

# О ГОСУДАРСТВЕННЫХ АДМИНИСТРАЦИЯХ МОРСКИХ РЫБНЫХ ПОРТОВ

**З**а последние годы в связи с рыночной реформой и появлением большого количества частных судовладельцев в рамках различных акционерных обществ и фирм наметилась тенденция игнорирования многими судовладельцами норм безопасности мореплавания и правил ведения промысла.

Бассейновые органы управления рыбным хозяйством, в недалеком прошлом выполнявшие соответствующие контрольные и координационные функции, утратили свое значение. Более того, преобразовавшись в акционерные общества и став судовладельцами, они сами порой идут на нарушения.

С началом приватизации морских рыбных портов службы капитанов морских рыбных портов – единственный государственный орган, осуществляющий контроль за безопасностью мореплавания на местах, оказались в составе коммерческих структур. Этот парадокс незамедлительно отразился на работе служб капитанов, разумеется, в отрицательном плане. Снизилась требовательность к плавсоставу, сократилась штатная численность служб, финансирование деятельности стало осуществляться по остаточному принципу.

В то же время в мировом сообществе наблюдается повышение ответственности государств за выполнение своими судами международных норм и обязательств. Например, в итоговых документах Конференции ООН по рыболовству в открытом море прямо указано, что государство несет ответственность за деятельность рыболовных судов, ходящих под его флагом, независимо от форм собственности. На общем фоне сложившееся в России положение требовало срочной структурной перестройки отрасли в этом направлении.

Как известно, Правительством Российской Федерации в мае 1994 г. было принято предложение Роскомрыболовства об учреждении на базе служб капитанов портов государственных администраций морских рыбных портов. Во исполнение этого предложения совместным распоряжением Комитета РФ по рыболовству и Комитета РФ по управлению государственным имуществом в июне 1994 г. утверждено "Положение о государственной администрации морских рыбных портов (типовое)", ставшее основным документом, опреде-

ляющим функции, права и обязанности администраций. Одновременно был подготовлен комплект нормативных документов по учреждению государственных администраций морских рыбных портов. С выходом нормативных документов началось создание государственных администраций морских рыбных портов.

Государственные администрации уже созданы в 13 морских рыбных портах, кроме Астраханского, Махачкалинского и Охотского. Задержка с учреждением государственных администраций в указанных трех портах произошла по следующим причинам.

1. Имущество Астраханского морского рыбного порта является не федеральной, а муниципальной собственностью, в связи с чем вопрос создания государственной администрации требовалось предварительно согласовать с муниципальными органами г. Астрахани. К настоящему времени согласование завершено.

2. Махачкалинский морской рыбный порт в 1994 г. вошел в состав акционерного общества "Порт-Петровск" и как самостоятельное предприятие не функционирует. Служба капитана Махачкалинского морского порта была сохранена в структуре АО "Порт-Петровск" как государственное подразделение и в своей основной деятельности подчиняется непосредственно Роскомрыболовству. В Махачкале учрежден Комитет рыбного хозяйства Республики Дагестан. Идет разработка и согласование нормативных документов о деятельности комитета, предусматривающих создание государственной администрации Махачкалинского морского порта.

3. Охотский морской рыбный порт работает только в сезон навигации. С наступлением зимнего периода и ледостава заходы судов прекращаются, следовательно, перестают поступать портовые сборы, за счет которых содержатся государственные администрации морских рыбных портов. Именно поэтому создание государственной администрации в Охотском морском порту признается нецелесообразным. Может быть, имеет смысл создать единую администрацию морских портов и портпунктов Хабаровского края. Однако огромные расстояния между субъектами управления ставят под сомнение этот вариант. В настоящее время служба капитана Охот-

ского морского порта по вопросам безопасности мореплавания подчиняется непосредственно Роскомрыболовству.

В начальный период работы госадминистрации, естественно, нуждаются в помощи и поддержке со стороны Роскомрыболовства, краевых, областных и городских органов власти.

Процесс создания государственных морских рыбных портов наталкивается на большие трудности и другого порядка. В течение 1994–1995 гг. Департамент морского транспорта Минтранса РФ предпринимал многочисленные попытки создать в тех морских портах, где имеются администрации торгового и рыбного портов, единые морские администрации с подчинением их, естественно, Департаменту морского транспорта и передачей им гидротехнических сооружений и другого имущества, не подлежащего приватизации. Упомянутый департамент привлек в ряде случаев на свою сторону региональные и федеральные структуры управления. Так, органы управления Приморского края намеревались создать единую морскую администрацию портов г. Находка.

Иницированное этим намерением рассмотрение вопроса об объединении администраций морского и рыбного портов с участием Госкомимущества России показало, что подобный шаг на данном этапе не приведет к созданию единого управленческого органа и окажется чисто формальным. Более того, такое объединение может произвольно содействовать нарушению в работе рыбных портов. Принято решение о нецелесообразности создания в настоящее время единой морской администрации портов на основе морских администраций торгового и рыбного портов.

Однако вопрос о морских администрациях после этого поднимался неоднократно, в частности, руководством Краснодарского края о создании единых администраций в портах Новороссийск и Темрюк, Калининградской области при создании администрации в порту Калининград, а также в Санкт-Петербургском порту.

Необходимо отметить, что Департамент морского транспорта распространяет свое монопольное влияние и на другие аспекты деятельности портов. С 1 сентября 1995 г. по

указанию ДМТ резко повышены ставки портовых сборов (канальный, маячный, лоцманский, навигационный), связанных с деятельностью Калининградского морского канала, который находится в ведении торгового порта. Для иностранных судов сборы стали ниже ранее действовавших. Так, для судов размерами типа БАТМ суммарная ставка снижена с 8417 до 7806 долл. США, а для российских судов такого же размера ставка возросла с 1353 до 7957 долл. – почти в 6 раз. Отдельные виды сборов увеличились еще больше, например канальный с 356,92 до 2538,60 долл., т.е. в 7,1 раза.

В судобороте Калининградского торгового порта более 90 % составляют иностранные суда, поэтому введение новых ставок благоприятно отражается на его работе, в то время как морской рыбный порт посещают в основном российские суда – на них и легла вся тяжесть тарифов. После протеста Роскомрыболовства все-таки были утверждены льготные ставки.

Кроме того, лоцманам Калининградского морского рыбного порта не разрешается провозка судов по Калининградскому морскому каналу, что дает возможность ДМТ установить и лоцманский сбор.

Аналогичная ситуация возникает практически везде, где соприкасаются интересы торгового и рыбного портов.

Существенной проблемой является использование гидротехнических сооружений портов. Гидротехнические сооружения находятся на балансе госадминистраций моррыбпортов, но местные комитеты по управлению госимуществом имеют право сдавать их в аренду рыбохозяйственным организациям. Создается парадоксальная ситуация, впрочем, характерная для всей экономики современной России: администрации моррыбпортов платят за гидротехнические сооружения многомиллионный налог на имущество, а арендная плата за использование этого имущества полностью перечисляется в бюджет. На поддержание гидротехнических сооружений (в том числе причалов) в надлежащем техническом состоянии никакие средства не поступают. Не предусматривается финансирование восстановительных работ, которые раньше выполнялись за счет отчислений, а теперь такие отчисления не входят в условия аренды. Результат налицо – гидротехнические сооружения интенсивно разрушаются. Роскомрыболовство считает, что в разрабатываемом федеральном законе "Об аренде государственной и муниципальной недвижимости" должны быть учтены эти обстоятельства. Роскомрыболовство издало приказ (сентябрь 1995 г.) "Об изменении порядка использования гидротехнических сооружений госадминистрацией моррыбпортов"; этим установлен дополнительный сбор с целью получения

средств на техническое обслуживание и реконструкцию причалов. Как и ожидалось, коммерческие структуры, эксплуатирующие причалы на условиях аренды, встретили введение дополнительного сбора в штыки. Арендная плата в размере 3 % без каких-либо налогов на имущество ниже расходов, связанных с содержанием причалов.

Одной из важнейших функций, возложенных на государственные администрации морских рыбных портов, является контроль за безопасностью плавания. С учреждением администраций на рыбопромысловом флоте РФ действительно усилился государственный надзор за безопасностью мореплавания и сохранностью человеческой жизни на море. В структуре администраций созданы группы по проверке деятельности судовладельцев, учебно-тренажерных центров, навигационных камер. Проводится навигационный анализ плавания судов. Все это позволило улучшить контроль за подготовкой к плаванию рыбопромысловых и иных судов, приписанных к морским рыбным портам. Суда не выпускаются в море до полного приведения их в соответствие с установленными требованиями по обеспечению безопасности мореплавания.

Работа государственных администраций непосредственно с судовладельческими фирмами позволяет осуществлять контроль за проведением судовладельцами мероприятий, направленных на выполнение нормативных актов по вопросам безопасности плавания, ведения промысла.

Анализ аварийности за 1995 г. показал определенный положительный эффект принимаемых мер. Значительно, что в течение 1994–1995 гг. ни одно замечание, полученное от инспекторов иностранных государств, куда заходили наши суда, согласно Парижскому и Токийскому меморандумам, не осталось без внимания. Были проведены расследования

всех случаев и виновные привлечены к ответственности. Кроме того, за второе полугодие 1995 г. при инспектировании портующих российских рыбопромысловых судов властями иностранных государств уменьшилось число замечаний по техническому состоянию, а сами замечания стали менее серьезными.

В настоящее время для повышения безопасности плавания и промысловых операций в промысловых районах Дальневосточного бассейна находятся в качестве представителей Роскомрыболовства главные капитаны этих районов. Их должности введены в штаты государственных администраций морских рыбных портов Дальнего Востока.

После учреждения госадминистраций наладилась организация оперативного и статистического учета аварийности на рыбопромысловом флоте, на основании которого проводится анализ причин аварийности, разрабатываются мероприятия по предупреждению аварий.

Контроль со стороны госадминистраций за деятельностью навигационных камер, станций технического обслуживания судовых спасательных и защитных средств также постепенно улучшает их работу. Госадминистрации уделяют большое внимание профессиональному уровню работников рыбопромыслового флота, качеству работы тренажерных и аттестационных центров подготовки и повышения квалификации плавсостава судов флота.

Передача аварийно-спасательного флота на баланс государственных администраций морских рыбных портов позволит поднять эффективность использования его по прямому назначению и улучшить обеспечение рыбопромыслового флота услугами аварийно-спасательных работ.

Соб. инф.

