, что то, что Вы сказали о тех препонах в государственных структурах, препонах бюрократического аппарата, совместными усилиями мы их преодолеем. Главное, чтобы у нас было деловое, конструктивное взаимодействие. На этой позитивной ноте я бы хотел закончить. Мы всех победим, все будет хорошо.

Лаврищев А.В.: Непонятно, кого побеждать.

Реплика: Сами себя победим.

ЧАСТЬ III

Лаврищев А.В.: Давайте восстановим нашу работу. У нас следующий по списку Егоркин Владимир Иванович, давайте его послушаем, и потом пойдем дальше. Владимир Иванович начинайте.

Егоркин В.И.: Я немного изменю начало своего доклада, выслушав сегодняшнюю дискуссию.

Реплика: Погромче, Владимир Иванович.

Егоркин В.И.: Я немного изменю начало своего доклада, выслушав сегодняшнюю бурную дискуссию.

На самом деле, самое главное, что надо понимать, и что, в общем-то, прозвучало на этой конференции, что основой лоцманской деятельности, и то, что мы сегодня обсуждаем – это лоцман. На самом деле носителем лоцманского ноу-хау является лоцман. Организация любой формы собственности в любом государстве только объединяет это множественное ноу-хау для того, чтобы обеспечить непрерывность лоцманской функции. Поэтому, в какой бы форме не осуществлялось лоцманское обеспечение, эта форма организации только помогает доставить лоцмана на судно, обеспечивает его работу, прием, резерв, как говорили, и все остальное. Вот задача лоцманской организации.

Лоцманская обязанность осуществлять лоцманскую проводку была признана ИМО еще в 1968 году и рекомендована государствам организовать достаточную лоцманскую службу. На самом деле, при организации национальной лоцманской службы учитываются в первую очередь интересы трех сторон, и здесь это слегка было затронуто. Это:

- интересы государства, как ответственного перед всей мировой общественностью, интересы государства по защите своей территории, акватории, жителей прибрежных районов, так же интересы в общении с международными организациями;
- интересы судовладельцев, заинтересованных в максимальной безопасности своих судов;
- интересы лоцманов. Вот три стороны, которые участвуют постоянно в дискуссиях, подобных нашей, во всех странах мира. У нас приблизительно так же.

На сегодняшней конференции присутствует государство в лице представителей Минтранса, Росморпорта, которому поручено государством обеспечивать лоцманскую деятельность. Мы сегодня слышали неоднократно об убыточности, там, где присутствуют интересы государства, но денег от лоцманского сбора не хватает. Государство, лоцманы, которые, как и везде, заинтересованы в стабильности функции, поскольку лоцман – это штучный специалист. Действительно, в Советском Союзе их было 700 человек, в

России было около 450, сейчас говорят, что цифра 1000 звучала, 220. Но по моим подсчетам это где-то около 600 человек в государственных службах, и около, наверное, 150-200 в негосударственных. Я слышал по Ростову-на-Дону, там 150 человек, но я пока не могу ответить, так или не так. Но может быть и так, потому что это утверждали специалисты.

На самом деле лоцманы заинтересованы в первую очередь в стабильности функции, потому что готовятся они долго. Уходя на берег с капитанского мостика, они хотят иметь достойную зарплату, и достойное обеспечение. И понятно, обеспечение той деятельности, которой они пришли служить. Лоцманы – это специалисты высокого класса, но которым в бизнесе найти себя сложно. Потому что пойти в бизнес – это тоже особый склад характера, склад ума, и лоцманы готовы работать, выполнять честно свой долг, свою функцию. Но только чтобы относились внимательно к лоцманскому делу.

На самом деле последние десятилетия лоцманскую деятельность в стране треплют, бури, штормы, ураганы по разным причинам. Первоначально, когда лоцманская деятельность была неинтересна никому, не было понятия ни об убыточных, ни о прибыльных портах. Лоцманы вышли на самостоятельность, потому что тогда находились в составе больших стивидорных компаний. Стивидорные компании преследовали свои интересы и лоцманский сбор шел на их нужды, а они так или иначе обосновывали это. Лоцманы начали этот поход за самостоятельность, чтобы отделиться от стивидорных компаний. Для того чтобы распоряжаться лоцманским сбором так, как они понимают, но не с целью набить карман, потому что весь доход лоцмана – это его зарплата. Основная цель лоцманов была получить из этого лоцманского сбора достойную зарплату и в целом обеспечить лоцманскую деятельность, которая в тот момент была организована на мировом уровне, как в большинстве стран мира: *self-employed pilot*, самоуправляемые лоцманские организации.

Мы не будем возвращаться в прошлое, как сказал Андрей Васильевич, почему так произошло, не будем искать, кто виноват, как задавал вопрос Смирнов. Случилось то, что случилось.

Евдокимов Володя говорил о том, что мы выдаем предложения, а нас не слышат. Сейчас впервые за много лет здесь собралось лоцманское общество с участием руководителей отрасли, чтобы послушать лоцманов, чтобы услышать и ответить на те проблемы, которые существуют. На самом деле собрались не потому, что сейчас начали конкурировать частные и государственные организации, в силу этих или иных разногласий. Просто время идет, и сейчас уже, может быть, стабилизировалась ситуация после 20 лет. В конце концов, пришла наверное пора, когда государство обратило внимание на эту небольшую, но очень важную отрасль морской индустрии? Поэтому мы здесь, и поэтому нас слышат. Я написал большой доклад, но говорю почти без доклада. Я буду акцентировать внимание на отдельных позициях.

В мире есть только две формы организации лоцманского обеспечения – это государственные лоцманские организации, когда государство получает лоцманский сбор, объединяет лоцманов и обеспечивает функцию лоцманской проводки, потому что это ответственность государства, и не государственные лоцманские организации, когда лоцманы сами получают лоцманский сбор, сами объединяются в организации, и сами под контролем государства обеспечивают функцию лоцманской проводки в порту. Но в этом случае их деятельность во всех аспектах строго регламентирована специальным законом страны, и осуществляется на некоммерческих принципах в структуре единой национальной лоцманской службы.

В Германии, например, где количество лоцманов одно из самых больших, существует Федеральная лоцманская палата, лоцманский сбор частично в виде оплаты труда лоцманов и оплаты персонала, получается самими лоцманскими организациями. Остальная часть получается Федеральной лоцманской палатой, которая осуществляет снабжение всех лоцманских организаций в стране. Лоцманский командир избирается лоцманами, но назначается на должность Министром транспорта.

Самыми последними вышли, как бы, на независимость от государства лоцманы Голландии в 1987 году. Но для этого был прописан целый закон в 800 страниц: как лоцмана получают лоцманский сбор, как они его тратят, как разбирается их ответственность, и как, в том числе, оказывается дотация северным портам, где иногда по сезонам не хватает лоцманского сбора, которые дотируются, и это все прописано. Прописано даже, как собираются лоцманские ассоциации.

Нынешние защитники частных лоцманских организаций, частных, я говорю не «частники», я говорю «частные» – это не ругательство. Этот термин употребляется представителями частных лоцманских организаций. Это нормальное определение формы собственности. Если говорить просто «негосударственные», то это может быть и общественная форма собственности, как была в свое время «Ассоциация Морских Лоцманов России». А «частная», это организация где целью деятельности является извлечение прибыли.

Нынешние защитники частных лоцманских организаций, опираясь на положительный опыт работы лоцманов некоммерческих организаций, но, искажая основную идею этой борьбы, и суть принятых решений, пытаются внедрить и закрепить на постоянной основе возможность конкуренции, рыночные отношения в лоцманском деле. Мы слышали от них совершенно откровенно, что лоцманское дело – это рынок. Да, это производственная деятельность, но это не рынок. И нигде в мире рынком она не является. Рыночные отношения в лоцманском деле – это находка современности в нашей морской индустрии. В современной России получилось так, что говорят: рынок должен быть везде, и он выведет. Мы уже посмотрели, как вывел рынок из Советского Союза Россию, и теперь нам говорят, что рынок

выведет ту деятельность, которая является сферой национальной безопасности, на более качественное обслуживание.

Когда представитель одного объединения частных лоцманских организаций говорит (здесь застенографировано), что мы всё возьмем на себя, и решим, без привлечения бюджетных средств, работу убыточных портов. А другой лидер этого объединения говорит, что на самом деле мы просто привлечем государство, поскольку это интересы государства - обеспечение жизнедеятельности прибрежных районов северных территорий, и государство должно дотировать эти лоцманские службы. Получается две разных позиции одного объединения, которые высказаны с этой трибуны.

На самом деле всем понятно: никто, ни один бизнесмен, ни один собственник организации из прибыли не выделит денег на убыточную организацию – это нонсенс. Можно говорить все, что угодно, но это будут сказки для детского сада. Невозможно организовать лоцманскую деятельность в целом по стране, оставив всё как есть, простым объединением частных и государственных лоцманских организаций.

Возьмем порт Приморск: очень рентабельный порт в смысле осуществления лоцманской деятельности. Волдис Вихров, отразил, что этот лоцманский сбор не соответствует трудозатратам, потому что деятельность по проводке одного судна в порт Приморск, несмотря на его большие размеры, по трудозатратам гораздо меньше, чем трудозатраты лоцмана по проводке судна в порт Калининград. Но, тем не менее, ставки лоцманского сбора, и суммы его в Приморске несоизмеримо выше, а государство идет на это, потому что лоцманский сбор судов этого тоннажа в мире высок.

Если говорить о рентабельности, убыточности работы лоцманов в порту здесь заявлялось, что организация ФГУП «Росморпорт» убыточная, а организация лоцманского дела в частных службах безубыточна. Естественно, если в порту Приморск идут суда только одного тоннажа, дели лоцманский сбор хоть по вертикали, хоть по горизонтали, проводка будет прибыльна. И естественно, что никто, из тех кто сейчас декларирует правильность конкуренции, никогда не допустит (или постарается не допустить) конкурентов в порт Приморск.

В порту Санкт-Петербург другое: если распределить по горизонтали общее количество лоцманских работ (выше безубыточные суда, а ниже убыточные суда) и разделить их по вертикали на две части пропорционально количеству лоцманов в организациях, две службы будут нормально сосуществовать, но обе будут если не убыточными, то малоприбыльными. А вот если общее количество лоцманских работ поделить по горизонтали, то сверху останутся сливки, а снизу белая вода. То есть, если сливки снять или часть их, то оставшееся можно, конечно, помешать, и будет тоже белое, но уже не молоко, или меньшей жирности.

Убыточность и безубыточность работы двух организаций в одном порту отражает в миниатюре всю ситуацию в стране. Государство отвечает за лоцманскую деятельность в стране, обеспечение безопасности захода судов,

иностранных судов в свои порты. Это - ответственность и обязанность государства. И поэтому, будь то северные порты убыточные, будь то менее убыточные порты, в любом случае государство обязано обеспечить лоцманскую проводку. Государство обоснованно не понижает лоцманский сбор в порту Приморск ориентируясь на трудозатраты, потому что это будет сверхдоход судовладельцев и лоцманский сбор там будет гораздо прибыльнее для судовладельцев, чем в порту Роттердам. А зачем нашей стране дарить деньги иностранным судовладельцам?

На самом деле, во всех странах мира расчёт лоцманского сбора по стране единообразен. При единой лоцманской организации в стране, в той или иной форме, государственной или негосударственной, сумма лоцманского сбора и та организация, которой государство делегировало свои права, будут едины. Никакого перекрестного субсидирования не будет, если будет единая организация. Это будет нормальное обеспечение лоцманской деятельности во всех портах. И не за счет налогоплательщиков, как здесь было сказано, а за счет самого лоцманского сбора – оплаты его судовладельцами в целом по стране. Если переводить часть лоцманского сбора в убыточные порты, это не будет дополнительной нагрузкой на судовладельцев, это не будет дополнительной нагрузкой на налогоплательщиков – это будет естественное распределение части единого в стране лоцманского сбора туда, где в этом есть большая необходимость.

В чем состоит притягательность лоцманской деятельности для частного бизнеса? Ведь ее не было до 2005 года. Да, были самоуправляемые лоцманские организации, но это был не частный бизнес. Государство доверило лоцманам самим управляться и самим определять расходование лоцманского сбора. В общем-то, лоцмана с этим управились, и управились успешно. Уже неоднократно упоминалось о том, что организации, учрежденные ассоциацией морских лоцманов России (общественной организацией) отвечали всем необходимым условиям организации лоцманского дела в стране. Около 80% грузооборота страны обеспечивали негосударственные некоммерческие, управляемые лоцманами, организации.

Лоцманы не коммерсанты. Поскольку следовали обвинения в том, что лоцманы – коммерсанты, мы обращались к правительству и говорили, давайте, мы возьмем на себя обеспечение лоцманских проводок во всех, в том числе убыточных портах страны, и были готовы это сделать только за счёт лоцманского сбора. Некоммерческие лоцманские организации, входящие в Ассоциацию морских лоцманов России, и об этом мы говорили, готовы были поделиться своим сбором, своими доходами, чтобы это была единая стабильная организация в стране, чтобы не было ни нареканий, ни обвинений, и без бюджета. Мы бы сделали это и мы не говорили, что будем просить из бюджета.

Если брать в целом лоцманский сбор по стране, то он безубыточен. Есть некоторые порты, где лоцманский сбор занижен (может быть, необоснованно) и здесь справедливо говорилось о том, что надо бы

посмотреть: где, что нужно сделать. Руководители отрасли, присутствующие здесь, тоже это слышали, наверное, это будет сделано и, конечно, наладится вопрос и с лоцманским сбором, и с оплатой лоцманов.

Наше сегодняшнее совещание показывает, что государство повернулось лицом к лоцманскому делу, к лоцманской профессии. В конце концов, вопрос стоит только о том, что в одной организации зарплата выше, в другой - ниже, в одной организации суда лоцманские лучше, в другой - хуже. Правильно здесь говорилось о том, что лоцмана все из одного гнезда, и лоцман, где бы он ни работал, специально аварии создавать не будет.

Да, когда-то в порту Санкт-Петербург при конфликте, при разногласиях, при конкуренции было такое, что грозили кулаком друг другу на канале. Так на узком канале управлять пароходами большого тоннажа нельзя. Эта сфера дружественных отношений, но никак не враждебных. На самом деле, конкуренция лоцманов не устраивает самих лоцманов. Если взять мнение лоцманов, то, кто бы что ни говорил, все старые лоцмана, проработавшие длительное время, будут за стабильность функции, за то, чтобы была уверенность в завтрашнем дне. Все разногласия здесь не между лоцманами и государством, хотя здесь частенько употребляется выражение, что государство давит негосударственных лоцманов. Нет, государство относится уважительно к лоцманам.

Был период, и мы не будем возвращаться в тот период, когда было недопонимание. Но сейчас в руководство уже пошли другие люди, другая атмосфера, другое отношение. Поэтому на сегодняшний день уже можно разговаривать, можно слышать друг друга, пример чему эта конференция, и руководство может находить точки соприкосновения с *лоцманами*, с тем, кто обеспечивает лоцманскую функцию.

Вы заметили, что на нашей конференции выступали судовладельцы, которые еще не представлены как стороны отношений, потому что мы встретились в первый раз. Но должна быть и такая конференция. Есть государство и есть лоцманы, как во всем мире. Государство, как правило, защищает лоцманов в их спорах с судовладельцами. Отстаивает и лоцманские сборы, и качество подготовки, и оснащение лоцманских служб, потому что оно защищает интересы своего населения, своих прибрежных районов, а для этого всего требуются деньги.

Понятно, что судовладельческая компания – это нормальный бизнес, задача повышения рентабельности, понижения расходности – это нормально, претензий к этому быть не может. Но государство в данном споре лоцманов с судовладельцами во всём мире больше поддерживает лоцманов, потому что это сфера национальной безопасности.

Тут упоминался юрист Иванов Георгий Владимирович. Будучи ещё аспирантом, он в своей статье, «Транспортное право» 2006 года, обратился к истории России и процитировал свод законов Российской Империи: «Для более успешного отправления лоцманского промысла отдельным лоцманам,

действующим на известном фарватере, предоставляется образовывать общества и соединяться в товарищества».

Да, до 1917 года действовал свод законов Российской Империи, Устав торговый, глава «Морские лоцмана». Если продолжить немножко дальше цитирование этой главы, то там сказано: «Лоцманская часть во всех морях Империи, состоит в ведении Морского Министерства по главному географическому направлению. Морское Министерство имеет постоянно через начальников лоцманских в округе и местное лоцманское начальство наблюдение за исправным исполнением лоцманами лежащих на них обязанностей. Лоцманские общества состоят в непосредственном подчинении лоцманскому командиру и его помощнику. Наблюдение за хранением и правильным расходом сумм принадлежит местному лоцманскому начальству. На фарватере, где действуют лоцманские общества, отдельным лоцманам, равно лоцманским товариществам заниматься проводкой судов воспрещается». То есть, никакой конкуренции лоцманов в России того времени не было.

Если говорить о правильности лоцманского обеспечения, о его развитии, о поиске выхода из ситуации, чтобы, в первую очередь, конкуренции не было, чтобы не выдумывать велосипеды, как у нас практикуется, нужно рассматривать это дело, вглубь и вширь.

Если вглубь, то вернемся в историю, там не было конкуренции и все было прописано в законе: как лоцман поступает в лоцманское общество, что при этом от него требуется, и как осуществляется жизнь этого лоцманского общества. Но при этом начальником лоцманского общества был лоцманский командир, назначаемый официально, государством, чаще всего, морской офицер. Помощником его был тоже государственный чиновник, а хозяйственную деятельность, и внутренние дела под наблюдением государства решали лоцманы: был лоцманский староста, был его помощник и так далее. То есть, хозяйственную деятельность осуществляли сами лоцманские общества. Это, наверное, правильно, и государство, наверное, придёт к тому же, чтобы слушать, и слышать лоцманов, для того, чтобы более рационально и разумно расходовать лоцманский сбор.

Если вширь, то надо обратиться к мировой практике организации лоцманского дела и увидеть, что там нет ни конкуренции, ни частных лоцманских организаций, ни извлечения дохода из лоцманской деятельности отдельными физическими лицами, а есть единая по стране лоцманская организация, в той или иной форме, деятельность которой скрупулёзно прописана в отдельном законе о морских лоцманах.

Опять к вопросу о частных лоцманских организациях. Лоцманская проводка судов представляет собой общественно необходимую функцию, и направленную на достижение общественно полезных целей. Профессиональное суждение лоцмана должно быть независимо от любого давления, которое не соответствует требованиям обеспечения безопасности

мореплавания, в том числе от коммерческого давления собственников лоцманской организации.

Здесь уже говорилось о том, что есть давление, о том, что нет давления. На самом деле я был свидетелем, да и многие, наверное, уже были свидетелями: как только лоцман чирикнул что-то против хозяина, ему сразу дорога наружу. На моих глазах уважаемого человека одернули и поставили на место: «если ты не согласен с такой позицией, и не хочешь работать в нашей организации, иди себе наружу». Человек уважаемый, в возрасте, куда он пойдет? Да, конечно, в первый раз он скушал такое отношение, а второй раз не скушал и ушел. Не мог, наверное, уже больше терпеть.

Лаврищев А.В.: Владимир Иванович, у вас долго еще? Вы уже малек перебрали.

Егоркин В.И.: Уже, да? Успешность конкуренции частных лоцманских организаций в районах обязательной лоцманской проводки, как ни парадоксально, обусловлена государственными задачами и целями лоцманской проводки. Ставки лоцманского сбора для районов обязательной лоцманской проводки, как правило, рассчитываются таким образом, чтобы общая величина лоцманского сбора была достаточной для покрытия всех расходов лоцманского обеспечения в порту. А поскольку величина лоцманского сбора, взимаемого с судна, пропорциональна величине его размерения, то убыточность лоцманской проводки малых судов оплачивается судовладельцами крупных судов.

Отсюда вывод: если создать в порту небольшое частное предприятие, которое займется лоцманской проводкой по самым крупным судам, то оно будет очень прибыльным. А деятельность государственной лоцманской службы, осуществляющей по обязанности лоцманскую проводку оставшихся судов, неизбежно будет убыточной.

Обо всем этом уже говорилось. 1,5-кратная разница в условной средней стоимости одной лоцманской проводки лоцманских организации разных форм собственности в конкретном порту при одинаковости тарифов объясняется не только необходимостью лоцманов ФГУП выполнять все работы в порту, включая невыгодные, но и использованием частными лоцманскими организациями методов рыночной экономики, или специфических действий в условиях рынка. ФГУП «Росморпорт» являясь стратегическим объектом, на который возложена обязанность осуществлять лоцманскую деятельность, не может использовать все рыночные механизмы и поэтому не может быть разговора о какой-то равности конкурентных условий.

Притягательность лоцманского дела для частного бизнеса обусловлена тем, что в соответствии со статьями № 103 и 104 КТМ РФ лоцманская организация, работником которой является лоцман, несёт ответственность за убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской

проводки по вине лоцмана, только в пределах десятикратного лоцманского сбора за его проводку, даже если эти убытки составляют миллионы долларов. А статья № 105 КТМ вообще снимает ответственность лоцманской организации за ошибку лоцмана перед третьими лицами.

Здесь можно говорить, и можно было бы много говорить еще о плюсах и минусах государственной службы и негосударственной, но важно одно: лоцманская деятельность во всех портах страны должна быть обеспечена государством. Задавался вопрос: чем лучше лоцман частной организации лоцмана государственной организации или наоборот? Да ничем. Лоцмана переходили, в силу разных причин, из одной организации в другую. Как говорили идеологи деятельности частных организаций, конкуренция хороша, потому что лоцмана могут переходить из одной организации в другую: там лучше, здесь хуже, вот и ушли туда, где лучше.

Только один идеолог сказал, не публично, о том, что если мы победим, то лоцмана никуда не уйдут, а будут работать там, где работают, и никакая другая организация их не примет, потому что мы вместе. Поэтому победа частного лоцманского бизнеса приведет к тому, что лоцмана будут звеном в схеме подготовки тоннажа и грузов и вернуться туда, откуда пришли: в 1991-й год. С 1986 года мы воевали за то, чтобы оторваться от стивидорной компании и обрести самостоятельность в лоцманском деле, сейчас лоцманов снова затаскивают туда.

Сегодня нет спора между лоцманами и государством. Есть спор государства с частными лоцманскими организациями. Если признать только две вещи: что лоцманская деятельность – это рынок, то все выступающие в пользу частных лоцманских организаций правы, должны быть равные правила игры и равные правила конкуренции, но здесь уже начинаются тяжбы.

Если это один прибыльный порт, тогда возьми себе часть убыточных портов, если две организации в одном порту, то убыточные работы тоже должны пропорционально распределяться и это должно как-то регулироваться, но никак, кроме как законом, это не урегулировать. А если признать, что это - не рынок, и это обязанность государства, тогда и разговоров нет, государство обязано гарантировать. А как оно может гарантировать обязательность лоцманской проводки в рамках саморегулируемой организации? Да никак, нет там никаких гарантий.

Лаврищев А.В.: Спасибо, Владимир Иванович.

Волдис Николаевич Вихров: Владимир Иванович, вопрос можно? Лоцмана частные, государственные работают, вроде бы все равны. Как вы объясните такие действия: лоцман на государственной службе, Новак (есть такая агентская служба) заказал государственного лоцмана. Приходит лоцман, осадка судна на 10 сантиметров больше. Сделано замечание, пароход нельзя

вести. Задержка, отгрузка, прочее, и после этого Новак уже больше никогда государственных лоцманов не заказывает.

Дальше второй пример. На ПНТ (ЗАО «Петербургский нефтеналивной терминал», - *прим. ред.*) лоцман Хвалий сидел на [неразборчиво] вся угольная, коричневая, балласт откачивается. Я делаю замечание. Мы возили тоже на ПНТ, как государственные, не сразу стали все частные. Нас, государственных лоцманов, вообще перестали на ПНТ заказывать.

Третий случай: я сам вывожу пароход с фертилайзером, с удобрениями. Эти филиппинцы тут же, как только отшвартовались в порту, сразу по всей длине в 230 метров стали всё выбрасывать. Я говорю, что вы делаете? Нельзя. Все, больше мы тоже не водим. Как вы объясните, из-за чего?

Егоркин В.И.: Вопрос, конечно, риторический. Ты знаешь все ответы на этот вопрос. Все лоцманы, кто работает в порту Санкт-Петербург, знают ответ на этот вопрос. Здесь должен быть капитан порта, реально отвечающий за надзор над этим. К сожалению, надзора должного нет в силу разных причин. Может, в силу недопонимания, в силу родственных причин, и так далее. Разные причины, мы пока еще несовершенны.

Вопрос из зала: А можно я тогда спрошу? У нас в порту два парома линейных: «Принцесса Мария», «Принцесса Анастасия». Водят исключительно государственные лоцманы, ни разу ни «Принцесса Мария», ни «Принцесса Анастасия» на участке от Золотых Ворот до приемного буя не ходила по правилам, по скорости. Знаете, какое объяснение? Там [неразборчиво] все, что надо, любая погода. «У нас пассажиры опаздывают, у нас расписание, нас пограничники задержали» или еще что-то. СУДС видит, все видят, капитан порта знает, они не ходят по положенной скорости. Вот какая связь между государственным и негосударственным, безопасностью и небезопасностью?

Егоркин В.И.: Вопрос какой?

Вопрос из зала: Я к тому, что никакой связи нет. Государственные нарушают определенные постановления скорости, все видят.

Вихров В.Н.: Дмитрий, ответь, с какой скоростью?

Вопрос из зала: Связь между формой собственности и нарушением правил?

Вихров В.Н.: Дмитрий, с безопасной скоростью, безопасной, и никаких шести узлов.

Лаврищев А.В.: Я думаю, что очень плохо, когда мы радуемся, что этот лоцман совершил ошибку, давайте от этой темы уйдем. Я совершенно

солидарен с тем, что лоцманы Росморпорта и лоцманы частных организаций должны выполнять те предписания и те положения, которые есть в порту.

Мы живем же на Руси, многие вещи интуитивно понимаются, тем более Александр Владимирович не очень удачно сказал, что лоцманская деятельность – это один из элементов подготовки тоннажа. Так вот, интуитивно понимается, что в организациях негосударственной собственности, возможно, этих ситуаций больше, не более того. Наверное, если зависит от ответственности конкретного лоцмана, то да, но так это все интуитивно. Когда мы говорим: «зачем государство ЖКХ отдало? было бы лучше, а так отдали всяким жуликам», это примерно оттуда же. Поэтому я не хотел бы, чтобы мы эту тему продолжали.

Второй вопрос из зала: Значит, прежде чем задать вопрос, я хотел бы в адрес Волдиса Николаевича сказать, что в его выступлении столько же правды, как в утверждении, что в негосударственной лоцманской службе в Петербурге работают только лоцманы, выгнанные из Росморпорта. То есть, правды там нет. Я хочу сказать, что у вас прозвучало (правда вскользь) что негосударственные лоцманы более выгодные себе пароходы берут. Я не имею под рукой списка пароходов, но любой желающий может в любой день зайти на сайт Морской администрации порта Санкт-Петербург, посмотреть график движения судов. Там написано, какое судно проводит какая служба, и любой желающий увидит, что никакой выборки судов со стороны нашей организации нет. Совершенно одинаково водят большие суда и маленькие. Давно ли вы смотрели эти графики, что такое утверждаете?

Егоркин В.И.: Нет, я недавно посмотрел годовой лоцманский сбор по порту Санкт-Петербург. Я могу утверждать, потому что был у истоков этой коррупционной выборочности, и утверждаю, что большие суда идут выборочно, как мне говорил один товарищ, бывший агент, мзда есть. Я это утверждаю, не называю личности, привлечь меня нельзя, но мзда есть. И подтверждением этому является 1,5-кратная разница в стоимости одной лоцманской проводки у разных организаций, а также то что по этому году лоцманский сбор в Северо-Западном филиале ФГУП «Росморпорт» в С-Петербурге ненамного больше, чем в организации, которая по численности где-то втрое меньше. Почему? Вот это как раз те самые более крупные суда. Необязательно смотреть каждый план. Можно, конечно, разобрать и план, но все эти данные взяты из планов.

Второй вопрос из зала: Владимир Иванович, а мзда что в вашем понятии? Вы говорите, мзда есть, что такое мзда в вашем понимании?

Егоркин В.И.: Я сказал мзда, как понимаете – так и понимайте.

Второй вопрос из зала: Это взятка в вашем понимании?

Егоркин В.И.: Вы меня не выжимайте, я как сказал слово, так и сказал, я не собираюсь вступать в лексический спор.

Второй вопрос из зала: Непонятно.

Егоркин В.И.: Непонятно, значит, непонятно.

Слижевский М.И.: Вопрос, можно, Владимир Иванович? Мы друг друга давно знаем. Значит, первое, Андрей Васильевич, к вам вопрос. Вы только что пришли и заняли это высокое кресло. Это высокое кресло заставляет Вас, прежде всего, уважать. Но первое, что вызвало у многих недоумение, а потом почти гомерический хохот, это то, как вы могли, государственный человек, взять в советники Егоркина Владимира Ивановича, у которого неснятый срок в 5 лет, который уголовщина.

Я не буду говорить, как мне угрожали, когда я переходил в МАП первый, и все за мной перешли – это история. Потом мы все перешли все к вам в Росморпорт, и я был первый. Я ушел из Росморпорта в Приморск не только, потому что там более интересная работа, и все прочее, и побольше денег, и мне поближе, не только поэтому. Ведь я, когда мы писали, говорил - 150 километров, разве можно все это равнять? Бюрократические препоны, никакого решения.

Вот характерный пример, что такое централизованная государственная служба. Но мне очень нравится, что между делом, как всегда *by the way* именно то, что надо проскакивает. И немножко до этого Вы сказали, между прочим, не нуждаемся, не надо. Вы знаете, что мне пришло на ум? У меня регалий нет, я 41 год отмолотил, и за границей работал. Да отпустите вы лоцманов, не нужны они вам. Мы сами организуемся и разберемся, где коммерция, где служба, где безопасность. А с трибуны речи сплошное лукавство.

Владимир Иванович, вы кем были до этой трибуны тогда? Вы же ярый были противник государственной службы! Как можно вам доверять, если вы забастовку объявили в самый трудный момент, когда 8 пассажиров стояло на платформе? Не посоветовавшись ни с одним лоцманом, лично сами. Я не хочу вас оскорблять, я скажу вам кое-что, у вас болезненное самолюбие, это большой недостаток, переходящий часто в шизофрению. Руководителем вам никак нельзя быть, советником такого человека на таком посту тем более. И вы сейчас здесь глаголите. Как можно это все совмещать? Вы же тогда забастовку за огромные деньги...

Лаврищев А.В.: Я вас уважаю, но еще раз говорю, как бы вы меня не убеждали, что я не знаю, что у вас было, и почему Владимир Иванович оказался в этой ситуации. Но Вы же не можете отрицать, что Владимир Иванович создавал эту лоцманскую службу?

Реплика из зала: Не он.

Слижевский М.И.: Ну, вот и приехали, может, вам рассказать всю историю?

Лаврищев А.В.: Ну, расскажите.

Слижевский М.И.: Федор Иванович Подонев, светлая ему память, был настоящий капитан порта, в смысле отношения к лоцманской службе. Это он тогда отпустил государственную службу с Тереховым, решив этот вопрос через серьезные личные, карьерные дела. Он 10 лет отработал лоцманом на Суэцком канале, и он понимал, что отпустил. А этот человек до этого ушел на курсы с его позволения за государственный счет, а потом ушел в лоцманскую службу. Понимаете?

Егоркин В.И.: Вопрос какой?

Лаврищев А.В.: Но Владимир Иванович возглавлял ведь большое количество лет, я его с тех пор еще знаю.

Слижевский М.И.: Что он возглавляет? Он все развалил! На сегодняшний момент продается наш последний символ, то, что мы создавали трудом, наш дом. Была создана схема развала, больше ничего. Сейчас поделили акции, вплоть до нашей первопрестольной, вот в чем дело. Криминал! У нас был символ, дом в Питере, все нормально, столько труда, столько денег было потрачено вместе с Балтийским пароходством, чем это все сейчас кончилось?

Лаврищев А.В.: Балтийское пароходство давно не существует.

Слижевский М.И.: Он взял акции у лоцманов, у части лоцманов, аккумулировал все в своих руках, стал царем, и вот к чему все привело. А сейчас судится с нашими юристами, которых 4 человека. Судится, и уже там нет ничего. Отпустите, может, мы этот дом спасем, а если хватит ума, так помогите нам это сделать – и все будет на месте.

Лаврищев А.В.: Помогу.

Слижевский М.И.: Хорошо, все, договорились, все слышали.

Реплика из зала: Мы вопрос обсуждаем или проблему?

Кабанов, вопрос из зала: Вопрос можно?

Слижевский М.И.: Я прошу прощения, я ведь не часто говорю, вообще не говорю. Но дайте мне одну минуту, уважая хотя бы мой возраст.

Лаврищев А.В.: Владимиру Ивановичу.

Слижевский М.И.: Да, значит второй момент. Здесь очень интересное лукавство происходит концептуальное. С одной стороны мы говорим о безопасности мореплавания – это основное, что мы должны обеспечить. И потом начинаем препираться и перетягивать на себя одеяло, коммерческую сторону вопроса. Я через все прошел, и два лоцмана работало на канале, и три. Самое главное не это, а любовь к своей профессии и профессионализм. Не важно, будет Волдис, Иванов, Петров, Слижевский. Важно, чтобы он был профессионально подготовлен и любил свою профессию, вот и все.

Лаврищев А.В.: Согласен.

Слижевский М.И.: Дальше, коммуникабельность. Волдис говорит, лоцман - главный. Да я всегда говорил всем лоцманам, забудьте это! Вы поднимаетесь на мостик, нет главного. Вы вместе с капитаном должны эту железяку поставить безопасно. Как только коммуникабельность исчезает – все, наступает аварийная ситуация. Только тогда. Поэтому во всех своих коллективчиках в Приморске, когда мы принимаем туда лоцманов, туда старшие лоцмана идут. Ноги показывают, где лучше! О чем спорить?

Проходят длинную стажировку, и во всех характеристиках я отмечаю: «коммуникабелен», когда даю лоцману характеристику. А это виляет в коммерческую сторону и эту сторону. Да профессионализм важен, какая разница?

Если Егоркин давно уже лоцманом не работает, выпусти его на канал. Он вам тут наговорит, но что он сделает?

Пожалуйста, к нам в Приморск, почему старшие приходят? Это серьезнейший порт, малейшая авария там грозит страшнейшими катастрофами, поэтому мы иногда идем на многие уступки. Но там есть буксиры, там есть какое-то единение, мы с этой мыслью там работаем. Вы думаете, у нас все прекрасно? Я не люблю сказок, и у нас много недостатков, и совокupление буксирной работы в одной компании лоцманов - это не совсем хорошо. Но ответственность в этих условиях требует организованности.

Теперь о катерах. Наш руководитель и в Испании был, и во многих местах. Мы подыскиваем. Есть проект, какой должна быть лоцманская служба? У нас есть много пожеланий. Вот, например, простая вещь. Лоцман в открытом море. Надо решать вопрос с лоцманской станцией на Сескаре. Но это ежу понятно, от 6-я буя наискосок, пожалуйста, отсеки танкера - всё, они ушли туда. Нет, у Родшера, у 7-го буя создали перекресток. Но ведь простая вещь, надо эту проблему решать. Теперь лоцманское судно - ну, нет

у нас его сейчас. Ну, как можно еще лучше высаживаться (когда его нет), чем на этих буксирах? Все прекрасно идет, безопасно, он прилипает, 2 направления суда. Не отлипает ничего, держит что угодно, пока это решение самое правильное. И лоцманского судна тоже проект есть, обсуждаем мы его.

Это большие деньги, их надо аккумулировать, мы заставим наших учредителей потратиться, это и есть понимание того, что надо. Иначе мы говорим всем открыто: «Александр Ильич, забудь про лоцманскую службу, если у нас не будет нашего дома». А сейчас как гостиница, комнаты там, все нормально, хорошая жизнь, прекрасно все. Но это не наш дом, понимаете?

Лоцманская станция должна быть у нормальной лоцманской службы, лоцманское судно обязательно и средства доставки. Всё. А то, какие государство нам отпускает тарифы – это наши нормальные хорошие взаимоотношения. Только так и можно: и государство, и лоцмана. Без лукавства. Это нетрудно сделать.

Лаврищев А.В.: Вот смотрите, я разделяю все, что вы сказали, и в своем коллективе, встречаясь с директорами филиалов, именно о безопасности и создании достойных условий работы лоцманов говорю. Не знаю, как раньше было. Вернее, догадываюсь. И эта ситуация, которую мы сейчас обсуждаем, во многом была связана с недалёковидной позицией руководителей МАПов, руководителей Росморпорта. Я сейчас по-другому говорю. Но как бы ни было (я тоже считать умею), если бы доходы, которые получаются в Приморске получались в единой организации, их хватило бы и на дом, и на катера. Не через 5 лет, а через 2. Я вот о чем и говорю. И когда речь идет о единой организации, подчеркиваю, я не сторонник государства. Я сказал, я готов отдать. Если будет решение, я отдам.

Просто я сейчас оправдываюсь за то, что было когда-то кем-то придумано. Вы сейчас вспоминаете, Владимир Иванович и такой был, и сякой. Но когда-то вместе вы были? Вместе, и все было нормально, и все вас устраивало тогда. Меняется? Давайте к меняющемуся времени не приспосабливаться, а отвечать на его вызовы. Появляются другие, большие, более маневренные пароходы, развивается система управления движением судов. Сегодня долго и нужно нас критиковали за дистанционную проводку, но это просто было сформировано как потенциальная возможность, никто не собирался это дело реализовывать.

Речь идет о чем? Что в моем понимании, глубоком убеждении, мы все вместе должны быть. Со СРО я не сильно понимаю, как там можно организовать взаимодействие по финансовым потокам, по нормативной базе. Задумка СРО – это формирование единых требований, и проверка этих требований для членов саморегулируемой организации, ничего там про деньги нет. В российском законе про СРО денег нет. Вот откуда сомнения в том, что через СРО мы это решим. Можно создавать.

Смотрите. Мы здесь собрались и вспоминаем: «а помнишь, ты 15 лет назад на меня плохо посмотрел?». И вы считаете, что мы так сумеем

совместить денежные потоки? Сомневаюсь. Вы сейчас присутствуете, когда мы более-менее спокойны, или, может быть, вняли тому, что я сначала попросил быть более терпимыми.

Виктор Александрович, Виталий Владимирович не дадут соврать. 15 сентября: вы знаете, какие там были доклады? Встает первый докладчик и говорит: «вот сидит Росморпорт, который собирает все деньги, непонятно, куда тратит, растырил все деньги». Второй выступающий говорит: «забираем сегодня у Росморпорта все деньги, увеличиваем лоцманский сбор, Росморпорт никому не нужен». Мне это понравится? Не понравится. И вы были бы руководителями, и вам бы не понравилось. До этого то же самое было: «у Росморпорта все не так и не эдак». Еще раз говорю: допускаю, что в отношении лоцманов недальновидного много, но ведь и сделано многое было. И мы сейчас киваем, говорим, что созданы нормальные администрации. Но вспомните, что было 10 лет назад: ни здания у администрации, ни у Росморпорта, ни автомобилей, ни достойной зарплаты. Сейчас же все это решили?

Поэтому не говорю, что мы сегодня будем принимать какие-то решения. Но если будем, то только сообща, оглядываясь друг на друга, взаимодействуя, возможно, даже в финансовом плане, необязательно в масштабах всей страны. В Ростове я переговорю с Филипповым, мы подумаем. В других местах. И Владимир Иванович сказал, в Петербурге на двух не хватает. Объединить все - было бы нормально. Вот о чем идет речь.

Поэтому спасибо, смотрю с удовольствием на вашу лоцманскую организацию, и считаю ее, наверное, самой лучшей на настоящее время в Российской Федерации. Но в то же время согласитесь, что финансовые возможности у вас значительно шире, чем у Росморпорта и всех других негосударственных лоцманских организаций.

Слижевский М.И.: Андрей Васильевич, теперь к более профессиональному. Я прошу извинить, что задерживаю. По вопросам, которые больше всего меня взволновали. Ледоколы «Санкт-Петербург» и «Москва» по моему мнению такие маломощные, что использовать их в порту Приморск опасно. Чтобы быть неголословным, говорю – за время своей работы я два раза с 25 метров стоял параллельно. Быстро эта аппаратура не отыграет, даже если там лоцман, все равно. Если ледокол идет перед таким танкером, у которого 100 000 на борту только груза, при том опасного, и если он делает дистанцию в одну милю, там просто все стоят. И никто не работает. С утра до вечера. Значит, он ее сокращает до 7 кабельтовых. Нормальная работа с этими ледоколами (они же уже, маломощные) - 5 кабельтовых. И вот малейшие торосы – он встает. Тут очухаться не успеешь, этот сразу бросается за ручку, назад - все, хана, приехали! Лево на борт, кое-как вывернул, закусили. Нельзя его там использовать. Самый лучший был ледокол – это «Адмирал Макаров», с капитаном Геннадием. Вот такие ледоколы уважаю.

Лаврищев А.В.: Смотрите, хорошо, что вы напомнили про «Макарова» и «Ермак». Нет, «Ермак» у нас еще на Дальнем. «Красин», да? Я хотел сказать, это та же самая серия. Вот вы говорите: чем отличается государство от не государства? По результатам несчастья, которое было под новый год с 2010 на 2011 на Сахалине, Росморпорт вместе с Агентством, с Минтрансом затевает разговор об изъятии ледоколов «Красин» и «Макаров», вместе с «Хлебников» из «Магадан», из аренды Дальневосточного пароходства. Если бы они были у нас, то, что вы сказали, было бы легко решено. Вернули бы сюда «Макарова». Начинается эпопея: подключаются юридические, неюридические какие-то вещи. Эта зима наступила, «Макарова», «Красина», «Хлебникова» и «Магадана» у нас так и нет.

Сейчас мы начинаем строить 25-мегаваттник. Вот он первый, который я вам точно обещаю. А те ледоколы вернутся в 2017 году только, и то еще неизвестно, достанутся они Росморпорту или опять ДВМП докажет, что оно более эффективно распоряжается. Понимаете, мы ведь с вами сказали здесь неочевидную вещь: конкуренция спасет. Я здесь согласен с выступающими: как правило, спасет. Спасет при строительстве магазинов, столовых, еще чего-то. Не знаю, спасает она нас или нет.

Может быть, из-за того, что в той государственной организации, которая была обязана исполнять эту лоцманскую функцию, была плохо организована. Вот и здесь согласен. Хорошо, я поставлю этот довод перед Минтрансом, когда мы в очередной раз после навигации попробуем «Макаров» и «Красин» использовать. Пока сейчас приходит к вам «50 лет победы», мы с Рукшей договорились на 3 года, что эти ледоколы будут приходить. Потом будем надеяться, что Балтийский завод справится с постройкой 25-мегаваттного ледокола.

Слижевский М.И.: Вы хорошо обронили фамилию – Рукша. Рукша как-то не очень задержался в другом месте. Он по образованию скорее экономист, чем судоводитель. Но выстоял по государственному, и это понимал здорово. Пришел, проверка. Конкретно что? Конкретно: приемный буй с тех пор у нас где на Приморске? Родшер, правильное решение. Там происходит отсечка, и по косому фарватеру сразу на Банку Грекова, и отсекается 7-й буй, там, где все собирается. Правильное решение, вопрос сложный. Мы тогда должны будем увеличить количество лоцманов в Приморске в 2 раза. Потому что мы сейчас думаем, как вертолет использовать, или на Гогланде эти станции строить, это связано с катерами и так далее – очень серьезная проблема.

Минтранс присутствует, а есть такой вопрос очень серьезный – это по линии капитана порта. Капитан порта в Санкт-Петербурге разумный человек, грамотный, капитан в прошлом хороший. Он это понимает, но это решение должно быть на государственном уровне, потому что увеличение дистанции расстояния естественно влечет за собой опять эти проклятые бабки. Фрахтование и так далее, и все прочее. Увеличение транспортировки нефти, но безопасность. Опять два момента, но в одном сходятся, понимаете?

Лаврищев А.В.: Согласен.

Слижевский М.И.: Есть лоцманская служба, лоцманская работа. Ерунду это говорят, что какая-то там конкуренция на каналах. Если есть правила, по которым должен лоцман плавать, если Чижевский пошел и отогнал пароход от [неразборчиво] угла до Петербурга 150 метров, и у меня 150, меня выгонять надо. И ничего решать не надо. Какая разница, Иванов, Петров или Сидоров эту хреновину делает? И в голове у лоцмана должно сидеть это и коммуникабельность на мосту, а не кто там главнее. Начинают тут звучать совсем неприличные слова. Как это так? Все за свое отвечают, а вместе за эту железку. Спасибо.

Лаврищев А.В.: Договорились, спасибо.

Реплика из зала: Вопрос можно?

Лаврищев А.В.: Не надо. Вопрос к вопросу – это круто.

Егоркин В.И.: Одну минуточку, я отвечу на мне поставленный вопрос, вернее вопроса не было, высказывание было. Мою историю знают многие, может быть, большинство сидящих здесь в зале, но никто не упомянул ее, даже в разговоре за кофе в коридоре. Публичное выступление – имеет определенную цель. Его мотивы я бы тоже мог изложить. Я не буду ни отвечать на это выступление, ни говорить о мотивах, которые двигали оратора – это дело уровня его нравственности.

Ко мне больше нет вопросов?

Сергей Прокофиевич Канев, старший лоцман ООО «Новоморсервис»:
Есть.

Егоркин В.И.: Я слушаю.

Канев С.П.: Про Приморск говорят, а Новороссийск? Я лоцман порта Новороссийск, Канев Сергей Прокофиевич, работаю лоцманом уже 17-й год. Хорошо знаю Владимира Ивановича, много раз с ним встречался. И хотелось бы ему напомнить, что он в принципе стоял у истоков негосударственных лоцманских организаций, и он все время эту линию проповедовал. Он и сейчас проповедует образование государственной лоцманской службы, и говорит, что у нас есть в коммерческом отношении прибыльные порты и неприбыльные. И получение денег всеми портами нужно объединить какой-то бюджетной организацией, которая будет по остаточному принципу выделять деньги в портах. У меня вопрос: что выиграют лоцмана от этой деятельности? Все: государственные, негосударственные, потеряют они свою

зарплату или не потеряют? Если не потеряют, то, из каких средств, если не будет отрегулирована ставка лоцманского сбора по России, как это будет происходить?

Егоркин В.И.: Сережа, отвечаю: я стоял на этих позициях с самого начала. Бизнес 1992 года - все знают историю нашей морской индустрии, там можно было зарабатывать деньги, не поднимаясь со стула, большие деньги, если уходить в бизнес. И я попытался, не получилось, не каждому это дано. Я ушел не в бизнес и не в прибыльную область, а в область, где я что-то понимаю.

Я тоже 18 лет лоцман и по градации руководителя государственной лоцманской организации, хоть он ко мне плохо относился и я к нему не очень хорошо, он все-таки меня записал себе в разряд наименее аварийных 3-4 человек, что бы там ни говорили. Этому есть письменные свидетельства, а я как стоял, так и стою на позиции интересов лоцманов и государства. И на сегодняшний день интересы государства те же, что и раньше были.

Негосударственные лоцманские организации, управляемые лоцманами – это, наверное, в мире самая лучшая организация лоцманского дела, где лоцмана сами получают сбор. Не хозяева их, а сами лоцмана получают, сами распределяют лоцманский сбор, и сами назначают руководителя. Эта форма организации наилучшая, но у нас сейчас не получится выстоять против собственников, которые уже вкусили лакомого пирога.

Когда говорили про порт Приморск (может, в Новороссийске то же самое), где сбор около 270 миллионов рублей, траты на зарплату лоцманов составляют там около 32 миллионов, а куда идет остальная часть этого лоцманского сбора? Зарплата в некоммерческих организациях составляла, я скажу, 60-70% всего лоцманского сбора. Если брать порт Санкт-Петербург, и работу одной организации, то зарплата там составляла 60-70%. Если сегодня брать порт Приморск и 17 лоцманов, то доход (я называю не точные цифры, так что можно со мной не спорить) собственников лоцманской организации может составлять до 200 миллионов рублей.

Канев С.П.: Это вы цифрами апеллируете, я совсем другое спросил.

Егоркин В.И.: Да, отвечаю дальше. На сегодняшний день я примкнул к этому движению. И я здесь потому, что увидел: государство обратило внимание на лоцманов. Я вижу, то, что вы хотели, когда организовывались самостоятельно, реализовывается в рамках государственной программы. А это для лоцманов гораздо лучше.

Было одно условие, обсуждалась зарплата лоцманов. Говорили о том, что они слишком много получают по сравнению с остальными работниками Росморпорта. Конечно, об этом говорят, но уже принята позиция, что в ученики лоцмана идет капитан, уже с очень хорошей зарплатой, в расцвете сил. Мы говорим, нужно брать лучших капитанов и поэтому Росморпорт уже

идет на это. Зарплата лоцманов государственных организаций будет не меньше, чем в частных организациях, но социальная защищенность будет гораздо выше.

Канев С.П.: А, если не будет дотироваться из бюджета или не будет изменена ставка лоцманского сбора, откуда будут взяты деньги?

Егоркин В.И.: Сережа, а как сейчас? Тебе зарплату платят, тебе что, доплачивают от другого вида деятельности что ли?

Канев С.П.: Мы сейчас говорим о лоцманах всей России.

Егоркин В.И.: О лоцманах всей России и стоял вопрос.

Канев С.П.: А надо ли хапнуть и другим?

Егоркин В.И.: Стоял вопрос и этот тоже. Правильно говорит Андрей Васильевич, это его головная боль, его обязали это делать, и он, слава богу, внимательно к этому относится. Но на самом деле это головная боль, и это нагрузка на Росморпорт. Есть решение: создание единой национальной лоцманской организации в какой-то форме. Говорят «ФБУ» и цепляются к этому. Может, не ФБУ, может, какая-то другая форма – это обсуждаемо. Но единая национальная лоцманская служба будет перераспределять средства, а этого точно хватит, даже при первой прикидке. А если не хватит, тогда нужно посмотреть, почему же не хватает. Правильно говорят, нужно посмотреть обоснованность лоцманского сбора. И лоцманского сбора по стране хватит на достойную зарплату всех лоцманов страны и на хорошее обеспечение, несомненно.

Канев С.П.: Нет, это кто-нибудь экономически считал, или это ваше?

Егоркин В.И.: Считали.

Лаврищев А.В.: Если можно, я прокомментирую. Считали довольно подробно, но предположения примерно такие: все нынешние доходы концентрируются во вновь образованном государственном учреждении. Единственное, я чуть поправил бы Владимира Ивановича. Или, может быть, вы не обратили внимание. Принято решение? Решение не принято. Готовится, прорабатывается, есть желание. Основания, откуда эти желания, уже обсуждали много раз. Это повышение надежности. Не всегда (я не говорю, что всегда неправильно) государство хочет зависеть от того, как себя лоцмана поведут. Они понимают, что в той структуре, государственной, вопросов не будет. Считали, хватит.

Более того, если это будет независимая от Росморпорта структура, как сейчас считается, и по результатам первого года работы получится, что не хватает, мы в Росморпорту прикинули, что можно будет этой организации, сократив другие сборы, отдать. Но пока по нашим прикидкам хватает. Тем более что все говорят, что отдельным учетом Росморпорт не занимается, не выполняет. Занимаемся и выполняем. Мы 4 года назад имели в убытке от лоцманской деятельности 600 миллионов рублей. Прошлый год мы закончили, у нас 300 миллионов рублей от этого же вида деятельности с учетом того, что мы увеличили штат лоцманов, с учетом того, что мы провели затраты, связанные с обеспечением деятельности лоцманов, и арендуем катера, и начали строить катера - все равно этого хватает.

Я к чему веду речь? Занимаемся. Постоянно говорили, что Росморпорт куда-то деньги от лоцманов деваает – не деваает. Сейчас я сам этим занимаюсь, мы этим сокращаем, вычищаем. Да, привыкли не по злобе в каком-нибудь филиале иной раз затраты на какой-то катер списывать на лоцманский сбор, хотя лоцмана на нем никогда не ходили. С этим я сейчас борюсь, и мы это очищаем. И если отдадим в госучреждение, мы, безусловно, отдадим только то, что надо лоцманам. В хорошем смысле только то, что надо, не будем утаивать.

Поэтому такая работа идет, и если решение будет принято, передача будет осуществляться в том объеме, в котором надо лоцманам, никто не собирается создавать бюджетное учреждение, которое с первого дня будет испытывать финансовые трудности. Вот такой подход и такой посыл, и в другом случае это учреждение даже не будет рассматриваться для создания.

Вот поэтому я еще раз говорю, этот вопрос будет еще рассматриваться. Владимир Александрович сказал, что там 5 министерств против, я бы не стал тогда встречать, но раз вспомнили эту тему, осталось всего два. Более того, есть заключение тех государственных структур, как институт сравнительного правоведения. В заключении института сравнительного правоведения претензий к созданию бюджетного учреждения нет.

Я еще раз говорю, давайте не будем на этой теме концентрироваться, я отвечаю на ваш вопрос, никоим образом не агитирую за это учреждение. Есть свой порядок, наша с вами конференция в этом порядке тоже значимая, мы сегодня услышали много возражений. Естественно, с учетом этих возражений, это решение тоже будет готовиться. Еще раз говорю, наверное, не 1990-е годы, когда росчерком пера Чубайса или еще кого-то менялись судьбы многих людей и ход истории.

Поэтому Владимир Иванович, наверное, давайте, вы сядете.

Кабанов, вопрос из зала: У меня тут проект резолюции, тут на 2й страничке, пункт 4-й, написано, что Международная ассоциация морских лоцманов ИМРА определяет, в связи с этим ИМРА признано несколько резолюций, которые настоятельно рекомендованы и так далее. Есть такая организация - ИМРА. У нас тоже когда-то была организация, которая

называлась Ассоциация морских лоцманов России, которая состояла, в членах ИМРА. Поскольку мы знаем, в каком состоянии сегодня находится Ассоциация морских лоцманов, она исключена из членов ИМРА. Но я хотел бы, чтобы вы сказали, нужно ли нам, лоцманам России, участвовать в этой международной ассоциации, или это не нашего ума дело?

Егоркин В.И.: Я думаю, что обязательно нужно. Исключена Ассоциация только потому, что она не платила взносов. Руководство генералитета Ассоциации, что европейской, что международной, живет на отчисляемые взносы. И исключена только потому, что не платила взносы. Когда мы только выходили на мировое пространство, с нас год или два льготных года взносы не требовались. А потом потребовали в жесткой форме, мол, ребята, платите взносы. А взносы вы не платите – значит, не хотите участвовать. Вот и все, будут взносы – пожалуйста, хоть то Ассоциация, хоть Профсоюз лоцманов, это любая форма.

Кабанов, вопрос из зала: Тогда из опыта еще, коротенькое. Владимир Иванович, 1% лоцманского сбора хватит, чтобы там активно участвовать?

Егоркин В.И.: Да это не вопрос и не проблема, конечно, хватит.

Смирнов, вопрос из зала: Владимир Иванович, вопрос можно? Уважаемый Владимир Иванович, скажите, де-факто и де-юре ассоциация существует? Это первый вопрос. И второй вопрос. У меня к вам будет сначала маленький экскурс. Вы говорили 1 февраля 2002 года: «мы продолжаем борьбу за экономическую самостоятельность саморегулируемых лоцманских организаций. Между тем Министерство Транспорта Российской Федерации продолжает разрушать единую лоцманскую организацию России» – это постановление можно прочитать на сайте Правительства Российской Федерации.

Так вот, я обращаюсь к Андрею Васильевичу. Андрей Васильевич, вам лоцмана десятки раз скажут спасибо за то, что вы озвучили.

А теперь Владимир Иванович, к вам вопрос. Куда вы рулите? Спасибо.

Егоркин В.И.: Куда рулил, начиная с 1974 года, туда и рулю. И с 1986 года я не менял своих позиций, и говорил я не о саморегулируемых организациях, а о самоуправляемых организациях, я всегда об этом говорил и говорю.

Смирнов, вопрос из зала: Только де-факто или де-юре?

Егоркин В.И.: По поводу второго – де-факто и де-юре. Де-юре существует, де-факто пока не занимается активной деятельностью.

Смирнов, вопрос из зала: А когда собиралась в последний раз?

Егоркин В.И.: Я вам объяснил, вы не слышали?

Лаврищев А.В.: Не собиралась, последний раз не собиралась.

Реплика: Надо отпускать уже его.

Лаврищев А.В.: Спасибо. Владимир Иванович.

Шестой вопрос из зала: Можно вопрос?

Реплика: Нет, не надо уже, с места начинается.

Слижевский М.И.: Чтобы совсем уж так по-братски, по-лоцмански. Вот организуется эта лоцманская служба, централизованная, под государством. Хотя честно говоря, Андрей Васильевич, можно и государственную, только если вы поедете в Финляндию (паспорт у вас, наверное, готов), посмотрите: государственная, но там-то они с капитаном порта в одной связке – это другая функция совсем, это безопасность.

Лаврищев А.В.: Да какая другая? Безопасность! А у вас другая? Мы постоянно про деньги говорим, мне это не нравится. У меня деньги – это способ содержать лоцманов. А уважаемый Александр Виленович выступал: «я вам организую денежные потоки». Не надо нас организовывать, и не надо лоцманам организовывать денежные потоки.

Лаврищев А.В.: Давайте я, наверное, отвечу? Если говорить о Росморпорте, то Владимир Иванович - мой советник, а если говорить о вновь созданной организации, то я лично у Владимира Ивановича спрашивал: «Владимир Иванович, хотели бы в ней работать?» Он говорит: «я уже не молодой. Вам помочь - помогу, но ни возглавлять, ни руководить, ни участвовать в руководстве учреждения я не хочу».

Слижевский М.И.: Удивительно. Не верю, не верю.

Лаврищев А.В.: Я ответил на ваш вопрос. Каждый из вас во что-то верит, во что-то не верит.

Тимофеев, вопрос из зала: Андрей Васильевич, у меня вопрос по существу доклада. Там доклад предполагался быть посвященным конкуренции, и ее роли, необходимости. Что я хочу сказать по поводу конкуренции? Наверное, с точки зрения лоцманов, она не нужна на одной акватории, это и европейцы

говорят, и мы, собственно говоря, не против, да ее фактически и не существует сегодня.

Давайте разберемся. Владимир Иванович вроде как брался осветить, но ушел в историю, стал рассказывать о том, как организовывались лоцманы 100 лет назад, а к теме так и не подошел (не готов, наверное). Нет конкуренции. Потому что любой экономист вам скажет, что основной признак конкуренции – это ценовой. То есть, конкуренция во всей ужасающей ее форме, о которой вы пытались говорить, и частично сказали, (и, наверное, подробнее всех вы сказали, Андрей Васильевич), может наступить только тогда, когда государство просто-напросто вожжи управления выбросит, перестанет контролировать, тогда начнется вакханалия. Как в [неразборчиво] сейчас, где каждый делает, что хочет. У нас нет ценового признака. Тарифы, устанавливает ФСТ.

Лаврищев А.В.: У нас нет и второго признака конкуренции.

Тимофеев, вопрос из зала: Которого?

Лаврищев А.В.: Качества. Мы же говорим, что у нас лоцманы удовлетворяют одни и те же требования, работают по одной цене.

Реплика: И по одним и тем же правилам.

Седьмой вопрос из зала: Вот и я о чем говорю, да, согласен.

Лаврищев А.В.: Вот у меня сидит директор Азово-Черноморского бассейнового филиала, объясните, почему с появлением «Альбатроса» в Новороссийске у меня на «Шесхарисе» не осталось лоцманов?

Тимофеев, вопрос из зала: Не знаю, надо спросить, наверное, лоцмана. Я не о том.

Лаврищев А.В.: Почему?

Тимофеев, вопрос из зала: Смотрите, вы мне даже помогаете. Мы понимаем, нет конкуренции, ценового нет, неценового нет, качество одинаковое. Можно спорить, кто лучше, кто хуже, но смысла нет. Потому что у капитана порта, который призван все это оценивать и надзирать, претензий нет, ни к тем, ни к этим. У потребителей, то есть у агентств-судовладельцев претензий нет. Все классно, все здорово, то есть, ничего нет. О чем разговор? Чего мы боимся? А я вам скажу.

Явления нет, говорить не о чем. А на самом деле она есть в самых некрасивых своих проявлениях – это недобросовестная и, тем не менее, ценовая конкуренция, через демпингование. Я сейчас поясню. Я прошу

понять меня правильно, я не какие-то претензии бросаю в адрес Росморпорта. Опять же говорю - руководство поменялось, подход другой. И правильно цитировал Виталий Владимирович вас, что очень много спекуляций вокруг лоцманского вопроса. Это все спекуляции.

Что получается? Я просто говорю, я просто привожу факты, примеры. С нашей стороны никаких действий, которые можно было бы оценить, как недобросовестная конкуренция (давайте скажем о порте Санкт-Петербург) нет. Со стороны Росморпорта были. Привожу пример: 2005 год, тогда еще Анатолий Федорович Савкин, руководитель Петербургского филиала Росморпорта, составил письменное обращение к агентам, где он дискредитировал АНО «Морские лоцманы Санкт-Петербурга», которым тогда руководил Владимир Иванович Егоркин, деловую репутацию порочил. В итоге ФАС поручил предписание об устранении, писали письма, извинялись, отзывали. Было? Было. Дальше. Уже, скажем так, в мою бытность – это 2008 год, попытка тоже была беспрецедентная. Вот опять же руководство Росморпорта - тогда, по-моему, еще руководил Парфенов, а перехватил инициативу Русу Игорь Михайлович - на стыке двух руководителей была ситуация. Согласно положению о морских лоцманах, будь добр, пройди 7-дневную стажировку в центре управления движения судов. Можно много говорить, 7 дней – это много или мало. Думаю, много, но вопрос не в этом. Росморпорт, поскольку СУДС в его управлении, обоснованно (с его точки зрения, с нашей - нет, бог с ним, забыли) установили плату за эту стажировку. На 2008 год, согласились, пошли на компромисс, 25.000 рублей платили. Хотя, наверное, руководители образовательных учреждений, Сергей Дмитриевич удивятся, ведь даже 25.000 – это цена очень серьезных курсов в той же Академии Макарова. Ладно, бог с ним, учились и учились, платили эти деньги. Вдруг летом 2008 года, обращаемся мы (Савкин был тогда директором) с просьбой отучить нашего лоцмана, согласно существующему договору, подписанного на «Раскате». Нам говорят, что нет, договор не пролонгирован, отменен. Мы разбираемся. Разбираются месяц где-то, и озвучивают ценник – говорят, да, пожалуйста, заключить, но 128.000 рублей, правда, вместе с НДС. А ситуация стояла тогда очень остро, лоцманов не хватало, работы было много, у нас были стажеры на подходе, надо было людей стажировать – вот пожалуйста признак. Вот таким образом не допускали к аттестации. Вот сидит коллега, проходил стажировку за 128.000. Нет, мы уже вернули, мы вернули. Такая вот ситуация.

Дальше. Ценовая конкуренция, демпинг, пожалуйста, 40% скидки на пассажира. Ради чего? Ради того, чтобы загнать питерский филиал в убытки? Зачем? Да нет. Чтобы перехватить работу. Мы бы может быть и дали, если бы не увязывали вкуче с другими сборами. Так о чем мы говорили? Господа, вы напрасно цыкаете.

Как бы тут кто о чем не говорил, как бы не высказывали в разных формах взаимные претензии, все равно основная канва этой конференции (я

думаю, вы со мной согласитесь) – это наметившаяся тенденция к сотрудничеству. Причем, устойчиво наметившаяся. И лично я поддерживаю и некоммерческие организации, и партнерство некоммерческое, национальные объединения, организации, это то, чего мы добивались. Мы, в свою очередь, готовы сотрудничать, и доказываем это делом. На сегодня, пожалуйста, в течение года, когда возникают проблемы с техникой, мы выручаем своей техникой, и делаем это спокойно. Сейчас, когда зима и лед и лоцмана Росморпорта нечем вывести одного или двух человек - пожалуйста, мы вывозим. И это нормально. Я хочу призвать всех к дальнейшему сотрудничеству. А Владимир Иванович... Я не знаю... когда в октябре его под залог из Крестов выпустили, он в кабинете первым делом сказал: «ну вот, теперь много придумал, сейчас мы их закатаем», говоря о Росморпорте. Это, Владимир Иванович, о том, что вы говорите.

Лаврищев А.В.: Со мной он эту тему не обсуждал.

Тимофеев, вопрос из зала: Это он озвучил мне, это я слышал. Ну вот, пожалуйста. Теперь он решил закатывать нас, ну хорошо. Спасибо.

Лаврищев А.В.: Так все, понятно.

Слижевский М.И.: В акватории порта Приморск уже 3 недели 4 пары буев и [неразборчиво] как хотят и буксирные компании представляют масштабные...

Клюев В.В.: Коллеги, очень извиняюсь, что вмешиваюсь, но очень здравая реплика была: мы ведь всероссийскую конференцию лоцманов собрали. Мы уже вдоль и поперек обсудили Владимира Ивановича и все, что связано с Санкт-Петербургом, Приморском, и пути движения туда и обратно, и ледоколы, и все что хотите. Про чиновников говорят, Россия - за МКАДом, сейчас уже можно говорить, «и за Охотным рядом тоже есть Россия». Коллеги, Россия есть везде, и на Дальнем Востоке тоже, я оттуда. И у нас очень показательно, что все наше обсуждение сконцентрировалось опять на Санкт-Петербурге. И здесь деньги, и мы эти деньги перетираем. А на Дальнем Востоке как жить? А безопасность? Я в своем выступлении не зря сказал, что лоцманская деятельность – не самостоятельная деятельность. И она существует только потому, что есть районы обязательной лоцманской проводки, и только потому, что судно проходит в порт или из него безопасно. И для этого нужен специалист, высококвалифицированный специалист, и таких людей мало по стране – это самые квалифицированные штурманские кадры в Российской Федерации, никаких сомнений в этом нет, но только для того, чтобы провести судно. Никакой самостоятельной жизни у этой деятельности, коллеги, нет, что мы делим-то?

Дальний Восток у нас тоже есть. И там точно такие же порты, и точно такие же люди живут. Давайте мы уважать и этот регион, а не концентрироваться на всех проблемах Санкт-Петербурга. Их надо обсуждать, но мы все-таки Всероссийскую конференцию собрали, извините.

Лаврищев А.В.: Уважаемые, можно я воспользуюсь своим правом модератора? Я чувствую, мы сформировали список, мне казался он большим, но я чувствую, все не выступят. Сейчас у нас по этому списку как раз есть 2 выступления: Владимира Дмитриевича Евдокимова, и Мордвинцева Владимира Викторовича. Как раз Дальний Восток - пожелание Виталия Владимировича. И если нет сильных возражений, я предлагаю всем, кто дальше в нашем списке присутствовал, наверное, предоставить доклады в письменном виде. А после этих двух выступлений мы с вами обсудим, как подводить итоги этой конференции, и планировать нашу дальнейшую деятельность.

Евдокимов Владимир Дмитриевич, старший лоцман – лоцманский командир ЗАО «Портовый флот»: Уважаемые коллеги, все уже немного притомились, поэтому я постараюсь уложиться покороче.

Виталий Владимирович, он неоднократно в своем выступлении подчеркивал, что государство решает, кто и как работает. Это действительно так. В какой форме будет осуществляться лоцманская деятельность – это решает государство. Но мы здесь собираемся и дискутируем для того, чтобы государство не сделало ошибки и учло наше мнение. Андрей Васильевич неоднократно подчеркивал, что надо забыть прошлое, реже про него вспоминать. И работать. Но, к сожалению, прошлое – это наш опыт. И он в нас сидит, и никуда от него не денешься. Поэтому мы просто вынуждены его вспоминать. И я хочу поделиться своим личным опытом и опытом нашей организации. В 1969 году я, 29-летний капитан, прибыл в порт Владивосток, привел пароход с Охотоморской экспедиции. Кто плавал, знает, что такое Охотоморская экспедиция. На судно прибыл государственный лоцман. И в процессе маневрирования я заметил, что он спит очень крепко на крыле, разбудить я не смог, поскольку был еще молодой и неопытный, передоверился, совершил аварию. Это был государственный лоцман. Теперь опыт наш. Если вы читали нормы снабжения лоцманской организации, то там до сих пор тулуп и валенки.

Реплика из зала: Валенки, кстати, очень хорошие.

Евдокимов В.Д.: Да, но лазать в них неудобно, по трапу в них ползайте тогда и посмотрите, хорошие они или нет. Современная аналогия: в 1993 году я начал работать лоцманом. Негосударственная лоцманская организация была создана в порту Владивосток с 1992 года, тоже вышла только что из

государственных объектов. Что это было? Это было на 20 человек 18 квадратных метров, кушетка облезлая и стол 1950-х годов.

А затем лоцманская организация была приватизирована, и началась тяжелая работа, в которой принимали участие все лоцманы. Постепенно все менялось, совершенствовалось. К чему я это все говорю? Я говорю к тому, что наличие слова «государственный» в названии какого-то учреждения или какой-то организации еще ничего не гарантирует. Возьмем недавнее прошлое, создание государственных лоцманских организаций при МАПах.

С чего оно началось, вы все знаете. Было в первую очередь отменено положение о лоцманах, как не имеющее правовой силы, потому что оно не было зарегистрировано. И вернулись мы в 2001 году, к приказу № 74 1973 года, который вообще уже отстал, и не соответствовал никаким требованиям.

Дальше, в 2002 году, когда в порту Владивосток создавалась лоцманская служба, государственный крупный чиновник встретился с нашими лоцманами и потребовал, чтобы лоцмана перешли в МАП. Нам лоцманам (действительно было сказано) все равно где работать, государственная, не государственная служба, лишь бы лоцман получал достойную заработную плату, были обеспечены структура, условия работы. И когда спросили, что ожидает лоцмана в этой государственной организации, сколько у него будет заработная плата, государственный чиновник достал калькулятор, посчитал, и сказал, что зарплата лоцмана будет 300 долларов, и этого ему будет достаточно.

Затем началось создание государственных лоцманских служб, морских администраций. Все вы знаете, как они шли. С полнейшими нарушениями даже приказа № 74, который на тот момент не соответствовал уже никаким требованиям. Не выдерживались сроки стажировки, не выдерживался ценз. Через год-два лоцман становился лоцманом 1-го класса, через год, если стажировался, становился лоцманом 2-го класса. Я еще раз подчеркиваю, я не говорю о том, что государство – это плохо. Просто говорю, что название «государственный», оно еще ничего не гарантирует. И весь этот наш опыт, про который нас убеждают забыть, подтверждает. Никто нам не может гарантировать, что будет создана единая государственная лоцманская служба, и будет она такой красивой, как это нам здесь пытаются объяснить.

Опыт работы в бюджетных организациях в нашей стране в других сферах, к сожалению, тоже не радует нас. Возьмите бюджетные организации в медицине, в образовании и в прочих сферах.

Мировая практика тоже не отрицает существования частных организаций, возьмите такую страну, как Канада. Там управляют лоцманским делом 4 лоцманских администрации. Да, действительно, конкуренция там на одной акватории недопустима, но эта администрация может осуществлять свою деятельность или создавая свои лоцманские организации, или заключая договора уже с частными лоцманскими организациями или ассоциациями.

Есть статья капитана Якуто Ерол. Это турецкий капитан, который написал о проблемах лоцманского дела в Турции. Кто читал эту статью, знает, что там лоцманским делом занималась публичная администрация, которая его практически развалила. Но я могу процитировать. В своей статье капитан Якут Ер пишет, что лоцманские публичные администрации, которые в 1990-е года занимались предоставлением лоцманских услуг в Турции, провалили поддержание развития лоцманского отдела из-за своей громоздкости и неуклюжести, бюрократичности, отсутствия специализированных кадров, и неправильной тарифной политики.

Если провести параллель, то мы видим, что все факторы, которые там, они присущи и для нашего лоцманского отдела. Турецкие власти для вывода лоцманского отдела из кризиса вынуждены были поменять законодательство в этой области для того, чтобы стимулировать создание частных лоцманских организаций и привлечь инвестиции в лоцманский отдел. То есть, наш опыт, о котором я ранее говорил, подсказывает, что монополизация лоцманского отдела в России может повторить печальный опыт Турции.

Кроме того, создание такой крупной лоцманской корпорации потребует больших денежных средств на создание и поддержание управленческого аппарата. То есть, это тоже вопрос теории, и экономисты знают, что создание такого аппарата стоит больших денег. Мы опасаемся, что весь лоцманский сбор, который собирается быть аккумулирован в этой организации, будет использован на содержание так называемых «топ-менеджеров», на их высокие зарплаты, что мы видим сейчас в других корпорациях. Положение, с которым сейчас наше правительство пытается бороться, пытается изменить ситуацию. А чисто на лоцманские дела, и на содержание лоцманских организаций останутся крохи. И лоцманские организации будут как всегда финансироваться по остаточному принципу.

Я не хочу сказать, что частная собственность в лоцманском деле у нас является идеальной – это действительно не так, и недостатки частной собственности здесь отмечались, и один из недостатков, как правильно здесь подчеркивалось – это возможность использовать доходы от лоцманской деятельности для иных целей. Но этот недостаток может быть компенсирован совершенствованием нормативно-правовой базы. Об этом здесь тоже говорилось. С вашей точки зрения необходимо постепенно развивать и совершенствовать лоцманское дело и накапливать опыт работы в рамках существующего законодательства, которое дает нам возможность на настоящий момент работать в лоцманских организациях с различной формой собственности. Здесь нам говорят, что есть опасность, что частная лоцманская организация вдруг возьмет и развалится, но это может произойти и с государственной лоцманской организацией. Если мы возьмем наш филиал Росморпорта, в прошлом году часть лоцманов уволилась с организации, перешли работать в нефтепорт Козьмино, это их полное право. Потому что крепостное право у нас давно уже отменили. человек волен работать там, где он желает, там, где ему предоставляют лучшие условия.

В лоцманской организации Росморпорта, прямо скажем, наступил кризис. Мы видим, что государственная форма не гарантирует. Опять же отношение, как отнеслось руководство к этому? Очень просто. Вышло негласное указание отказываться от каботажных проводок, и от малоценных проводок, то есть, мы говорим, что все будет хорошо, всех мы обеспечим. Вот, пожалуйста, государственная организация, выходит негласное распоряжение отказаться от каботажных проводок, объем работ перетекает к нам, мы естественно к этому делу не готовы, потому что лоцманов неоткуда взять.

Лаврищев А.В.: Владимир Дмитриевич, первоисточник в том, что порт Кузьмино не позаботился о своих лоцманах, а решился воспользоваться нашими и вашими лоцманами. Наверное, первопричина в этом?

Евдокимов В.Д.: Честно говоря, я скажу так, нам предлагали работать в порту Козьмино, но мы как частная организация отказались принимать участие, мы же частники. Деньги предлагали большие, намного раз больше. Но государственные более ответственные по сравнению с нами, они, куда пошли работать?

Дальше, говоря о форме собственности, нельзя не затронуть вопросы конкуренции. Да, действительно, нигде в мире нет такого, чтобы лоцманские организации конкурировали на одной акватории. Это мнение единое, но надо смотреть чье-то мнение тоже. В основном это мнение профессиональных лоцманских организаций, которые выражают Европейская ассоциация лоцманов и Международная ассоциация лоцманов. То есть, лоцманы защищают свои цеховые интересы. И правильно делают, они не хотят больше никого туда пускать, чтобы никто там больше не работал.

Но есть и другая точка зрения – это точка зрения экономического сообщества, которое считает, что пора уже, пришло время внедрять элементы конкуренции и в лоцманское дело. Недавно в Швеции было как раз опубликовано исследование, делал доклад Детрих Еренфелд, Университет Чалмерс. Но чтобы не отвлекать ваше внимание, я записал цитаты не очень длинные. Он делает вывод в результате проведенных исследований, что не так черт, как его малюют, или при определенных условиях, элементы конкуренции в лоцманском деле вполне допустимы. Есть там еще интересное, как раз вот по поводу лоцманов государственных и негосударственных.: «Так же странно выглядит то, что профессиональный и опытный лоцман, отвечающий всем критериям допуска к лоцманской проводке судов, рассматривается как угроза безопасности, поскольку он работает в другой частной компании». То есть, то, о чем говорили мы на этой конференции.

Безопасность не зависит от того, есть ли слово «государственный» или нет слова «государственный». Как уже здесь подчеркивалось, государственность зависит от того, как создана структура обеспечения, как

подготовлен человек, насколько нравится ему эта работа. Это касается лоцманов, потому что человек, который не любит свою работу, он не может работать лоцманом. То, как обеспечен лоцман материально и технически, как оценивается труд этого лоцмана, каково его положение в обществе – эти факторы имеют гораздо более существенное влияние, чем форма собственности или название «государственный» или «негосударственный».

И мы считаем, чтобы не нанести вред и так не блестящему положению в нашем лоцманском деле, необходимо постоянно и настойчиво работать без всяких революционных перемен. Одним из направлений этой работы могло бы стать создание координирующего органа в организационно-правовой форме СРО, раз уж законодательство предоставило нам такую возможность. СРО должно быть создано на базе существующих лоцманских организаций в том виде, в каком они сейчас существуют, и в дальнейшем накапливался бы опыт работы, и накапливалась нормативно-правовая база. Но при этом необходимо учитывать, что любые реорганизации без учета интересов лоцманов, без надлежащей оценки труда, соответствующему опыту и квалификации, обречены на провал. В этом деле у нас тоже есть проблемы. У нас очень значительная разница оплаты труда лоцманов, так называемых богатых портов и небогатых, и в частности в порту Владивосток, и в других небольших портах возникают кадровые проблемы. То есть, я говорил об этом на прошлой конференции, и сейчас еще раз говорю, что наш источник – это старшие помощники капитана. Уровень оплаты на флоте сейчас достаточно высокий. Перспективный квалифицированный старший помощник или капитан, заработная плата которых 7, 8, может быть до 12 тысяч долларов. И лоцманская должность с 1,5 тысячами долларов никак не может его привлечь. Это тоже является проблемой. Вот, уважаемые коллеги, это все, что я хотел бы сказать.

Лаврищев А.В.: Спасибо. Есть вопросы к Владимиру Дмитриевичу? Да, пожалуйста?

Шарафутдинов А.И.: Я начальник лоцманской службы Владивостокского филиала. Хорошо, что здесь затронули вопросы безопасности и вопросы конкуренции. И что бы там ни говорили, конкуренция, к сожалению, есть. Но, слава богу, что у нас хватило ума здесь немножко скооперироваться в этом отношении. Что делают агенты? Что делают агенты? Одна лоцманская служба, ставя вопрос о безопасности, отказывается или выставляет какие-то требования. Они берут и заявочку перекидывают на другую службу. Но не всегда. То ли не хватало возможностей, то ли не знали, от чего они отказались, потом возникали скандалы. Но сейчас делаем как? Возникает вопрос, перекидывается заявка, мы интересуемся, а почему они отказались? По таким и таким причинам. Хорошо, вроде нормально. И Владимир Дмитриевич немножко лукавит. Я вопрос задаю. Во сколько раз увеличили ставки лоцманского сбора для каботажных судов.

Евдокимов В.Д.: Да, мы были вынуждены были увеличить. Мы не будем.

Шарафутдинов А.И.: В 10 раз, и все каботажники к нам пошли.

Евдокимов В.Д.: Это неправильно, но мы вынуждены были. Вот Росморпорт берет, допустим, 1 пароход - тысяча условных единиц вместимость, 50 рублей. Хорошо, там дешево, пусть все идут в Росморпорт. Но они туда не идут. Хорошо, я привожу цифру. Давайте посмотрим на цифры. Я вашими цифрами не интересовался, я говорю про свои, у нас в 10 раз больше. У нас ставка для каботажного судна 4,5 тысячи рублей, независимо от размеров судов. То есть, у нас расходы одинаковые несет лоцман, большое судно, маленькое. 4,5 тысячи рублей – это себестоимость проводки плюс минимальная рентабельность, порядка 10%. Теперь по количеству проводок, в 2010 году у нас каботажных проводок было 1877.

Шарафутдинов А.И.: В процентах сколько?

Евдокимов В.Д.: В процентах от общего количества?

Шарафутдинов А.И.: От общего.

Евдокимов В.Д.: Хорошо, сейчас скажу в процентах. 33,6%.

Шарафутдинов А.И.: А у нас от 40 до 50.

Евдокимов В.Д.: Да, это я вам говорю про 2010 год. Дальше смотрите. Ну, а по доходам это составляет всего 10%.

Лаврищев А.В.: У нас такая же.

Евдокимов В.Д.: Теперь смотрим 2011 год. Уже 2687 каботажных проводок. То есть, увеличение практически в 2 раза – это как раз с теми событиями, о которых я упомянул в своем докладе. И, тем не менее, почему мы увеличили ставку каботажного сбора? Мы делаем это в соответствии с законом. То есть, наша организация, она не является субъектом естественной монополии. И мы не попадаем под действие ставок приказа №522 и под действие ФСТ.

Лаврищев А.В.: Но это отдельный самостоятельный вопрос.

Вопрос из зала: У меня такой вопрос. Мне запомнилось, что вы за саморегулируемые организации, разделяю Ваши опасения, на счет государственной службы. Такие же опасения, что если будет монополистом

только СРО или частник, они так же могут потом сказать, вот мы вам выставляем 15.000, недовольны - пошли нафиг. Я хотел задать такой вопрос. Хорошо, вы видите панацею в саморегулируемых организациях. Но как вы их видите? Они будут объединяться, или каждый, как говорится, умирает в одиночку? Я вот себе забил удел, кур завел, и там сидел. А остальные пускай, как хотят, так и выживают. Или вы готовы поделиться частью своих доходов там, где нет таких доходов.

Евдокимов В.Д.: Лично мы не можем поделиться, потому что у нас делиться нечем.

Вопрос из зала: Понятно, второй вопрос. Вы говорите о том, что может быть экономическая конкуренция. Что-то я слабо понимаю, тарифы для всех одни и те же, затраты по идее у частников даже меньше, потому что они не готовили лоцманов, они получили готовых лоцманов.

Евдокимов В.Д.: Извините, я вас не понял, откуда частники?

Вопрос из зала: Да потому что все лоцмана в том же Питере, до этого уже работали. Есть такое, что новых принимают, но в основном костяк – это лоцмана, которые работали с 1990-х годов.

Лаврищев А.В.: Я думаю, сейчас ситуация поменялась, когда-то это было так, сейчас уже все организации готовят своих.

Вопрос из зала: Вопрос безопасности тут уже осветили, хорошо, если вы говорите, что у вас там хватило воли и ума, если перекинуть заявку на другого, выяснять. А в остальных портах, опять возвращаемся в Питер, так и идут. Вы не хотите – мы отдадим в другие. А другие в силу того, что они считают, что они более специалисты.

Евдокимов В.Д.: Но это же вопрос решается. Мы смогли решить, мы собрались со службой Росморпорта, и решили не принимать заявок, если заявка переадресована. И прежде чем выполнить заявку мы нашли, по какой причине она переадресована. Если это вопросы касаются безопасности, вторая лоцманская организация тоже отказывается выполнять эти заявки до тех пор, пока требования не будут выполнены.

Вопрос из зала: Все правильно, я так понимаю, что обязательные постановления должны быть обязательными для всех.

Евдокимов В.Д.: То есть, это не принципиальный вопрос, и он просто и легко решается.

Лаврищев А.В.: К Владимиру Дмитриевичу больше нет вопросов, а то мы не дадим выступить другим?

Евдокимов В.Д.: Спасибо за внимание.

Лаврищев А.В.: Владимир Дмитриевич, давайте.

Реплика из зала: Кто еще заявлен?

Лаврищев А.В.: Из заявленных мы решили последнего. Самый молодой и должен завершать, а то вспоминают 1970-й год.

Владимир Викторович Мордвинцев: Спасибо, что дали возможность забежать на подножку уходящего поезда. Ну, несколько слов о той деятельности, которую производят лоцмана в частности Восточного филиала, в заливе Находка. Да, Дальний Восток далеко, чем дальше от центра, тем проблемы вообще никакие не видно. Сегодня весь день обсуждался один Санкт-Петербург, и все что вокруг него, радиусом километров 500, не больше.

Те расстояния, которые на Дальнем Востоке, те порты вообще не затрагиваются. Более того, проблема в том, что нет у нас лоцманской единой власти в России. Вот на что резолюция № 960 намекает, да и вообще требует? Единую лоцманскую власть. Этого нет. Все посоздали эти мирки, эти 17 частных организаций. Свой мирочек, свой причал, работаем. Надо отдать должное тому же Росморпорту: как бы то ни было, но это массовая организация лоцманов, и вопросы как-то можно через нее доносить до руководства, до Минтранса, и так далее.

В России получается у нас, что мы опять начинаем с другого конца все проблемы. Вот на протяжении 10 лет этот один и тот же разговор идет о дележке этих денег. Проблема лоцманов на уровне человека вообще никого не интересует. Более того, эта нормативно-правовая база, которая на данном этапе присутствует, просто будоражит всех. Вот в частности, когда готовился доклад, было много разных слов, но уже всем надоело слушать, особенно про дележку этих денежных потоков. Конечно, конкуренции никакой не должно быть – это глубокое мнение лоцманов-дальневосточников.

Следующее. Лоцман, приходя на пароход, - представитель государства, то есть, государственный человек, так про него думают. В идеале, должна быть государственная служба. Но как минимум она должна быть единая, и нечего вот по этим ячейкам разбегаться, потому что решения насущных лоцманских вопросов вообще никак не добиться. Кстати, добивается только Санкт-Петербург. Я дальше по докладу обращаю ваше внимание.

Обычный лоцман, с чем сталкивается? Начинают взаимодействие лоцман и капитан порта. Согласно требованиям КТМ надзорные функции за деятельностью лоцмана осуществляет капитан порта. Работодателем у

лоцмана, что в коммерческой, что в государственной организации, является совершенно другое лицо. Нередки ситуации, когда лоцман в недоумении, чьи указания обязан выполнять – капитана порта или работодателя (каждый представил эти моменты). Да, капитан порта как представитель государства отвечает за безопасность мореплавания в порту. Тем не менее, идя на поводу у морского агента, стивидорной компании, оперируя коммерческой привлекательностью порта, капитан порта, зачастую пользуясь своими полномочиями, заставляет лоцмана нарушать требования по сути своих же постановлений по порту, в частности, в сфере безопасности мореплавания. Например, если в постановлениях обозначены ограничения по скорости ветра при выполнении швартовых операций, устным приказом, или маленьким, актиком, приказиком посылаем лоцмана на эти работы, невзирая на ограничения, которые существуют на самом деле, и до этого существовали. Получается, что политика направлена исключительно на получения дохода. И она превалирует над обеспечением безопасности мореплавания.

Капитан порта, согласно положению о капитане порта, обязан регулировать движение судов в порту, то есть, определять порядок захода, выхода судов. В то же время диспетчер стивидорной компании так же определяет порядок захода, выхода судов компании, морской агент так же стремится быстрее отправить суда, и даже когда вроде все найдут согласие, выясняется, что пограничники не имеют прикрытия. В этой ситуации лоцман остается заложником: все как-то с себя снимают обязательства, а лоцман - отдувайся перед капитаном, объясняй, почему это так у нас в стране происходит. Вот эти вот проблемы – это важно, и хотя бы с них нужно начать.

А эту несогласованность действий решить надо следующим путем, причем законодательным: должно быть единственное лицо в порту, как диспетчер, координатор или что-то подобное, потому, что зачастую лоцмана, вынуждены диспетчерскую службу лоцманов содержать, чтобы это между всеми урегулировать, потому что в порту на самом деле у нас 80 причалов, стивидорных компаний, а диспетчерская служба лоцманов их проблемы решает – это лишнее. Дальше за безопасность мореплавания в порту отвечает капитан порта, за безопасность судна - капитан судна. На практике зачастую возникает ситуационный конфликт. Безопасность требует одного, коммерческий интерес – другого. Это моменты с буксирами, если кто не понимает. Начинают вмешиваться: лоцман с капитаном считает, что это так, капитан порта почему-то считает, что это так. И это на самом деле во многих портах есть. Вообще, зачем капитану порта лазать в эти отношения между капитаном судна и лоцманом? Поэтому по нашему мнению никто, кроме капитана судна и лоцмана не может вмешиваться в процесс лоцманской проводки – это требует законодательного решения.

Хочется сказать о Положении о морских лоцманах. Этот пресловутый наш 112-й приказ. Сначала немножко истории. Положение о морских

лоцманах, утвержденное приказом Минморфлота СССР № 74 от 1973 года частично закрывало вопросы повседневной лоцманской деятельности. Однако изменения в современной жизни требовали приведения руководящих документов в соответствие. Так с появлением ГОСТа требования к морским лоцманам начали приобретать современные формы. В 2008 году. Минтранс утверждает Положение о морских лоцманах Российской Федерации, пресловутый приказ № 112, с принятием которого практически все формы надзорных отраслевых служб провели проверки на соответствие лоцмана требованиям нового положения. Вот 10 лет никому интересно не было, и тут на тебе, выясняется, а лоцмана проходили курсы? Тренажеры проходили? Повышали категоричность (кстати, вопрос категоричности – кому классность мешала? - это просто риторический вопрос)? Все это делалось. Но, тем не менее, выяснились моменты. Что мы имеем? Противоречие в нормативных документах – ГОСТ главой четвертой устанавливает требования к морским лоцманам, в числе которых стаж работы не менее 5 лет в должности капитана или старшего помощника. Одновременно Положение о морских лоцманах, требует от лоцмана наличие справки о плавании не менее 3-х лет. Господа, стаж работы и справки о плавании вообще-то разные вещи, разные понятия. Отсюда начинаются проблемы. При очередной проверке надзорными органами прокурор, требует предъявить справку о плавании, замечу, при очередной аттестации. У лоцманов с лоцманскими стажами 10-30 лет, не более, лоцманскую деятельность, когда они начинают? Когда 74-й этот приказ работал, какие там требования, кто это знает, были. Когда ГОСТ работал, там стаж работы – это тоже другой моментик. Что получается? При очередной аттестации формально только лоцман, принятый после 2008 года, и хранящий справку о плавании, может продолжать работать. К сожалению, стажер – это лоцмана второй категории.

Непонятны требования пункта № 44 действующего положения, заключающийся в необходимости действующим лоцманам предъявлять базовые документы при каждой очередной аттестации. Вы знаете, напоминает комиссию ВТЭК, когда инвалид каждый раз приходит, и подтверждает каждый раз, что он без ноги. Наверное, в этой сфере что-то там уже решилось, все начали признавать. Так и ходят? Ну вот, законодательная власть. Но в любом случае данное требование необходимо разделить по отношению к кандидатам и непосредственно к морским лоцманам – разные это вещи.

Кстати, при этом такая ситуация в одном правовом поле разрешается в морских портах по-разному. На примере Санкт-Петербурга. Кстати, вот эта проблема им вообще неинтересна. Там что? Там капитан порта эти требования разделил своим приказом в 2008 году, в декабре месяце, Положением об аттестации лоцманов – все, все вопросы снялись, они работают по-своему. Хотя вроде есть законы, положение № 112. Таким образом, в остальных портах не каждый капитан порта пойдет на эти

действия, но вот все ждут, время идет, аттестацию людям сдавать - при каких условиях, как?

Досрочная аттестация является наиболее актуальной и наиболее болезненной. ГОСТ устанавливает, что досрочную аттестацию морских лоцманов проводят по предоставлению руководителей лоцманских организаций или соответствующих органов надзора. То же самое прописано в действующем Положении о лоцманах, оба документа в качестве основания для досрочной аттестаций содержат в числе прочих такое основание, как аварийный случай с судном во время лоцманской проводки, произошедший по вине морского лоцмана. Вообще кто эту вину должен определять?

Реплика из зала: Суд.

Мордвинцев В.В.: Вот, предлагаю внести в качестве дополнения в Положение о морских лоцманах, положение, регламентирующее, что вину лоцмана устанавливает только суд.

Согласно положению о лишении лоцманского удостоверения решается, «в порядке, установленном законом Российской Федерации». Порядок такой кто-нибудь видел или может рассказать? Признательны были бы лоцмана Дальнего Востока, если бы с Минтранса пришел порядок, было бы ясно.

Дальше идет состав аттестационной комиссии. Согласно пункту 34 Положения о лоцманах, председателем аттестационной комиссии является капитан порта, который определяет ее персональный состав. Здесь же определено, что в состав комиссии могут входить по одному представителю от лоцманских организаций, работники которой проходят аттестацию. На практике ситуация следующая. Все кандидаты в морские лоцманы имеют действующий диплом капитанов, весь набор документов, стажер 6 месяцев стажуется в каждой смене, в каждой смене 2-3 опытных лоцмана со стажем не менее 10 лет. Основной состав лоцманов постоянный, при этом у некоторых стаж 30 и более лет. В свою очередь за этот период сменилось несколько капитанов порта, состав аттестационной комиссии постоянно меняется. При этом случаи, когда практики очередной аттестации сдаются лоцманами с 20-летним стажем, бывают постоянно. Сдаются аттестационной комиссии, в состав которой входят члены вообще без какой-либо лоцманской практики. Более того, без необходимого образования, и уж в любом случае без этих документов, которые имеются на руках у лоцмана. Аттестация проходит в рамках «вопрос-ответ» с бумажкой. Или так сказать, исчерпывающего перечня вопросов теоретического характера. Для лоцмана что важно? Именно опыт работы, практические навыки. В связи с этим предлагаю внести изменения в Положение о морских лоцманах в части определения состава аттестационной комиссии, организации ее работы. Видится, что в составе аттестационной комиссии должно быть не менее 50% действующих лоцманов.

Да, указанные вопросы всего лишь малая часть тех проблем, с которыми сталкиваемся в повседневной работе. Необходимо значительно переработать Положение о морских лоцманах, устранить необходимо все несоответствия, разночтения. Более того, масса вопросов вообще не прописана в положении. Будь то, смена района действия лоцманом, то же обучение. Непонятно это масло масляное, почему-то английского языка там нет. Все должны знать! Интересно, с 20-30 летним стажем знают ли они в примере его? Если бы благодаря тому же Росморпорту не ездили, не проплавали и не проплачивали они курсы 1,5-месячные? Английский должен постоянно быть, пункт с английским языком прописать в положении.

Далее. Приведение в соответствие нормативно-правовых документов, регулирующих лоцманскую деятельность, должно быть первоочередным, при котором основным пунктом должно стать формирование в масштабах Российской Федерации компетентной лоцманской власти. Кстати, вообще это что такое? Это начальник службы Росморпорт, или начальник коммерческой организации, или рабочая группа – нет у нас этого ничего. К кому апеллировать? Конечно, в виде такой власти иначе государственной форма не представляется возможной.

И вот идем дальше, мы тут говорим, государственная, негосударственная, вместе, не вместе работать. Будет власть – и она, работая уже с организациями лоцманов, она ставит все точки, все приоритеты, как, кому и где. Особенно если она себе во главу угла ставит стратегические задачи, подписывая международные обязательства.

Создание той же единой государственной службы – шаг, заслуживающий внимания. Как я уже говорил раньше – это идеально, хорошо бы это видеть. Но не стоит забывать, что это не те 600-800 человек действующих лоцманов, это будет надстройка в несколько тысяч технических работников, в общем-то, далеких от морской деятельности. Хочется верить, чтобы в этой массе эти 600 человек все-таки были услышаны государством со своими насущными проблемами по обеспечению морской безопасности Российской Федерации. У меня все.

Лаврищев А.В.: Спасибо, Владимир Викторович, вопросы есть к Владимиру Викторовичу?

Вопрос из зала: Можно?

Лаврищев А.В.: Да, конечно.

Вопрос из зала: На счет английского языка, говорите, прописать тут нужно.

Реплика: Прописать, так, что должны знать все. Но у нас имеются лоцмана в Ростове, которые всю жизнь из порта Ейск возили грузы на реку и обратно в порт Ейск. Они за границей никогда не были, но этот канал АДМК они

исходили вдоль и поперек, и, скажем, им в эти сертификаты просто делается пометка, что нельзя их посылать туда, где англоязычный экипаж. А у нас могут так прописать, что половина лоцманов останется без работы.

Лаврищев А.В.: Нет, ваш вопрос решается, но общая постановка, которую Владимир Викторович озвучил, наверное, правомочна. Вспомните первые аварии с самолетами, ведь они были из-за того, что наши диспетчеры не знали английского языка. И здесь лучше переусердствовать.

Реплика: Я полностью с этим согласен, что в составе комиссии должны как минимум 50% именно лоцманов, потому что если напишется в кабинетах – это никто не учтет.

Мордвинцев В.В.: Согласен. Потому что в любом случае это лучше, чем сейчас на курсах по повышению квалификации лоцманов. Раз в 5 лет 10 часов стандартного разговорника, да боже мой. Почитайте «Guide to port entry», что там написано? «В России лоцмана не говорят на английском, внимательно, пожалуйста». По многим портам!

Вопрос из зала: В филиале Новороссийской академии, в Ростове, там преподают тренажеры АДМК, там у меня экзамен принимал мальчик, который на АДМК никогда в жизни не был.

Мордвинцев В.В.: Более того по обучению, кстати, модельные тренажеры. Это современный уровень подготовки, и я считаю, нужно тоже это вменить лоцманам, и чтобы тоже государство проплачивало это дело, потому что это дорогое удовольствие. Но у нас 6 человек ездило на эти курсы в Польшу, в Илаву – это единственные курсы, которые дают реальную практику, помощь, тот же английский. В общем, все довольны. И английский там, месяц посидишь, послушаешь на английском языке – замечательно. Да, это технический такой момент.

Лаврищев А.В.: Так, уважаемые, давайте, Виктор Иванович, что еще?

Виктор Иванович Цымбал, советник по морским вопросам, член экспертного совета НП «НОЛО»: У меня маленькая реплика. Из вашего выступления у меня сложилось мнение, что в филиале Росморпорта власти нет что ли, или капитан порта не работает? Вы говорите, нужна лоцманская власть.

Лаврищев А.В.: Виктор Иванович, можно вопрос? Единственное выступление, которое я считаю будет именно такого формата через год-через два конференциях. И тут вы опять: капитана нет! Езжайте и разберитесь, есть там капитан, или нет капитана.

Цымбал В.И.: Речь о чем: он говорит, что нужна лоцманская власть. Он в государственной структуре находится, нужно навести порядок.

Лаврищев А.В.: Да речь идет о лоцманской власти в России.

Цымбал В.И.: А второе то, что высказали вы недостатки по положению о лоцманах, это очень правильно, оно давно требует доработки.

Мордвинцев В.В.: Так это надо было дать сегодня возможность собраться лоцманам, все эти десятилетние истории уже по 2-му, по 5-му кругу обсудили. Кстати сегодня к чему мы пришли? Я думаю, ни к чему не пришли.

Цымбал В.И.: Рабочая группа, я думаю, все эти вопросы поднимет и выработает соответствующее предложение.

Мордвинцев В.В.: И чем быстрее, тем лучше, время идет, а закон действует, его нужно исполнять.

Второй вопрос из зала: Виталий Викторович, вопрос к вам. У меня ощущение, что я сегодня сюда случайно попал, меня записали тут от некоммерческих лоцманских организаций, но это не так. Я здесь по приглашению от АСК, и поэтому хотел бы высказать мнение судоводящего сообщества. В этой рабочей группе есть представители наши вообще или нет? У меня ощущение, что все время делят пирог все время какой-то между собой коммерческие организации, государственные. Кто его оплачивает, вы об этом задумались, источник финансирования откуда?

Лаврищев А.В.: Мы потом к вам придем.

Второй вопрос из зала: То есть, вы между собой договоритесь, и нам ультиматум – вот мы хотим жить хорошо, иметь хорошие катера, хорошие зарплаты, вертолеты, лоцманские станции, будьте любезны, нам все это оплатить. Подход такой однобокий. Поэтому я считаю, в этой рабочей группе тоже должны быть представители судовладельцев. У меня все.

Лаврищев А.В.: К Владимиру Викторовичу больше нет вопросов? Нет? Все. Большое спасибо.

Владимир Александрович Кабанов, председатель Межрегионального профсоюза лоцманов, лоцман 3 категории: Уважаемый докладчик сказал касательно Положения о морских лоцманах, что над его проектом начали работать в 1990-е годы, и наконец-то оно приобрело тот вид, который есть, в

2008 году. Но я что хочу сказать? Что подавляющее большинство тех недостатков, которые сегодня назвал докладчик, были нами изложены в проектах Положения о морских лоцманах России. Почему они не были учтены, и учтены только лишь, после 4-хлетнего возмущения лоцманского сообщества, что это не документы, и требуют серьезной доработки? Это вопрос опять к тем, кто принимал этот нормативный акт. Точно так же и приказ министра транспорта № 189, пункт 2, который гласил, что лоцманский сбор имеет право взимать только Росморпорт. И ссылка была на статью 19-ю пункт 2, закона о морских портах, которая гласит, что портовые сборы, взимаются хозяйствующим субъектом, оказавшим данную услугу.

Реплика 2.: Опять в деньги.

Кабанов В.А.: Это не про деньги.

Реплика 2.: Коллеги, выступления про деньги не было, опять денег нет, ну что это такое?

Кабанов В.А.: Не надо за деньги. Сейчас мы говорим о принятии документов, о работе над документами.

Лаврищев А.В.: Коллеги, еще раз говорю, вы зря пытаетесь в открытые двери ломиться. 189-й приказ никакого отношения не имел к тем вещам, о которых вы говорите. Речь, почему был перечислен Росморпорт, и не было упомянуто других организаций, так как надо было изменить 705-е постановление. Вы вспомните, в части Росморпорта и администрации порта. Мы нашли такое решение, мы никоим образом хотели с помощью приказа, который по отношению к закону никакой силы не имеет, решить проблемы. Нет, вы обсуждали тогда полгода эту проблему, и сейчас пытаетесь нам навязать.

Виталий Владимирович, он, во-первых, удивлен, что вы всегда против, а предложений по корректировке 112-го приказа он так и не видел. Я организую работу, мы в кратчайшие сроки подготовим консолидированные, отдельно от каждого филиала предложения. Надо делать. Что мы сейчас будем обсуждать? Я вас уверяю, долго проработали.

Кабанов В.А.: Я все 5 экземпляров, вариантов наших отправлю, возвращение в Петербург, Виталию Владимировичу с теми датами, когда они отправлялись. По 189-му приказу, почему пришлось? Потому что мы получили вопросы транспортного прокурора - на каком основании вы оказываете лоцманские услуги?

Лаврищев А.В.: Это к прокурору.

Кабанов В.А.: Нет, так он ссылался на приказ министра транспорта.

Лаврищев А.В.: Судиться значит с прокурором.

Кабанов В.А.: А зачем же принимать такие акты, чтобы потом восстанавливать законность?

Лаврищев А.В.: Он у меня минуэт прошел, откуда я знаю, Владимир Александрович?

Клюев В.В.: Я вас услышал.

Виктор Юрьевич Ванюков: Добрый вечер, уважаемые господа, представители и коммерческих, государственных лоцманских организаций. Во-первых, я представляюсь: я на данный момент являюсь заместителем генерального директора ФГУП «Росморпорт» по безопасности мореплавания, и вопросы лоцманской деятельности в Российской Федерации, то, что выполняется на данном этапе в государственной организации, находятся, в моей компетентности. Вы понимаете, что эта должность в структуре Росморпорта появилась впервые - насколько руководство Росморпорта именно понимает и озабочено теми вопросами, связанными с обеспечением безопасности мореплавания. И поэтому весь день, когда мы здесь делили деньги – куда и как, я даже не хотел вступать в эти дебаты, хотя у меня есть особое мнение. Потому что безопасность мореплавания не должна никоим образом строиться на коммерции. Мы всегда понимаем, что во все времена безопасность мореплавания никогда не была частной деятельностью, зарабатыванием прибыли. Это всегда работа, которая должна делаться. Какой формой собственности – государственной, единой лоцманской - это уже так сказать вопрос, для чего мы собрались, чтобы дальше выстроить эту цепочку. Поэтому я хотел бы ответить на вопрос о лоцманской проводке с берега. Я просто хорошо знаю эту историю, и ничего здесь страшного нет. Мы четко понимаем, что в 2002 году на конференции [неразборчиво] впервые был озвучен этот вопрос, и озвучен он был норвежцами и голландцами, морскими властями. Потому что есть ситуации, когда эта работа может, а, наверное, и должна при нынешних возможностях выполняться. Это не значит, что мы как-то огульно должны подходить к этому вопросу. Но есть регионы, есть возможности. Опять же лоцманов разгрузить в плане того, что есть возможность просто выполнить ту работу теми техническими средствами.

Конечно, это должно быть четко прописано – и условия, и районы, где это может быть. Все это должно согласоваться на уровне капитана порта, лоцманских организаций, властей, работающих в данной акватории, и приниматься и вноситься. Поэтому заикливаться на том, что этого нельзя

делать, неправильно – это уже мировое сообщество к этому подошло, и решается в классических морских державах.

Поэтому я просто хотел бы коснуться следующего: мы сегодня слышали истории Финского залива с личностями, с примерами – прекрасно, потому что они давно работают в этой сфере. Но на Дальнем Востоке, ситуация в этот момент иная, по-моему. С 1992 года она начинает обостряться, потому что появились такие терминалы, как Козьмино. Там перевалка 15 миллионов – это то, что порт Восточный. Появилось Пригородное – это тоже хороший порт. И там везде деньги, понимаете? Нет государственных лоцманов. Я не хочу влезать сейчас в эту полемику, мы сегодня весь день вели полемику почему. Я просто вам привожу примеры – Дальний Восток втягивается в эту конъюнктурную борьбу, и поэтому конечно нужна единая позиция по лоцманскому обеспечению в Российской Федерации.

И вы если помните, мы начинали с этого конструктивного диалога, и Андрей Васильевич оговорился, что никто не ставит ребром: «дай нам государево». Мы говорим, нам нужна единая слаженная работа в этом направлении, чтобы уйти от тех проблем, которые накопились за 10 лет. И я сейчас курирую эту работу, я вижу эти проблемы, хотя, как говорится, только щупаю их, много их, и они на поверхности. Поэтому хочу сказать, что, судя по последнему докладу, 2 документа, по которым работали, они практически уже требуют нашего совершенствования – давайте и эту законодательную базу. Нам надо в первую очередь работать и углублять ее.

Я заканчиваю, извиняюсь, хотел 3 секунды. Поэтому что СРО – это не панацея, там довольно спорный вопрос. Вы проанализируйте, СРО уже введены и в строительные области, там посыпались ох, как много! Поэтому, уважаемые лоцманские командиры, не такая уж безоблачная жизнь будет у вас. Поэтому надо над всем работать и вникать во благо нашего любимого российского государства и обеспечения безопасности мореплавания. Не надо, я сейчас не хочу даже говорить, какая это форма собственности, цели одни, и нам надо идти и находить решения этих целей совместно. Спасибо за внимание.

Лаврищев А.В.: Спасибо. Может быть, откажетесь, или непременно надо высказаться? Нет, просто у нас коллеги из Петербурга уже уезжают, еще там уехали, мы такждемся, когда один Росморпорт, и то его центральный аппарат останется, и будем между собой тереть. У меня предложение следующее. Немного Виталий Владимирович сейчас кажет, а потом я хотел бы поделиться с вами, как мы будем доделывать резолюцию. Мы слегка с Виктором Александровичем обменялись. Наверное, концентрироваться будет в Росморпорту и у него, потом мы встретимся, сформируем документ, отправим еще раз вам, и будем тогда его публиковать и принимать как итоговый документ сегодняшней конференции. Что касается следующей

конференции: если посчитаете нужным, каждый месяц не будем заседать, но можем сделать ее более-менее регулярной.

Клюев В.В: Давайте, мы все-таки подведем черту. Первое. На правах первого выступающего я попробую завершить. Уважаемые коллеги, разговор состоялся, спасибо всем, кто присутствовал здесь. К счастью, спасибо Владимиру Викторовичу, несмотря на тонны эмоций (это хорошо, что есть эмоции), он все-таки привел нашу конференцию к тому, с чего надо было начинать в моем понимании, и поговорить о безопасности повседневной деятельности лоцмана. Я многие вопросы, которые он поднял, я могу прокомментировать, и некоторые из них просто на поверхности лежат. Есть недопонимание, и требуется встреча, разъяснение. Мы это возьмем на вооружение, какие-то вопросы просто поясним письменно, чтобы понимать, как это применять. Какие-то вопросы действительно требуют решения. Коротко, коллеги.

Дистанционная лоцманская проводка – действительно, в проекте федерального закона, который Минтранс подготовил (один из элементов введения), ничего нового нет. Те, кто говорят, что в мире этого нет, лукавят, есть это в мире – это развито в XXI веке, это одно из достаточно перспективных направлений. Если формулировки на ваш взгляд некорректные, мы готовы выслушать предложения. Никто не ставил перед собой целью, что лоцман руководствуется волюнтаристическими решениями, хотел – сел на борт, хотел – не сел на борт. Естественно никакой такой мысли не было. Мало того, механизмы урегулирования районов обязательной лоцманской проводки, где есть дистанционное управление, а где надо на борту, есть в КДМ, в нынешнем комплекте это работает. Поэтому, если это будет, конечно, в каждом районе будет оговорен тот и другой способ, и все описано в деталях, не сомневайтесь. Но если есть предложения, как еще лучше написать, готовы выслушать.

Коллеги, общее замечание или предложение - подтверждение того, что я сказал в самом начале. Департамент открыт для любых предложений: не удастся пробиться через структуры, с которыми вы работаете, будь то некоммерческое партнерство не пускает вас, будь то Росморпорт (но я не думаю, что есть здесь какой-то фильтр) – готовы выслушивать напрямую, и вести диалог, в том числе через рабочую группу, которая под моим председательством существует.

Приказ №112. Он издан, работает, в нем действительно есть недочеты разного свойства. Сегодня подготовлены поправки в этот приказ, они в плане Министерства на 2012 год, о внесении изменений в этот 112-й приказ. Пока он внутри Минтранса не обкатался, внутри наших структур, мы его не можем вывешивать на всеобщее обозрение, но он будет вывешен, когда это позволяют процедуры. До этого, после этого ваши предложения, конечно, крайне важны, и если Андрей Васильевич соберет от Росморпорта, консолидировано, это будет лучше. Не получается напрямую (но я не думаю,

что здесь какие-то проблемы будут) - а) готовы их получить, б) обсудить в любом формате. Но, чтобы не собираться каждый раз – это накладно, я понимаю, мы опубликуем как минимум на вебсайте и рассмотрим все поступившие заявки.

Короткие вещи, по которым, на мой взгляд, просто есть недопонимание. Мне не очень понятны взаимоотношения капитана морского порта (я так понимаю, о Восточном шла речь) и лоцманских служб. Никаких прав у капитана порта регулировать лоцманскую проводку тем более в телефонном или радиотелефонном режиме, нет, по Восточному существует Обязательное постановление, и все там урегулировано. Если капитан порта действует неправильно – пожалуйста, сообщайте. Есть на то соответствующие власти, которые поправят его, вплоть до организационных выводов. Как капитан морского порта опубликовал план, суточный график движения судов - на этом его функция закончилась. Все, что он может дальше, это изменить свой график. Ничем диспетчер порта его не регулирует, он только дает предложения капитану порта о постановке к причалам, все регулирует капитан морского порта, но через суточный график. Лоцман сел на борт, и дальше это его ответственность, его обязанность провести судно, и взаимодействовать с капитаном судна. Если что-то не так, сообщайте об этом, если капитан порта нарушает установленные правила – это один вопрос. Если правила плохо урегулировали проблемы, мы готовы их выслушать.

Действительно есть проблема в требованиях, которые изложены в 112-м приказе к кандидатам в лоцманы и действующим лоцманам, мы это понимаем. Поправки в нашем понимании подготовлены. Сегодня мы обсуждаем их внутри себя. Если вы внесете лепту в это обсуждение, готовы рассмотреть.

Приказ капитана порта Санкт-Петербург по установлению собственной процедуры аттестации лоцманов незаконен. К сожалению, мы поздно узнали о том, что он это издал, этот приказ отменен, и никаким образом ни в одном порту подобных приказов не будет. Страна единая – правила единые. Только через приказ Минтранса можно урегулировать эти вопросы. Как я сказал, поправки сюда вносятся. Дело в том, что нормативный акт - 112-й приказ – это часть законодательства, другие процессуальные вопросы урегулированы другим гражданским законодательством. Вина устанавливается судом – это очевидно, это устанавливается законодательством. Еще раз писать в приказе нормы, которые урегулированы в другом законодательстве, нет никакого смысла, и никто этого не позволит.

То же самое имеет отношение к лишению лоцманского удостоверения. Порядок установлен – это лишение специального права. Лишение специального права регулируется административным кодексом опять же по судебному решению. Но судебное решение выносится на основе расследования аварийного случая, которое опять же осуществляется в силу

приказа № 75 Минтранса о порядке расследования аварийных случаев судами на море. Я не дословно назвал его название.

Ну, английский язык, понятна, и та и другая сторона. Мы знаем механизмы, как урегулировать, чтобы те лоцманы, которые общаются с англоязычными экипажами, должны были знать английский язык, это очевидно. Те, кто не общаются, могут его не знать. Соответствующий опять же 112-й приказ совершенно в силах его урегулировать – этот вопрос понятен.

Ушел представитель судовладельцев, наверное, есть в этом сермяжная правда. Представителей судовладельцев надо позвать.

Коллеги, основной вопрос. Мы сегодня целый день делили деньги, мы целый день этим занимались. Денег ни больше, ни меньше от этого не станет. Я подтверждаю позицию министерства. В том или в другом виде лоцманская организация должна быть одна, конкуренции внутри порта быть не должно.

Лаврищев А.В.: Внутри одного порта.

Клюев В.В.: Внутри одного порта, конечно, конкуренции быть не должно вне всяких сомнений. А каким образом, в какой будущей структуре мы придем - мы готовы к диалогу. В нашем понимании (и сегодняшняя конференция меня как минимум в этом еще более укрепила) государственная лоцманская организация одна из совершенно жизненных, очевидных вещей, которая решит многие проблемы. Совершенно справедливо сказано: бояться, что топ-менеджеры заберут деньги, нужно одинаково, как в государственной, так и в негосударственной организации, они могут сделать это точно так же. Но в государственной организации есть государственное регулирование подобных вещей. В частных структурах такого регулирования нет. Спасибо еще раз за то, что вы сюда пришли, резолюция, когда будет, или любые иные вопросы, мы обязательно их рассмотрим и в своей жизни применим, спасибо.

Реплика из зала: Следующее заседание рабочей группы когда будет?

Клюев В.В.: В установленном порядке будет объявлено.

Реплика из зала: 3-4 месяца ждем.

Клюев В.В.: В установленном порядке будет объявлено, читайте протокол предыдущего заседания, не надо спекулировать опять очевидными вещами.

Лаврищев А.В.: Давайте все-таки заканчивать, спасибо вам большое, что откликнулись на предложение Росморпорта, приняли участие в конференции.

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 арктических морских портов, которые обеспечивают жизнедеятельность северных районов России.

В связи с тем, что обязательства перед международным сообществом по обеспечению необходимого уровня безопасности мореплавания во всех морских портах РФ несет Российская Федерация, государство является гарантом выполнения этих обязательств.

В целях обеспечения государственных гарантий Минтрансом России устанавливаются районы обязательной лоцманской проводки, которая является неотъемлемым и значимым элементом в общей системе обеспечения безопасности мореплавания в водах, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации

2) 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 нормам обеспечения безопасности мореплавания. Вместе с тем, требуют дальнейшей проработки и гармонизации отдельные положения нормативных документов в части проведения аттестации лоцманов, их подготовки и переподготовки, а также порядка перехода лоцманов для работы в других районах лоцманской проводки.

3) Международная ассоциация морских лоцманов (ИМРА) определяет, что конкуренция среди лоцманских организаций недопустима. Лоцманская деятельность не может рассматриваться как коммерческая 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 соответствуют 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.

4) 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 организаций отмечают,** что лоцманский сбор должен использоваться исключительно на лоцманское обеспечение.

В настоящее время обязательная лоцманская проводка установлена государством в 60 морских портах. В 14 из них она осуществляется частными лоцманскими организациями, причём в 9 из них на конкурентной основе с государственными. При этом, в 2010 году государственные организации за работу в 50 портах получили 53% от совокупного по России лоцманского сбора, а частные 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.

Считают необходимым, с целью устранения диспропорции в распределении лоцманского сбора и 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 Конституции РФ и политике ИМО; позволит гарантированно обеспечить, без привлечения дополнительных бюджетных средств, качественное лоцманское обслуживание во всех морских портах Российской Федерации, включая северные районы; исключит конкуренцию в лоцманском деле, подрывающую основы безопасности мореплавания; создаст благоприятные условия для развития материально-технической базы, профессионального совершенствования

лоцманов и позволит установить единый по всей стране уровень заработной платы лоцманов с учётом их квалификации и опыта работы, как того требует профсоюз.

Отмечают, что 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».

Отмечают, что 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.

Участники конференции 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) Подготовить предложения по внесению изменения в пункт 14 Типовой схемы организации пропуска через государственную границу утверждённую приказом Минтранса России от 22.12.2009 № 247, распространив прописанную норму только на вспомогательные суда портового флота, выходящие за пределы акватории порта. Погранконтроль судов не покидающих акваторию порта , проводить по уведомительному принципу.

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» и НП «НОЛО» 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 спланировать строительство лоцманских катеров для работы в незамерзающих портах, а также катеров ледового класса, лоцманского судна.

Тезисы доклада
начальника лоцманской службы Северо-Западного бассейнового
филиала ФГУП "Росморпорт" В.А. Говорушкина
на Всероссийской конференции лоцманов
«Состояние лоцманского дела в РФ. Проблемные вопросы в
организации лоцманского обеспечения и возможные пути их решения»
Москва, 01.02.2012

О порядке подготовки и аттестации лоцманов

Основным документом, регламентирующим данный аспект деятельности лоцманской организации, является приказ МТ № 112 от 22.07.2008г. (Положение о морских лоцманах РФ).

Раздел IV п.28 предусматривает подготовку:

- теоретическую;
- тренажерную;
- стажировку на судах;
- стажировку дублером оператора СУДС.

Теоретическая и тренажерная подготовка морского лоцмана и лоцмана – стажера включает в себя прохождение подготовки по программам подготовки кандидатов в морские лоцманы (76 часов) и повышение квалификации морских лоцманов (73 часа), в том числе тренажерной подготовки:

- РЛНП + САРП;
- ЭКНИС;
- ГМССБ;
- Маневрирование и управление судном;
- Начальная подготовка по вопросам безопасности и инструктажа...

Теоретическая подготовка кандидата в морские лоцманы включает в себя занятия по теоретической подготовке осуществления лоцманской проводки в районе предполагаемой лоцманской проводки.

Раздел V. Порядок проведения аттестации.

Виды аттестаций:

- аттестация кандидатов в морские лоцманы;
- аттестация морского лоцмана на подтверждение его квалификации (1 раз в 5 лет) – очередная;
- аттестация, проводимая по представлению руководителя лоцманской организации или органов контроля и надзора на морском транспорте, при:
 - повышении категоричности;
 - неоднократном нарушении морским лоцманом правил лоцманской проводки или обязанностей морского лоцмана;
 - аварийном случае по вине лоцмана;

- несоответствии морского лоцмана требованиям Положения о морских лоцманах;
- существенном изменении особенностей района лоцманской проводки.

Распоряжением № 30–р от 17.11.2008г. введено в действие с 15.01.2009г. Положение об аттестации лоцманов морского порта «Большой порт Санкт-Петербург», в котором конкретизированы все аспекты приказа МТ № 112.

Аттестация лоцманов состоит из 2-х этапов:

- предварительное тестирование в МКК;
- собеседование с лоцманом.

Руководители лоцманских организаций ежеквартально представляют Капитану порта список лоцманов для прохождения аттестации.

Решение Капитана порта о проведении аттестации доводится до аттестуемого не позднее, чем за месяц до назначенной даты аттестации. Результаты предварительного компьютерного тестирования признаются удовлетворительными при получении им оценки не менее 70% по каждому разделу.

Оценка квалификации аттестуемого, а также решение аттестационной комиссии принимаются открытым голосованием. Должно быть не менее 2/3 числа утвержденного состава аттестационной комиссии. Результат голосования определяется большинством голосов.

Результаты аттестации заносятся в аттестационный лист, который хранится в личном деле лоцмана в Службе Капитана порта.

После аттестации выдается аттестационное удостоверение и лоцманское удостоверение.

При отрицательном решении аттестационной комиссии повторная аттестация допускается не ранее, чем через 1 месяц.

Решение о лишении лоцманского удостоверения принимает Капитан порта на основании решения аттестационной комиссии при следующих признаках:

- получение лоцманского удостоверения в результате установленных компетентными органами нарушений требований к порядку его выдачи;
- несоответствие здоровья;
- установление компетентными органами вины морского лоцмана в ненадлежащей лоцманской проводке или его причастности к аварийному случаю с тяжелыми последствиями;
- несоответствие морского лоцмана требованиям Положения, выявленного в результате аттестации;
- прекращение лоцманом трудовых отношений с лоцманской организацией.

В случае принятия решения о лишении лоцманского удостоверения Капитан порта издает распоряжение. При изъятии лоцманского удостоверения составляется акт. Споры, связанные с аттестацией, рассматриваются в порядке, установленном действующим законодательством.

Назначение на вышестоящую должность

Отдел кадров лоцману – стажеру без проведения аттестации выдает служебное удостоверение лоцмана – стажера.

После шестимесячной стажировки кандидат в морские лоцманы по представлению руководителя лоцманской организации на имя Капитана порта допускается к прохождению первичной аттестации на присвоение квалификационной категории морского лоцмана на определенный район лоцманской проводки.

Получив лоцманское удостоверение лоцмана 2 категории с правом проводки судов 4 группы (суда до 125м. осадкой до 7,0м., пассажирские суда до 100м., кроме ББС), через 2 года он может стать лоцманом 2 категории с правом проводки судов 3 группы (пассажирские суда до 130м., другие суда до 155м. и осадкой до 8,5м.), через 3 года – лоцманом 1 категории с правом проводки судов 2 группы (пассажирские суда до 155м., другие суда до 200м.) и еще через 3 года – 1 категории с правом проводки судов 1 группы (без ограничения).

Переход из одной лоцманской организации в другую, порядок их стажировки и аттестации

При переходе из одной лоцманской организации в другую действующих лоцманов основной упор делается на практическую подготовку и знание местных условий нового района лоцманской работы.

Опыт работы показал, что для действующих лоцманов достаточно 30 проводок судов в новом районе работы (имеется в виду п.Усть-Луга, куда перешли из ООО «Альбатрос» - 1 лоцман и из ООО «СПб Лоцман» - 3 лоцмана и успешно работают).

При этом были соблюдены следующие формальности:

1. Проведено совещание под председательством Капитана морского порта «Большой порт Санкт-Петербург», где рассматривался конкретный лоцман, его профессионализм, личная подготовленность в новом районе работы.
2. Количество необходимых работ для освоения нового района работы.
3. Предварительное тестирование в МКК морского порта «Большой порт Санкт-Петербург».
4. Аттестация в Службе Капитана порта Усть-Луга.
5. Выдача нового аттестационного удостоверения.

6. Выдача нового лоцманского удостоверения с указанием нового района работы.

О плавательном цензе лоцманов

ГОСТ Р 51874-2002.

Ст. 4.5 говорит о морских лоцманах открытого моря, что они, помимо общих требований к лоцманам и 5-летнего стажа работы морским лоцманом, должны иметь действующий диплом капитана.

Поэтому, если мы хотим иметь у себя институт лоцманов открытого моря, то, безусловно, необходимо продумать вопрос о действующем дипломе капитана, для чего нужен плавательский ценз, который реально мог бы считаться как 0,5 ко времени нахождения лоцмана, занятого непосредственно проводкой судов.

Выводы:

1. Процедура аттестации, повышения категоричности в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» соответствует требованиям, предъявляемым к лоцманам в части, касающейся их профессионализма.

В целом приказ МТ № 112 от 22.07.2008г. охватывает все вопросы подготовки, аттестации лоцманов и профессиональной деятельности лоцманов. Имеются некоторые шероховатости, которые были вынесены на обсуждение рабочей группы по вопросам лоцманской деятельности в РФ, и были предложены пути решения указанных проблем, из которых, на мой взгляд, вопрос лишения или аннулирования лоцманского удостоверения является наиболее важным. Требуется разработать порядок, а также четко определить круг лиц, которые в тех или иных случаях могут принимать такие решения, что должно быть отражено в соответствующих нормативно-правовых актах РФ (КоАП РФ, КТМ РФ, Положение о Капитане морского порта РФ, Положение о морских лоцманах РФ и др.). При этом, будет целесообразным внести в нормативно-правовые акты РФ требование о приостановлении действия лоцманского удостоверения Капитаном порта в случае аварии судна с участием морского лоцмана до окончания расследования данного случая.

Предлагается включить в Положение главу, отражающую создание района лоцманской проводки, где лоцманская служба образуется из числа лоцманов, успешно проработавших в ином районе не менее 5 лет. Срок освоения района устанавливается Капитаном порта в зависимости от протяженности и сложности района лоцманской проводки.

2. Ценз для лоцманов сделать 0,5.

**Тезисы доклада
старшего лоцмана Архангельского филиала
ФГУП "Росморпорт" П.И. Коробицына
на Всероссийской конференции лоцманов
«Состояние лоцманского дела в РФ. Проблемные вопросы в организации
лоцманского обеспечения и возможные пути их решения»
Москва, 01.02.2012**

«Опыт работы лоцманских организаций в замерзающих и сезонных портах на примере таких портов как Архангельск, Онега, Нарьян-Мар»

Постулат, что лоцманская проводка осуществляется в целях обеспечения безопасности мореплавания судов, предотвращение происшествий с судами и защиты морской среды известен всем и не требует доказательств.

Лоцманская деятельность, являясь по форме внутригосударственным делом по своей сути, выходит за пределы интересов одного государства. Об этом свидетельствуют многочисленные международные конвенции и национальные законы многих стран, направленные на обеспечение безопасности судов в территориальных водах государств.

Лоцманское дело занимает небольшую, но очень важную нишу в национальной безопасности страны.

Мировая практика показывает, что в каждом морском государстве в той или иной форме существует единая национальная лоцманская служба или орган исполнительной власти, формирующий единую национальную политику. Отсутствие такой службы может нанести определенный ущерб экономической и экологической безопасности государства препятствует эффективному выполнению страной взятых на себя международных обязательств в области обеспечения безопасности мореплавания.

В свое время международная ассоциация морских лоцманов признала. Что конкуренция в лоцманском деле ставит под угрозу безопасность мореплавания. Она же постановила настоятельно призвать национальные администрации продолжать сохранять или вернуться к полностью регламентированным единым лоцманским службам. Однако в Российской Федерации сложилась ситуация, при которой в крупнейших морских портах одновременно работают по две организации, оказывающие услуги по лоцманской проводке судов, что приводит к конкуренции.

Говоря о негосударственных лоцманских организациях трудно не сказать, что любая негосударственная структура может в любой момент отказаться от своей деятельности.

Другими словами она может, но не обязана заниматься определенной деятельностью, в нашем случае – оказанием услуг по лоцманской проводке судов. Уважаемые представители негосударственных лоцманских организаций пытаются всех убедить, что их деятельность в первую очередь направлена на обеспечение безопасности мореплавания, а затем на получение прибыли.

С этим трудно согласиться и вот почему. Работая в сфере обеспечения мореплавания 36 лет сначала на флоте, а с 1986 года в Архангельском порту лоцманом, а теперь в Архангельском филиале ФГУП «Росморпорт», не могу привести не одного примера, когда какая – либо негосударственная лоцманская организация проявила интерес к оказанию лоцманских услуг в северных и сезонных портах Онега, Мезень, Нарьян-Мар, Кемь, морской терминал порта Онега – Соловецкие острова, Архангельск. Почему? Все очень просто – в этих портах нет сверхдоходов, здесь убытки.

Как пример: заход судна разрешенных размерений к причалам морского терминала Онега – Соловецкие острова. Величина лоцманского сбора на вход 2296 рублей 80 копеек и на выход столько же. Всего 4593 рубля 60 копеек. Стоимость доставки лоцмана из порта Онега лоцманским катером – более 200 000 рублей. И лоцман отвлечен на несколько дней. Зимой в Архангельске только доставка лоцмана на судно ледоколом по ставке 33000 рублей в час без НДС составляет более 100 000 рублей. Порт Нарьян-Мар - лоцманскую проводку в который осуществляют лоцмана Архангельского филиала ФГУ «Росморпорт», доставка лоцмана в одну сторону по течению занимает 8 часов, а обратно 10 часов. Лоцманская проводка осуществляется только в светлое время, потому что створные знаки и буи несветящиеся. Мелководный фарватер подвержен ежегодному замыванию и изменению. 4 лоцмана обслуживают порт Нарьян-Мар вахтовым методом. Лоцманская база отсутствует.

Вот и нет у нас негосударственных лоцманов. Правды ради следует сказать, что в период с 1992 года по 2001 год в порту Архангельск лоцманские услуги осуществляла Автономная некоммерческая организация лоцманов. В 2001 году практически все лоцмана перешли в лоцманскую организацию морской администрации порта Архангельск, а в 2004 году в Архангельский филиал ФГУП «Росморпорт» и не сожалеют об этом.

Работая в Автономной некоммерческой организации в течение 9 лет приходилось ограничиваться сокращенным составом, чтобы быть финансово состоятельными. Для полного обеспечения всех лоцманских заявок приходилось вызывать лоцманов на подвахту. Лоцманский катер арендовался у порта. Большая проблема была в доставке лоцманов на суда в осенне - зимний период в ледовых условиях, которые у нас длятся 5-6 месяцев. В это время использовали ледоколы Северного морского пароходства. С владельцами ледоколов заключался договор, по которому на весь зимний период на все заходящие в порт суда пароходства давали скидку по лоцманскому сбору, что в настоящее время невозможно. Сейчас доставка лоцманов в ледовых условиях осуществляется также ледоколами, которые принадлежат ФГУП «Росморпорт». И это обстоятельство способствует своевременной и безопасной доставке и высадке лоцманов на суда, независимо от того, сколько бы времени не затратил бы ледокол на эту операцию.

Лоцмана Архангельского филиала ФГУП «Росморпорт» ежегодно перед зимним плаванием принимают активное участие в постановке зимних СНО, прокладке ледового канала строго по створам, учитывая вхождение в повороты, устройстве ледовых пешеходных и понтонной переправ.

В настоящее время Служба лоцманских проводок входит в Центр проводок судов, как структурное подразделение, наряду со Службой управления движением судов (СУДС). Это объединение способствует более полному взаимодействию служб, направленных на повышение уровня безопасности мореплавания. Лоцмана регулярно проходят стажировку в Службе управления движением судов – это способствует более лучшему взаимопониманию лоцманов и операторов СУДС во время лоцманских проводок.

Имея опыт работы в порту в советское время в Автономной некоммерческой организации и в Архангельском филиале ФГУП «Росморпорт» лоцманом, могу сделать единственный вывод: лоцманская служба должна быть государственной и единой, действующей на всей территории РФ. Должна быть национальная регулирующая система, гарантирующая безопасность мореплавания как приоритет, на который не будут влиять коммерческие интересы.

Необходимо объединение организационных усилий и инвестиций в Северные порты, нерентабельные ввиду короткого сезона работы. Техническая оснащенность которых отстает от уровня современных требований.

Необходимо объединение финансовых усилий для постоянного обновления материально-технической базы лоцманских организаций. Разработку и постройку современных средств доставки лоцманов.

Создание национальной лоцманской службы соответствует политике ИМО и только с появлением такой организации можно обеспечить, без привлечения бюджетных средств, качественного лоцманского обслуживания во всех портах России, включая и нерентабельные северные районы. Ее создание объединит все лоцманские организации и лоцманские службы в единое целое, что приведет к повышению уровня безопасности мореплавания и поднятию престижа страны как морского государства.

С этой трибуны могу со всей ответственностью заявить, что коллектив службы лоцманских проводок Архангельского филиала ФГУП «Росморпорт» поддерживают идею создания Единой государственной лоцманской службы.

Пользуясь случаем хочу сказать, что в 2013 году исполняется 400 лет лоцманской службе Архангельского морского порта – первого порта России. Хотелось бы, чтобы к этому времени в РФ существовала Единая государственная лоцманская служба.

**СПИСОК
УЧАСТНИКОВ ВСЕРОССИЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ЛОЦМАНОВ
«СОСТОЯНИЕ ЛОЦМАНСКОГО ДЕЛА В РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ. ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ В ОРГАНИЗАЦИИ
ЛОЦМАНСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ И ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ ИХ
РЕШЕНИЯ»**

01.02.2011

г. Москва

От Минтранса России

1. Ключев Виталий Владимирович – заместитель Директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта

От Росморречфлота

2. Кондратьев Сергей Иванович – заместитель руководителя
3. Костин Юрий Алексеевич – советник отдела ледокольного обеспечения и гидрографии (Администрация Северного морского пути) Управления обеспечения судоходства
4. Ушаков Денис Владимирович – заместитель начальника Управления обеспечения судоходства

От Ространснадзора

5. Гузенко Андрей Александрович – заместитель руководителя
6. Поддубный Валерий Евгеньевич – врио начальника отдела надзора за судоходством Управления государственного морского и речного надзора

От ФГУП «Росморпорт»

7. Басов Алексей Владимирович – лоцман 2 категории
8. Бойченко Олег Александрович – директор Азово-Черноморского бассейнового филиала (АЧБФ)
9. Бондаренко Марина Викторовна – начальник Управления по тарифной политике
10. Ванюков Виктор Юрьевич – заместитель Генерального директора по безопасности мореплавания
11. Вертий Илья Николаевич – начальник службы обеспечения безопасности мореплавания и лоцманских проводок Петропавловского филиала
12. Ветрова Ирина Алексеевна – начальник Отдела организации труда, заработной платы и штатов
13. Вихров Волдис Николаевич – старший лоцман
14. Волков Александр Алексеевич – лоцман 1 категории
15. Высочанский Михаил Николаевич – заместитель начальника

- лоцманской службы СЗБФ (Выборгско – Высоцкое управление)
16. Говорушкин Валентин Алексеевич – начальник лоцманской службы СЗБФ
 17. Гоев Сергей Валентинович – и.о. директора Сахалинского филиала
 18. Гопта Николай Иванович – старший лоцман – наставник Сахалинского филиала
 19. Драбкин Алексей Леонидович – лоцман 3 категории
 20. Егоркин Владимир Иванович – советник Генерального директора
 21. Ершов Геннадий Александрович – лоцман 1 категории
 22. Заговенко Федор Владимирович – начальник Управления по организационно – кадровой работе
 23. Засядкин Владимир Алексеевич – начальник Центра проводок судов Архангельского филиала
 24. Зеленков Николай Константинович – лоцман 1 категории
 25. Иванов Сергей Викторович – заместитель директора АБФ по эксплуатации
 26. Извозчиков Александр Павлович – лоцман 1 категории
 27. Ильяшенко Сергей Григорьевич – начальник Управления обеспечения мореплавания
 28. Кабанов Владимир Александрович – председатель Межрегионального профессионального союза лоцманов, лоцман 3 категории
 29. Калинин Александр Викторович – и.о. начальника лоцманской службы – лоцман 1 категории Ванинского филиала
 30. Карташев Михаил Викторович – лоцман 2 категории
 31. Киселев Александр Анатольевич – директор Восточного филиала
 32. Ковалев Николай Александрович – и.о. директора Астраханского филиала
 33. Козлов Александр Викторович – старший лоцман
 34. Колупаев Сергей Николаевич – старший лоцман
 35. Кононенко Виктор Степанович – старший лоцман службы лоцманских проводок АЧБФ
 36. Коробицын Павел Иванович – старший лоцман
 37. Крылов Николай Григорьевич – начальник лоцманской службы Мурманского филиала
 38. Крылова Елена Михайловна – начальник Отдела охраны труда
 39. Кубанова Людмила Борисовна - главный специалист отдела по персоналу и кадровому делопроизводству
 40. Лаврищев Андрей Васильевич – Генеральный директор
 41. Лешкевич Владимир Брониславович – лоцман 1 категории
 42. Лобкова Ирина Викторовна – начальник Отдела по связям с общественностью
 43. Лютых Иван Леонтьевич – начальник отделения лоцманских проводок-старший лоцман Сочинского филиала
 44. Малышев Александр Юрьевич – и.о. начальника службы лоцманских проводок Азовского бассейнового филиала (АБФ)
 45. Мигачев Виктор Васильевич – лоцман 1 класса
 46. Михин Олег Николаевич – старший лоцман

47. Мищенко Алим Иванович – лоцман 1 категории
48. Молчанов Сергей Викторович – старший лоцман
49. Мордвинцев Владимир Викторович – заместитель начальника лоцманской службы – старший лоцман Восточного филиала
50. Новичков Анатолий Иванович – директор Владивостокского филиала
51. Образумов Александр Александрович - главный специалист отдела по связям с общественностью
52. Палехов Сергей Владимирович – заместитель начальника Управления обеспечения мореплавания
53. Пархоменко Владимир Иванович – директор Мурманского филиала
54. Политдзян Александр Юрьевич – старший лоцман
55. Попов Сергей Иванович – старший лоцман
56. Правилон Николай Михайлович – директор Архангельского филиала
57. Прохоров Владимир Леонидович – начальник лоцманской службы – старший лоцман Ейского управления АЧБФ
58. Пылин Сергей Владимирович – директор Северо-Западного бассейнового филиала (СЗБФ)
59. Расторгуев Андрей Николаевич – лоцман 3 категории
60. Себов Георгий Николаевич – начальник Калининградского управления СЗБФ
61. Серебряков Виктор Александрович – председатель первичной профсоюзной организации, лоцман 3 категории
62. Смирнов Евгений Борисович – старший лоцман
63. Соломатов Евгений Александрович – начальник центра проводок судов АЧБФ
64. Столяров Олег Игоревич – агент по снабжению АХО
65. Стражков Владимир Яковлевич – начальник Отдела безопасности мореплавания и экологии
66. Сютков Анатолий Алексеевич – начальник лоцманской службы Астраханского филиала
67. Теребиж Леонид Юзефович – директор Ванинского филиала
68. Тихоненко Виктор Аврамович – старший лоцман службы лоцманских проводок АБФ (п. Ростов-на-Дону)
69. Тушев Сергей Викторович – начальник службы лоцманских проводок Таманского управления АЧБФ
70. Федюнов Владимир Григорьевич – старший лоцман
71. Федоров Юрий Николаевич – начальник лоцманской службы – старший лоцман Магаданского филиала
72. Филиппов Валерий Борисович – директор Азовского бассейнового филиала (АБФ)
73. Хмарин Виктор Гаврилович – начальник лоцманской службы – лоцман 1 категории в п. Николаевск-на-Амуре Ванинского филиала
74. Цыганок Александр Радионович – старший лоцман
75. Чистов Сергей Николаевич – главный специалист Отдела безопасности мореплавания и экологии
76. Шабаль Сергей Викторович – старший лоцман
77. Шарафутдинов Адып Имамович – начальник лоцманской службы

Владивостокского филиала

78. Штрамбранд Владимир Ильич – начальник Управления развития и строительства флота
79. Шутов Василий Васильевич – старший лоцман Таганрогского управления АБФ
80. Юрах Сергей Прокофьевич – ведущий юрисконсульт Анадырского Филиала
81. Юров Игорь Григорьевич – заместитель начальника лоцманской службы СЗБФ (Усть – Лужское управление)
82. Яцкин Александр Владимирович – заместитель начальника правового Управления

От ФГУП «Гидрографическое предприятие»

83. Массанюк Анатолий Иванович – заместитель Генерального директора по флоту
84. Маслов Александр Алексеевич – старший лоцман Арктической лоцманской службы

От высших морских учебных заведений

85. Айзинов Сергей Дмитриевич – начальник морского учебно-тренажерного центра ГМА им. адм. С.О. Макарова

От Ассоциации морских капитанов

86. Бурков Герман Дмитриевич – капитан дальнего плавания
87. Игрицкий Руслан Борисович – член правления АМК

От общественных организаций

88. Крашенинников Олег Викторович – Председатель Общественного совета при Северо-Западном территориальном управлении Росграницы Российской Федерации

От негосударственных лоцманских организаций

89. Асадулаев Омар Гаджиевич – Генеральный директор ООО «Каспий Пайлот»
90. Бабкин Андрей Владимирович – лоцман 2 категории
91. Борцов Евгений Леонидович – старший лоцман, лоцман 1 категории
92. Булах Иван Тимофеевич – лоцман 2 категории, Генеральный директор ООО «Торнадо», п. Ростов-на-Дону
93. Евдокимов Владимир Дмитриевич – старший лоцман - лоцманский командир ЗАО «Портовый флот», п. Владивосток

94. Жаворонков Кирилл Николаевич – исполнительный директор ООО «Альбатрос», п. Приморск
95. Жмыхов Андрей Анатольевич – Генеральный директор ООО «Азов Пайлот», п. Азов
96. Иванов Константин Викторович – советник по правовым вопросам, член экспертного совета НП «НОЛО»
97. Канев Сергей Прокофиевич – старший лоцман, лоцман 1 категории
98. Карпов Амиран Омарович – Генеральный директор ООО «Аквалайнс», п. Ростов-на-Дону
99. Козаченко Николай Сергеевич – Генеральный директор ООО «Пульсар», п. Ростов-на-Дону
100. Малышев Александр Георгиевич – лоцман 3 категории 2 группы
101. Мальцев Валерий Григорьевич – директор ООО ЛК «Меркурий», п. Ростов-на-Дону
102. Оводовский Александр Виленович – Генеральный директор ООО «Альбатрос»
103. Полуботко Сергей Владиславович – старший лоцман, лоцман 1 категории 1 группы
104. Пошивай Владимир Иванович – Генеральный директор ООО «Болтик Пайлот», п. Высоцк
105. Рябоконт Виктор Александрович – Директор НП «НОЛО»
106. Рязанов Игорь Александрович – начальник лоцманской службы, лоцман 2 категории
107. Святков Дмитрий Витальевич – старший лоцман, лоцман 1 категории 1 группы
108. Сидоркин Олег Николаевич – Исполнительный директор ООО «Донречфлот»
109. Слижевский Марат Иванович – старший лоцман, лоцман 1 категории 1 группы
110. Смеянов Георгий Николаевич – старший лоцман, лоцман 1 категории 1 группы
111. Смирнов Алексей Георгиевич – лоцман 2 категории 1 группы ООО «СПБ Лоцман»
112. Соколов Юрий Владимирович – лоцман 2 категории
113. Тимофеев Александр Владимирович – старший лоцман, лоцман 1 категории 1 группы, Генеральный директор ООО «СПБ Лоцман», п. Санкт-Петербург
114. Ткаченко Александр Олимпович – старший лоцман, лоцман 1 категории - лоцманский командир ООО «Новоморсервис», п. Новороссийск
115. Филичев Олег Евгеньевич – старший лоцман
116. Фищук Александр Федорович – лоцман 1 категории 1 группы ООО «СПБ Лоцман»
117. Цебенко Николай Владимирович – лоцман 1 категории ЗАО «Навигатор»

118. Цымбал Виктор Иванович – советник по морским вопросам, член экспертного совета НП «НОЛО»
119. Чутченко Владимир Васильевич – исполнительный директор АНО «Лоцманы Кандалакшского залива»
120. Щиголев Константин Владимирович – старший лоцман, лоцман 1 категории 1 группы ООО «СПБ Лоцман»

От Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ)

121. Павлов Игорь Николаевич – Председатель

От Администраций морских портов

122. Ерыгин Владимир Владимирович – капитан морского порта Новороссийск

От ООО «Транс-Навигация»

123. Горбаненко Александр Викторович – руководитель отдела

СМИ

124. Бородулин Андрей Андреевич – специальный корреспондент ИА «В окояне-море»
125. Груздев Сергей Александрович – фотокорреспондент ИА «В окояне-море»
126. Кузнецов Анатолий Иванович – главный редактор, газета «Морские вести России»
127. Малышева Надежда Юрьевна – директор по развитию ИАА «ПортНьюс»
128. Паленова Елена Валерьевна – GR-директор ИД «Госмедиа»
129. Степеренкова Ирина Петровна – главный редактор, журнал «Безопасность России»
130. Флусов Виктор Анатольевич – фотокорреспондент, журнал «Безопасность России»