

Заказчикам нового флота нужно создавать комфортную морскую среду – Виктор Олерский. Информ-24(inform-24.com) от 17.12.2017

15 декабря Госдума приняла во втором чтении законопроект 951458-6 с поправками в Кодекс торгового мореплавания в части расширения понятия "каботаж" и готова его рассматривать в третьем чтении 20 декабря. Законопроект был внесен правительством РФ в Госдуму 22 августа 2016 года. Его концепция также была обсуждена на совместном заседании Экспертного совета по развитию судостроительной промышленности и морской техники при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству и Комитета по судостроительной промышленности и морской технике Союза машиностроителей России.

Напомним, законопроект разработан с целью закрепления за судами, плавающими под Государственным флагом РФ, преимущественного права на осуществление перевозок и буксировки не только между морскими портами Российской Федерации, но и между морскими портами Российской Федерации и любыми другими местами, используемыми для погрузки и выгрузки в РФ и (или) искусственными островами, установками и сооружениями на континентальном шельфе Российской Федерации в обоих направлениях. Основной задачей законопроекта, как утверждают авторы законопроекта, является создание условий для увеличения доли участия российских перевозчиков, осуществляющих перевозки и буксировку на судах, плавающих под Государственным флагом РФ, в перевозках между морскими портами РФ и любыми другими местами, используемыми для погрузки и выгрузки в РФ и (или) искусственными островами, установками и сооружениями на континентальном шельфе Российской Федерации в обоих направлениях.

В настоящее время данный вид перевозок осуществляется судами, плавающими под Государственным флагом РФ, однако, при этом суда, плавающие под флагом иностранного государства, также сохраняют возможность осуществлять каботаж в соответствии с международными договорами РФ и в случаях и порядке, установленных постановлением Правительства РФ от 24 мая 2012 г. На сегодня, границами морского порта являются границы его территории и акватории. При этом границы морского порта устанавливаются и изменяются Правительством РФ и не перекрывают все внутренние морские воды и территориальное море Российской Федерации. Таким образом, действующее законодательство РФ, закрепляя за судами, эксплуатируемыми под российским флагом, перевозки между морскими портами РФ, никак не регламентирует перевозки и буксировку на территории РФ, которые начинаются и (или) заканчиваются за пределами границ морского порта (во внутренних морских водах и территориальное море).

Авторы поправок ссылаясь на статьи 60 и 80 Конвенции ООН по морскому праву, что прибрежное государство имеет исключительную юрисдикцию над искусственными островами, установками и сооружениями, созданными в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе. В связи с этим включение в определение понятия "каботаж" наравне с перевозками и

буксировкой в сообщении между морскими портами перевозок между морскими портами Российской Федерации и искусственными островами, установками и сооружениями на континентальном шельфе РФ в обоих направлениях позволит обеспечить приоритетное право осуществления данного вида деятельности судам, плавающим под Государственным флагом РФ.

Также и пункт 2 статьи 7 ФЗ "О соглашениях о разделе продукции" (далее - СРП) устанавливает, что СРП должно предусматривать обязательства инвестора по предоставлению российским юридическим лицам преимущественного права на участие в работах в качестве перевозчиков. Таким образом, Федеральным законом "О соглашениях о разделе продукции" закреплено преимущественное право российских судовладельцев на участие в работах по СРП в качестве перевозчиков.

Вместе с тем искусственные острова, установки и сооружения в исключительной экономической зоне РФ и на континентальном шельфе РФ создаются и используются не только в целях реализации СРП.

Таким образом, российские перевозчики, осуществляющие перевозки и буксировку на судах, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, не имеют никаких привилегий при осуществлении перевозок между территорией Российской Федерации и объектами, находящимися под российской исключительной юрисдикцией.

Эксперты считают, что данный законопроект имеет большое значение для развития Севморпути, а также позволит предоставить дополнительную грузовую базу российским перевозчикам в акватории СМП. Также, как они утверждают, в законопроекте "удалось сбалансировать интересы судостроителей и грузовладельцев".

Оценивая последствия принятия данного законопроекта, Председатель Экспертного Совета и глава АО "ОСК" Рахманов заявил, что "ожидается, что произойдет некоторое перераспределение каботажных перевозок в пользу российских судовладельцев и операторов судов. Мы давно выступаем за введение на территории страны режима поддержки отечественного судостроения, и данный законопроект – это только начало цепочки изменений. Предполагаем, что за этим должно последовать решение государства о стимулировании строительства на российских верфях. Это значительно расширит возможности отечественных судоходных и судостроительных компаний, приведет к увеличению заказов на строительство в России. Надеемся, что через 5-6 лет у нас появится достаточно судов для работы на Севморпути. Очень важно было сосредоточить судоходство и судостроение вместе".

В свою очередь заместитель министра транспорта РФ, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский обратил внимание на новые тренды времени, в том числе на большой объем работ на шельфе, и актуальность создания комфортной морской среды судовладельцев, которые станут заказчиками нового современного флота.

Со стороны председателя Общероссийского движения поддержки флота Михаила Ненашева поступило предложение предоставить компаниям, которые строят и развивают судостроительные предприятия в регионах, преференции в этих регионах, чтобы не получить противостояние и в буквальном смысле "палки в колеса".

Источник <http://inform-24.com>